

HERBERT PARDINI

**CAMINHOS ANTIGOS E PAISAGENS IMAGINADAS
NO TERMO DE OURO PRETO EM 1835**

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

Orientadora: Patrícia Vargas Lopes de Araujo

**VIÇOSA - MINAS GERAIS
2019**

Ficha catalográfica preparada pela Biblioteca Central da Universidade
Federal de Viçosa - Câmpus Viçosa

T

P226c Pardini, Herbert, 1978-
2019 Caminhos antigos e paisagens imaginadas no Termo de
Ouro Preto em 1835 / Herbert Pardini. – Viçosa, MG, 2019.
282 f. : il. (algumas color.) ; 29 cm.

Inclui anexo.

Orientador: Patrícia Vargas Lopes de Araujo.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Viçosa.

Referências bibliográficas: f. 267-280.

1. Paisagens - Ouro Preto (MG). 2. Ouro Preto (MG) -
Mapas - 1835. I. Universidade Federal de Viçosa. Departamento
de História. Programa de Pós-Graduação em Patrimônio
Cultural, Paisagens e Cidadania. II. Título.

CDD 22. ed. 981.04

HERBERT PARDINI

**CAMINHOS ANTIGOS E PAISAGENS IMAGINADAS
NO TERMO DE OURO PRETO EM 1835**

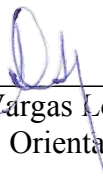
Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

APROVADA: 20 de setembro de 2019.

Assentimento:



Herbert Pardini
Autor



Patrícia Vargas Lopes de Araujo
Orientadora

À Carolina Marotta Capanema,
dedico esta dissertação.

AGRADECIMENTOS

Meu percurso nesta pesquisa foi solitário, ora pela excessiva introversão que me é peculiar, ora pela inerente exigência de um trabalho acadêmico individual. Solitário não significa sozinho. Pelo contrário, tive a atenção de diversas pessoas que, mesmo por apenas um par de minutos, ajudaram a iluminar momentos de penumbra, para não dizer escuridão.

Agradeço meu pai, Paulo, pelo suporte de sempre e, em especial, por ter influenciado diretamente minha história de caminhadas. Ao caminhar, ainda bem criança, entre os bairros Califórnia e Carlos Prates, em Belo Horizonte, não imaginava que ali começava uma longa jornada. Agradeço minha mãe, Antônia, por trazer a componente fé para esta jornada e, do seu modo, acreditar que tudo sairia bem ao final. Sei de sua torcida e o quanto foi importante para que todas as dificuldades fossem superadas. Agradeço minha irmã, Ana Paula, pela proximidade, mesmo à distância, e por ter, literalmente, sido minha salvação em vários momentos, me permitindo seguir focado apenas na pesquisa.

À Carolina Capanema por ter sido norte e, muitas vezes, um pouco do próprio caminho percorrido. Como geógrafo, não teria conseguido tangenciar o universo da historiografia sem sua ajuda. Sem você provavelmente nem teria voltado a Viçosa, quiçá me atrevido a romper amarras antigas e me desafiado a tocar um mundo nada confortável, como o da academia. Agradeço à Sul e Cash pela paciência e companhia nas caminhadas diárias.

Minha passagem pela Universidade Federal de Viçosa, com o mestrado, fecha um ciclo iniciado e interrompido em 1998, com uma breve participação nas aulas do curso de Engenharia Florestal. Naquele momento decidi por outros caminhos. Agradeço aos companheiros(as) de mestrado pelas boas conversas, pela companhia nas viagens e pelo conhecimento compartilhado. Deixo meu agradecimento especial à Patrícia dos Santos Bernardo, sempre disposta a nos ajudar nos momentos de maior necessidade.

Deixo aqui meu agradecimento aos professores que tive contato durante a elaboração desta dissertação. Agradeço especialmente à professora Patrícia Vargas Lopes de Araujo, pela liberdade, confiança e autonomia dadas a mim, durante o processo de pesquisa. Agradeço ainda pelos momentos de conversa, pela leitura dos textos, orientações e por ter tornado mais fácil meu contato com os processos burocráticos da instituição. Agradeço à professora Maria Isabel Chrysostomo por me reaproximar da geografia e pelas orientações durante a qualificação. Ao professor Angelo Carrara agradeço pelas palavras de incentivo durante a qualificação e por ter me ajudado a encontrar na *metafonte* um ponto de encontro entre geografia e história. Ao

professor José Flávio Morais Castro agradeço pela sugestões, recomendações e por incentivar meu trabalho de pesquisa envolvendo a cartografia histórica.

Agradeço também aos amigos do Velho Mundo. A pesquisa acabou tomando um rumo diferente do imaginado inicialmente e, de algum modo, o olhar experiente de vocês me ajudou a repensar minhas escolhas. Ao amigo Ramón Burdeos, anfitrião e guia pelas paisagens galegas, meu muito obrigado. À Carlos Sánchez-Montaña, que em uma breve conversa me fez mergulhar em séculos de história do Caminho de Santiago, deixo aqui meu agradecimento. À María Mesías pela ajuda com o olhar crítico e as informações sobre o uso turístico dos caminhos na Espanha, deixo também meu agradecimento. Afinal *las carreteras forman parte del paisaje*. Agradeço também ao amigo e naturalista, Marcelo Vasconcelos, pelo privilégio da companhia em boas travessias pelas serras de Minas Gerais.

Não posso deixar de agradecer aos que vieram antes. Aos que pensaram antes. Aos que escreveram exatamente o que eu gostaria de ter escrito. Aos que conseguiram reunir informações de maneira inacreditável e servem como referência para os pesquisadores atuais. Aos que, impulsionados por diferentes questões, escolheram o caminho não trilhado.

Entre as pessoas que não conheço ou tampouco sei quem são, gostaria de deixar registrado meu agradecimento a todos(as) que se dedicaram à conservação de documentos históricos, principalmente na digitalização. Devo agradecer aos dedicados bibliotecários e arquivistas que me receberam com atenção e paciência. Agradeço ainda à Polyana Coelho, da Secretaria de Cultura e Patrimônio de Ouro Preto, pelas informações sobre o inventário dos bens culturais do município.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

O Caminho Não Escolhido

Dois caminhos se separavam em um bosque amarelo,
E, lamentando não poder seguir os dois,
E sendo apenas um viajante, muito tempo eu fiquei parado
E olhei um deles o mais distante que pude
Até que se perdia na mata;

Então eu tomei o outro, como sendo o mais merecedor,
E tendo talvez melhor direito,
Porque estava gramado e queria ser usado;
Embora os que por lá passaram
Os tenham realmente percorrido de igual forma,

E ambos ficaram essa manhã
Com folhas que passo nenhum pisou.
Oh, guardei o primeiro para outro dia!
Embora sabendo como um caminho leva para longe,
Duvidasse que algum dia voltasse novamente.

Direi isto suspirando
Em algum lugar, daqui a muito tempo:
Dois caminhos se separavam em um bosque amarelo, e eu...
Eu escolhi o menos percorrido
E isso fez toda a diferença.

Robert Frost

RESUMO

PARDINI, Herbert. M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, setembro de 2019. **Caminhos Antigos e Paisagens Imaginadas no Termo de Ouro Preto em 1835**. Orientadora: Patrícia Vargas Lopes de Araujo.

A paisagem do Termo de Ouro Preto foi diretamente influenciada por uma rede de caminhos estabelecida entre o final do século XVII e os primeiros anos do século XVIII. Esses caminhos levaram milhares de pessoas às Minas, serviram de controle para a circulação e a cobrança de tributos, até serem caracterizados como um dos principais obstáculos para o crescimento da província de Minas Gerais no século XIX. Em 1835, a lei no. 18 de 1º. de abril, apresentaria à sociedade um projeto envolvendo a abertura de estradas carroçáveis a partir de Ouro Preto. Ao tomar o ano de 1835 como marco simbólico para um período de mudanças que impactaria a paisagem do Termo de Ouro Preto, utilizei fontes cartográficas e relatos de viagens para imaginar e representar a paisagem observada naquele momento, criando como produto, uma metafonte. Considero que os caminhos antigos exerceram bem mais que a função de vias de acesso, pois foram fundamentais para o controle, ordenamento e gestão do território.

Palavras-chave: Paisagem. Ouro Preto. Metafonte.

ABSTRACT

PARDINI, Herbert. M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, September, 2019. **Ancient Paths and Imagined Landscapes in the *Termo de Ouro Preto* in 1835.** Adviser: Patrícia Vargas Lopes de Araujo.

The landscape of the *Termo de Ouro Preto* was directly influenced by a network of paths established between the late 17th century and the early 18th century. These roads led thousands of people to Minas, served as a control for the circulation and collection of taxes, until they were characterized as one of the main obstacles to the growth of the province of Minas Gerais in the nineteenth century. In 1835, Law no. 18 of 1st. April, would present to society a project involving the opening of wagon roads from *Ouro Preto*. Taking the year 1835 as a symbolic milestone for a period of change that would impact the landscape of the *Termo de Ouro Preto*, I used cartographic sources and travel reports to imagine and represent the landscape observed at that time, creating as a product a metasource. I consider that the old ways exerted much more than the function of access roads, as they were fundamental for the control, planning and management of the territory.

Keywords: Landscape. Ouro Preto. Metasource.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Mapa do Limite do Termo de Ouro Preto em 1835 e dos municípios atuais	34
Figura 2 Mapa Distância dos distritos e arraiais a partir da Cidade de Ouro Preto	36
Figura 3 Mapa Principais acessos à Cidade Imperial de Ouro Preto em 1835	39
Figura 4 Mapa Áreas onde o pico do Itacolomi pode ser observado no entorno de Ouro Preto	89
Figura 5 Mapa Possíveis trajetos das expedições anteriores ao século XVIII no entorno de Ouro Preto	149
Figura 6 Mapa Vias percorridas no levantamento de campo	190
Figura 7 Mapa Espacialização dos relatos de viagem	191
Figura 8 Layout do mapa web interativo	193
Figura 9 Ilustração “Encontro de índios com viajantes europeus”, de Rugendas	194
Figura 10 Mapa Sítios arqueológicos, bens tombados pelo IEPHA e igrejas visitadas pelo frei Trindade em 1825	196
Figura 11 Mapa Reconstituição do "Mapa de Parte de Minas Gerais, mostrando o Termo de Vila Rica"	198
Figura 12 Mapa Reconstituição da "Carta Geográfica do Termo de Villa Rica ..."	199
Figura 13 Mapa Sítios com lavras de ouro em 1814, segundo Eschwege	200
Figura 14 Mapa Reconstituição de parte do "Mapa da Província de Minas Geraes"	201
Figura 15 Mapa Relação das cidades, vilas e povoações da Província de Minas Gerais	203
Figura 16 Mapa Distritos e pequenos distritos do Termo de Ouro Preto, segundo Cunha Matos	204
Figura 17 Mappa da Província de Minas Geraes	205
Figura 18 Deslocamento do mapa de Eschwege de 1826 em relação a pontos de referência, obtido com uso do software <i>MapAnalyst</i>	206
Figura 19 Mapa Limite Aproximado do Termo de Ouro Preto em 1835	207
Figura 20 Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1736	208
Figura 21 Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1736	209
Figura 22 Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1776	210
Figura 23 Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 17--	211
Figura 24 Mapa Vias de Circulação do Termo de Ouro Preto entre 1749 e 1756	212
Figura 25 Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1777	214
Figura 26 Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1778	215
Figura 27 Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1779	216
Figura 28 Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1801	217

Figura 29 Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1801	218
Figura 30 Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1810	219
Figura 31 Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 18--	220
Figura 32 Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1817	222
Figura 33 Mapa Vias de Circulação do Termo de Ouro Preto em 1818	223
Figura 34 Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1822	224
Figura 35 Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1834	226
Figura 36 Mapa “Topográfico e hidrográfico da capitania de Minas Geraes”	227
Figura 37 Croquis com interpretações dos relatos de viagens no início do século XIX	229

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Distâncias entre arraiais do Termo de Ouro Preto, em quilômetros	35
---	----

LISTA DE SIGLAS

APM	Arquivo Público Mineiro
CSS	<i>Cascading Style Sheets</i>
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
HTML	<i>Hipertext Markup Language</i>
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IEB	Instituto de Estudos Brasileiros
IEPHA	Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
OSM	<i>Open Street Map</i>
SIRGAS	Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
USP	Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

1 - INTRODUÇÃO GERAL	14
2 – UM OLHAR A PARTIR DOS CAMINHOS	26
2.1 O Termo de Ouro Preto	29
2.2 A Paisagem Imaginada	37
3 – BREVE HISTÓRIA DOS CAMINHOS ANTIGOS	79
4 – UMA GENEALOGIA DA PAISAGEM	104
4.1 Antes de Ouro Preto	108
4.2 A Partir de Ouro Preto	149
4.3 A Lei nº. 18 de 1º. de abril de 1835	174
5 – A METAFONTE	181
5.1 Facilmente acreditamos naquilo que desejamos	184
5.2 Mapas e Relatos de Viagens	186
5.3 Especificações	192
5.4 Percurso Metodológico	195
6 - CONCLUSÕES GERAIS	233
NOTAS EXPLICATIVAS	236
FONTES, JORNAIS E REVISTAS	267
MEMÓRIAS	269
LEGISLAÇÃO	270
MAPAS	272
BIBLIOGRAFIA	274
ANEXO	281

1 - INTRODUÇÃO GERAL

Neste trabalho atrevo-me a refletir sobre paisagens, caminhos e mapas, mais precisamente sobre paisagens imaginadas, caminhos que não mais existem e mapas que não foram elaborados. Ele surge de uma sequência de inquietações particulares, se confunde em meio a infinitas possibilidades de análise, torna-se uma obsessão ao enfrentar os obstáculos inerentes a uma pesquisa acadêmica.

O primeiro questionamento revelou-se ainda antes do projeto de pesquisa, no contato direto com caminhos antigos e diferentes patrimônios encontrados no entorno do município de Ouro Preto. Inúmeras incursões ao campo, ora por motivos profissionais, ora por pura curiosidade, ao invés de esclarecerem, afloraram reflexões sobre a dicotomia existente entre a importância das vias de circulação na conjuntura histórica e socioeconômica do passado brasileiro e sua insignificância no atual contexto cultural do país. Por que os caminhos antigos não são valorizados como bens culturais no Brasil? Esta era a pergunta.

Passada a etapa de seleção do Mestrado Profissional em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania, e iniciado o contato com diferentes autores que discutem temas como patrimônio, memória, monumento, preservação, conservação, salvaguarda, outros questionamentos surgiram. Patrimonializar seria a melhor maneira de proteger ou conservar um bem? Como são realizadas as escolhas que definem o que deve ser protegido e o que não deve, o que deve ser lembrado e esquecido, o que tem valor excepcional e o que é comum? A importância dos caminhos seria mesmo ressaltada com a patrimonialização ou tal medida viria apenas colocar em evidência um novo produto (eco)cultural no mercado?

Ao mesmo tempo que tais reflexões ocupavam cada vez mais espaço em uma mente ansiosa por respostas, o trabalho profissional envolvendo *design* de mapas amadurecia e ampliava seu escopo. A interpretação de mapas antigos e, principalmente, a reconstrução destes a partir da pesquisa e geoprocessamento de fontes, aproximava cada vez mais o geógrafo do universo da historiografia.

As perguntas começaram então a tomar uma nova direção, houve uma reorientação do problema, fortaleceu-se o pensamento de que antes de questionar ou propor algo era preciso compreender os processos que levaram à construção de tais caminhos, as escolhas que fizeram com que formas e funções fossem alteradas ao longo do tempo, as dinâmicas construídas na relação entre sociedade e natureza, os modos de perceber e representar uma paisagem diretamente influenciada pelos deslocamentos humanos.

A pergunta inicial foi substituída por outra. Em que contexto histórico e geográfico os caminhos¹ antigos perderam importância em nossa sociedade? E, como a discussão teórica não bastaria para a proposta do mestrado profissional, outra questão acabaria sendo formulada: como desenvolver um produto que ajudasse a representar e compreender o contexto histórico e geográfico em que os caminhos perderam importância?

Partindo do entendimento de que “qualquer intervenção humana na natureza envolve sua transformação em cultura”¹ é possível inferir que o conhecimento sobre as vias de circulação está intimamente ligado à interpretação da paisagem (e vice-versa) e que ambos são essenciais para a compreensão da história dos lugares, da formação das cidades e do simbolismo por trás de representações de discursos, de pensamentos e de poder.

A construção das vias de transporte, sua gestão, organização e controle da circulação, estão diretamente ligados à forma como os seres humanos se deslocam e como reagem aos deslocamentos, bem como à maneira como organizam suas vidas². As marcas deixadas pelos caminhos na paisagem e sobre o espaço, assim como as formas de percebê-los, vivê-los e pensá-los são tão significativas quanto a infraestrutura viária em si. Mesmo em tempos e funções diferentes, as vias de circulação compartilham uma característica importante e comum: são marcas, evidências da relação entre sociedade e natureza.

Diante disso, propus caracterizar o momento histórico e interpretar a paisagem do “dia hipotéticoⁱⁱ” em que os caminhos antigos foram “condenados à morte” na província de Minas Gerais ou, em outras palavras, o momento em que as marcas deixadas pelos caminhos na paisagem começariam a ser gradativamente apagadas pelo esquecimento e pelo abandono, ou suprimidas por novas estruturas. Era minha pretensão estudar o período em que medidas legais dispuseram sobre a abertura de estradas carroçáveis na província de Minas Gerais e representar, a partir da construção de um mapa, a paisagem do dia 1º de abril de 1835, como símbolo do último registro de uma paisagem produzida por aquelas vias e que se modificaria substancialmente ao adaptar-se aos novos desígnios, tanto do Governo Provincial, quanto do poder central.

Como recorte geográfico para a pesquisa escolhi a região compreendida pelo Termo de Ouro Preto, pertencente à Comarca de Ouro Preto, cuja sede era a Cidade Imperial de Ouro Preto, capital da Província de Minas Gerais. Tal escolha de antemão se apresentou como um

¹ COSGROVE, Denis. “A geografia está em toda parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas”. In: CORREA, Roberto Lobato; ROZENDAHL, Zeny (Org.). **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: Editora da UERJ, 1998. p. 225.

² BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo: exercícios de paisagem**. Rio de Janeiro: Editora da UERJ, 2014.

dos desafios deste trabalho, uma vez que Ouro Preto conservava importância política e estratégica como centro de conexão das vias de circulação do período estudado, ao mesmo tempo que participava da “confusão”³ gerada pela definição de limites administrativos e disputas territoriais da época. Outros aspectos que corroboraram a escolha foram a familiaridade com a região (incluindo um extenso levantamento de dados, em campo, acerca das antigas vias de acesso), a disponibilidade de documentos cartográficos e de outras fontes em arquivos e bibliotecas públicas sobre Ouro Preto no período histórico estudado, além do fato da, então Cidade Imperial, ser um dos focos dos discursos sobre a instabilidade econômica da Colônia, que daria novos contornos à estrutura viária de Minas Gerais, como Província.

Como marco temporal utilizei a sanção da Lei nº. 18, de 1º de abril de 1835, como símbolo representativo das mudanças relacionadas à implantação e gestão das vias de transporte terrestre em Minas Gerais. Entendi que tal medida legal acabaria por influenciar diretamente o futuro das vias de circulação e, portanto, para esta pesquisa seria considerada como limite derradeiro de um período transformador, em que os caminhos antigos, inseparáveis “companheiros” de depreciativos adjetivos ao longo da história como “áspero”⁴, “incômodo”⁵, “penoso”⁶, “poeirento”⁷, “intransitável”⁸, deixariam, no pensamento de políticos e “homens da ciência”, de ser os obstáculos ao crescimento econômico da Província.

Conforme palavras de Antônio Paulino Limpo de Abreu, então Presidente da Providência, em discurso proferido aos concidadãos e deputados da Primeira Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, em 1º de fevereiro de 1835: “as péssimas estradas são, seja-me lícito dizê-lo, a chave encantada, que de muitos anos fecha os tesouros da Província, tornando-os quase improdutivos”⁹. O categórico discurso deixava evidente uma postura e um desejo civilizatório e desenvolvimentista que passaria, em grande parte, pelas mudanças no sistema de transporte e nas vias de circulação.

A referida lei, aprovada dois meses após o discurso do governador, não seria uma ação isolada, tampouco encerraria as iniciativas empreendidas pelo poder central, pós proclamação

³ FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e vilas d’el rei: espaço e poder nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011. p. 273.

⁴ ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. Salvador: Progresso, 1955. p. 217.

⁵ ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamentos do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p. 43.

⁶ SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS, Karl Friedrich Philipp von. **Viagem pelo Brasil: 1817-1820**. 4. ed. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981. p. 175.

⁷ SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagens pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 2000. p. 35.

⁸ POHL, Johann Emanuel. **Viagem ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1976. p. 59.

⁹ CONTINUAÇÃO da Falla do Exm. Presidente da Província de Minas Geraes na (?) da Assembleia Legislativa Provincial. In: Suplemento ao Universal nº. 1140. **O UNIVERSAL**. nº. 1140, Ouro Preto. 04 fev 1835, p. 3.

da Independência, de promover mudanças que rompessem com o “atraso” e estimulassem o crescimento, principalmente econômico.

À medida que a pesquisa era desenvolvida percebi que, despropositadamente, realizava dois trabalhos distintos e que, não haveria tempo para uni-los. De um lado tentava encontrar elementos que sustentassem a tese de que os caminhos antigos haviam perdido sua importância e, por isso, acabaram sendo substituídos por estradas. De outro lado, ao querer representar a paisagem de um determinado momento histórico, percebi que precisaria retornar a um período muito anterior, pois a paisagem seria o resultado de um somatório de eventos ocorridos.

Minha hipótese inicial de que os caminhos antigos haviam “morrido” com a sanção da lei nº. 18 precisou ser reorientada. A dita lei havia dado início a um processo que previa a implantação de um sistema viário a partir de Ouro Preto, com estradas carroçáveis principais e secundárias que, segundo as justificativas de sua elaboração, colocariam fim aos males gerados por vias de acesso não adaptadas aos meios de transporte disponíveis. Entretanto, sua implementação foi lenta, merecendo ajustes e até mesmo novas leis complementares. Mais que isso, a iniciativa de construção de vias adaptadas ao trânsito de carros traçados por bois, seria “atropelada” pela implantação das estradas de ferro. Muitos caminhos antigos seriam sobrepostos pelas ferrovias, ao mesmo tempo, muitos outros teriam seu valor “reconhecido” por serem a única ligação entre moradias, fazendas, minas, povoados e ferrovia.

Ao mesmo tempo, enquanto buscava as “origens” da paisagem do ano de 1835, no Termo de Ouro Preto, me vi retornando ao século XVI, em busca das primeiras expedições portuguesas que teriam adentrado ao sertão e chegado próximo de onde, no final do século XVII, se estabeleceriam os primeiros arraiais no entorno das lavras de ouro de Ouro Preto. Pensei que estaria livre de revisões sobre bandeiras e bandeirantes, sobre expedições dos séculos XVI e XVII, uma vez que tantos autores já haviam empreendido tempo suficiente para a reunião e interpretação das fontes. Affonso de Taunay, por exemplo, teria lido milhares de documentos em mais de dez anos de pesquisa sobre o movimento bandeirante paulista.

De repente percebi que os relatos eram escassos para uma “seriação” dos movimentos que antecederam o povoamento da região de Ouro Preto. Percebi também que para cada expedição com roteiro narrado, existiam quatro, cinco ou mais tentativas de reconstituição. Mais que isso, muitas vezes minha interpretação divergia das tentativas de reconstituição, gerando ainda outra possibilidade de análise. Pensei até mesmo em adotar como fio condutor um determinado autor e apenas agregar elementos de outros, ora para reforçar e/ou esclarecer pontos destacados, ora para confrontar suas colocações com as diferentes versões. Mas percebi que isso também não seria possível.

Diante da necessidade de realizar algumas escolhas, optei por priorizar o estudo da paisagem. O objetivo principal da pesquisa passou a ser: compreender em que medida as vias de circulação influenciaram a construção da paisagem do Termo de Ouro Preto observada no ano de 1835. Para alcançar este objetivo precisei identificar quais eram e onde estavam as vias de circulação, no Termo de Ouro Preto, que tanto “atrapalhavam” o desenvolvimento da Província de Minas Gerais; precisei identificar a partir de documentos cartográficos e relatos de viajantes e memorialistas, elementos que me ajudassem a imaginar a paisagem pretérita; precisei compreender a relação de dependência entre vias de transporte e meios de transporte, bem como, as mudanças nos padrões, tanto construtivos, quanto de utilização das vias; e, também, analisar o projeto ideológico por trás das iniciativas de mudanças das vias de circulação que culminaram na lei nº. 18.

Instigado a desenvolver um produto ao final da dissertação que dialogasse com a discussão teórica, optei por construir uma interpretação em torno dos insumos ofertados pelo produto (metafonte). Optei pela confecção de uma metafonte, mais precisamente de um mapa. Um documento cartográfico onde a paisagem imaginada do ano de 1835 pudesse ser representada. Tal escolha se justificou no interesse pessoal pela cartografia histórica e o entendimento de que a espacialização de eventos históricos auxilia a compreensão do contexto em que os mesmos se desencadearam. Além disso, ao unir cartografia e paisagem, como geógrafo, possuiria insumos para uma análise das interações espaciais e as dinâmicas de ordenamento do território.

O mapa dos *Caminhos Antigos e Paisagens Imaginadas do Termo de Ouro Preto em 1835*, colorido, elaborado na escala 1:250.000, no tamanho 297x420 mm, recebeu uma versão impressa e uma *web*. A impressa acompanha a dissertação e a digital, ainda em fase de testes, não foi disponibilizada no ambiente virtual. A versão impressa traz informações sobre o relevo, a hidrografia, a vegetação e uso do solo ao longo das vias de circulação representadas. Localiza os principais núcleos populacionais, assim como o limite do Termo de Ouro Preto em 1835. A versão do mapa *web* interativo é acompanhada de trechos de relatos de viagens, disponibilizadas em camadas, separadas por viajantes de acordo com o ano que estiveram em Ouro Preto, no início do século XIX. Permite ao usuário do mapa saber onde, quando e o que o viajante escreveu sobre determinado lugar. Afinal, como colocado por Jean-Marc Besse, “o mapa nos puxa do espaço para que possamos considerá-lo como espectador, enquanto o relato nos traz de volta, fazendo-nos mergulhar nele”¹⁰.

¹⁰ BESSE, Jean-Marc. Paisagem, hodologia, psicogeografia. In: **O gosto do mundo: exercícios de paisagem**. Rio de Janeiro: Editora da UERJ, 2014. p. 208.

O processo de pesquisa para elaboração do produto da dissertação se mostrou mais complexo do que o imaginado. Não apenas pela dificuldade de acesso às fontes, mas principalmente, por se tratar de um trabalho de “vai e volta”. Precisei retornar às fontes diversas vezes, cada nova informação possibilitava uma nova interpretação. Na ausência de fontes optei por utilizar documentação do século XIX e início do XX, por entender que estaria mais próximo do período histórico estudado. Como colocado no texto da dissertação, sempre que possível, evitei imaginar o imaginado duas vezes. A busca pelas fontes exigiu um tempo de dedicação que, conseqüentemente, faltaria no momento de finalização da pesquisa. Mas toda novidade poderia trazer algo diferente, a “chave” que desvendaria o “mistério”. Mesmo que muito do que foi selecionado não tenha sido utilizado, foi uma etapa importante no processo de produção de um geógrafo que se enveredou pelo mundo da historiografia.

Alguns conceitos foram importantes para orientação da pesquisa. Entre eles os de paisagem e de vias de circulação. Antes deles precisei estudar a história antiga de Minas Gerais e os movimentos de entrada das primeiras expedições que chegaram à região da atual Ouro Preto. Precisei entender, mesmo que parcialmente, as diferenças entre os contextos políticos e econômicos da Colônia e do Império. Li muitos viajantes, memorialistas, historiadores, cronistas. Não consigo estimar quanto tempo me debrucei sobre os mapas. Para confeccionar o produto precisei aprender um pouco de programação *web* em *HTML*, *JavaScript* e *CSS*. A confecção do mapa, ainda que não tenha utilizado técnicas e estilo específicos da cartografia da primeira metade do século XIX, exigiu pesquisas relacionadas à semiologia gráfica utilizada e sobre os autores das obras adotadas como referência.

Vocábulos correlatos como representação, abstração e imaginação demandaram uma apreciação teórica desta pesquisa uma vez que estão diretamente relacionados com a proposta de interpretação do passado aqui utilizada. Alguns termos dicotômicos como antigo e moderno, decadência e progresso, também inseridos no escopo de contextualização, foram analisados a partir das obras de autores como David Harvey e Antoine Compagnon como referência. Até mesmo uma “breve história dos conceitos”, relacionada ao emprego de diferentes vocábulos, em diferentes momentos da história brasileira, referentes às vias de acesso, foi tentada. Mas, preferi não incluir essa “breve história”, neste documento, por entender que ainda não estava consolidada. Ainda assim, o processo de elaboração foi imprescindível para o entendimento das mudanças ocorridas na forma de narrar e, principalmente, interpretar as narrativas, que trouxeram informações sobre vias de acesso, sobre expedições de entrada no sertão, sobre percursos e sobre itinerários de viagem nos séculos XVI, XVII e XVIII.

A paisagem, importante conceito utilizado nesta pesquisa, como destacado por Chantal¹¹, é um termo polissêmico apropriado por diversas áreas do conhecimento, entre elas a Geografia, a Arquitetura e a História. O dinamismo, a subjetividade, o ângulo do observador, a relação direta com os sentidos humanos, fizeram e fazem com que o termo seja categorizado, adjetivado e empregado de diferentes maneiras ao longo do tempo. Para Raul Schier, a paisagem “é a realização e materialização de ideias dentro de determinados sistemas de organização e é humanizada não apenas pela ação humana, mas igualmente pelo pensar”¹², a partir de representações culturais.

Denis Cosgrove¹³ referiu-se à paisagem como sendo intimamente ligada à cultura e à ideia de que as formas visíveis são representações de discursos e de pensamentos. Chantal afirmou ainda que para uns “a paisagem é um ponto de partida, testemunho da atividade humana [e, para outros], é um objeto em si enquanto esfera de interação entre os vários fatores de transformação”¹⁴. Para esta pesquisa a paisagem é a materialização dos pensamentos e ações humanas sobre a natureza, é dinâmica e percebida diferentemente por cada pessoa, tem nas vias de circulação tanto um agente transformador, como um ponto de vista para sua apreensão.

As vias de circulação, mais do que acessos, são elementos materiais e imateriais presentes nos deslocamentos humanos, carregados de diferentes motivações e significados. São meio e modo de apreensão e relacionamento com a paisagem. Durante a pesquisa aprendi que ao falar do assunto era preciso contextualizá-lo no tempo e no espaço. A generalização seria um erro. Pensar que o caminho do final do século XVII era igual ao do início do século XVIII, seria um equívoco. Significados de termos mudaram, padrões de construção também, meios de transporte ou se adaptaram ou forçaram a adaptação das vias. O próprio traçado se deslocou e se acomodou de acordo com os interesses políticos e econômicos de cada momento. As vias de circulação são instrumentos de poder. Como bem colocado por Bittencourt, “não circulam somente as mercadorias, isto é, os artigos de comércio, ou os produtos do trabalho na terra, mas também a cultura, com as ideias em evolução, as línguas faladas e escritas, as crenças etc.”¹⁵.

¹¹ CHANTAL, Blanc-Pamard & RAISON, Jean-Pierre. “Paisagem”. In: **Enciclopédia Einaudi**. V.8. Lisboa: Imprensa Nacional. 1996, p. 142.

¹² SCHIER, Raul Alfredo. **Trajelórias do conceito de paisagem a geografia**. R. RA’E GA. Curitiba, nº. 7, Editora UFPR, 2003. p. 81.

¹³ COSGROVE, Denis. “A geografia está em toda parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas”. In: CORREA, Roberto Lobato; ROZENDAHL, Zeny (Org.). **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: Editora da UERJ, 1998.

¹⁴ CHANTAL, Blanc-Pamard & RAISON, Jean-Pierre. “Paisagem”. In: **Enciclopédia Einaudi**. V.8. Lisboa: Imprensa Nacional. 1986, p. 142.

¹⁵ BITTENCOURT, Edmundo Regis. **Caminhos e Estradas na Geografia dos Transportes**. Rio de Janeiro: Editora Rodovia. 1958, p. 24.

Jean-Marc Besse destacou a retratação da paisagem pela cartografia, como se os mapas ao representarem os sinais e os elementos que são observados, pudessem exercer uma espécie de “quiromancia” das paisagens. Os mapas são muito mais que figuras, são documentos carregados de intencionalidade e devem ser interpretados criticamente, não como verdades, mas como instrumentos políticos que “projetam e espacializam desígnios”¹⁶. Os marcos espaciais, a imprecisão da escala (proposital ou não), as mudanças toponímicas, os exageros e as omissões, as representações de poder e suas escolhas, o silêncio dos vazios, as camadas de informação, são elementos da linguagem cartográfica importantes para a interpretação da paisagem.

A complexidade da interpretação do “conjunto de signos ou símbolos histórica e culturalmente construídos”¹⁷ representado pelos mapas ao mesmo tempo que desafia, aproxima geografia e história, uma vez que exige o “conhecimento dos elementos que compunham a cultura na qual eles foram formulados”¹⁸. Ao destacar Humboldt, Besse¹⁹ reforça que as paisagens são carregadas de representações, de valores e de simbolismos e que para interpretá-los é necessária a proximidade, não apenas a visão oblíqua ou o “sobrevoo”, mas sim o exercício do olhar do observador.

O relato, como fonte histórica, trata-se de uma tentativa de “registrar a totalidade dos fenômenos naturais e a consideração dos fatos da cultura como partes integrantes da paisagem”²⁰, e encontra suporte na descrição textual e na iconografia, tendo sido utilizado por viajantes e naturalistas que percorreram, no século XIX, a região foco desta pesquisa. A experiência vivida ao percorrer os caminhos e retratada a partir dos relatos foi fundamental para a composição da paisagem imaginada. Não foi meu objetivo analisar o discurso por traz dos relatos, mas sim, destacar como a paisagem foi apreendida por alguém que a observou.

Algumas obras foram muito relevantes para a realização dessa pesquisa. Destaco aquelas em que me “segurei” por muitas vezes, onde busquei algum alento diante de tantas perguntas sem respostas. Em especial cito o livro *O gosto do mundo: exercícios de paisagem*, de Jean-Marc Besse, que foi literalmente uma grande descoberta. A maneira simples e objetiva com que Besse apresenta diferentes perspectivas de análise da paisagem, me atraiu desde o

¹⁶ BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **Desenho e Desígnio: o Brasil dos engenheiros militares (1500 – 1822)**. São Paulo. EDUSP. 2011, p. 28.

¹⁷ FURTADO, Júnia Ferreira. **Oráculos da geografia iluminista: dom Luís da Cunha e Jean-Baptiste Bourguignon D’Anville na construção da cartografia do Brasil**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

¹⁸ FURTADO, Júnia Ferreira. **Oráculos da geografia iluminista: dom Luís da Cunha e Jean-Baptiste Bourguignon D’Anville na construção da cartografia do Brasil**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

¹⁹ BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo: exercícios de paisagem**. Rio de Janeiro: Editora da UERJ, 2014.

²⁰ KURY, Lorelai. **Viajantes-naturalistas no Brasil oitocentista: experiência, relato e imagem**. Revista História, Ciência, Saúde. Vol. VIII. 2001, p. 869.

início. Ao encontrar nessa obra discussões que relacionavam as vias de acesso e os mapas, com a construção, apreensão e representação da paisagem, me senti um pouco mais seguro para desenvolver a pesquisa.

Dois autores, um deles com vasta obra sobre a geografia dos transportes no Brasil, foram também muito importantes. Moacir Malheiros Fernandes Silva (com vasta publicação) e Edmundo Regis Bitencourt, que fez um trabalho, a meu ver completo, sobre a história dos transportes no país, em *Caminhos e Estradas na Geografia dos Transportes*. Li mais de uma dezena de artigos de Moacir Silva, na *Revista Brasileira de Geografia*, além do livro *Geografia dos Transportes no Brasil*.

Outro autor fundamental para esta pesquisa foi Diogo de Vasconcelos e a obra *História Antiga das Minas Gerais*. Mais que a revisão historiográfica realizada com excelência, foi a principal, muitas vezes a única, referência para a interpretação dos possíveis roteiros de entrada na atual região de Ouro Preto, nos séculos XVI e XVII. Ainda que sua forma de escrever levantasse alguma suspeição em determinados momentos, devido à riqueza de detalhes, trouxe mais respostas, que dúvidas.

Entre os escritores, memorialistas e cronistas anteriores a 1835, utilizei: André João Antonil, Alexandre de Gusmão, Caetano da Costa Matoso, Cláudio Manoel da Costa, Charles Boxer, Diogo Pereira Ribeiro de Vasconcelos, José João Teixeira Coelho, José Joaquim da Rocha, José Vieira Couto, Pedro de Magalhães Gandavo, Pedro Lopes de Sousa, Raimundo José da Cunha Matos, Robert Southey e Wilhelm Ludwig von Eschwege.

Entre as narrativas de viagem utilizadas, destacam-se as escritas por: Auguste Saint-Hilaire, Carl Friedrich Philipp von Martius, Charles James Fox Bunbury, Filipe Alberto Patroni, Frei José da Santíssima Trindade, Georg Wilhelm Freireyss, Georg Heinrich von Langsdorff, Johann Baptist von Spix, Johann Emanuel Pohl, John Luccoch, John Mawe, Luís de Albuquerque Melo Pereira Cáceres.

Autores fundamentais para realização deste trabalho que realizaram suas pesquisas entre meados do século XIX e meados do século XX foram: Affonso de E. Taunay, Basílio de Magalhães, Bernardino José de Souza, Demerval José Pimenta, Francisco de Assis Carvalho Franco, Francisco Iglésias, João Capistrano de Abreu, João Pandiá Calógeras, Joaquim Ribeiro Costa, Orville Derby, Pierre Deffontaines, Robert Walsh, Roy Nash, Sérgio Buarque de Holanda, Teodoro Sampaio, Urbino Vianna, Waldemar de Almeida Barbosa.

Entre os autores da historiografia mineira que publicaram trabalho a partir do final século XX e foram importantes para esta pesquisa destaco: Angelo Alves Carrara, Cláudia Damasceno Fonseca, Júnia Ferreira Furtado, Luiz Carlos Villalta e Maria Efigênia Resende.

Outros autores como Antônio Gilberto Costa e Márcia Maria Duarte dos Santos que têm se dedicado a interpretar mapas antigos, em especial de Minas Gerais, publicando valioso trabalho de pesquisa, foram importantes para análise da cartografia histórica utilizada. O uso do Geoprocessamento na interface com a cartografia histórica exigiu a leitura de autores como José Flávio Morais Castro, Gilberto Câmara, Clodoveu Davis, Antônio Miguel Vieira Monteiro, Brian Berry, Anne Kelly Knowles.

Autores como Antonio Carlos Robert de Moraes, Maurício de Almeida Prado, Richard Hartshorne, referências da Geografia Histórica no Brasil e no mundo, e que discutem conceitos caros a esta pesquisa como espaço, paisagem, território, bem como o papel da geografia na interpretação dos fenômenos históricos, foram também objeto de leitura. A análise de conceitos, pensamentos e diferentes abordagens sobre os temas paisagem, bem cultural e patrimônio teve como referência o trabalho de Paul Claval, David Lowenthal, Ulpiano de Meneses, Jaques Le Goff e Dora Shellard Corrêa.

Para a construção do mapa do Termo de Ouro Preto em 1835 foi realizado um “inventário de fontes”²¹ a partir da consulta a arquivos e acervos digitais de documentos históricos, principalmente mapas e anais disponibilizados pelo Biblioteca Nacional e o Projeto Resgate, realizado em parceria com o Arquivo Histórico Ultramarino. Entre os artigos de periódicos utilizado, destaco aqueles publicados por instituições como Arquivo Público Mineiro, Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Na transcrição dos documentos procurei me manter fiel ao texto, realizando correções ortográficas quando entendi serem necessárias para melhor compreensão do texto.

Essa etapa incluiu ainda a consulta a pesquisas já realizadas sobre o tema, em especial aquelas que se dedicaram a caracterizar política, econômica e administrativamente o Termo de Ouro Preto durante o século XVIII e início do século XIX, bem como se detiveram na atualização e georreferenciamento de toponímias. A utilização de dados oriundos de pesquisas arqueológicas foi também relevante para os propósitos desta pesquisa. Entre os levantamentos realizados na região de estudo destacam-se os trabalhos realizados pelo professor Carlos Magno Guimarães e sua equipe, bem como as pesquisas particulares executadas como exigência legal para licenciamentos ambientais de indústrias extrativistas instaladas no município de Ouro Preto e vizinhança, disponibilizadas no portal do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

²¹ CASTRO, José Flávio Morais. **Geoprocessamento de mapas de Minas Gerais nos séculos XVIII – XIX**. Belo Horizonte: Editora PUC Minas, 2017, p. 28.

A sistematização das informações em banco de dados foi indispensável para esta pesquisa, tanto para a contextualização geográfica e histórica, quanto para o emprego da cartografia digital e do geoprocessamento. Utilizei os *softwares ArcMap* e *Quantum GIS*, para a etapa de georreferenciamento dos dados e construção dos mapas. A etapa de edição e *layout* foi realizada com a utilização dos *softwares Photoshop* e *Illustrator*. Para a elaboração do mapa *web* interativo utilizei a biblioteca *JavaScript Leaflet*. O mapa, ainda em sua versão *beta*, acompanha a dissertação em arquivo anexo.

Desejo que o leitor, ao final da dissertação, consiga compreender a importância das vias de circulação para a composição da paisagem do Termo de Ouro Preto em 1835. Para isso estruturei o texto em quatro capítulos. Após a Introdução tem-se o primeiro capítulo, dedicado ao Termo de Ouro Preto e à caracterização da paisagem imaginada. Creio que minhas principais contribuições para o estudo da temática tenham sido a delimitação do Termo de Ouro Preto, a localização das principais vias de acesso existentes até o ano de 1835 e interpretação da paisagem a partir da geolocalização dos relatos de viagens.

No segundo capítulo procurei demonstrar como as mudanças nos padrões de construção e utilização das vias e meios de transporte, estiveram relacionadas às necessidades de cada momento histórico mineiro. E como os interesses econômicos e políticos fizeram das vias de circulação uns dos principais símbolos da ideia de modernidade proposta no início do século XIX.

Em seguida, no terceiro capítulo, procurei demonstrar como a paisagem observada em 1835 foi construída ao longo do tempo. Utilizei, primeiramente, o período anterior à “descoberta” do ouro na região do Termo de Ouro Preto. Em seguida, o período a partir da “descoberta” até o ano de 1835, quando foram empreendidas as principais transformações percebidas na paisagem do século XIX, bem como a adaptação da paisagem mineradora e das vias de circulação ao período de redução da produção aurífera em Minas Gerais. O estudo da lei nº. 18, de 1º. de abril de 1835, foi utilizado como limite simbólico de um período anterior às novas mudanças que viriam ocorrer na paisagem do Termo de Ouro Preto, com a construção de estradas carroçáveis e de ferrovias.

Dediquei o quarto capítulo ao produto da dissertação. Procurei demonstrar o percurso metodológico de confecção da *metafonte*. Utilizei a análise de mapas históricos do século XVIII e XIX e os relatos dos viajantes do século XIX, para imaginar uma paisagem do Termo de Ouro Preto e confeccionar o mapa. Na conclusão retornei às questões e hipóteses levantadas inicialmente, refletindo sobre a contribuição desta pesquisa para a historiografia de Minas Gerais.

Ao parafrasear Raimundo José da Costa Matos, na introdução de sua obra *Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)* termino minha introdução dizendo: se entenderem que os meus trabalhos são inúteis, não os leiam; e se virem que têm alguma coisa interessante, aproveitem-nos e os melhorem. É isto justamente o que procurei fazer, à vista de uma larga porção de livros, memórias e mapas manuscritos que consultei, para identificar os caminhos antigos e imaginar a paisagem do Termo de Ouro Preto em 1835. Eu tinha a intenção de arranjar uma obra mais completa. Mas fui compelido a abrir mão de meu desígnio, quando acontecimentos não esperados me surpreenderam na minha carreira, e me demandaram boa parte do tempo que dispunha para tomar as informações que me eram necessárias e escrever.

2 – UM OLHAR A PARTIR DOS CAMINHOS

O *pequeno príncipe*, personagem de Antoine de Saint-Exupéry, ao chegar ao sexto planeta de sua viagem, encontrou um “velho que escrevia livros enormes”. Ao perguntar ao homem o que ele fazia, recebeu como resposta: “sou geógrafo”. E então, curioso, o *pequeno príncipe* perguntou: “que é um geógrafo?”. O senhor então respondeu que era “um sábio que sabia onde se encontravam todas as coisas, os mares, os rios, as cidades, as montanhas, os desertos”²². O *príncipezinho* então perguntou se naquele planeta haveria mares, rios, desertos e cidades. E o geógrafo respondeu: “Como hei de saber? Sou geógrafo, não sou explorador. Há uma falta absoluta de exploradores. Não é o geógrafo que vai contar as cidades, os rios, as montanhas, os mares [...]. O geógrafo é muito importante para estar passeando. Não deixa um instante a escrivainha”²³.

O geógrafo pediu ao *pequeno príncipe* que descrevesse seu planeta. O príncipe lhe disse que possuía três vulcões, dois em atividade e um extinto. Possuía também uma flor. O geógrafo então lhe disse que não poderia anotar a flor, pois as “flores são efêmeras”. Interessava à geografia aquilo que não mudava, como as montanhas ou os oceanos, que estavam sempre no mesmo lugar, afinal os livros escritos por geógrafos “nunca ficam fora de moda”. Pensativo sobre a resposta do sábio, o *pequeno príncipe* prosseguiu sua viagem rumo à Terra.

Em outra obra literária, do escritor Richard Bach, intitulada *Um*, lê-se no prefácio que ele e sua esposa, viajaram “a um mundo onde a sobrevivência depende de descobrirem o que outros aspectos deles mesmos aprenderam em caminhos que eles jamais trilharam, onde a imaginação e o medo são instrumentos para salvar e destruir mundos”²⁴. A principal lembrança desse livro foi a de, durante um voo, conseguirem observar um emaranhado de caminhos. Esses caminhos eram, na verdade, o percurso de suas vidas. Podiam observar as encruzilhadas, as bifurcações, as direções tomadas ao longo de sua existência, as escolhas. Um caminho tomado era um outro caminho descartado.

Antoine de Saint-Exupéry e Richard Bach têm em comum, além da literatura, o histórico como pilotos de aviões. Ambos narraram histórias em que o mundo era observado de cima. A visão ora vertical, ora oblíqua, facultou aos pilotos-escritores uma privilegiada percepção da

²² SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. **O pequeno príncipe**: com aquarelas do autor; tradução de Dom Marcos Barbosa. 48.ed. Rio de Janeiro: Agir, 2009, p. 27.

²³ SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. **O pequeno príncipe**: com aquarelas do autor; tradução de Dom Marcos Barbosa. 48.ed. Rio de Janeiro: Agir, 2009, p. 27.

²⁴ BACH, Richard. **Um**. Rio de Janeiro: Record. 1988.

paisagem. A possibilidade de observar a paisagem do alto ampliou significativamente a forma com que observamos o mundo.

Caso tivesse sido possível a um observador, a bordo de um balãoⁱⁱⁱ, sobrevoar a região compreendida pelo Termo de Ouro Preto, no ano de 1835, seus registros provavelmente revelariam uma paisagem marcada por “grandes cicatrizes na lombada dos morros; longos sulcos serpeando pela encosta; largas zonas onde a terra e o cascalho foram revolvidos e remexidos, lavados e separados”²⁵ à procura de metais preciosos; alguns remanescentes de florestas, fumaça de queimadas, pastagens. Revelariam também, como sugerido pelo geógrafo francês Jean Brunhes, outros indícios da obra humana.

Para o diplomata norte-americano Roy Nash, que escreveu sobre o Brasil, no início do século XX, esse observador, ainda que não tivesse em seu campo visual os seres humanos, perceberia sinais inequívocos de sua presença. Entre “moradias de telhado vermelho ou teto pardacento”²⁶, estariam os caminhos e, adiante, as estradas, “linhas paralelas cavadas pelos cascos dos animais de tiro”²⁷. O autor, ao citar Jean Brunhes e o livro *Human Geography*, de 1929, diria ainda que “casas e caminhos; campos lavrados e animais domésticos; a exploração mineral e a devastação da vida tanto no reino vegetal como no animal”²⁸, seriam os principais elementos para interpretação da ação humana sobre a natureza e, conseqüentemente, da composição da paisagem.

Se o olhar de sobrevoos permite uma visão mais ampla da paisagem, o olhar a partir do solo, oferece menor distanciamento do objeto observado e mais detalhes, ainda que imponha limitações ao campo visual. Os relacionamentos, as trocas, as escolhas são percebidas nessa escala mais aproximada. Antoine de Saint-Exupéry, na obra *Terra dos Homens*, escreveu sobre o olhar a partir da visão horizontal. Ao utilizar como referência a percepção a partir das estradas, escreveu:

Na verdade, durante séculos, as estradas nos enganaram. Parecíamos aquela rainha que desejou conhecer os seus súditos e saber se eles gostavam de seu reinado. Os cortesãos, para iludi-la, ergueram ao longo da estrada cenários felizes e pagaram a artistas para que dançassem ali. Fora daquele estreito caminho ela nem sequer entreviu

²⁵ NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**. Tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939, p. 230.

²⁶ NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**. Tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939, p. 228.

²⁷ NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**. Tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939, p. 228.

²⁸ NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**. Tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939, p. 228.

nada, e não soube que pelos campos adentro seu nome era amaldiçoado pelos que morriam de fome²⁹.

O observador, ao deixar seu balão, e caminhar, perceberia que várias das casas identificadas encontravam-se vazias, que várias minas já estavam abandonadas, que Ouro Preto mantinha seu *status* de capital da província, mas já não ostentava a mesma efervescência econômica do século anterior. Perceberia a relação entre o gado e a vegetação, entenderia importância das florestas para a agricultura. Observaria ainda o clamor dos “homens bons” por melhores vias de acesso, atribuindo ao estado precário dessas, os grandes obstáculos para o desenvolvimento da província de Minas Gerais.

Diante disso, há neste capítulo uma tentativa de distanciamento do geógrafo “sábio que sabia onde se encontravam todas as coisas” e uma aproximação do explorador que vai aos lugares para “contar as montanhas”, ou que se envereda por uma área que não é a sua, em busca de respostas. As fontes cartográficas dos séculos XVIII e XIX, os relatos de viajantes que estiveram na região de Ouro Preto entre os anos 1809 e 1835, e outras fontes históricas coevas, foram utilizadas para descrever uma paisagem às vésperas de uma nova^{iv} e brusca alteração introduzida pelas estradas de ferro.

Este capítulo vai contra a opinião do “velho que escrevia livros enormes” e busca exatamente o efêmero, as mudanças. Assim se faz necessário retroceder a períodos anteriores à ocupação colonial da região das minas, quando a paisagem observada em 1835 começou a ser produzida, nas primeiras incursões a procura de povos originários, para captura, e metais preciosos para exploração. Afinal, como destacado por Roy Nash, em 1926, “no decorrer desses quatro séculos o homem deixou vestígios indelévels da sua passagem pelas brenhas indômitas”³⁰.

Como fio condutor da interpretação foram utilizadas as vias de circulação, uma vez que, a partir do deslocamento, se dá a interação com a natureza e com as “obras humanas”. A análise é iniciada pela caracterização do Termo de Ouro Preto, a partir da definição e representação cartográfica dos limites do Termo. E, em um segundo momento, há a descrição da paisagem do Termo de Ouro Preto, no ano de 1835, a partir das vias de circulação mapeadas. A ausência de documentos, tanto cartográficos, quanto textuais, do período estudado foi compensada pela espacialização de relatos de viajantes coevos. O confronto entre informações sobre um mesmo

²⁹ SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. **Terra dos homens**. Tradução de Rubem Braga. 17. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1973, p.54.

³⁰ NASH, Roy. Saudações. In: **A Conquista do Brasil**. Tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1939.

lugar, ainda que em períodos diferentes, permitiu que semelhanças, discordâncias e silêncios fossem percebidos.

O mapa anexo ao capítulo representa uma paisagem imaginada, e pode ser utilizado como complemento à descrição textual. Não é uma tentativa de representar a “verdade” e sim, como na obra *Terra dos Homens*, de Saint-Exupéri, marcar não somente o Ebro, rio caudaloso que mata a sede de grandes cidades ibéricas, mas também os córregos escondidos sob o campo, que alimentam as flores^v.

2.1 - O Termo de Ouro Preto

Em 1835, a província de Minas Gerais, era composta por cinco comarcas: Ouro Preto, Rio das Mortes, Rio das Velhas, Serro Frio e Paracatu. A Cidade Imperial de Ouro Preto, a cidade de Mariana e a vila de Queluz, assim como seus respectivos Termos, faziam parte da Comarca de Ouro Preto.

Tarquínio de Oliveira^{vi}, responsável pelo estudo crítico e organização da obra *Corografia Histórica da Província de Minas Gerais*, de Cunha Matos (inclusive com a reconstrução de parte do texto manuscrito perdido), em nota, definiu *comarca* como “a grande divisão judiciária, sob autoridade de um ouvidor geral”³¹. As comarcas eram divididas em *Termos* de vila, “equivalentes ao atual conceito de município, sob autoridade de uma câmara eleita pelos homens bons do respectivo território”³². Os *bairros* da vila ou cidade, cujo título era reservado inicialmente às sedes de bispado e, no Império, se tornou “honorífico”, se agrupavam em distritos ou grandes distritos, sob a autoridade de um capitão de ordenanças^{vii}.

Os *arraiais*, segundo Tarquínio de Oliveira, eram também chamados de distritos quando possuíam capitão de ordenanças próprio. Os arraiais maiores muitas vezes se “confundiam”³³ (ou se sobrepunham) com as freguesias e paróquias da divisão eclesiástica. Os arraiais menores, cuja autoridade era um alferes ou tenente de ordenança, estavam subordinados ao comandante do distrito e, sob o aspecto eclesiástico, constituíam-se como capelas filiais. O uso da atribuição *aldeia* (muitas vezes empregada na tradução de obras de viajantes que por Minas Gerais passaram nas primeiras décadas do século XIX), fazia referência às reduções indígenas,

³¹ MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v. 1, 1981, p. 58.

³² MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v. 1, 1981, p. 58.

³³ MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v. 1, 1981, p. 58.

segundo Tarquínio, o que não se aplicaria ao contexto do Termo de Ouro Preto. As aldeias, quando comandadas pelo capitão de ordenanças, eram também consideradas distritos, quando não comandadas, eram somente aldeias.

A criação das comarcas não resultou necessariamente na definição precisa de seus limites. De acordo com Cláudia Damasceno a definição dos limites das comarcas tinha como objetivo “determinar a que comarca pertencia cada um dos núcleos mineradores”³⁴. Entretanto, segundo a autora, “indicar com exatidão todos os limites parecia, na época, uma tarefa tão difícil quanto inútil: para que delimitar fronteiras em sertões pouco conhecidos e quase desertos?”³⁵. Tais limites só seriam ajustados com o passar do tempo^{viii}, à medida que a ocupação do território era encaminhada e as divergências de jurisdição se manifestavam.

Ouro Preto, não ocupava local de centralidade geográfica na comarca, tampouco no Termo. Foi desde o início da ocupação colonial da região “o sítio de maior conveniências que os povos tinham para o comércio”³⁶, para onde as vias de circulação se encaminhavam, além, obviamente, de referência na produção aurífera. Entretanto, sua proximidade com Mariana e seu distanciamento de arraiais às margens do rio Paraopeba, fez com que houvesse um “desequilíbrio” interno na relação de governança. Não à toa, o sinclinal Moeda e a região do vale do Paraopeba, teria sido escolhida por Inácio de Souza Ferreira, no início do século XVIII, para sediar estruturas de fundição de moedas falsas.

Uma análise do processo de ocupação do território do Termo de Ouro Preto, aponta para pelo menos três etapas. A primeira envolveu a chegada do colonizador, a partir de vias de circulação já existentes que o levaram até o local (ou os locais) onde encontrou os metais preciosos procurados. Pode-se dizer que o colonizador foi guiado por esses caminhos.

A segunda etapa, a partir de “descoberta” do ouro, envolveu o estabelecimento dos arraiais próximos às áreas de mineração e uma adequação das vias para melhor atender tais áreas e facilitar a circulação. Ainda que o colonizador deixasse de ser guiado pelos caminhos e tivesse comando sobre a definição de traçados, sua vida estava condicionada à localização das minas e das vias de circulação que a elas atendiam.

Uma terceira etapa se caracterizaria pelo deslocamento das vias até as localidades. Os caminhos ou estradas, além de atenderem aos princípios técnicos que favoreceriam a

³⁴ FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e vilas d’el Rei: espaço e poder nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011, p. 143.

³⁵ FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e vilas d’el Rei: espaço e poder nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011, p. 143.

³⁶ FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e vilas d’el Rei: espaço e poder nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011, p. 147.

mobilidade, de acordo com os meios de transporte empregados em cada período, seriam “levados” até os principais núcleos populacionais estabelecidos. Ocorreria um deslocamento das vias de circulação. Esse fato ocorreria nos primeiros anos do século XVIII, de maneira tão rápida, que nem mesmo as fontes documentais e cartográficas utilizadas pela historiografia teriam conseguido diagnosticá-la de maneira precisa.

A obra de Antonil, *Cultura e Opulência do Brasil*, escrita em 1711, um dos principais documentos utilizados na caracterização dos itinerários dos principais caminhos que levavam à região de Ouro Preto, quando foi escrito, já se encontrava defasada, assim como, o que apresentou já era resultado de adequações ocorridas no sistema de circulação daquele território. No século XIX, com a abertura de estradas carroçáveis e, principalmente com a construção das ferrovias, a “terceira etapa” ficaria evidente. Afinal, como destacado por Monbeig “o traçado, sem dúvida, foi desenhado em função das facilidades oferecidas pelo relevo, mas obedeceu mais ainda aos interesses econômicos, indo os trilhos à procura de frete”³⁷.

Em outras palavras, como colocado por Lysia Bernardes, a natureza, ao “oferecer” os obstáculos que influenciaram a localização das vias e a localização da matéria prima desejada, condicionou a posição do arraial de Ouro Preto (leia-se todos os arraiais que formaram Vila Rica). Em outro momento, o “domínio” sobre a natureza e o escasseamento das fontes de matéria prima, fizeram com que alternativas de circulação fossem buscadas. A posição de Ouro Preto que outrora era estratégica, pois estava, literalmente sobre a mina de ouro, perdia qualidade ao observar a queda da produção aurífera³⁸. Não obstante, a partir da metade do século XVIII, foram inúmeras as manifestações públicas que atribuíram às vias de circulação o motivo de todos os males que afligiam a capitania e, no século XIX, a província de Minas Gerais.

A posição geográfica da cidade regularia a relação, tanto com os arraiais e vilas mais próximos de Ouro Preto, quanto com os mais distantes, como a cidade do Rio de Janeiro. A economia seria outra variável importante na alternância do poder de influência de Ouro Preto sobre o seu entorno. O próprio entorno, em dado momento poderia ultrapassar as fronteiras da capitania, enquanto em outros momentos, poderia se limitar às cercanias dependentes de serviços e fornecedoras de gêneros, matérias primas e recursos humanos. As vias de circulação em simbiose com os meios de transporte, seriam outro aspecto definidor do status de influência

³⁷ MONBEIG, Pierre. Estudo Monográfico duma Estrada de Ferro. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, nº. 45, 1946, p. 1147.

³⁸ BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. Elementos para o estudo geográfico das cidades. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XVIII, nº. 154, 1960, p. 45.

das localidades. Algumas localidades ganharam ou perderam importância à medida que os caminhos se deslocaram, como exemplo, pode-se citar Ibituruna e Itaverava, fora do Termo de Ouro Preto, ou mesmo Cachoeira do Campo, enquanto o caminho pelo Capão do Lana e Tripuí não alcançavam o *status* de “caminho principal” para quem chegava do Rio de Janeiro e São Paulo, até a primeira metade do século XIX.

O Termo da cidade de Ouro Preto e o Termo de Ouro Preto, como município, compreendiam territórios diferentes. O Termo de Ouro Preto era composto pela cidade de Ouro Preto (com dois distritos ou freguesias) e outros sete distritos. Os limites do Termo de Ouro Preto coincidiam, em parte, com os da Comarca de Ouro Preto, excetuando-se o contato com a Comarca do Serro Frio e com as províncias do Espírito Santo e Rio de Janeiro.

De acordo com Tarquínio de Oliveira, o Termo de Ouro Preto “limita-se ao norte com o termo da Vila de Sabará, ao nascente com o termo da cidade de Mariana, ao poente com o termo da Vila de São João del Rei, e ao sul com o da Vila [arraial em 1835] de Queluz”³⁹. O Termo de Ouro Preto^{ix}, como representado no mapa anexo, confinava a leste com a cidade de Mariana, mais precisamente com o arraial da Passagem. A partir do arraial de Taquaral, seguia acompanhando o caminho para o morro de São João, até a crista, em seguida, sobre a cumeeira, no sentido noroeste, acompanharia todo o divisor de água das bacias dos rios São Francisco e Doce, passando pela serra de Capanema, chegando ao ponto mais alto dessa formação a 1895 metros de altitude.

Os picos mais elevados da serra do Caraça, que ultrapassam os 1900 metros, não estavam incluídos. O mesmo ocorreu para os rios Gualaxo do Norte e Santa Bárbara (atual rio Conceição), cujas nascentes não faziam parte do Termo. O pico mais alto da cordilheira do Espinhaço, naquele trecho, era o *ponto quádruplo* de contato entre os Termos de Ouro Preto, Sabará, Caeté e Mariana.

Uma *volta não natural*^x se fazia para incluir o arraial de Capanema no Termo, localidade distante 44 km da cidade de Ouro Preto. Por estar localizado na bacia do rio Doce, na vertente para o rio Conceição e com divisores tão evidentes como as cristas da serra do Espinhaço, seria de se esperar que a localidade fizesse parte do Termo de Caeté. A provável justificativa seria a existência de minas, na vertente norte da serra do Capanema, exploradas até o século XX por companhias estrangeiras.

A partir do ponto mais elevado na cordilheira, uma linha imaginária provavelmente acompanhava o córrego Curral de Pedras, em um pequeno vale, na descida escarpada da serra,

³⁹ MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v. 1, 1981, p. 94.

chegando ao interflúvio de duas microbacias que se encontram nas proximidades da ponte sobre o rio das Velhas. O trecho corresponde, em parte, ao atual limite entre os municípios de Ouro Preto e Itabirito.

A partir da ponte (atual ponte de Ana de Sá) o limite do Termo de Ouro Preto seguia o sinuoso traçado do rio da Velhas até a barra do rio do Peixe, em sua margem esquerda. Ao seguir para oeste, o limite não acompanhava o curso d'água e, sim, a crista do Morro do Chapéu, de elevação modesta próxima ao rio, mas feição destacada e abrupta no encontro com a serra da Moeda. A partir da formação de relevo conhecida atualmente como serra da Calçada, o limite do Termo de Ouro Preto se direcionava ao sul, acompanhando a cumeeira. Novamente atingiria outro ponto elevado das serras mais notáveis da capitania de Ouro Preto. Passaria pelo ponto mais elevado da serra da Moeda, ao norte, 1578 metros de altitude, antes de dar uma guinada para oeste rumo ao rio Paraopeba.

O limite do Termo acompanhou, possivelmente, outro caminho consolidado como referência para descida da serra da Moeda. Após acompanhar o caminho calçado até São Caetano da Moeda, continuava a oeste, provavelmente pela drenagem do ribeirão Três Barras até o rio Paraopeba. A partir daí, acompanhando o leito do rio, seguia para o sul, passando pela garganta próximo a atual cidade de Jeceaba, pelo povoado de Caetano Lopes, chegando à barra do rio Congonhas (atual Maranhão), em sua margem direita.

Dividindo o arraial de Congonhas ao meio, o limite do Termo de Ouro Preto, continuava a leste e, depois a sudeste, na companhia do rio Congonhas. O limite deixaria o rio Congonhas na barra do ribeirão Soledade, acompanhando-o até a barra do ribeirão da Passagem. Prosseguia a sudeste até o encontro com o caminho para o Rio de Janeiro, onde uma ponte referenciava a mudança de Termos e de Comarcas. O ribeirão da Passagem era acompanhado até suas nascentes, a leste, na serra de Itaverava.

Outra mudança de direção levava o limite para o norte pela garganta próxima ao Fundão, na divisa com Vargem, já no Termo de Mariana, onde o curso do rio Mainart começa a receber as águas de seus afluentes da serra do Itacolomi. O limite se mantinha no divisor de águas até o pico do Itacolomi, o segundo pico mais elevado do Termo, com 1772 metros de altitude. Do pico seguia na direção norte até o ribeirão do Carmo, no arraial de Taquaral, onde o polígono era encerrado. A área^{xi} aproximada do Termo de Ouro Preto, em 1835, era de 2.458,824 km².

O limite do Termo diferia dos atuais limites municipais, assim como, não é possível afirmar que a soma dos desmembramentos posteriores, nos séculos XIX e XX, correspondam ao “município original” de 1835 (Figura 1). O Termo de Ouro Preto em 1835 compreendia todo o atual município de Moeda, a quase totalidade dos atuais municípios de Ouro Preto, Itabirito

e Ouro Branco, e parte dos atuais municípios de Belo Vale, Brumadinho, Nova Lima, Rio Acima, Santa Bárbara, Itaverava e Congonhas.

Figura 1 - Mapa do Limite do Termo de Ouro Preto em 1835 e dos municípios atuais



Fonte: Elaborado pelo autor.

De acordo com Cunha Matos⁴⁰ a Cidade Imperial de Ouro Preto estava dividida em dois distritos ou freguesias. O primeiro deles, de Nossa Senhora do Pilar da Cidade de Ouro Preto, era formada por quatro pequenos distritos, distantes uns dos outros. Ouro Preto e Cabeças, à oeste da praça central, compreendiam um pequeno distrito. O arraial de São Sebastião, cuja referência era o morro de mesmo nome, na serra de Ouro Preto, era um segundo pequeno distrito. O arraial de Boa Vista, distante cerca de 12 km da praça de Ouro Preto, era o terceiro pequeno distrito. E, o arraial mais distante, Rodeio, estava a 35 km da praça de Ouro Preto e era o quarto pequeno distrito dessa freguesia.

O segundo distrito, de Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias da Cidade de Ouro Preto, era composto também por quatro pequenos distritos, em sequência, à leste da praça. Antônio Dias, Alto da Cruz e Morro de Santana, separadamente e, unidos Taquaral e Padre Faria.

⁴⁰ MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v. 1, 1981, p. 96-98.

Fora da cidade de Ouro Preto, havia o distrito de Itatiaia, que compreendia os arraiais de Santo Antônio de Itatiaia e Santa Rita, sendo o primeiro a sede da paróquia. Havia também o distrito de Nossa Senhora de Nazaré de Cachoeira do Campo, composto pelo arraial de mesmo nome e sede da paróquia, e pelo arraial de São Gonçalo do Tijuco. Outro distrito, o menor (em área) fora da cidade de Ouro Preto, era Santo Antônio da Casa Branca, composto apenas pelo arraial de mesmo nome. São Bartolomeu, composto pela cabeça da paróquia e pelo arraial de Capanema, formavam outro distrito.

Santo Antônio do Ouro Branco, era mais um distrito, composto pelo arraial de Ouro Branco e pelo Arraial da Passagem do Ouro Branco. Em área, restavam os dois maiores distritos do Termo de Ouro Preto. Congonhas do Campo, composto pelo arraial de mesmo nome e sede da paróquia, e pelos arraiais de Boa Morte e Nossa Senhora da Soledade. E, o maior deles, Nossa Senhora da Boa Viagem da Itabira do Campo, que compreendia o arraial de mesmo nome e sede da paróquia e, conforme a Tabela 1, o arraial mais distante da cidade de Ouro Preto, São José do Paraopeba^{xii}.

Tabela 1 - Distâncias entre arraiais do Termo de Ouro Preto, em quilômetros.

	Pilar de Ouro Preto	Antônio Dias	Alto da Cruz	Padre Faria	Cabeças	Morro de Santana	Taquaral	Boa Vista	São Bartolomeu	Cachoeira do Campo	Casa Branca	Itatiaia	Santa Rita	Ouro Branco	São Gonçalo do Tijuco	Passagem de Ouro Branco	Rodéio	Capanema	Itabira do Campo	Soledade	Congonhas do Campo	Boa Morte	São José do Paraopeba
Ouro Preto^{xiii}	0,3	0,3	1,0	1,5	1,5	2,0	3,5	12	15	22	22	25	25	27	29	35	35	42	45	51	58	65	92

Fonte: Elaborado pelo autor.

A distribuição da população pelo Termo de Ouro Preto era desigual, tanto em relação aos distritos, quanto em relação ao território que ocupava cada distrito. Não havia proporcionalidade entre tamanho de área e tamanho de população. Da mesma forma não havia uma grande confiabilidade nos dados demográficos. Cláudia Damasceno afirmou que somente a partir da primeira metade do século XIX os dados se apresentariam sistematizados, “mais confiáveis e mais detalhados”⁴¹.

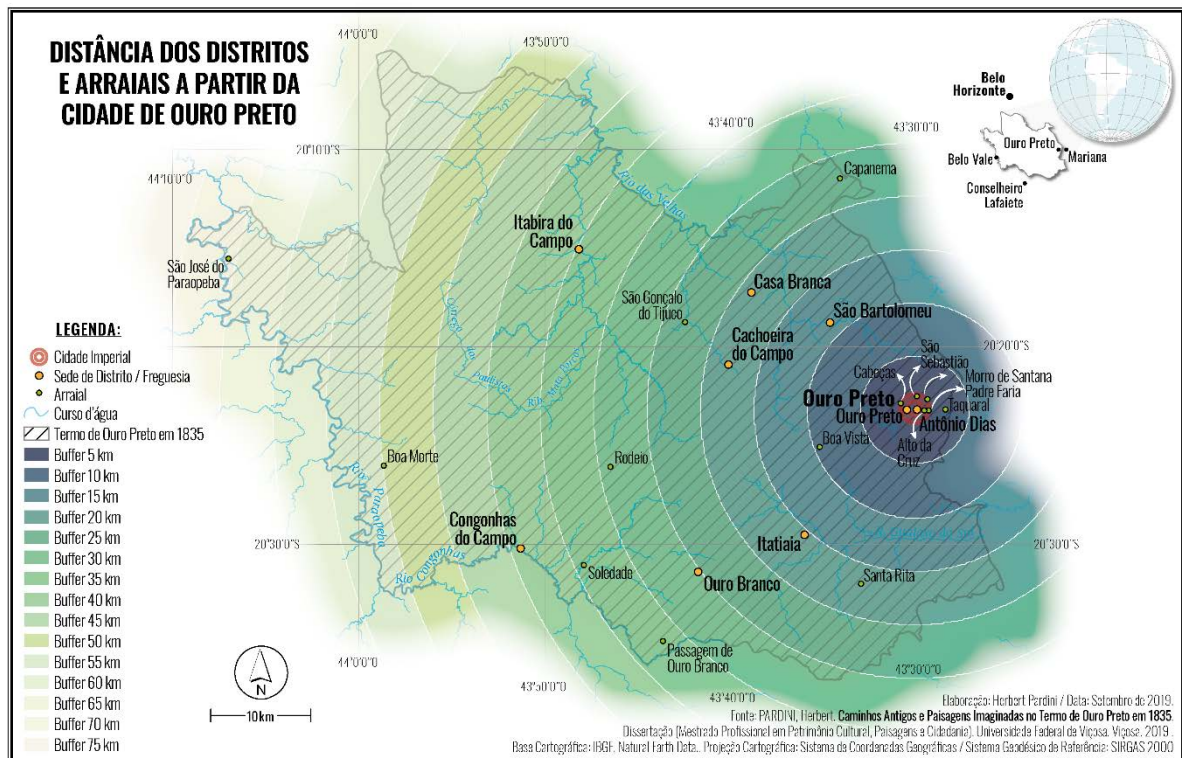
⁴¹ FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e vilas d’el Rei: espaço e poder nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011, p. 376.

Cunha Matos, que utilizou mapas de população para apresentar dados demográficos dos anos 1818 e 1826, escreveu:

Mostro a população da província extraída dos mapas paroquiais, cumpre confrontá-la com a que ficou lançada na descrição civil, para se conhecer a diferença que há entre os mapas do presidente e do bispo. O termo médio entre uns e outros (os do presidente e os do bipo) será talvez o quantitativo mais aproximado da exatidão.⁴²

E Tarquínio de Oliveira, ao comentar os números apresentados por Cunha Matos, referentes ao ano de 1823, escreveu: “Não são confiáveis. [...] Tudo faz crer que a população rural não é considerada fora dos povoados (paróquias e capelas filiais)”⁴³.

Figura 2 - Mapa Distância dos distritos e arraiais a partir da Cidade de Ouro Preto



Fonte: Elaborado pelo autor.

Além disso a população do distrito de Congonhas do Campo contabilizou a população residente também fora do Termo de Ouro Preto. De acordo com mapas de população anteriores, cerca de apenas 10% do total residiam no Termo de Ouro Preto. Baseado apenas nos números apresentados por Cunha Matos, tem-se que a população aproximada do Termo de Ouro Preto, em 1826, era de 20.284 habitantes. Desse universo, 13.265 (65%) viviam em um raio de até 20

⁴² MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v. 2, 1981, p. 124.

⁴³ MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v. 1, 1981, p. 100.

km (Figura 2), ou aproximadamente 4 horas, da sede do Termo. Cunha Matos havia contabilizado o número de 14.926 habitantes no ano de 1823 e de aproximadamente 20.502 em 1818.

Os viajantes que passaram por Vila Rica nas primeiras décadas do século XIX também trouxeram informação sobre o número de moradores. Em 1809, o viajante inglês John Mawe⁴⁴ estimou a população, da então Vila Rica, em 20.000 habitantes. Em 1814, Georg Wilhelm Freireyss, relatou serem de 10.000 habitantes a população de Vila Rica⁴⁵. Em 1817, Johann Spix, afirmou viverem em Vila Rica, 8.500 pessoas⁴⁶. Em 1820, Johann Emanuel Pohl, afirmou serem em número de 1.600 as edificações e a população estimada em 8.600 habitantes⁴⁷. Charles Bunbury^{xiv}, que esteve em Ouro Preto, em 1834, estimou a população local em 8.200 habitantes⁴⁸.

Considerando que a informação trazida pelos viajantes, em sua maioria, correspondia à Vila Rica ou à Cidade Imperial de Ouro Preto; que Tarquínio de Oliveira alertou para a imprecisão dos dados de 1823; e que não ocorreram fenômenos migratórios ou deslocamentos populacionais consideráveis nas primeiras décadas do século XIX; tem-se que a população do Termo de Ouro Preto era de aproximadamente 20.000 habitantes em 1835.

2.2 - A Paisagem Imaginada

A rede viária do Termo de Ouro Preto, em 1835, havia sido consumada ainda nas primeiras décadas do século XVIII. Um sobrevoo em 1720, por exemplo, mostraria uma paisagem muito similar à observada em outro sobrevoo, em 1835. Entretanto, uma observação horizontal, mais próxima, demonstraria um cenário diferente. A paisagem do ouro deu lugar a uma paisagem ainda influenciada pela mineração, mas em busca de alternativas econômicas. A população se dispersou, a agricultura ganhou espaço, o gado trazido de longe passou a ser também criado na região, o modelo de exploração extrativista começou a ser alterado com a chegada das Companhias, arraiais que observaram momentos de opulência e um crescimento

⁴⁴ MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1978, p. 122.

⁴⁵ FREIREYSS, Georg Wilhelm. **Viagem ao Interior do Brasil**; tradução A. Löfgren. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1982, p. 44.

⁴⁶ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 205.

⁴⁷ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 397-398.

⁴⁸ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 65-66.

exponencial, espelhavam um período de relativa “calmaria” até que um próximo movimento os reanimasse ou os suplantasse de vez.

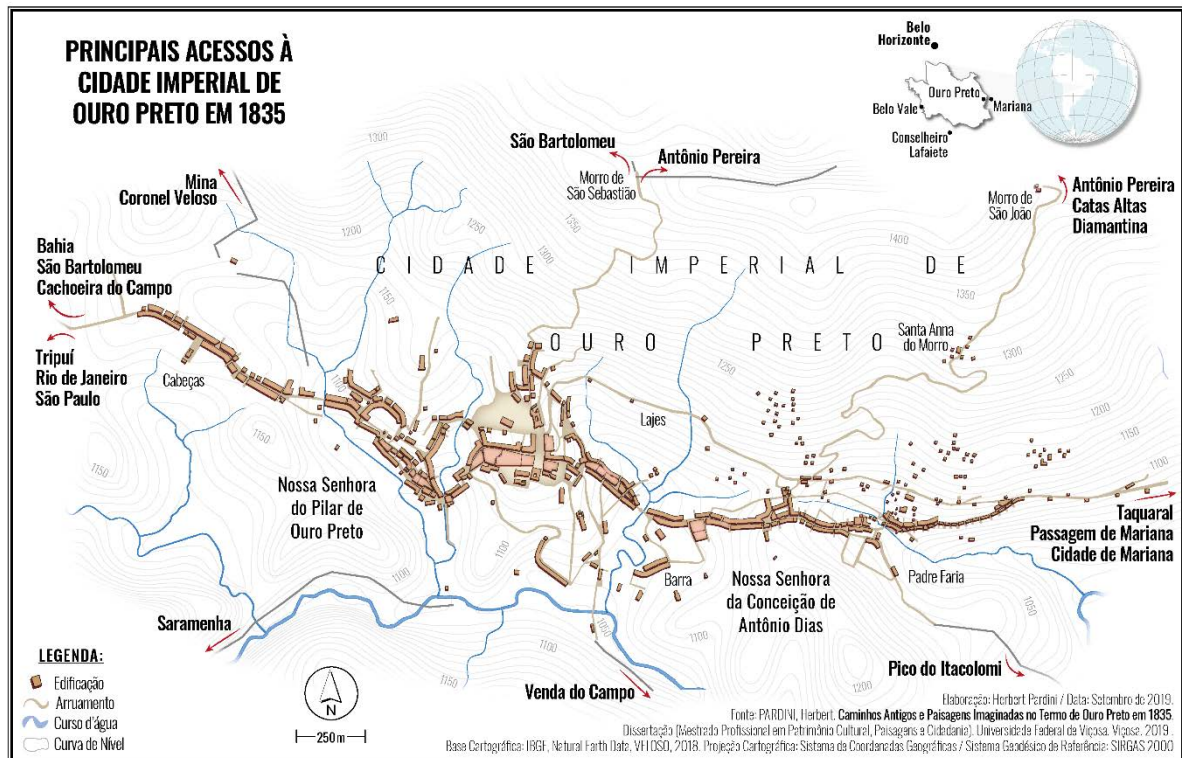
A descrição da paisagem do Termo de Ouro Preto a partir do ponto de vista fornecido pelas vias de circulação existentes no ano de 1835, ano em que a lei no. 18, de 1º. de abril, foi sancionada, tomou a Cidade Imperial de Ouro Preto como centro irradiador das vias de circulação que levavam ao restante do Termo, e caracterizou os elementos da paisagem a partir da comunicação entre as localidades em seu entorno. A lei no. 18 propôs uma mudança substancial na configuração do sistema de transportes da província de Minas Gerais, com a implantação de um sistema de estradas que interligaria Ouro Preto às demais regiões da província e ao mar, com maior rapidez e menor dificuldade.

Tomando-se como referência a praça onde o Palácio do Governador, a Câmara e a Cadeia estavam localizados, Ouro Preto contava com, no mínimo, nove vias de circulação que partiam em todas as direções levando o transeunte até seu entorno mais próximo, em um raio de até cinco quilômetros (Figura 3). Algumas delas se conectavam fora da área urbana da cidade ou, ao contrário, bifurcavam em diferentes direções. Para o norte, subindo a serra de Ouro Preto, havia um caminho que levava ao morro de São Sebastião; a nordeste, também subindo a serra de Ouro Preto, um caminho para Santana do Morro e morro de São João. A leste um caminho para Mariana conectava as opções pelo caminho tronco e por Lages, próximo à Piedade, bifurcando-se após Passagem. Na direção sudeste, a partir do Padre Faria um caminho levava ao Itacolomi. Ao sul, pela Barra, um caminho levava à Venda do Campo. A sudoeste, margeando o córrego Funil, outro caminho levava a Saramenha. A oeste, por Cabeças, um caminho bifurcava após a passagem pelo córrego Passa Dez, tomando a esquerda em direção ao Tripuí ou a direita em direção à Cachoeira do Campo. Ainda em Cabeças, mas a noroeste, um caminho levava à mina do Coronel Veloso (mantinha-se a referência, mas o coronel já havia morrido).

Essas vias ganhavam novas variantes à medida que se distanciavam da cidade de Ouro Preto. Os principais entroncamentos seriam a cidade de Mariana, fora do Termo de Ouro Preto, e os arraiais de Cachoeira do Campo e Congonhas do Campo, respectivamente 12 km, 23 km e 58 km de distância. Itabira do Campo também possuía papel importante, principalmente de comunicação entre os vales dos rios das Velhas e Paraopeba. Em menor proporção, as demais cabeças de distritos, também cumpriam o papel de direcionar a circulação, possuindo, cada uma delas, ao menos duas formas diferentes de acesso terrestre. O naturalista alemão Spix, em 1818, ao referir-se à importância de Vila Rica como centro de conexão de vias de circulação, escreveu:

Daqui partem estradas para São Paulo, passando por São João del Rei; por Minas Novas para a Bahia; por São Romão, Tijuco, Malhada, para Paracatu, Goiás e Mato Grosso; porém nenhuma é tão movimentada, com o vaivém de tropas, como a estrada que leva ao Rio de Janeiro, sede do governo, distante setenta léguas. Quase que todas as semanas, ou cada mês do ano, seguem grandes caravanas, carregadas com os produtos da região: algodão, couros, marmelada, queijos, pedras preciosas, barras de ouro, etc., para a capital, e voltam, trazendo sal, vinho, chitas, panos, presuntos, espelhos, artigos de ferro, novos escravos para a exploração das minas de ouro, etc.⁴⁹

Figura 3 - Mapa Principais acessos à Cidade Imperial de Ouro Preto em 1835



Fonte: Elaborado pelo autor.

Ouro Preto, uma cidade com vias íngremes, estreitas e tortuosas, contava com ruas calçadas com pequenas pedras redondas⁵⁰, senão todas, ao menos aquelas situadas entre o vale do rio Ouro Preto e a praça. Vias tortuosas e mal calçadas, principalmente na vertente de Antônio Dias, levavam a algumas minas de ouro quase abandonadas. Quatro pontes de pedra localizadas sobre os ribeiros Caquende, Ouro Preto e Antônio Dias, na encosta da serra de Ouro

⁴⁹ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 205.

⁵⁰ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 65-66; VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 205.

Preto, e Funil, no fundo do vale, permitiam o trânsito de pessoas, animais e carros. Uma hora era o tempo médio gasto para atravessar a cidade pelo caminho tronco, no sentido leste-oeste⁵¹.

Os morros intercalados não permitiam observar a cidade por completo⁵². Com composição mineralógica variada, abundada pela ardósia de quartzo e entremeada por camadas de ardósia de talco e cristais de óxido de ferro, a serra no entorno de Ouro Preto acompanhava o vale do rio Funil até Passagem, com extensão aproximada de 12 km. Como descrito pelo viajante Charles Bunbury, em 1834, “sobre todas estas rochas encontra-se um conglomerado de pedra ferruginosa escura com um pouco de quartzo cimentado por uma argila vermelho-escuro-ferruginosa, que em muitos casos se torna extremamente dura”⁵³. Condições propícias para produção de grande quantidade de ouro. De acordo com Spix, a primeira camada de canga (ou tapanhoacanga) media entre 1 e 6 metros de espessura e era encontrada uniformemente espalhada por grande parte da superfície, cobrindo as formações geológicas mais antigas⁵⁴.

O alinhamento das ruas não era fruto apenas das condições impostas pelo relevo, adaptou-se também às necessidades requeridas pela atividade minerária. De acordo com Preston James, “cada rua se estabeleceu do mesmo modo como os caminhos se formam nos trechos devolutos, seguindo a direção mais fácil de um lugar para outro, desviando-se até para evitar obstáculos temporários e contingentes”⁵⁵. De acordo com o autor, a mineração foi fundamental para a locação das vias de circulação, tanto internas, quanto externas. Antes de se pensar na acessibilidade do território ou na posição mais favorável para a instalação de ruas e edificações, pensava-se na melhor maneira de se alcançar as lavras e minas, o *núcleo funcional* da localidade. O autor acrescentou:

As estradas, talvez, se estendam a tais núcleos de mineração de todas as direções, porém a maior parte do tráfego sobre as mesmas origina-se das minas e partem delas. Assim, durante os séculos 18 e 19, diversas estradas alcançaram Vila Rica, procedentes do Rio de Janeiro, São Paulo, costa leste via Rio Doce, e na Bahia distante, caminhando pelo vale do São Francisco. Mas Ouro Preto era o final interior e não o foco das estradas. Não ocupa uma posição que, de um modo ou de outro, represente um ponto de articulação natural de trânsito. Por esta razão foi-lhe sempre

⁵¹ SILVA, DBG., org., KOMISSAROV, BN., *et al.*, eds. **Os Diários de Langsdorff** [online]; tradução Márcia Lyra Nascimento Egg and others. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, v.1, 1997, p. 124-125.

⁵² POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 386 e 396.

⁵³ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 66-67.

⁵⁴ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 208.

⁵⁵ JAMES, Preston E. Belo Horizonte e Ouro Preto: estudo comparativo de duas cidades brasileiras. **Boletim Gráfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, nº. 48, 1947, p. 1598.

obstado o desempenho de funções políticas, comerciais ou manufatureiras relativamente à região tomada numa extensão mais ampla⁵⁶.

Não se tinha vestígios das matas próximas às margens dos córregos que, de rasos e calmos, na seca, mudavam para rápidos e caudalosos, no período das chuvas. Os córregos já não apresentavam a turbidez típica da lavagem do ouro, em compensação, os sedimentos carregados por décadas assoreavam o que havia restado deles. Apenas algumas araucárias e coqueiros sinalizavam a existência de árvores na cidade. Nos arredores via-se solo exposto, desprovido de qualquer vegetação e montes de cascalho. A madeira para o uso diário, já escassa, era trazida de locais distantes mais de uma hora de marcha⁵⁷. O capim meloso ocupava o espaço da vegetação nativa, até próximo dos cumes mais elevados.

A praça⁵⁸ da cidade de Ouro Preto, um retângulo comprido limitado por edifícios assobradados, abrigava ao norte, diante da serra de Ouro Preto, o Palácio do Governador. Um edifício de andar único, pintado de vermelho e amarelo, com fachada principal estreita, duas sacadas, um balcão e um parapeito com dois pequenos canhões. Em frente ao palácio achava-se a Casa de Câmara, em edifício com alta torre para os padrões locais, com relógio e onde eram realizadas as sessões da Assembleia Provincial. A parte baixa da construção abrigava a Cadeia Pública. Não era incomum observar no final da tarde os presos que haviam sido condenados a trabalhar em obras públicas, retornarem acorrentados, escoltados por soldados, dois a dois até a prisão⁵⁹. Atrás desses edifícios estava o Teatro. Nas outras laterais da praça edifícios do Governo, quartel, a igreja de Nossa Senhora do Carmo e residências, fechavam o retângulo.

Em sua maioria construídas de pedra e assobradadas, as casas mais opulentas, na parte central da cidade, possuíam dois pavimentos, dispunham de janelas envidraçadas, com sacadas de madeira a frente, (algumas delas pendentes sobre a rua), eram cobertas por telhas e caiadas de branco. As moradias mais simples eram construídas com paredes de barro e raramente estavam caiadas^{xv}. Nos vales e encostas as casas se apresentavam muito próximas umas das

⁵⁶ JAMES, Preston E. Belo Horizonte e Ouro Preto: estudo comparativo de duas cidades brasileiras. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, nº. 48, 1947, p. 1601.

⁵⁷ SILVA, DBG., org., KOMISSAROV, BN., *et al.*, eds. **Os Diários de Langsdorff** [online]; tradução Márcia Lyra Nascimento Egg and others. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, v.1, 1997, p. 124-125.

⁵⁸ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 386 e 396.

⁵⁹ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 65-66.

outras, formando, nas palavras de Bunbury, uma “massa compacta”⁶⁰. Nas extremidades, tanto na chegada por Mariana, quanto por Cabeças, as casas eram mais isoladas e mais simples, muitas vezes não passavam de choças⁶¹. Quase todas as casas possuíam pequenos quintais, a maioria deles voltada para as montanhas, em forma de terraços⁶². Esses terraços, construídos a partir do aplainamento de áreas com aproximadamente 3 m², longos e estreitos, em distâncias iguais, e acessados por escadas, abrigavam alguns belos jardins, como também, hortaliças como alcachofras, aspargos, espinafres, repolhos, feijão e batatas⁶³. Nos pomares observava-se principalmente a presença de bananeiras e laranjeiras⁶⁴.

A capital da província de Minas Gerais abrigava a residência do governador, os tribunais, funcionários públicos e três regimentos de soldados⁶⁵, a Fazenda Real, a Casa do Resgate do Ouro, a Alfândega⁶⁶, uma Casa de Misericórdia e um mercado, em frente à igreja de São Francisco de Assis.

Às igrejas paroquiais de Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto e Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias, somavam-se outras dez igrejas e capelas. Destacando-se pelo tamanho e ornamentação estavam as igrejas de Nossa Senhora do Carmo, Nossa Senhora do Rosário dos Pretos e Santo Antônio. A maioria delas dotadas de duas torres e pintadas por fora com cores vivas. As igrejas possuíam ainda ornamentos em ouro e pedras preciosas. Catorze chafarizes faziam o abastecimento de água potável. No caminho para Mariana, uma fonte em especial, possuía água mineral ferrosa⁶⁷, que diziam possuir propriedade curativa⁶⁸.

A *Estrada para Mariana*, como se referiram alguns dos viajantes estrangeiros que passaram pelo local nas primeiras décadas do século XIX, passou por várias melhorias até se

⁶⁰ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 65-66.

⁶¹ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 397-398.

⁶² SILVA, DBG., org., KOMISSAROV, BN., *et al.*, eds. **Os Diários de Langsdorff** [online]; tradução Márcia Lyra Nascimento Egg and others. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, v.1, 1997, p. 124-125.

⁶³ MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1978, p.122.

⁶⁴ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 386 e 396.

⁶⁵ SILVA, DBG., org., KOMISSAROV, BN., *et al.*, eds. **Os Diários de Langsdorff** [online]; tradução Márcia Lyra Nascimento Egg and others. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, v.1, 1997, p. 124-125.

⁶⁶ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 397.

⁶⁷ SILVA, DBG., org., KOMISSAROV, BN., *et al.*, eds. **Os Diários de Langsdorff** [online]; tradução Márcia Lyra Nascimento Egg and others. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, v.1, 1997, p. 124-125.

⁶⁸ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 217.

transformar em uma via de aproximadamente 12 km (2 léguas ou 8 milhas) regularmente transitada em 2 horas⁶⁹ e com algum conforto. Emanuel Pohl, que passou pelo local em 1820, ressaltou que a cobertura florestal somada à declividade acentuada de alguns trechos da garganta formada pelas encostas da serra de Ouro Preto e o ribeirão do Carmo, exigia “aos buscadores de ouro tanta dificuldade que aquele percurso não era feito em menos de três dias”⁷⁰.

Charles Bunbury, ao passar pelo local em junho de 1834, ressaltou que o ribeirão do Carmo, nesse trecho, era “pequeno, mas veloz” e passava “com suas barrentas águas vermelho-escuras por um canal estreito, muito obstruído por penhascos, recebendo numerosos pequenos regatos tributários que descem rapidamente pelos barrancos fundos da serra de Ouro Preto”⁷¹.

Essa via possuía uma característica bem peculiar, um tramo central único e extremidades com bifurcações que ofereciam duas alternativas para se alcançar o mesmo lugar. Nas alternativas o viajante poderia encontrar maior ou menor dificuldade de acesso. John Mawe, por exemplo, que passou pelo local em 1809, caracterizou como “terrível e intransitável” o trecho ao longo de uma cadeia de montanhas, para depois tomar uma “grande estrada que passa entre duas montanhas elevadas, e em certa extensão, marginando o rio [ribeirão do Carmo], sempre em declive”⁷². De acordo com José Joaquim da Rocha, no mandato do governador D. Rodrigo de Menezes (1780-1783), esse teria mandado “fazer duas léguas de caminho até a cidade de Mariana, onde se admira o excelente passeio que, sendo escabroso, hoje rodam por ele carruagens”⁷³. Provavelmente a falta de manutenção contribuiu para a depreciação das melhorias realizadas trinta anos antes.

Partindo da praça em Ouro Preto era possível tomar o caminho para Lajes, construído apenas no final do século XVIII, ou o mais utilizado, passando ao lado da igreja de Nossa Senhora da Conceição, ponte sobre o córrego de Antônio Dias, seguindo rua com poucas casas e edifícios dispersos, mas com forte aclive até o Alto da Cruz para, em seguida, passar pelo Padre Faria, de onde se avistava o majestoso panorama do Itacolomi, a direita. O tramo principal

⁶⁹ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Tomo I, 1938, p. 148-149.

⁷⁰ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 385

⁷¹ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 65-66.

⁷² MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1978, p. 131.

⁷³ ROCHA, José Joaquim da. Apêndice 1. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 189.

passava por Taquaral, distante 3,5 km de Ouro Preto, uma pequena localidade cuja capela era consagrada a São Vicente e estava ligada à freguesia de Antônio Dias. Chegava-se ao limite leste do Termo de Ouro Preto, na divisa com Mariana. Anos mais tarde, em 1843, seria ali instalado uma barreira (estação fiscal destinada à cobrança de taxa itinerária)⁷⁴. Ao longo do trecho um chafariz construído em 1806, pela Câmara de Ouro Preto, oferecia o refrigério aos viajantes que por ali circulavam.

O percurso mantinha o profundo desfiladeiro formado pelo ribeirão do Carmo a sua direita. À esquerda, na encosta, entre rochedos, uma barreira de pedras de itabirito, coberta de fetos e musgos, servia de muro de contenção para proteção contra desmoronamentos⁷⁵. Na encosta era possível observar uma espécie de bambu, a bignônia e lindos espécimes de *Lasiandra* e *Siphocampylus*⁷⁶. De acordo com Spix, que passou pelo local em 31 de junho de 1818, acompanhado por von Martius, “grande número de pequenas casas abeira-se da rua e a frequência dos viajantes e tropas de mulas carregadas empresta à região aparência de riqueza e de atividade europeia”⁷⁷. Ao mesmo tempo, de acordo com Charles Bunbury, era possível observar “negros, com ancinho e alguidares, lavando a areia em busca de ouro”⁷⁸ no leito do ribeirão do Carmo. Cascalhos, saibros e água eram colocados nas bateias e agitados, “em movimento rotativo e oscilante”⁷⁹, alternado por sacudidas bruscas, em que a água expelia aos poucos as partes menos densas e reservava entre os resíduos mais pesados, o ouro.

O trecho calçado descia até Passagem, um pequeno arraial distante 6 km de Ouro Preto, localizado em uma encosta íngreme e de onde se avistavam muitos “buracos cavados nas montanhas”⁸⁰ e lavras de ouro abandonadas. A principal edificação era a igreja, construída em madeira e barro e caiada de branco⁸¹. Próximo dali localizava-se a mina de ouro do Fundão, no sopé do morro de Santo Antônio. De acordo com Pohl, a mina teria sido assumida por von

⁷⁴ OZZORI, Manoel. **Almanack Administrativo, Mercantil, Industrial, Científico e Litterario do Município de Ouro Preto**. Ouro Preto: Typographia d'a Ordem, Ano I, 1890, p. 95.

⁷⁵ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 385.

⁷⁶ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 67-68.

⁷⁷ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 217.

⁷⁸ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 66-67.

⁷⁹ CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 114.

⁸⁰ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 210.

⁸¹ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 385.

Eschwege, que a encontrou inundada. De acordo com o viajante, em 1810, von Eschwege, propusera a Dom João VI trabalhar a mineração no Brasil nos moldes do sistema alemão, a partir do estabelecimento de Companhias. Tal proposta era justificada pela introdução de técnicas mais avançadas de extração do minério^{xvi}, como também pelos resultados indiretos, como a melhoria da cultura brasileira e fim do “pernicioso contrabando do ouro”⁸².

Em Passagem, a via atravessava o ribeirão de mesmo nome por uma ponte de pedra e tomava duas direções. A primeira, carroçável e relativamente plana, contornava o morro de Santo Antônio, passando no alto ao lado da igreja inacabada de São Pedro, de onde era possível ter um primeiro panorama da cidade de Mariana. Um aqueduto de madeira, descoberto e suportado por longos esteios, transportava água até as lavagens e, de acordo com Saint-Hilaire, “produzia na paisagem um efeito altamente decorativo”⁸³. A segunda, uma estreita vereda, cheia de voltas, passava pelo alto do morro de Santo Antônio, chegando ao lado da capela de mesmo nome⁸⁴, próximo ao ribeirão do Campo, em Mariana. O morro já bastante revirado pela mineração, apresentava uma vegetação rasteira que pouco obstáculo oferecia, entretanto, na chegada a Mariana, era conhecido como *Mata-Cavalos*.

A cidade de Mariana, pertencente à Comarca de Ouro Preto, e edificada à margem direita do ribeirão, foi no início do século XVIII arraial do Carmo. Em 1711 foi elevada a Vila Real de Nossa Senhora do Carmo, por Dom João V, tornou-se bispado em 1715 e, em 1745 recebeu o título de cidade, com o nome que homenagearia Dona Maria da Áustria, esposa do rei⁸⁵. Era uma cidade menor que Ouro Preto, possuindo, de acordo com Mawe, em 1809, entre 6.000 e 7.000 habitantes⁸⁶. Spix, que passou por Mariana em 31 de junho de 1818, relatou viverem ali 4.800 almas⁸⁷. Pohl, em 1820, afirmou serem 550 casas e 4.700 habitantes⁸⁸. Charles Bunbury, que passou pelo local em 15 de junho de 1834, relatou viverem ali 7.000 habitantes. Os moradores viviam principalmente do trabalho nas minas e da agropecuária.

⁸² POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 401-402.

⁸³ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Tomo I, 1938, p. 147.

⁸⁴ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 385.

⁸⁵ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 384.

⁸⁶ MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1978, p.131.

⁸⁷ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 207.

⁸⁸ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 384-385.

Muitas dessas minas estavam bem afastadas da cidade, em arraiais como Camargos, Bento Rodrigues, Antônio Pereira, São Sebastião, São Caetano, Sumidouro e Brumado.

Limitada a leste e oeste, por altas serras, localizada em um vale aberto e largo, 400 metros abaixo de Ouro Preto, estava dividida em duas partes, tendo no centro uma colina. Duas ruas calçadas e regularmente traçadas levavam a um largo ou praça⁸⁹. De acordo com Emanuel Pohl, os primeiros exploradores da região encontraram uma tão compacta mata “que não deixava passar sequer um raio de sol, era tão fria que os trabalhadores só durante quatro horas por dia podiam dedicar-se a seu mister”⁹⁰. As imponentes edificações na área central foram construídas com pedra e eram assobradadas.

Vindo do norte, pelo *caminho do mato dentro*, chegava-se a uma das ruas, com casas caiadas e enfileiradas, umas ao lado das outras. A travessia do ribeirão do Carmo, que corria por diversos canais estreitos em um leito largo e assoreado, era feita por três pontes. O ribeirão do Carmo, vindo de Ouro Preto e após Passagem, contornava a vertente sudeste do morro de Santo Antônio, formando em seguida um cotovelo, cuja continuidade acompanhava a extremidade sul da cidade. Após receber “as águas avermelhadas dos córregos de Catete e do Seminário”⁹¹, seguia seu curso para leste. Assim como em Ouro Preto, água potável era encontrada em sete chafarizes.

A parte da cidade mais próxima à colina (ou sobre ela), abrigava igrejas e casarios com jardins e pomares. Destacava-se, além de outras oito igrejas, a catedral de Nossa Senhora da Assunção, construída em tijolo cru, igreja paroquial do bispado. Outras edificações de destaque eram o palácio do Bispo da Província de Minas Gerais, o Seminário para a formação de padres e a Casa de Câmara.

Não era incomum que os viajantes relatassem ser Mariana uma cidade mais alegre, simpática e agradável que Ouro Preto. John Luccoch, por exemplo, que passou pela cidade em 1817, escreveu: “Há no lugar um insólito ar de felicidade, que me sinto propenso a atribuir à relativa ausência de espírito daninho das minas”⁹². Charles Bunbury, que esteve ali em 11 de

⁸⁹ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 339-340.

⁹⁰ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 384.

⁹¹ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Tomo I, 1938, p. 148-149.

⁹² LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 339-340.

janeiro de 1835, comparou: “o cenário em torno tem um aspecto aberto e risonho, em vez da severa, mas pitoresca austeridade que caracteriza a outra [Ouro Preto]”⁹³.

Distante 12 km da cidade de Mariana, o arraial de Nossa Senhora da Conceição de Antônio Pereira, era acessado diretamente por Ouro Preto, a partir do morro de São João. O arraial circundado a sul, oeste e norte por serras elevadas, possuía um bom número de casas ou palhoças, espalhadas entre bananeiras e palmeiras⁹⁴, em ambas as margens do pequeno córrego Água Suja (ou riacho do Baú, segundo Emanuel Pohl), afluente pela margem direita do rio Gualaxo do Norte. O local servia como “atalho” para quem se deslocava para Ouro Preto a partir de Catas Altas, Inficionado e Bento Rodrigues. Nesse último arraial após bifurcação da via, o caminho pela esquerda se direcionava a Mariana, passando antes por Camargos. Pela direita o caminho, acompanhando o rio Gualaxo do Norte, chegava a Antônio Pereira e, dali, para Ouro Preto.

Duas atrações do povoado eram a gruta da Lapa, onde uma capela atraía devotos durante todo o ano, principalmente no dia 15 de agosto, na festa de Nossa Senhora da Conceição⁹⁵ e, próximo do arraial, outro motivo para as visitas, principalmente dos viajantes que eram acompanhados por von Eschwege, era a mina de Timbopeba.

O viajante russo Georg Heinrich von Langsdorff, que visitou Timbopeba entre os dias 25 e 27 de agosto de 1824, relatou que, naquela data, era de propriedade do Sr. Rochus Schüch, bibliotecário da primeira esposa de D. Pedro I, Maria Leopoldina, e que a estrutura, localizada em um amplo vale, às margens do ribeirão Timbopeba, era conhecida pela exploração de ouro e ferro⁹⁶. Emanuel Pohl, que passou pelo local, quatro anos antes, descreveu a infraestrutura da pequena fundição de ferro como sendo composta por “um alto-forno, de diâmetro muito pequeno, e de um aparelho impróprio, que dificultava a fundição do itabirito”⁹⁷. Além disso, de

⁹³ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 68.

⁹⁴ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 92.

⁹⁵ OZZORI, Manoel. **Almanack Administrativo, Mercantil, Industrial, Científico e Litterario do Municipio de Ouro Preto**. Ouro Preto: Typographia d'a Ordem, Ano I, 1890, p. 100.

⁹⁶ SILVA, DBG., org., KOMISSAROV, BN., *et al.*, eds. **Os Diários de Langsdorff** [online]; tradução Márcia Lyra Nascimento Egg and others. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, v.1, 1997, p. 126-127.

⁹⁷ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 399-401.

acordo com Pohl, faltavam operários “com conhecimento e prática para darem início à produção. Por isso nesse forno não se fundira sequer meio quilo de ferro”⁹⁸.

Spix, que passara pelo local ainda antes de Pohl e Langsdorff, em 1818, relatou o que parecia ser uma grande expectativa em relação ao potencial produtivo da fundição. De acordo com o naturalista, o minério de ferro encontrado nas redondezas, era muito rico, contendo 60% a 80% de hematita⁹⁹. Ainda de acordo com Spix, um dos desafios para aquele empreendimento seria competir com as pequenas forjas, encontradas nas fazendas, e que atendiam a demanda local por facões, machados, ferraduras e pregos.

Saindo de Ouro Preto o caminho que levava a Antônio Pereira, distante 15 km, tinha como primeiro desafio a transposição da serra de Ouro Preto que, até Santana do Morro, ziguezagueava a vertente. Pelo caminho era possível observar terras revolvidas e escavadas em busca de ouro que, naquele local, teria sido encontrado em abundância. Continuando a subida, os olhos mais atentos observavam o conglomerado de minério de ferro, chamado Tapanhoacanga, ou Itabirito. Baseado nas informações de Emanuel Pohl, as únicas (ou quase que únicas) plantas^{xvii} encontradas na parte alta da serra eram as pequenas canelas de ema, de flores roxas, que cobriam a relva e o solo¹⁰⁰. Após 3,5 km, alcançava-se uma pequena casa e a igreja de São João, ambas no ponto mais elevado da serra. O caminho bordeava as nascentes do rio das Velhas pela crista em formato de U apontado para oeste, e descia a íngreme encosta norte. Daquele lado da vertente, no sopé de “morros de aspecto selvagem, dos quais alguns coroados por rochedos nus; entre estes alguns a que abundam tanto em ferro, que em cem libras de minério se retiram oitenta de metal purificado”¹⁰¹, a vista observava o arraial de Antônio Pereira. Saint-Hilaire, em dezembro de 1816, ao seguir por esse caminho, escreveu:

Os morros que a rodeiam são cobertos de uma relva pardacenta, e exibem a imagem da esterilidade; em todos os lugares em que o trabalho dos mineiros despojou a terra da vegetação, ela apresenta uma coloração vermelha escura; e as águas pouco abundantes do regato de Gualacho, que corre pelo vale, deixam ver seu leito de cor denegrada¹⁰².

⁹⁸ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 399-401.

⁹⁹ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 246-247.

¹⁰⁰ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 399-400; SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Tomo I, 1938, p. 148-142-143.

¹⁰¹ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Tomo I, 1938, p. 143.

¹⁰² SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Tomo I, 1938, p. 143.

Esse trecho de descida era penoso para os transeuntes, principalmente durante o período chuvoso. Sobre uma superfície lisa, “como minério de ferro fundido, semelhante a uma corrente de lava, que cobria a superfície da serra”¹⁰³, os cavalos escorregavam a cada passo. Chegando ao curso d’água, no fundo do vale raso, o caminho o acompanhava até Antônio Pereira, um povoado^{xviii} que até 1818 era composto por cinquenta casas ajardinadas e pomares com café e couve¹⁰⁴. Do arraial até a mina de Timbopeba eram mais 7 km.

Outro destino minerário a partir de Ouro Preto era a mina de ouro do Coronel Veloso. Situada a aproximadamente 5 km da praça, seu acesso era realizado pelo bairro Cabeças. O bairro, na extremidade oeste da cidade, sobre um outeiro, cuja subida íngreme a partir da área central era realizada por uma única rua, estreita, com pequenas casas dispersas. As casas, de acordo com Saint-Hilaire, que passou pelo local em 1818, tinham suas portas e janelas pintadas de vermelho e com telhados que se prolongavam “desmedidamente além das paredes”¹⁰⁵.

Próximo ao local, à direita da rua, na direção norte em um ponto mais elevado, uma força de três pernas, dominava a vista. O caminho, lindeiro ao Hospício de Jerusalém, ornado por jardins repletos de flores vistosas, de diversas cores, do gênero *Fuchsia*, passava próximo a uma mata de araucárias, que marcava o limite inferior da mina de ouro, e chegava a uma “garganta de rochas nuas que, cheia de fragmentos de pedras e de contornos irregularmente partidos, dava a impressão da mais selvagem destruição”¹⁰⁶.

A outrora rica mina de ouro de Vila Rica, composta por diversas edificações¹⁰⁷, já não pertencia mais ao coronel Veloso e mantinha a produção com um número bem mais “acanhado” de escravos. De acordo com Spix, em 1818, era possível observar a água conduzida de mundéus (onde se juntava a lama ou areia aurífera), que passava por peneiras para conter o cascalho e, depois, por couros brutos de boi para colherem o pó de ouro nos “pelos eriçados”¹⁰⁸. O ouro, segundo observado por Spix, era em seguida lavado do lodo, em gamelas, “por escravos nus até a cintura, sentados em bancos de pau”¹⁰⁹. Centenas de escravos teriam trabalhado ali durante

¹⁰³ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 400.

¹⁰⁴ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Tomo I, 1938, p. 143.

¹⁰⁵ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 85.

¹⁰⁶ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 205.

¹⁰⁷ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 397.

¹⁰⁸ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 205.

¹⁰⁹ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 205.

o período de maior lucratividade. Em 1820, Pohl relatava ter encontrado como proprietário da mina, um sacerdote que empregava 60 escravos e retirava 540 gramas de ouro por ano. Durante o período de maior produção, retirava 60 arrobas de ouro por ano, de acordo com o viajante austríaco¹¹⁰.

Ainda a partir da serra de Ouro Preto, outro caminho levava à cumeeira, no morro de São Sebastião, e se bifurcava em direções opostas pela crista. À direita encontrava com o caminho para Antônio Pereira, no morro de São João, e a esquerda, encontrava com o caminho para São Bartolomeu e Cachoeira do Campo. Esse caminho deixava a praça, em Ouro Preto, pela lateral direita do Palácio do Governador, passava pela rua Nova ao lado do Palácio dos Bispos, e subia a serra em ziguezague até a capela de São Sebastião, que seria remodelada em 1837.

Entre os caminhos para o morro de São Sebastião e São João estava o *Morro da Queimada*, que recebera tal alcunha após a Sedição ocorrida em 1720 e o conde de Assumar mandar atear fogo, como punição, ao local de propriedade do minerador Pascoal da Silva Guimarães, que apoiara o movimento revoltoso¹¹¹.

Voltando à saída por Cabeças, o viajante encontrava duas variantes no caminho, uma que levava à serra de Cachoeira e outra que levaria a Congonhas do Campo ou Ouro Branco. É possível afirmar que por ali se estabelecia a principal via de circulação da Cidade Imperial de Ouro Preto, uma vez que pessoas, animais e cargas chegavam ou saíam com destino ao Rio de Janeiro, capital do Brasil, distante 420 km¹¹².

A partir da praça, divisa das freguesias de Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto e Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias, os viajantes deixavam a cidade pela rua Direita e sua continuação no bairro Cabeças. Nesse trajeto eram encontradas, além de hospedarias, muitos ferradores e comerciantes de comestíveis, o que, de acordo com Saint-Hilaire, não era de se admirar “porquanto grande número de caravanas entra na cidade por essa rua”¹¹³.

Após a travessia dos córregos Caquende e Passa Dez, uma subida calçada, com sinais de estragos causados pelas chuvas e alguns lamaçais, levava à extremidade ocidental da cidade. Percorridos 4 km a partir da praça, chegavam ao ponto onde parte da cidade de Ouro Preto

¹¹⁰ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 403.

¹¹¹ GUIMARÃES, Carlos Magno; MOREIRA, Mariana Gonçalves. Cartografia, Arqueologia e História das Minas Gerais (Séculos XVIII e XIX). **Anais do I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica**. Parati. 2011, p. 16.

¹¹² VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 205.

¹¹³ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 85.

podia ser observada. Aqueles que deixavam a cidade ali davam seu adeus. Entre os que chegavam havia o sentimento ora de deslumbramento, ora de frustração, com a primeira observação de Ouro Preto. Spix, em 28 de fevereiro de 1814, relatou seu “indizível contentamento”¹¹⁴. O inglês John Luccoch, em 1817, descreveu como sedutora a vista. Charles Bunbury, em 9 de junho de 1834, observou a cidade “com suas igrejas e casas brancas, pitorescamente agrupadas, parte sobre a encosta de uma longa cadeia de montanhas paralelas, [...] parte sobre colinas mais baixas”¹¹⁵.

O próximo destino era a venda^{xix} do Tripuí¹¹⁶, distante cerca de 5,5 km, a sudoeste da cidade de Ouro Preto. O caminho descia a encosta até as margens do córrego de mesmo nome. No local, se organizavam de novo as tropas que vinham de Ouro Preto ou que para lá seguiam¹¹⁷. Havia algumas pequenas casas dispersas, além da edificação assobradada da venda. Seus moradores se dedicavam à plantação de hortaliças, com que abasteciam a capital da província mineira. O local era conhecido também como “Horta de Ouro Preto”. Próximo a Tripuí, no local chamado Venda Nova, os viajantes encontravam um rancho^{xx} e uma forja.

Distante 3 km da praça de Ouro Preto, Saramenha era alcançada por caminho que deixava a cidade próximo ao vale estreito do rio Funil onde, décadas depois seria instalada a Estrada de Ferro Ouro-Pretana, ramal da Estrada de Ferro D. Pedro II. Passada a ponte da Barra, sobre o rio Funil, que a jusante formava o ribeirão do Carmo, o caminho tomava a direção oeste, por uma passagem estreita entre as serras e contornava o morro até a vertente oposta. Uma olaria, instalada em Saramenha, possuía fornos sem chaminés, apenas com respiradouros. Produzia potes, pratos, jarras pesadas e maciças de um tipo de cerâmica envernizada, cujo processo de produção demandava muito calor e, conseqüentemente, muito combustível¹¹⁸. Mawe, que esteve no local em 1809, relatou as dificuldades enfrentadas com a falta de madeira^{xxi}.

Outro local nos arredores da cidade de Ouro Preto era o pico do Itacolomi. A formação rochosa, com 1772 metros de altitude, quase sem árvores, muito escarpada e cheia de penhascos, semelhante a um enorme dente, como descrita por Charles Bunbury, em junho de

¹¹⁴ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 201.

¹¹⁵ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 62.

¹¹⁶ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 406.

¹¹⁷ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 201.

¹¹⁸ MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1978, p.130-131.

1834, projetava-se para fora do cume, alguns metros abaixo do ponto mais elevado¹¹⁹. Observada de diferentes pontos da capital da província, podia ser alcançado por caminho de 9 km, a partir do Padre Faria e da travessia do ribeirão do Carmo, levando em média 4 horas a marcha¹²⁰.

O caminho até certa altura era bem definido, com largura suficiente para o trânsito de animais de montaria, passando por “aprazíveis pastagens e rochedos pitorescos e, às vezes, através de bosques em miniatura, os quais apresentam uma variedade de plantas interessantes”¹²¹. Uma segunda parte do trajeto, em meio a blocos de rocha e rampas escarpadas cobertas de capim, levavam a uma região mais plana no alto, pouco inclinada, de onde se elevava o último trecho da subida. Um caminho bordeando a face oeste da serra levava à base da pedra. Durante o último trecho de ascensão era possível observar capões de mato em meio à vegetação rasteira, a cidade de Ouro Preto e os contrafortes da serra do Caraça ao fundo. A chegada, próximo à base do bloco de rocha principal, era coroada com o um silêncio profundo, interrompido apenas pelo som do vento e de alguns pássaros.

Spix, acompanhado de Martius, esteve no local em 1818 e descreveu o que observou:

Do topo descortinou-se-nos um magnífico e vasto panorama sobre todas as serras circundantes, dominadas pelo colossal Itacolomi, o mais alto monte da comarca de Ouro Preto, e que é como o centro de um grande sistema de montanhas. A montanha escarpada de minério de ferro de Itabira, com os seus dois picos, um dos quais parece uma enorme torre, as montanhas de Coche d’água, as de Lavras Novas, a serra do Caraça e muitas outras estendiam-se aos nossos pés. Apresentavam-se todas com a mesma feição, como o próprio Itacolomi, isto é, em prolongadas serras com cumes achatados, e aqui e ali apumadas cristas verdes, sem paredões nus consideráveis¹²².

O acesso à freguesia de São Bartolomeu se fazia pela serra de Cachoeira, distante 17 km da praça de Ouro Preto. Como já colocado, uma bifurcação no caminho que passava por Cabeças levava ao alto da serra de Cachoeira em uma subida de aproximadamente 7 km desde a praça. Outra opção era o acesso pelo morro de São Sebastião^{xxii}, perfazendo a distância de 8 km até o encontro com a via por Cabeças, no alto da serra. A subida da serra, em ambos os lugares, exigia cuidado dos passantes. A vegetação de arbustos que havia substituído as

¹¹⁹ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 66.

¹²⁰ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 243.

¹²¹ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 66-67.

¹²² VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 243.

florestas queimadas para agricultura e, nessa região, especificamente para a mineração, eram cortados para serem usados como lenha, criando pontas afiadas, perigosas aos desavisados.

No alto da serra o viajante tinha a opção de escolher entre dois caminhos, um pela crista e outro pela encosta, seguindo as curvas de nível do terreno. Baseado nas interpretações de Diogo de Vasconcelos sobre o itinerário utilizado para alcançar o “serro Tripuí”, na “descoberta” do ouro, é possível afirmar que o caminho pela crista já existia antes de Ouro Preto. D. Rodrigo José de Menezes, por volta do ano de 1780, teria mandado abrir a passagem pela encosta, construindo inclusive uma fonte murada. De acordo com José Joaquim da Rocha, “o mesmo [melhorias no caminho] se experimenta na saída para a Vila de Sabará que, seguido pelo cume de uma medonha montanha, ele [D. Rodrigo] o fez dirigir pelas abas setentrionais dela com tal arte, que parece impossível e inacreditável dizer se andam pela tal estradas as mesmas carruagens e carros”¹²³.

Do alto era possível avistar, em plano inferior, por longa distância, montes com grandes ondulações, cobertos de pastagens e de matas. Ao longe era possível avistar algumas fazendas. Virado para o sul o viajante admirava o maciço e o pico do Itacolomi à sua esquerda, a serra de Itatiaia e de Ouro Branco à sua frente, e o pico de Itabira à sua direita. Emanuel Pohl, ao passar pela crista da serra da Cachoeira, acompanhado do governador da província de Minas Gerais e de von Eschwege, no dia 1º. de fevereiro de 1821, observou “um enorme espeto com uma cabeça de negro na ponta como advertência aos criminosos”¹²⁴. De acordo com o viajante austríaco, o homem havia sido enforcado após assassinar seu Senhor, que lhe maltratara. No país não eram incomuns as execuções acompanhadas de esquartejamento e destinação de partes do corpo em locais estratégicos, como nas principais vias de circulação, em sinal de advertência. Havia ainda uma espécie de rodízio, fazendo com que as partes não permanecessem por muito tempo no mesmo local.

A uma distância de 11 km da praça de Ouro Preto uma bifurcação a direita, deixava o tramo principal da via e seguia sentido norte morro abaixo, praticamente em linha reta, até São Bartolomeu, chegando ao arraial próximo da igreja de Nossa Senhora das Mercês. Do alto da serra da Cachoeira até São Bartolomeu eram percorridos 6 km.

¹²³ ROCHA, José Joaquim da. Apêndice 1. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 189.

¹²⁴ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 404.

Em São Bartolomeu, destacou Saint-Hilaire, em 1818, aproveitava-se a produção das macieiras e marmelos da região para a produção de um famoso doce. De acordo com o naturalista francês, não havia uma pessoa em São Bartolomeu que não possuísse um pomar plantado com as árvores frutíferas. Os doces eram colocados em caixas quadradas de madeira branca e leve, chamadas *caixetas* e vendidas na cidade de Ouro Preto, no restante do Termo e, até mesmo, no Rio de Janeiro. Árvores como as macieiras eram plantadas em São Bartolomeu como em outros lugares nos arredores de Ouro Preto e ao longo do caminho para Capanema¹²⁵.

Provavelmente São Bartolomeu se comunicava com outras localidades vizinhas sem a necessidade de retornar ao caminho sobre a serra da Cachoeira. Comprovadamente, têm-se a ligação com o arraial de Capanema, distante 27 km dali, na direção noroeste. O caminho deixava a rua principal de São Bartolomeu, após transpor o rio das Velhas, e seguia rumo norte em direção à serra divisora das bacias dos rios das Velhas e Doce. Após subida íngreme (270 metros de desnível em 4,5 km) acompanhava a encosta cortando vários cursos d'água até alcançar a base da parede da escarpada serra de Capanema, à direita.

A travessia da serra para a vertente norte, já na bacia do rio Doce, acontecia em local de mineração, entre os pontos mais altos de toda a cadeia do Espinhaço (excetuados os pontos isolados fora do divisor principal, como Caraça e Itambé, em Minas Gerais, e Barbado, na Bahia), onde a altitude chegava a 1880 metros. O arraial de Capanema, isolado no limite nordeste do Termo de Ouro Preto, localizado em um grande anfiteatro cercado pelas serras do Capanema e Caraça era composto por poucas casas e uma pequena igreja.

Capanema se conectava também ao Caraça. O brasileiro Felipe Alberto Patroni, ao viajar acompanhado de sua esposa, em 21 de abril de 1830, escreveu sobre sua experiência ao deixar o Caraça com destino a Ouro Preto, e passar por Capanema e São Bartolomeu. Após saírem às 8h da manhã do Caraça, percorreram 20 km até pararem para almoçar e dar milho aos animais em Capanema. Dali seguiram viagem até São Bartolomeu por caminho “muito mal sempre”¹²⁶. Pela tarde deixaram São Bartolomeu

que termina em uma alta e longa serra, na qual nos veio apanhar a noite assaz tenebrosa; de maneira que nos foi preciso caminhar muitas vezes a pé, para evitarmos os frequentes riscos, em que nos víamos a miúdo, entre Cila e Caribdes, porque mal

¹²⁵ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 83.

¹²⁶ PATRONI, Filipe Alberto. **A Viagem de Patroni pelas províncias brasileiras de Ceará, Rio de S. Francisco, Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro nos anos de 1829 e 1830**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2015, p. 104.

se acabava de subir começava-se logo a descer, e apenas se tinha descido subia-se imediatamente. É este o grande defeito das estradas de Minas em geral¹²⁷.

Na serra da Cachoeira o viajante optava por seguir para Cachoeira do Campo ou para Casa Branca, após passarem pelo rancho de José Henriques e chegarem a Tabuões. O rancho de José Henriques era um pouso quase obrigatório para os viajantes, principalmente aqueles acompanhados de tropas^{xxiii}. Distante 12 km da praça de Ouro Preto, era o ponto de parada mais próximo da capital da província. Se as acomodações para humanos não eram as melhores, as condições de pastagem para os animais de carga e montaria eram bem melhores que na cidade de Ouro Preto.

Saint-Hilaire ao pernoitar no local em 1818, descreveu as acomodações como “um pequeno quarto escuro, onde mal podia mexer e onde a chuva entrava por todos os lados”¹²⁸. Além disso não oferecia, segundo o naturalista, feijão^{xxiv}, toucinho, arroz, nem milho nas refeições. O entorno do rancho era propício para as invernadas, ou os “verdes”, descrito desta maneira por Pandiá Calógeras:

No percurso de volta, até o ponto terminal, encontravam os “verdes”, isto é, a vegetação nova, tenra e succulenta, dos campos já então adubados pela cinza das “queimadas”. E, assim, na fresca da estação das águas incipientes, por itinerários ricos de pastagens, e fugindo cuidadosamente dos campos “ervados” (onde havia plantas venenosas), chegavam, para descanso e engorda, nas “invernadas”. Podia-se contar com mais alguns meses para a manada se refazer da “quebra” sofrida na viagem e se tornar mercadoria de valor venal mais alto. Em regra, boi comprado no sertão, só no ano imediato entraria para o consumo¹²⁹.

De acordo com Saint-Hilaire as pastagens montanhosas do local eram favoráveis à criação de gado, encontrando “leite gordo” e vacas de boa raça. Ao registrar sua experiência em 1818, afirmou que “não há, entretanto, muito tempo que os habitantes de Vila Rica começaram a criar o gado”¹³⁰, pois não sonhavam com outra coisa que não fosse o ouro, esquecendo-se das ocupações rurais. De todo modo, naquela época, o viajante francês observara que o vizinho de José Henriques possuía mais de mil bovinos, produzia carne seca, manteiga e queijo, concorrendo com a produção vinda de São João del Rei e vendida em Ouro Preto.

¹²⁷ PATRONI, Filipe Alberto. **A Viagem de Patroni pelas províncias brasileiras de Ceará, Rio de S. Francisco, Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro nos anos de 1829 e 1830**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2015, p. 104.

¹²⁸ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 81.

¹²⁹ CALÓGERAS, Pandiá. Transportes arcaicos. In: **Estudos históricos e políticos (Res mostra ...)**. 2ª. edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936, p. 587.

¹³⁰ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 84.

O caminho pela serra da Cachoeira, se não era dos melhores, recebia uma atenção maior dos governantes. Além do calçamento, dos muros de contenção, bueiros e até mesmo de uma ponte de pedras próximo ao rancho de José Henriques, a manutenção era mais frequente que em outras vias, pois era o caminho para a casa de campo dos governadores da província¹³¹. O estado de conservação variava de acordo com a frequência de circulação dos governadores. Em 1818, por exemplo, de acordo com palavras Saint-Hilaire, os governadores abandonaram a casa de campo e, conseqüentemente, a estrada. Havia atoleiros, pedras amontoadas e escorregadias, arriscando a integridade dos animais e dos viajantes.

A experiência de Saint-Hilaire, ao se aproximar de Vila Rica, pela serra da Cachoeira, em 1818, o fez chegar a duas conclusões. A primeira que “as piores estradas da província são as que avizinham da capital, o que não é de admirar, porquanto são elas necessariamente as mais frequentadas e não são as mais zeladas”¹³²; e a segunda, “por um motivo que não saberei explicar, o viajante encontra geralmente maiores dificuldades e menos comodidade às portas das cidades do Brasil que nos lugares mais despovoados”¹³³.

Como indicado anteriormente, a partir da ponte sobre o córrego Tabuões e do arraial de mesmo nome, a via se dividia em duas. Passando por Pomba, no segmento à direita, o viajante chegava ao arraial de Santo Antônio de Casa Branca, sede da menor freguesia do Termo de Ouro Preto, fora da cidade imperial. Distante 24 km da praça de Ouro Preto e 8,5 km da divisa do Termo com Sabará, o povoado^{xxv} instalado sobre um morro, localizava-se acima do rio das Velhas, cerca de 2 km.

Após Casa Branca era possível seguir viagem com destino ao rio das Velhas, à direita, ou chegar à Cachoeira do Campo e Itabira do Campo, à esquerda. Na bifurcação, quem seguia o caminho da direita, passava por um ambiente caracterizado por pastagens, com a presença de gramíneas menos exclusivistas que o capim gordura¹³⁴. Passadas algumas fazendas, chegava-se a Gravato e, logo em seguida, a Santana de Sá. A região que no passado havia observado a intensidade da atividade mineradora, adaptava-se à agricultura e a pecuária.

Chegava-se então à ponte sobre o rio das Velhas, distante 32,5 km da praça de Ouro Preto. A partir desse ponto o *caminho da Bahia* só voltaria a encontrar o rio das Velhas próximo

¹³¹ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 85.

¹³² SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 85.

¹³³ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 84.

¹³⁴ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 80.

a Santo Antônio do Rio Acima. Chegava-se também ao limite do Termo de Ouro Preto com o Termo de Sabará, bem como, das respectivas comarcas. Passado o rio, a próxima referência era o arraial do Rio das Pedras, distante 12 km. Nossa Senhora da Conceição do Rio das Pedras, localizada sobre um morro, acima do rio homônimo, possuía uma igreja construída entre duas fileiras de palmeiras e era cabeça de uma paróquia¹³⁵. Possuía, além da igreja matriz, as capelas de São Vicente e São Gonçalo do Monte¹³⁶.

Nossa Senhora de Nazaré de Cachoeira do Campo, sede de freguesia, distava de Ouro Preto, pelo caminho mais curto, 23 km. O caminho mais curto era também o mais retilíneo e, como já destacado, um dos mais importantes do entorno da capital da província, afinal por ele, os governadores passavam com maior ou menor frequência. Cachoeira do Campo possuía um papel estratégico na rede de circulação do Termo de Ouro Preto. Além da ligação direta com a cabeça do referido Termo, e com as cabeças das freguesias de Casa Branca (8 km), Itabira do Campo (22 km) e São Bartolomeu (16 km), ligava-se indiretamente com os demais por vias que uniam diversos arraiais.

O arraial se diferenciava também por uma vocação menos minerária e mais agropecuária^{xxvi}, apesar das escavações profundas em busca de ouro notadas em seus arredores¹³⁷. Cachoeira do Campo contava, em 1818, com uma população de 2.180 almas, de acordo com Saint-Hilaire¹³⁸. Em 1821, segundo Emanuel Pohl, 80 casas e duas pequenas igrejas¹³⁹ caracterizavam as edificações da localidade. Construída sobre a encosta de duas colinas opostas, o casario se apresentava disperso, às margens do ribeirão Cachoeira que, com duas pequenas quedas, passava sobre uma sólida ponte de pedra, próximo à casa de campo do Governador. Na residência assobradada, os aposentos ofereciam aos hóspedes a visada de colinas baixas, local onde, de acordo com Pohl, os governadores se entretinham no verão caçando perdizes.

Além da casa de campo, o arraial abrigava a Caudelaria Real. Distante 3 km da área central do povoado, a edificação quadrangular, dividia oficiais e tropa em seus respectivos andares. Não bastasse o envolvimento do geólogo von Eschwege nas iniciativas voltadas à

¹³⁵ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 79.

¹³⁶ OZZORI, Manoel. **Almanack Administrativo, Mercantil, Industrial, Científico e Litterario do Municipio de Ouro Preto**. Ouro Preto: Typographia d'a Ordem, Ano I, 1890, p. 112.

¹³⁷ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 89

¹³⁸ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 89.

¹³⁹ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 399-405.

mineração havia, em conjunto com o governador geral Dom Manuel Francisco Zacarias de Portugal e Castro, montado a caudalaria com o objetivo de reestruturar o Regimento de Cavalaria da então Vila Rica. Pohl, ao visitar o local, observou que haviam importado de Portugal “três belos garanhões de procedência andaluza e adquiridos no país 70 das melhores éguas de criação”¹⁴⁰. O viajante presenciou ainda a marcação dos animais com a letra R, um número de identificação e um sinal referente à matriz reprodutora.

A localização do Regimento de Cavalaria e da Caudalaria Real, não por acaso, estava no caminho entre Cachoeira do Campo e o Chiqueiro (ou Chiqueiro do Capão), uma das encruzilhadas mais importantes do Termo de Ouro Preto, afinal direcionava as duas opções de passagem pela serra Deus te Livre ou do Ouro Branco. Pouco antes de chegar ao Chiqueiro, esse caminho encontrava uma saída a oeste para a região do Pires e, mais a frente, uma saída a leste para o Capão do Lana. A distância entre Cachoeira do Campo e Chiqueiro era de 13 km e seguia um curso d’água (atual rio Maracujá) até suas nascentes, transpondo o divisor de águas das bacias do rio das Velhas e Doce, próximo às nascentes do rio Gualaxo do Sul.

Cachoeira do Campo se conectava a Oeste com uma região de muitas fazendas^{xxvii}. O arraial do Leite, distante 8,5 km, permitia a conexão, ainda mais a oeste com São Gonçalo do Bação, distante 27 km de Cachoeira do Campo, via Santo Antônio do Monte e, ao sul, via Catete e Lagoa, com o Chiqueiro dos Alemães e, novamente, com Pires.

Na região de Lagoa, em 1818, Saint-Hilaire se distanciou de seu grupo ao sair para coletar plantas e acabou se perdendo. A narrativa do viajante francês leva a entender que os caminhos, mesmo os principais, não eram tão distintos dos secundários. Distinguir os caminhos consolidados pela passagem de tropas em deslocamento ou do gado no pastoreio, podia não ser uma tarefa das mais fáceis. Seu relato caracterizou também a dispersão das edificações. Saint-Hilaire narrou assim sua experiência:

Desci a princípio por um caminho muito difícil, em profunda ravina; depois, tendo escalado a encosta que faz face a aquela que eu vinha de descer, achei-me em uma região alta, no meio de montanhas. Não via mais que imensas pastagens, onde milhares de trilhos feitos de gado cruzavam todos os sentidos; nuvens espessas anunciavam uma tempestade. Errando por aqui e acolá, a fim de descobrir uma casa, senti-me feliz ao descobrir uma ao longe. Dirigi-me para lá. Um velho decrepito achava-se sentado diante da porta e recitava preces, tendo às mãos um rosário. Pedi-lhe que me desse um guia, mas, não tendo obtido como resposta senão palavras grosseiras, perdi a paciência, e expressei-lhe toda a minha indignação. Avistei ao longe outra habitação e para lá me dirigi; o proprietário ofereceu-se para conduzir-me à casa de Francisco da Costa aonde pensava poder pernoitar. A noite surpreendeu-me logo; entretanto não tardei a reconhecer que seguíamos o caminho por onde já havíamos passado. Quando chegamos no fundo da ravina de que venho de falar, a

¹⁴⁰ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 399-405.

escuridão era tal que foi absolutamente impossível distinguir os objetos que nos rodeavam. Durante o dia esse caminho já me parecera horrível; à noite ele pareceu-me cem vezes mais. Caminhava com precaução extrema, trazendo a minha besta pelo cabresto; mas o declive do terreno acelerava o animal que me empurrava frequentemente e eu receava que ele viesse a cair por cima de mim. Chegado ao fundo da gruta encontrei um regato e, para alcançar a outra margem montei novamente; o animal recusava ir mais longe, corcoveando, e eu via que de um momento para outro cairíamos num precipício. Felizmente escapei desse perigo e cheguei sem acidentes à casa de Francisco da Costa que faz parte do distrito chamado Lagoa, diante do qual eu já havia passado, sem sabê-lo. Não encontrei aí o meu pessoal, mas fui acolhido com amável hospitalidade¹⁴¹.

A partir de Cachoeira do Campo era possível alcançar o povoado de São Gonçalo do Tijuco (atual Amarantina), distante 7 km, no caminho para Itabira do Campo. O povoado composto por duas capelas consagradas a São Gonçalo da Vargem e do Tijuco, era conhecido também como Vargem. Havia além de algumas casas, fazendas próximas aos ribeirões Mombaça (ou Bumbaça) e Sardinha¹⁴².

Itabira do Campo, cabeça de freguesia, distante 45 km de Ouro Preto, foi edificada às margens do rio Mata Porcos (atual rio Itabirito). Sede da freguesia de Nossa Senhora da Boa Viagem da Itabira do Campo, se conectava com o Termo de Sabará a partir de São Gonçalo do Monte, distante 9 km a nordeste, e mais 4 km até Rio das Pedras. Ao norte, um caminho acompanhava as margens do rio Mata Porcos, cerca de 5 km e subia a oeste, prosseguindo em direção a Piedade do Paraopeba, distante 37 km de Itabira do Campo e já fora dos limites do Termo de Ouro Preto.

Outro itinerário se direcionava às fraldas do pico de Itabira, passava próxima à mina de Cata Branca e pela fazenda Aredes, distante 15 km de Itabira do Campo, ultrapassava a serra da Moeda e chegava, já na bacia do rio Paraopeba, aos arraiais de São Caetano da Moeda e São José do Paraopeba. Da mina de Cata Branca, avistava-se a sudeste o pico do Itacolomi, a norte o vale do rio das Velhas, a oeste a longa crista da serra da Moeda e, a leste, entre as matas da encosta oeste da serra do Espinhaço, brotavam “límpidas águas, que se avolumam de salto em salto, precipitando-se encachoeiradas dos alcantis ou se escondendo sob o copado das matas até se unirem ao rio que fraldeja o monte”¹⁴³. No local o veio de quartzo entre os itacolomitos e xistos argilosos, atraiu mineradores até que um desabamento soterrasse alguns deles. A mina permaneceu fechada alguns anos, sendo comprada em 1830, e vendida em 1834, para um

¹⁴¹ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 89-90.

¹⁴² INVENTÁRIO de Proteção do Acervo Cultural de Ouro Preto – Distrito de Amarantina. Prefeitura Municipal de Ouro Preto, 2018. No prelo

¹⁴³ OZZORI, Manoel. **Almanack Administrativo, Mercantil, Industrial, Científico e Litterario do Municipio de Ouro Preto**. Ouro Preto: Typographia d’a Ordem, Ano I, 1890, p. 137.

cidadão inglês que a repassou para a companhia M. Cottsworth. Retomada a exploração, anos depois (1843/44) enfrentaria outra tragédia, com novo desmoronamento¹⁴⁴.

Aredes era uma unidade mineradora em atividade nos séculos XVIII e XIX. Seu nome fazia referência à presença indígena na região, anterior à colonização no entorno do que viria a ser Itabira do Campo¹⁴⁵. De acordo com Carlos Magno Guimarães:

Em 1822, a Fazenda Aredes era uma propriedade rural com benfeitorias, habitações, senzala, capela e uma venda, cujos vestígios arqueológicos remanescentes ainda estão presentes no local, confirmando as informações documentais. São encontrados ainda vestígios de currais, que indicam a prática da pecuária. Ressalta-se que a presença da venda indica a circulação de pessoas que garantiam a sustentabilidade de uma atividade comercial e a necessidade de relações em um mercado mais amplo, para aquisição de mercadorias¹⁴⁶.

São Caetano da Moeda, a oeste, 15 km da fazenda Aredes, era acessada por caminho que levava a um ponto mais baixo da crista da serra da moeda, de onde o calçamento, equipado com muros de contenção e bueiros, descia até o povoado. Na extremidade noroeste do Termo de Ouro Preto estava São José do Paraopeba, arraial com pouco mais de cinquenta casas e duas igrejas, distante 20 km de São Caetano da Moeda e 32 km do arraial de Nossa Senhora da Boa Morte, por acesso margeando o rio Paraopeba¹⁴⁷.

Essa região, distante de Ouro Preto, serviria no início do século XVIII para algumas atividades ilícitas como, por exemplo, a instalação de uma fábrica de fundição de moedas falsas. De acordo com Paula Regina Tulio, ao citar Augusto de Lima Júnior, Inácio de Souza Ferreira instalou, em 1725, em terras do arraial de São Caetano da Moeda, a estrutura que precisava. Segundo ela o local contava com “casas de vivenda, igreja, plantação de milho, feijão, criação de porcos e gados, olaria, carvoaria e mais de cinquenta escravos”¹⁴⁸.

Voltando ao Tripuí, a principal via de chegada a Ouro Preto, pela região sul do país, continuava até o entroncamento do Chiqueiro. Após o Tripuí a principal referência era o arraial de Boa Vista, distante 6 km, antes dele o viajante encontrava alguns ranchos como Passa Três, de Manuel Francisco, Crioulos e Três Cruzes, esse último contava também com uma pequena

¹⁴⁴ OZZORI, Manoel. **Almanack Administrativo, Mercantil, Industrial, Científico e Litterario do Municipio de Ouro Preto**. Ouro Preto: Typographia d'a Ordem, Ano I, 1890, p. 137.

¹⁴⁵ GUIMARÃES, Carlos Magno; MOREIRA, Mariana Gonçalves. Cartografia, Arqueologia e História das Minas Gerais (Séculos XVIII e XIX). **Anais do I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica**. Parati. 2011, p. 2.

¹⁴⁶ GUIMARÃES, Carlos Magno; MOREIRA, Mariana Gonçalves. Cartografia, Arqueologia e História das Minas Gerais (Séculos XVIII e XIX). **Anais do I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica**. Parati. 2011, p. 5.

¹⁴⁷ OZZORI, Manoel. **Almanack Administrativo, Mercantil, Industrial, Científico e Litterario do Municipio de Ouro Preto**. Ouro Preto: Typographia d'a Ordem, Ano I, 1890, p. 133.

¹⁴⁸ TULIO, Paula Regina Albertini. Um falsário nas Gerais: Inácio de Souza Ferreira e a Casa da Moeda do Vale do Paraopeba (1700-1734). In: **Serra da Moeda: patrimônio e história**. Belo Horizonte: Orange Editorial, 2015, p. 98.

casa. O caminho até o arraial de Boa Vista mantinha a proximidade com curso d'água rápido e poderoso, onde várias moendas de farinha e alguns jardins agradáveis se uniam a pequenas casas caiadas¹⁴⁹. O número de casas e terras cultivadas aumentava à medida que se aproximava de Ouro Preto¹⁵⁰. As fazendas eram cercadas de muros feitos de enormes lajes de xisto talcoso de 1,5 metros de comprimento por 1 metro de largura, fincadas no solo, bem próximas umas das outras¹⁵¹. Parte do percurso “sem tropeços”, seria anos depois substituído pela Estrada de Ferro Ouro-Pretana. Aproximava-se também de um veio de topázio que se estendia na direção oeste para leste. Nos locais de exploração da pedra preciosa formaram-se pequenos povoados.

Era nesse trecho em que o panorama descortinava um labirinto de vales e montanhas, que o viajante, principalmente aquele que chegava pela primeira vez a Ouro Preto, vindo das províncias de São Paulo ou do Rio de Janeiro, avistava o pico do Itacolomi. Spix, após passar por “estreitas gargantas das montanhas, vertentes escarpadas e abruptas paredes de rocha”¹⁵², em fevereiro de 1818, descreveu assim sua visão da pitoresca formação rochosa:

O Itacolomi, ensombrado na base pela negrura das matas, e destacando-se de todos os vizinhos com o seu píncaro rochoso e nu, domina toda a região. Uma maravilhosa mudança de luz, desde a mais ofuscante claridade do sol até à negrura da mais tenebrosa sombra, pairava sobre a paisagem, cuja feição sombria e grandiosa mereceria ser traduzida pelo pincel de um Salvador Rosa ou de um C. Poussin¹⁵³.

Em Boa Vista, além das minas de extração de topázio, sobre um pequeno outeiro, via-se a capela de Santa Quitéria. O acesso a Boa Vista era feito também por Saramenha, distante 10 km a leste. Saint-Hilaire, ao se deslocar para Vila Rica, teria tomado essa direção em 26 de dezembro de 1816. Emanuel Pohl, após passar pelo local em 7 de fevereiro de 1821, registrou ter observado dois ranchos e várias casas baixas. A paisagem vislumbrada o atraiu e mereceu o seguinte comentário: “O belo panorama que se pode contemplar deste ponto, especialmente a vista do Alto do Itacolomi, com a sua bizarra silhueta dava a este lugarejo o merecido nome de Boa Vista”¹⁵⁴. John Luccoch, que passou por ali em 1817, escreveu: “a vista para oeste e

¹⁴⁹ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 330.

¹⁵⁰ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 62.

¹⁵¹ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 407.

¹⁵² VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 201.

¹⁵³ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 201.

¹⁵⁴ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 407.

noroeste é maravilhosamente ampla e magnífica. Seu traço principal consiste numa montanha de feição cônica, alta e lindamente conformada; à direita, fica o arrogante Itacolomi”¹⁵⁵.

O deslumbramento com a observação do Itacolomi não impedia que as dificuldades do percurso também fossem relatadas. Saint-Hilaire ao passar novamente no trecho, em 8 de fevereiro de 1818, escreveu:

No ano precedente eu já me queixara do caminho que vai desse lugar à capital da Província; ele se tornara cem vezes pior. Até Vila Rica só vi profundos atoleiros; os esqueletos de bestas e cavalos que continuamente encontrava davam-se notícias dos inúmeros acidentes por ali ocorridos. Dir-se-ia que, deixando em tal estado os caminhos que conduzem à triste capital de Minas, tinha-se a intenção de isolá-la de todo o universo¹⁵⁶.

Antes de chegar ao pouso do Capão do Lana, comumente utilizado pelos viajantes, passava-se por outro local de exploração dos topázios, a fazenda de José Correias (atual Rodrigo Silva), distante 4,5 km. A paisagem era marcada pelo relevo de formas arredondadas onde as araucárias cresciam espalhadas em diferentes direções. Às margens dos pequenos regatos reinavam a samambaia, uma espécie de bambu, lindas *Lasiandras* roxas, da família das *Melastomástáceas* e flores vermelhas parecidas com *Lobelias*¹⁵⁷. A bucólica paisagem não escondia os problemas do percurso. “Um misto de caminho e escada”¹⁵⁸, destacou Pohl, “e muitos lugares a estrada era calçada, mas muito mal conservada”¹⁵⁹, escreveu Bunbury.

O Capão do Lana^{xxviii} era uma das principais referências para os viajantes no entorno de Ouro Preto, comumente representado nos mapas do século XVIII e XIX. O topônimo generalizava o que na verdade eram duas estruturas separadas (dois edifícios e um rancho¹⁶⁰), a Fazenda do Capão e a Fazenda Lana¹⁶¹ distantes uma da outra, cerca de 1,5 km. O local era conhecido tanto pelo pouso, quanto pela produção do topázio amarelo. De acordo com Spix, que por ali passou, em fevereiro de 1818, as pedras encontradas possuíam tamanhos variados,

¹⁵⁵ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 329.

¹⁵⁶ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 95.

¹⁵⁷ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 62.

¹⁵⁸ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 407.

¹⁵⁹ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 62.

¹⁶⁰ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 407.

¹⁶¹ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 200-201.

podendo chegar até o tamanho de um punho. A coloração também variava, “ora acinzentada, ora amarelo-vinhosa, também de colorido mediano entre amarelo-vinhoso e vermelho cor de carne de diferentes graduações, raramente vermelho-escuro”¹⁶². Naquele ano a produção estimada era de cinquenta a sessenta arrobas. A produção era levada, em sua maior parte, para o Rio de Janeiro e, em menor parte para a Bahia. De acordo com Pohl, em 1821, cerca de 200 escravos trabalhavam no local. Langsdorff, que também visitou o Capão do Lana, mas em 8 de fevereiro de 1825, destacou que as pedras de boa qualidade eram vendidas por 70.000 a 80.000 réis, enquanto as de má qualidade, chegavam a 5.000 réis.

A estalagem do Capão se não estava entre as melhores era bem suprida¹⁶³. Atendia desde o viajante solitário a uma companhia inteira de circo¹⁶⁴. Atendeu também D. Pedro I em abril de 1822, durante um mês¹⁶⁵. Mas, John Luccoch, que grafou o nome do lugar como “Chapon”, e ali pernoitou em 1817 escreveu: “visitamos as minas de ouro e de topázio, cujos proprietários diz-se serem ricos; se assim se dá, porém, faz-se em meio de tamanha ausência de conforto que qualquer inglês, e não dos mais exigentes, ali se sentiria positivamente miserável”¹⁶⁶.

A percepção da paisagem ao longo desse caminho, em toda sua subjetividade, sujeita a todo tipo de influência, pode ser observada nos registros de dois naturalistas que passaram por ali, em datas muito próximas. Auguste de Saint-Hilaire, em 26 de dezembro de 1816, registrou que bastara deixar para traz o Capão e a “paisagem toma um ar de tristeza que conserva quase sempre até Vila Rica. Não se descobrem de todos os lados senão campos desertos, sem cultura e sem rebanhos. Si se avistam algumas casas, ordinariamente estão em ruínas”¹⁶⁷. Em contrapartida, Spix, que ali esteve em fevereiro de 1818, talvez farto “das matas virgens tenebrosas das baixadas”¹⁶⁸, encontrara um novo ânimo ao avistar os campos livres e abertos. Sua narrativa merece ser reproduzida na íntegra:

¹⁶² VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 200-201.

¹⁶³ SILVA, DBG., org., KOMISSAROV, BN., *et al.*, eds. **Os Diários de Langsdorff** [online]; tradução Márcia Lyra Nascimento Egg and others. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, v.1, 1997, p. 351.

¹⁶⁴ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 408.

¹⁶⁵ GUIMARÃES, Carlos Magno; ALMEIDA, Anaeli Queren Xavier; VELOSO, Gabriela Pereira. Capão do Lana: dos documentos à arqueologia. **Revista do Arquivo Público Mineiro – História e Arquivística**, Belo Horizonte: APM, v.2, 2010, p. 135.

¹⁶⁶ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 330.

¹⁶⁷ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Tomo I, 1938, p. 128.

¹⁶⁸ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 198.

Aqui nas altitudes serenas e risonhas, emudecem os ruidosos filhos das matas; aqui, não se ouvem mais os urros dos bandos de macacos, a contínua gritaria de inúmeros papagaios, melros e tucanos, as bicadas, que ressoam longe, dos pica-paus, os sons metálicos da araponga, os tons cheios de piprídeos, os chamados dos mutuns, dos jacus etc. Tanto mais abundantes zumbem baixinho, como abelhas, os colibris nos arbustos floridos; adejam borboletas multicores em volta das fontes sussurrantes; vespas sem conta voam, entrando e saindo dos seus ninhos compridos, pendentes das árvores; grandes marimbondos enxameiam sobre o solo todo esburacado, onde têm sua casa. Passam o papa-mosca-de-cabeça-vermelha e o cristado, o barbudo, o gavião pequeno e o caburé vermelho-ferrugem ou pintado, que, ao calor do meio dia, ficam nos arbustos expostos ao sol, de emboscada, espreitando, escondidos entre os galhos, pequenos passarinhos e insetos, para os apanhar; os zabelês (jaós) passeiam, devagar entre os pés dos ananases; os enapupês e inambus andam pelos capins em volta tucanos solitários dão pulos entre os galhos à procura de bagas e tânagras; purpurinas perseguem-se, com arrulos amorosos, de árvore de árvores; o cará-cará e o caracá acompanham mansinhos no caminho, esvoaçando-lhes em torno, o gado ou as mulas cargueiras, pousando-lhes nas costas, para descansar; entretanto, pequenos pica-paus trepam pelas árvores acima, e procuram insetos na casca; o João-de-barro-vermelho-ferruginoso, descuidado, cimenta a sua casa em forma de forno muito baixo entre os galhos; a ave trepadora, semelhante ao pintassilgo, o João-de-pau, escapole despercebido de sua morada de muitos pés de comprimento, construída à moda dos pombos, com gravetinhos, pendente dos galhos, a fim de acrescentar este ano também um novo compartimento; tranquilo, olha o acauã do topo das árvores para espreitar em voltas as cobras aquecendo-se ao sol do caminho, mesmo as venenosas, de que se alimenta e solta, às vezes, o seu brado angustioso, quase humano, logo que avista gente. Só muito excepcionalmente é interrompido o sossego da região, quando os melros palradores, os papa-arozes, pequenos papagaios e periquitos (maracanãs, maritacas, jandaia) levantam voo em bando, das roças de milho e de algodão, para pousarem em isoladas árvores do campo, e com gritaria estridente parecem ainda brigar pela presa que fizeram; bandos de irrequietos anus de crista pousam juntinhos nos galhos, e, com ruído grasnado, defendem seus ninhos cheios de ovos verde-marmoreados. Com tais alaridos, assustadas pelos viajantes, voam inúmeras famílias de pombas-rolas semelhantes a pardais, de moita em moita, e as pombas maiores (amargosa e torcaz), ciscando no chão, apressam-se inquietas a voar aos mais altos topos do mato vizinho, onde ostentam ao brilho do sol o esplendor metálico de sua plumagem; numerosos bandos de pequenos macacos gritam e assobiam, correndo de volta para o cercado do mato; os mocós, que andam pelos cumes das rochas, se escondem rápidos entre as pedras desagregadas; as avestruzes americanas (emas), que pastam unidas em famílias, galopam ao menor ruído, como cavalhada, por cima de arbustos, por montes e vales, acompanhadas pelos filhotes; as seriemas, caçadoras de serpentes, ora se somem no meio dos capins, ora voam para o arvoredado, ou, rápidas como flechas, trepam ao cume do outeiro, de onde fazem ressoar o seu cacarejo enganador, que ecoa longe, semelhante ao do gado silvestre; o sobressaltado tatu-canastra (peba, bola) foge medroso correndo em torno, à procura de um esconderijo, ou, achando-se em maior perigo, encolhe-se na sua armadura; os estranhos tamanduá-bandeira e mirim galopam lentamente pelo campo, e, quando seguidos de perto, deitam-se nas costas, ameaçando o perseguidor com as suas garras pontudas. Longe de todo o ruído, pastam na orla do mato o elegante veado, a anta escura, ou algum confiante porco-do-mato (caititu). Tranquilo, estando acima de tudo isso, muito alto no céu, paira o urubu, de cabeça vermelha; a perigosa cascavel, escondida no capim, assusta com o chocalho; a jibóia se balança, pendida da árvore, de cabeça para baixo, e o jacaretinga aquece-se ao sol, semelhante a um tronco de árvore à beira das lagoas. Depois de haver passado sob as vistas do viajante, durante o dia, toda essa bicharada, com a entrada da noite, vêm o chiado das cigarras, o monótono grito do João-cortapau, o uivo do lobo vagando em volta e da esquiva raposa, ou o rugido das onças (suçuarana) e acaba o estranho quadro dos animais, desses pacíficos campos¹⁶⁹.

¹⁶⁹ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 198-200.

Nas colinas de talco mole, branco e oleoso que se esfarelava com os dedos¹⁷⁰, o caminho seguia a meia encosta até uma bifurcação, a 1,6 km do Capão do Lana. Para o norte, mais 11 km levavam à Cachoeira do Campo. Para oeste, o caminho passava pelo Chiqueiro dos Alemães, distante 13 km do Lana, pelas fazendas Vigia, Laranjeiras e Pires, essa última distante 28 km do Lana e 8,5 km de Congonhas. Ainda nesse tramo três bifurcações, uma 7,5 km antes do Chiqueiro dos Alemães, outra bem próxima dali e a terceira 11 km a frente, permitiam a ligação com o arraial do Leite, com Cachoeira do Campo e com o arraial de São Gonçalo do Bação. Esse último, localizado sobre um morro cercado de campos, distante 47 km da praça de Ouro Preto, possuía uma igreja consagrada a Nossa Senhora da Oliveira e algumas poucas dezenas de casas.¹⁷¹ O caminho continuava a oeste, após o arraial do Bação, galgando a serra da Moeda e chegando ao rio Paraopeba, após passar por calçamento no trecho mais íngreme.

Ao sul, após 4 km de subida suave, na fazenda Chiqueiro (atual Bela Vista), a via chegava ao entroncamento que levava ao *Rodejo da Itatiaia*, como descrito por Antonil¹⁷², no início do século XVIII, ou ao alto da serra do Ouro Branco, cuja descida da vertente íngreme se dava por dois caminhos. De acordo com Charles Bunbury, que passou pelo entroncamento em 1835, ali “as estradas para Barbacena e São João del Rei se separam”¹⁷³. Chiqueiro, em 1818, consistia em duas casas, dois ranchos e uma venda (segundo John Luccoch, que por lá esteve em 1817, eram “quatro ou cinco casas”¹⁷⁴). Mal afamado pelos viajantes, o entorno de Chiqueiro era tido como perigoso^{xxix}, pois abrigava, segundo Pohl, negros fugidos em suas matas que “não raro assaltam e até matam os viajantes”¹⁷⁵. O comerciante inglês Jonh Luccoch, que por esse caminho passou em 1817, também relatou ter sido prevenido pelo seu guia para não se afastar do comboio, pois estavam em um local de “bandidos, roubos e assassinatos”¹⁷⁶.

Caso o viajante decidisse pela primeira opção, encontraria a localidade de Morro do Gabriel, distante 4,5 km, em seguida Rodeio de Cima, distante mais 5 km e Rodeio de Baixo,

¹⁷⁰ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 61.

¹⁷¹ OZZORI, Manoel. **Almanack Administrativo, Mercantil, Industrial, Científico e Litterario do Municipio de Ouro Preto**. Ouro Preto: Typographia d'a Ordem, Ano I, 1890, p. 116.

¹⁷² ANTONIL, André João. **Cultura e Opulência do Brasil**. Salvador: Progresso, 1995, p. 221.

¹⁷³ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 92.

¹⁷⁴ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 329.

¹⁷⁵ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 409.

¹⁷⁶ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 329.

mais 5 km a frente, contornando a serra do Ouro Branco pelo vale do ribeirão Colônia, tributário do rio Soledade.

Morro do Gabriel era, segundo John Mawe, que por ali passou em 1809, “uma colina tão abundante em minério de ferro, que se poderia amontoar toneladas do que estava espalhado pela superfície”¹⁷⁷. O Morro do “Gravier”, como foi grafado por Spix, que passou ali acompanhado de Martius, em fevereiro de 1818, impressionou também o naturalista alemão. Após subi-lo registrou o que viu:

Ficamos, porém, especialmente maravilhados, quando subimos o íngreme morro do Gravier, continuação da serra de Ouro Branco, ao avistarmos os lírios arbóreos, cujos caules fortes e nus, bifurcados nuns poucos galhos, muitas vezes terminados com um tufo de folhas compridas, com as queimadas dos campos: carbonizados na superfície são uma das mais maravilhosas formas do mundo das plantas. Ambos os gêneros que eles formam, *Barbacenia* e *Vellosia*, são chamados no país canela de ema, e são, na falta de lenha combustível, preferidos por sua considerável quantidade de resina; parece que só crescem no micaxisto quartzítico e são tidos pelo povo como sinal característico da riqueza dum terreno em ouro e diamantes¹⁷⁸.

Da quinta do Rodeio, visitada por Spix, que lá esteve em fevereiro de 1818, era possível observar a “pinturescamente” localizada serra do Ouro Branco. A chegada ao Rodeio era feita por caminho estreito e “escabroso”¹⁷⁹, por entre matas baixas, mas espessas, até o fundo do vale, revirado pelas atividades de mineração. A fazenda, de acordo com John Luccoch, era bem cercada e grande, cultivava trigo, cevada e aveia e possuía uma venda¹⁸⁰.

Após contornada a base da serra o caminho prosseguia pelos campos até Congonhas. Até aquele ponto chegavam os carros de bois¹⁸¹. O “carro que canta” podia ser ouvido a grande distância. O canto lamuriante gerado pela “fricção do eixo contra os cocões”¹⁸² rompia muitas vezes a monotonia das longas jornadas. Comovia observar o dueto formado pelas vozes dos carreiros e o som emitido por quatro ou cinco carros, enfileirados¹⁸³. Ao mesmo tempo que o

¹⁷⁷ MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1978, p.120.

¹⁷⁸ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 198.

¹⁷⁹ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 92.

¹⁸⁰ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 344.

¹⁸¹ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 344.

¹⁸² SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 319.

¹⁸³ SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 318.

som rompia o silêncio e animava a boiada, ajudava a avisar os condutores, para se prevenirem e escolherem o melhor lugar para que carros, em sentido contrário, se cruzassem¹⁸⁴.

À sudeste, cerca de 10 km, era possível avistar o povoado e a igreja branca de Ouro Branco. Entre o caminho e Ouro Branco uma “vasta extensão de terra descampada e ondulante para leste e sul e, a serra [do Ouro Branco], erguendo-se como uma muralha, ao norte”¹⁸⁵. Em frente, a imponente serra de Congonhas, com sua crista encoberta pelas nuvens que ultrapassava os 1.600 metros de altitude e, nos vales e partes mais baixas das colinas, capões de mata e nacos de terra cultivada, onde o “milho verde fresco e vivo”^{xxx} atraía a atenção do transeunte.

Havia duas opções para se alcançar Congonhas do Campo e, como de costume, uma era mais curta, porém mais acidentada, e outra mais longa, porém em percurso mais suave. A opção mais longa acompanhava o leito do rio Soledade até sua barra, passando pelo povoado de mesmo nome, distante 28 km, do Chiqueiro. No encontro com o rio Congonhas (atual rio Maranhão) o caminho atravessava para a margem esquerda, até próximo do ribeirão Barnabé (atual rio Preto), distante 5,5 km, onde passava para a margem direita até chegar ao arraial, próximo da barra do rio Santo Antônio. Por esse trajeto Congonhas ficava distante 35,5 km do Chiqueiro.

Pela opção mais curta, passado o Rodeio, chegava-se à fazenda Chapada, localizada em uma elevação de cume achatado, à 25 km do Chiqueiro. Era uma referência importante para os viajantes, havendo registro de passagem pelo local de John Luccoch, em 1817, de Spix e Martius, em fevereiro de 1818, assim como de von Eschwege, também em 1818. Do local, segundo Luccoch, era possível avistar as terras altas (serra do Ouro Branco), a nordeste, e do lado contrário, a oeste, “estendia-se uma grandiosa muralha de montanhas, cuja face era um plano inclinado de doze a quinze milhas de largura. Cerca de noroeste de nós, essas montanhas desciam até um ponto por detrás do qual erguiam-se outras alturas maiores e mais majestosas ainda”¹⁸⁶. O viajante referia-se primeiro à serra de Congonhas e, em seguida, à continuidade do sinclinal Moeda na direção norte.

Do pouso o caminho seguia para oeste, em terreno acidentado, passando por pequenos cursos d’água, com mudanças constantes nas características do solo e dos minerais¹⁸⁷. Esse

¹⁸⁴ SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 319.

¹⁸⁵ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 93.

¹⁸⁶ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 345.

¹⁸⁷ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 345.

percurso encontraria, 9 km após a fazenda Chapada, um outro caminho vindo do entorno de Pires e, mais à frente, ao Sul, chegaria ao rio Santo Antônio, margeando-o pela esquerda até o arraial de Congonhas, distante 12 km da fazenda.

Nossa Senhora da Conceição de Congonhas do Campo, achava-se a 58 km de Ouro Preto, pelo caminho mais curto. Era cabeça de uma paróquia dividida entre os Termos de Ouro Preto e Queluz, assim como das Comarcas de Ouro Preto e Rio das Mortes. O arraial se constituiu sobre dois morros opostos, sendo que a maior parte das casas estava do lado do Termo de Ouro Preto, onde, em uma praça alongada estava a igreja paroquial. De acordo com Saint-Hilaire o arraial foi fundado por mineradores que encontraram ouro nas margens do rio Santo Antônio e de outros córregos que descem dos morros vizinhos “rasgados e revirados de todos os modos”¹⁸⁸.

No alto do morro da margem esquerda do rio Congonhas situava-se a igreja de Bom Jesus de Matozinhos, conhecida pelos devotos até mesmo fora da província de Minas Gerais¹⁸⁹. Saint-Hilaire, ao referir-se à comparação feita por John Luccoch, em 1817, afirmou que a igreja estava para a região, como Nossa Senhora de Loreto estava para a Itália, um dos principais locais de peregrinação daquele país. Diante da igreja, sobre os muros da escadaria e do terraço, foram colocadas estátuas de pedra sabão representando os profetas. Um pouco abaixo, sete capelas representavam os principais mistérios da paixão de Jesus Cristo, abrigando em seu interior estátuas em madeira, pintadas e de tamanho natural¹⁹⁰.

A igreja de Bom Jesus do Matozinhos parece não ter chamado a atenção de Spix, ao passar por lá em fevereiro de 1818. Entretanto, a paisagem observada do alto do morro mereceu seu registro:

No topo descortinou-se, aos nossos olhares, majestoso panorama do vasto território, cortado por morros altos e baixos, em grande parte coberto de campinas e com matas, escuras num ponto e noutro; o Arraial de Congonhas do Campo aparecia ermo aos nossos pés, circundado por suas lavras vermelhas¹⁹¹.

O rio Congonhas, atravessado por uma ponte, media cerca de 65 metros de largura no local em que dividia o arraial, e constantemente era visto com águas barrentas, com coloração

¹⁸⁸ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 92.

¹⁸⁹ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 91-92.

¹⁹⁰ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 92-93.

¹⁹¹ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 197.

pardo avermelhada¹⁹², resultante dos trabalhos de mineração em suas margens, bem como à montante de seus afluentes da margem esquerda. Além de ser acompanhado pelos transeuntes entre a barra do Soledade e Congonhas, marcava o limite sul do Termo de Ouro Preto. Na margem esquerda do rio estava o Termo de Queluz e a Comarca do Rio das Mortes.

Congonhas do Campo, assim como Cachoeira do Campo, possuía um valor estratégico destacado na configuração das redes de circulação até meados do século XIX. Sua localização às margens do rio Congonhas favorecia a utilização dos cursos d'água como balizas para a locação dos percursos. Ao norte, a partir da barra do rio Santo Antônio, um caminho desafiava a imponente serra de Congonhas ou serra Negra, passando não muito distante do ponto culminante do sinclinal, a 1628 metros de altitude, e tomava a direção oeste em ângulo reto, transpondo a serra em direção ao arraial da Boa Morte, chegando ao local após 27 km de marcha. Antes de Boa Morte era possível tomar a esquerda em bifurcação e alcançar o rio Paraopeba em local onde, na margem oposta, localizava-se Santa Cruz do Salto.

A partir de Congonhas era possível ainda, acessar o rio Paraopeba pela garganta ao sul do sinclinal divisor das bacias, e chegar também a Santa Cruz do Salto. O caminho, paralelo ao rio Congonhas, passava por Santa Quitéria, chegando à sua barra com o rio Paraopeba, totalizando a distância de 11 km. Em seguida a continuação tomava como referência o rio Paraopeba, em sua margem esquerda, até retornar ao Termo de Ouro Preto na altura de Santa Cruz do Salto. Por esse caminho havia a possibilidade de chegar a Boa Morte, distante 41km de Congonhas. Uma distância bem superior à variante pela serra de Congonhas, mas com a vantagem de passar por terreno pouco declivoso.

Congonhas era ainda referência no *caminho velho* de São Paulo. O caminho que passava por Lagoa Dourada, Suaçuí e Redondo, alcançava o santuário de Bom Jesus de Matozinhos em outeiro à margem esquerda do rio Congonhas. Um atalho para quem vinha da província de São Paulo em direção a Ouro Preto, e não precisava (ou não queria) passar por Congonhas era, em Redondo, tomar a direção nordeste chegando à margem esquerda do rio Congonhas, na barra do rio Soledade.

Congonhas do Campo era acessada ainda pela região do Pires, uma variante muito utilizada pelos viajantes que buscavam o rio das Velhas, passando por Cachoeira do Campo e, não por Ouro Preto. No entorno de Pires, caracterizado por espessas jazidas de micaxisto, contendo uma crosta de minério de ferro, que aflorava sobre o xisto argiloso ou quartzítico, encontrava-se os octaedros de magnesita e os cristais de piritó, utilizados na produção do

¹⁹² LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 345-346.

ferro¹⁹³. Tais características fizeram com que von Eschwege instalasse, próximo dali e a 15 km de Congonhas, uma fundição conhecida como Forja do Prata ou Fábrica de Ferro do Prata.

De acordo com o próprio Eschwege, a escolha do local, os contrafortes da serra da Boa Morte ou Tapanhoacanga, levou em consideração, além das condições físicas (extensos campos e vales profundos, cobertos de matas e cortados por cursos d'água), a proximidade com os acionistas que possuíam propriedades nas cercanias. Os trabalhos foram iniciados em 1811, com o nivelamento do terreno, abertura de canal, corte de madeira e construção de abrigos para os trabalhadores, uma vez que ficava distante cerca de 3 km das habitações mais próximas. A fábrica era composta por 4 pequenos fornos, 2 forjas de ferreiro, 1 malho e 1 engenho de socar, instalados todos em uma única edificação. A água necessária para a produção era estocada em um grande reservatório de madeira¹⁹⁴.

As expectativas em relação à fábrica foram altas. Segundo Eschwege, “a magnetita, a especularita e o itabirito, que constituem a base da montanha, se apresentam em tamanha quantidade, que só a parte rolada daria para alimentar a maior fábrica de ferro, durante séculos”¹⁹⁵. Em 12 de dezembro de 1812 foi forjado o primeiro ferro. O uso da madeira para a carvoaria foi, segundo o geólogo alemão, muitas vezes um empecilho à produção. A necessidade de adquirir carvão e transportá-lo exigiu que fossem adquiridos três carros e quarenta bois de tiro¹⁹⁶.

Spix, ao passar pelo local em 1818, observou a produção anual de mil arrobas de ferro, em quatro fornos suecos e dois fornos para barras¹⁹⁷. Saint-Hilaire, que também passou por ali em fevereiro de 1818, descreveu da seguinte maneira o processo de produção:

Essas forjas são situadas em um fundo e cercadas de morros cobertos de matas. De todos os lados há abundância de ferro, nos arredores de Prata; ali, como noutros lugares o minério mostra-se à flor da terra e, por conseguinte é pequeno o trabalho da extração. As águas necessárias às forjas descem das montanhas e são levadas em uma calha que se projeta para dentro das construções onde ficam os fornos. Caindo dessa calha a água faz mover os pilões que trituram o minério; renova o ar que ativa os fornos e, enfim, ela eleva o martelete destinado a fazer barras do ferro fundido. O carvão, fornecido pelas árvores das florestas vizinhas, é feito pelo processo europeu. A fim de remediar o defeito que o ferro fabricado no país apresenta geralmente, o de ter consistência próxima da do aço, empregam-se nas forjas somente os pedaços

¹⁹³ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 244.

¹⁹⁴ ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Pluto brasilienses**; tradução Domício de Figueiredo Murta. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v.2, 1979, p. 247-249.

¹⁹⁵ ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Pluto brasilienses**; tradução Domício de Figueiredo Murta. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v.2, 1979, p. 248.

¹⁹⁶ ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Pluto brasilienses**; tradução Domício de Figueiredo Murta. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v.2, 1979, p. 249.

¹⁹⁷ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 244.

maiores de carvão, o que fica dessa escolha é peneirado por meio de um cilindro de bambu, acionado por água e empregado na oficina de serralheiro, existente no estabelecimento¹⁹⁸.

O acesso para Pires, distante 9 km de Congonhas, era feito a partir da margem direita do rio Congonhas, inicialmente acompanhando o leito do rio Santo Antônio, até bifurcação em que, à esquerda, o viajante seguia para a bacia do rio Paraopeba e, à direita, para a do Velhas. À esquerda, antes de ultrapassar as escarpadas vertentes, o caminho levava a uma mina de onde se retirou caulim¹⁹⁹, usado na fabricação de cerâmicas. Antes de chegar ao Pires passava-se pelo campo chamado Goiabeira, onde em uma mina haviam descoberto cromato de chumbo²⁰⁰, e pela antiga mineração de Barnabé, distante aproximadamente 6 km de Congonhas, quando o caminho se elevava gradualmente, em meio a pastagens herbáceas, pequenos bosques e campos com árvores tortuosas. Saint-Hilaire ao passar pelo local em 1818, vindo do Pires para Congonhas, escreveu:

Seja como for a variedade que apresenta a vegetação entre Pires e Congonhas empresta à paisagem um encanto a que se ajunta a desigualdade das montanhas, o verde alegre dos relvados, os rochedos pardacentos que se mostram nos altos dos morros mais elevados, enfim o contraste que formam as minerações com o terreno e a cor fresca das pastagens. É sobretudo no lugar chamado Barnabé que a vista se torna mais agradável. Ao longe vê-se sobre o cume de um morro uma das igrejas de Congonhas; de todos os lados veem-se cumeadas separadas e desiguais, de formas variadas, verdes pastagens e bosquetes; à direita do caminho existe uma profunda mineração, cavada sobre o flanco de uma colina; esta é dominada por uma montanha mais elevada, onde as rochas se mostram aqui e acolá; e, sobre o lado da montanha um regato formando uma cascata, espalha sobre o rochedo suas águas espumantes²⁰¹.

A partir do Pires era possível acessar, na continuação do caminho para a forja do Prata, o arraial de Boa Morte, na vertente oeste da serra da Moeda. Boa Morte distava 20 km do Pires, e a travessia da serra era feita por caminho calçado. Para o Leste, a partir do Pires, o caminho se direcionava ao Chiqueiro, após passar pelo Chiqueiro dos Alemães, ou diretamente à Cachoeira do Campo, passando por Lagoa e Gouveia. De acordo com Spix, o percurso atravessava uma região montanhosa, com campos, e praticamente deserta de moradias.

Voltando ao Chiqueiro, a segunda opção levava primeiramente até Lavrinha, distante 4,5 km. O caminho por entre terreno exposto e com muitos pedregulhos alcançava as margens

¹⁹⁸ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 94.

¹⁹⁹ MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1978, p.130.

²⁰⁰ VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 245.

²⁰¹ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 91.

de estreito curso d'água (atual córrego da Lavrinha), onde era possível observar instalações para lavagem de ouro²⁰² e uma venda²⁰³.

Distante 2 km de Lavrinha, sentido alto da serra do Ouro Branco, encontrava-se o local conhecido como Alto do Morro. Para alguns viajantes como os ingleses John Mawe e John Luccoch, que pernoveram no local, era uma das melhores hospedagens ao longo das principais vias de circulação da província mineira. A qualidade dos serviços ofertados era atribuída à presença de uma mulher à frente dos “negócios”. De acordo com Luccoch, a responsável pelo pouso era uma viúva, irmã de um comerciante que vivia no Rio de Janeiro, muito bem-humorada, especialista em contar anedotas “sobre viajantes anteriores, tanto ingleses como franceses, descrevendo-nos suas maneiras e mais aquilo que pensava serem suas intenções e temperamentos”²⁰⁴. No local era possível encontrar uma casa construída de pedra, um rancho e uma venda, e, ao menos até 1821, uma “fonte ornada com uma estátua esculpida em pedra sabão representando um menino nu”²⁰⁵.

Após passar pelo pouso Alto do Morro, alcançava-se a crista da serra do Ouro Branco após 2 km, outrora conhecida como Itatiaia e Deus te Livre. A toponímia Itatiaia considerava uma amplitude maior, indicando o conjunto de formações escarpadas, podendo estender-se até o norte dezenas de quilômetros. Como Deus te Livre era conhecido o trecho específico da serra por onde os caminhos foram fixados. A expressão, de acordo com Emanuel Pohl, devia-se à “má trilha que nela existe” e a dificuldade de transposição, principalmente para os animais de carga.

Do alto, largo e plano, coberto por vegetação rasteira, era possível, ao olhar para o sul, avistar grande parte do que ainda seria percorrido por aqueles que almejavam alcançar as províncias do Rio de Janeiro e São Paulo.

Na crista o caminho bifurcava-se novamente antes da descida íngreme pela encosta sul da serra. O trecho mais curto, com 3,5 km, porém, mais íngreme, partia do campo para atravessar densa mata na base da serra, e exigiu a construção de calçamento, de muros de contenção e bueiros para escoamento da água. Por esse caminho regularmente a responsável

²⁰² LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 329.

²⁰³ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 409.

²⁰⁴ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 328.

²⁰⁵ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 409.

pelo *Alto do Morro* se deslocava até Ouro Branco para assistir à missa e cumprir suas obrigações religiosas²⁰⁶.

John Mawe, ao passar pela serra “terrificante e coroada de nuvens”, em 1809, destacou que a subida era tão íngreme que desistiu de galgá-la montado e caminhou. Após meia hora de ziguezagues, mergulhou em uma névoa^{xxxii} espessa que não o deixou enxergar o restante do percurso. O burro de carga que acompanhava a comitiva teria sofrido com mais de vinte quedas ao longo do caminho²⁰⁷. Georg Heinrich von Langsdorff relatou uma experiência diferente da vivida por Mawe. O viajante russo teria deixado o Capão do Lana, no dia 9 de fevereiro de 1825, sozinho, e chegou ao arraial de Ouro Branco em três horas e meia de marcha, completando um percurso de 21 km. Ao descrever sua experiência relatou não ser o caminho ruim, e que ele estava em melhores condições do que no passado²⁰⁸.

O trecho mais “suave”, exigiu alguns cortes em taludes e passava por outro pouso, o Meio do Morro. A formação arenítica, pouco resistente, somada à declividade e o trânsito de animais, com seus cascos subindo e descendo a serra, fez com que buracos, em formato de degraus, fossem escavados, uns acima dos outros²⁰⁹ ao longo do caminho.

Meio do Morro, considerado um “rancho de primeira classe”²¹⁰ por John Luccoch, demonstrava em seu nome sua localização. Próximo da metade do caminho entre o cume e a base da serra, a construção em pedras se dividia em “um rancho e alguns edifícios anexos”²¹¹. Do local era possível avistar o arraial de Ouro Branco, bem como a sudoeste, a serra de São José, próximo a São João del Rei, destino dos viajantes que buscavam chegar à província de São Paulo.

Se a possibilidade de observar o horizonte encantava os passantes, a curiosidade em relação a algo mais próximo despertava a atenção principalmente dos estrangeiros. Charles Bunbury, após chegar à serra do Ouro Branco, vindo do arraial homônimo, em 8 de junho de 1834, relatou ter visto pela primeira vez “aquelas curiosas plantas chamadas *Vellocias*, que

²⁰⁶ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 328.

²⁰⁷ MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1978, p.119.

²⁰⁸ SILVA, DBG., org., KOMISSAROV, BN., *et al.*, eds. **Os Diários de Langsdorff** [online]; tradução Márcia Lyra Nascimento Egg and others. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, v.1, 1997, p. 352.

²⁰⁹ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 327.

²¹⁰ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 327-328.

²¹¹ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 409.

parecem pertencer particularmente a essa espécie de rocha”²¹². Langsdorff, em 1825, também destacou ter observado as *Vellosias* em sua passagem pela serra do “Oeste Livre”²¹³. Antes deles, Saint-Hilaire, no dia de natal, em 25 de dezembro de 1816, havia se comovido com o espécime. O naturalista francês escreveu:

Chegamos à base da montanha de Deus Livre [sic], no próprio ponto em que devíamos galgá-la, ficamos impressionados com o aspecto singular de uma planta *monocotyledonea* que se eleva no meio da relva. Seus caules vivazes têm de cinco a seis pés de altura; são da grossura de um braço, tortuosos, e se dividem em pequeno número de ramos igualmente retorcidos, afastados e tão grossos quanto eles. [...] Essa planta curiosa pertence ao gênero *vellozia*, cujas espécies bastante numerosas caracterizam geralmente os cumes descobertos e pedregosos da cadeia ocidental; por causa de seus caules secos e cobertos de escamas, as grande espécies desse gênero foram chamadas pelos habitantes do país *canela de ema*; esses caules são geralmente resinosos, e podem servir como archotes do mesmo modo que em alguns lugares se utilizam ramos de pinheiro. A montanha de Deus Livre [sic] faz parte da cadeia acidental: como todas as elevações vizinhas, estava coberta, por essa época, de uma vegetação tão fresca como a que exibem nossos campos de trigo no começo da primavera. Sobe-se esse morro por um declive bastante fácil, e chegando-se ao cume, descortina-se um panorama bastante extenso²¹⁴.

Ambos os caminhos alcançavam as ribanceiras do córrego que margeia a serra, próximo ao grupo de pequenas casas dispersas²¹⁵ que configurava a fazenda Pé do Morro, distante 3 km do Meio do Morro, 5,5 km (mais curto) e 6,5 km (mais longo) do Alto do Morro e 4 km do arraial de Ouro Branco.

A partir dali, serpenteando a base da serra, o caminho acompanhava o córrego ainda marcado pelas lavras de ouro na direção oeste, em meio a um vale ainda coberto de mato^{xxxii}, até o arraial de Santo Antônio do Ouro Branco²¹⁶. O viajante mantinha à sua direita a parede abrupta de mais de quatrocentos metros, pontuada por molhos de flores de cor laranja (*Bignonia venusta*)²¹⁷ em sua base, enquanto observava a superfície do solo raspada, de onde o cascalho fora retirado e lavado²¹⁸ em busca do cobiçado metal dourado.

²¹² BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 61.

²¹³ SILVA, DBG., org., KOMISSAROV, BN., *et al.*, eds. **Os Diários de Langsdorff** [online]; tradução Márcia Lyra Nascimento Egg and others. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, v.1, 1997, p. 352.

²¹⁴ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Tomo I, 1938, p. 127-128.

²¹⁵ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 409.

²¹⁶ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 409.

²¹⁷ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 60.

²¹⁸ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 326.

O arraial de Ouro Branco possuía, em fevereiro de 1821, cerca de oitenta²¹⁹ casas enfileiradas em duas ruas, algumas vendas e uma igreja construída de pedra com duas torres. Como destacado por Saint-Hilaire, a igreja parecia “apoiada contra a montanha que apresenta por traz dela uma cortina de verdura”²²⁰. Duas dezenas de palmeiras em torno de um chafariz na área central do povoado²²¹, acresciam ao cenário emoldurado pela serra do Ouro Branco, uma atmosfera ainda mais graciosa.

Ao afastar-se de Ouro Branco o viajante se aproximava do arraial de Queluz (atual Conselheiro Lafaiete), distante 22 km. Em Queluz a via principal a partir do Rio de Janeiro encontrava também uma variante em direção a Congonhas. Entre os arraiais de Ouro Branco e Queluz as principais referências eram a fazenda Carreiras, o rio Passagem, Lavrinhas, o Alto da Varginha e Rancho Novo. Logo nos primeiros quilômetros do percurso, ao olhar para trás, um “belo panorama para oeste sobre vasta região ondulada”²²², notava-se ao fundo, a parede escarpada do grandioso maciço.

Distante 8,5 km de Ouro Branco, chegava-se ao povoado de Carreiras. Em 1821, na passagem de Emanuel Pohl pelo local, a paisagem era marcada por casas afastadas umas das outras, numa extensão de aproximadamente 6 km. Havia uma venda e um rancho construído de pedra sabão. Posicionado em ponto central da fileira de casas, estava um cruzeiro rodeado por palmeiras²²³, na praça do lado oposto à igreja. De acordo com Saint-Hilaire a população, em 1816, era de 1.600 indivíduos²²⁴. A ponte sobre o rio Passagem, cujas nascentes estavam na serra de Itaverava, marcava o limite sul do Termo de Ouro Preto, assim como a divisa com o Termo de Queluz e entre as comarcas de Ouro Preto e Rio das Mortes.

Já em território de Queluz o caminho prosseguia ao longo de uma cadeia de morros com ondulação suave, composta de xisto argiloso e minério de ferro micáceo²²⁵. Para os que seguiam viagem, Ouro Preto havia ficado para trás, para os que chegavam, era o primeiro contato com

²¹⁹ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 409.

²²⁰ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Tomo I, 1938, p. 126.

²²¹ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 409.

²²² POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 409-410.

²²³ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 410.

²²⁴ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Tomo I, 1938, p. 126.

²²⁵ MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1978, p.119.

montes de cascalho²²⁶ e as afamadas lavras de ouro, outrora alvissareiras. No Alto da Varginha o viajante^{xxxiii} encontrava pouso, além de um povoado disperso, com menos de vinte casas, uma venda e uma forja²²⁷. Saint-Hilaire, que passou pelo local em 24 de dezembro de 1816, afirmou ter encontrado rancho e quarto, esse último especialmente chamado de *casa de escoteiro*, uma “categoria superior para os tropeiros”²²⁸.

Ainda na serra do Ouro Branco outras opções se apresentavam ao viajante que desejasse alcançar Ouro Preto. Uma delas passava pelo arraial de Santo Antônio de Itatiaia, cabeça da paróquia, distante pelo menor percurso, 26 km da capital da província de Minas Gerais. Em Itatiaia, assim como em outros lugares, era possível tomar o caminho mais curto ou o mais longo, ambos se encontravam na Venda do Campo.

O caminho mais curto, porém, mais dispendioso aos transeuntes, deixava o arraial em direção ao norte, descendo até o rio Gualaxo do Sul (o atual rio da Ponte ou Mainart). Após ultrapassá-lo subia em ziguezague uma pequena garganta, de onde se ouvia a direita o som de uma queda d’água de aproximadamente 40 metros, até alcançar um altiplano onde, à leste, o caminho atravessava o colo entre o morro principal e um secundário da serra de Itatiaia. No local até os dias atuais existe uma cruz de cantaria que, provavelmente, servia de referência para quem passava por aquele itinerário. Estando na vertente oposta o viajante continuava seu percurso por descida suave em direção a outro córrego, pouco abaixo do povoado da Chapada. Nesse local, ao invés de seguir para o povoado, tomava-se o rumo norte até o encontro com o outro caminho na Venda do Campo, próximo à Lavras Novas, totalizando 14 km. Seguintos desse caminho seriam utilizados anos depois como referência para a construção da estrada da Corte^{xxxiv}.

O caminho mais longo e sem obstáculos tomava o rumo de Santa Rita, distante 10 km de Itatiaia, acompanhando a margem direita do ribeirão Mainart (hoje represa de Tabuões) nas fraldas da serra de Itatiaia, percorrendo distância de 10 km. Pouco antes de Santa Rita o caminho bifurcava a esquerda atravessando o rio Mainart em pequena garganta, chegando ao povoado da Chapada, distante 13 km de Itatiaia.

Em Venda do Campo uma variante chegava à Lavras Novas, distante 4 km. O caminho principal seguia a nordeste levando a Ouro Preto, distante 12 km, após passagem pela serra do

²²⁶ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Tomo I, 1938, p. 123-124.

²²⁷ POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 410.

²²⁸ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Tomo I, 1938, p. 123-124.

Itacolomi. Em Venda Nova, o caminho em aclive suave, acompanhava o divisor de águas até a fazenda do Manso. A partir desse ponto descia a meia encosta gradativamente até próximo da cidade. A chegada em Ouro Preto era realizada pela ponte da Barra.

Outra possibilidade de acesso a Ouro Preto a partir da serra do Ouro Branco foi o caminho, utilizado posteriormente na construção de uma estrada (não terminada)^{xxxv}, passando por Lavrinha e Casa Branca (possivelmente o atual Bico de Pedra), chegando a Ouro Preto por Saramenha. O naturalista francês Saint-Hilaire provavelmente chegou a Vila Rica, em 26 de dezembro de 1816, percorrendo o último trecho desse caminho, próximo a Saramenha, mas vindo de Boa Vista. Sua entrada na cidade imperial foi narrada assim:

Montanhas que, por todos, os lados, dominam a cidade, casas antigas e em mau estado, ruas que descem e sobem, eis o que se nos apresentou aos olhos, quando entramos na capital da província das Minas. Descendo sempre acabamos por chegar à parte baixa da cidade, e nos vimos em um vale assaz apertado rodeado por morros elevados. Uma parte das casas se estende sobre os que tínhamos à nossa direita; os à esquerda são áridos, quase a pique e sem habitações. Pelo vale a que descêramos corre o *rio do Ouro Preto*, pequeno curso, cujas águas, pouco abundantes, são sem cessar divididas e subdivididas pelos faiscadores, e cujo leito, de um vermelho escuro, não apresenta mais que filetes d'água que correm entre montes de seixos enegrecidos, resíduo das lavagens. Tendo atravessado o pequeno vale chegamos à casa do sr. barão de Eschwege, situada isolada ao pé de um dos morros que fazem face à vila²²⁹.

O limite sudeste do Termo de Ouro Preto chegava à serra de Itaverava. O “último” arraial nessa direção era Santa Rita. A partir dali os caminhos conectavam a bacia do rio das Velhas com a bacia do rio Doce. A região do rio Doce podia também ser acessada a partir de Mariana, via Mainart e Manjaléguas. A ligação entre Ouro Preto e Itaverava, ou pelo menos, entre Itaverava e o ribeirão Garcia (afluente do Gualaxo do Sul) é motivo de suspeição.

A historiografia mineira diverge sobre os eventos que antecederam a descoberta do ouro no local em que hoje está situada Ouro Preto. Há dúvidas sobre datas, personagens e lugares. Uma referência geográfica, ainda que sua localização possa suscitar dúvidas, é Itaverava. No final do século XVII, “todos” os caminhos levavam a Itaverava, tanto a partir de São Paulo e Taubaté, quanto pela bacia do rio Doce. Entretanto não foram encontradas fontes ou interpretações que ajudassem a caracterizar o percurso realizado entre Itaverava e as minas, tanto Ouro Preto, como ribeirão do Carmo, Sabará ou Caeté.

Entre as poucas inferências e suposições, apenas Diogo de Vasconcelos, em sua obra *História Antiga de Minas Gerais*, se aproximou de uma reconstituição coerente. Mesmo sem

²²⁹ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Tomo I, 1938, p. 129-130.

apontar suas fontes, o historiador mineiro, propôs um itinerário, sugerindo referências conhecidas no terreno, que tornam sua versão “aferível”.

O autor, ao fazer referência ao caminho entre Itaverava e o ribeirão do Carmo, passando pelo local onde Miguel Garcia da Cunha teria encontrado ouro, escreveu: “O Coronel Salvador Fernandes Furtado de Mendonça, partindo por sua vez da Itaverava, tomou rumo do norte [...] o descoberto de Garcia ficava a seis léguas da Itaverava”²³⁰. A direção e a distância entre Itaverava e o local da “descoberta”, aponta para uma travessia da serra de Itaverava, na direção norte, provavelmente pelo vale do ribeirão do Engenho, até o rio Gualaxo do Sul, passando provavelmente por onde hoje está situado a sede do distrito de Santa Rita de Ouro Preto. Utilizando como referência o curso d’água pode Miguel Garcia ter seguido a montante, chegando às suas cabeceiras, ou a jusante, na região da garganta do Funil, onde localiza-se a referência de Vasconcelos: Fundão^{xxxvi}. Esse percurso soma 40 km, distância muito próxima à indicada pelo historiador.

Do Fundão partiriam caminhos para Vargem e para Mariana. Tais caminhos utilizados até os dias atuais, não foram representados nos mapas analisados, tampouco foram relatados em narrativas de viagens do início do século XIX. Itaverava, aparece em alguns mapas, como na *Carta geográfica do termo da Villa Rica em que se mostra que os arrayaes das Catas Altas da Noroega, Itaberava e Carigóes lhe ficão bem mais perto q. ao da Villa de S. José a que pertencem : e igualmente o de S. Antonio do Rio das Pedras q. toca ao do Sabará, o q. se mostra pela escala ou petipé de 5 leguas*, ou no *Mappa da Comarca do Rio das Mortes, pertencente a Capitania das Minas Gerais: que mandou descrever o Ilustrissimo e Excelentissimo Senhor D. Antonio de Noronha Governador e Cap. am General da mesma Capitania segundo as mais exactas informações*, sem sequer possuir vias de acesso que a atendessem, estava representada apenas como um ponto “solto” no espaço cartografado.

²³⁰ VASCONCELOS, Diogo de. **História antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 131.

3 – BREVE HISTÓRIA DOS CAMINHOS ANTIGOS

José Bento Renato Monteiro Lobato, taubateano, nascido em 18 de abril de 1882, publicou entre outras importantes obras da literatura brasileira, um livro de contos intitulado *Cidades Mortas*. Nesse livro o autor descreveu um Vale do Paraíba melancólico, com cidades moribundas, em um final de século XIX tedioso e sem perspectivas. De acordo com Monteiro Lobato, nas outrora alvissareiras cidades do café^{xxxvii}, as ruas ficaram ermas, os transeuntes raros, não se ouvia o “matracolejar” das carroças, os casarões mais pareciam “ossaturas de megatérios donde as carnes, o sangue, a vida para sempre refugiram”²³¹.

As memórias do autor chamavam a atenção para a situação encontrada na região leste do estado de São Paulo, na divisa com o estado do Rio de Janeiro, onde a crescente produção cafeeira do início do século XIX, se manifestava em queda gradativa ao final da mesma centúria. Os cafezais haviam sido atraídos para o oeste onde o clima e o solo se apresentavam mais propícios. O transporte da produção para o litoral exigia a construção de alternativas viárias ao deslocamento por tropas. O transporte sobre trilhos se mostrava promissor, mas não chegava a todos os lugares. Quem não estivesse na rota do trem, encontraria mais dificuldade para escoar a produção. No início do século XX, em cidades como Bananal, Silveiras, Areias, São José do Barreiro só restariam “lembranças de antigas glórias”²³².

O emprego do vocábulo *morte*, ainda que não pudesse ser aplicado literalmente, pois as cidades continuavam a existir, demonstrava com clareza a mensagem que o autor pretendia levar aos seus leitores. Uma mudança drástica, a perda de importância, a falta de perspectiva ocorrida no cotidiano das cidades com o deslocamento das fazendas cafeeiras. O impacto econômico e social, se não sepultou definitivamente algumas cidades, promoveu uma mudança que exigiria um novo início, uma reinvenção que trouxesse novamente as *cornetas de bicicletas*, as *campainhas de carroça*, os *pregões de italianos*, os *tem-tens de sorveteiros*, os *plás-plás de mascates sírios*. Naquela monotonia descrita por Monteiro Lobato apenas resistiam “o sino, o chilreio das andorinhas na torre da igreja, o rechino dos carros de boi, o cincerro de tropas raras, o taralhar das baitacas que em bando rumoroso cruzam e recruzam o céu”²³³.

O discurso político por traz da ideia de *cidades mortas* também marcou a obra de Monteiro Lobato. Diversos trabalhos envolvendo a análise de seus escritos revelam uma

²³¹ LOBATO, Monteiro. **Cidades Mortas**. São Paulo: Editora Globo. 2009, p. 22.

²³² LUCA, Tania Regina de. Monteiro Lobato e a metáfora das Cidades mortas. **Remate de Males**, 27 (1) – jan./jun. 2007, p. 41.

²³³ LOBATO, Monteiro. **Cidades Mortas**. São Paulo: Editora Globo. 2009, p. 23.

tentativa de rompimento com o discurso ufanista vigente, desmistificando uma visão idílica que “romantizava o homem do campo e lhe atribuía dimensões épicas”²³⁴.

A obra de Monteiro Lobato espelhava um momento de ruptura, um contexto de busca de identidade por parte da república, mostrava uma proposta de distanciamento do passado, manifestada, nesse caso, pela literatura. Não por acaso, importantes referências para a historiografia brasileira construíram suas obras entre o final do século XIX e XX, como por exemplo Capistrano de Abreu (1853-1927), Diogo de Vasconcelos (1843-1927), João Pandiá Calógeras (1870-1943), Affonso d’Escragnolle Taunay (1876-1958), entre outros.

Se a literatura de Monteiro Lobato é considerada moderna (ou pré-moderna) por romper com as estéticas parnasiana e simbolista²³⁵, e mostrar uma *realidade* nacional de maneira mais crítica, e por alguns até mesmo preconceituosa, mostrava também os efeitos de ações econômicas tidas como promissoras e vanguardistas, e os efeitos de um crescimento econômico enganoso. De acordo com Regina Luca, Monteiro Lobato convidava o leitor a concluir que nenhuma cidade era definitivamente promissora, como Ribeirão Preto referenciada pelo autor, na verdade, “desfrutavam temporariamente de tal condição”²³⁶ e poderiam a qualquer momento estar no conjunto das *cidades mortas*.

Ao pensar sobre *caminhos antigos* e, mais precisamente, sobre como haviam sido fundamentais para a formação da paisagem de Ouro Preto, ainda não havia tido contato com a obra referida, tampouco do contexto em que estava inserida. Coincidentemente após sua leitura, algumas semelhanças foram encontradas. Os caminhos antigos, assim como as cidades caracterizadas por Monteiro Lobato, perderam importância com o passar dos anos, chegando a serem considerados os grandes obstáculos para o crescimento da província de Minas Gerais. Essa mudança não ocorreu subitamente. Foi gradual e fruto de uma série de eventos e de mudanças no contexto econômico e político da capitania e da província de Minas Gerais que ocorreu, principalmente, a partir da segunda metade do século XVIII, com a diminuição da produção aurífera.

Assim como as cidades que viveram os promissores anos da economia cafeeira, citadas por Monteiro Lobato, os caminhos antigos, duramente condenados pelas dificuldades que ofereciam a quem os utilizava, viveram momentos de destaque, períodos em que eram

²³⁴ LUCA, Tania Regina de. Monteiro Lobato e a metáfora das Cidades mortas. **Remate de Males**, 27 (1) – jan./jun. 2007, p. 43.

²³⁵ SILVA, Marcela Verônica; SILVA, Mariana Matheus Pereira da; JÚNIOR, Moisés Gonçalves dos Santos. A modernidade em Monteiro Lobato: cidades mortas e o retrato de um Brasil decadente no início do século XX. **Revista Virtual de Letras**, v. 05, nº 01, jan./jul., 2013, p. 306-307.

²³⁶ LUCA, Tania Regina de. Monteiro Lobato e a metáfora das Cidades mortas. **Remate de Males**, 27 (1) – jan./jun. 2007, p. 50-51.

fundamentais para a circulação em um interior onde as vias de transporte terrestre eram os únicos acessos às mercadorias, serviços e, até mesmo, notícias. Também como as *idades mortas* os caminhos antigos não desapareceram instantaneamente. Alguns padeceram por longo tempo até que foram suprimidos, sobrepostos, solapados. Outros se adaptaram às novas condições e até mesmo desfrutaram de certo *status* por algumas décadas, enquanto continuavam a ser as únicas alternativas de acesso e ligação às novas vias e meios de transportes. E, ainda hoje, outros poucos podem ser encontrados com forma e função similar à que se prestavam nos primeiros séculos de ocupação colonial no Brasil.

As vias de circulação se adaptaram aos meios de transportes e os meios de transporte impulsionaram mudanças nas vias de transporte. Uma breve história dos caminhos antigos narra um cenário de adaptações, não de ciclos. A história dos caminhos antigos no entorno de Ouro Preto poderia ser sintetizada em uma sucessão de mudanças de técnicas, padrões e equipamentos, que buscaram atender às demandas de cada período e de cada lugar. Parte das críticas feitas às vias estavam relacionadas às suas características técnicas (traçado, largura, piso etc.) e, principalmente, à falta de adequação ao uso e ao meio de transporte adotado.

Muitos autores escreveram sobre a história e a geografia dos transportes no Brasil. Em geral com uma abordagem cronológica que evidencia a *evolução* dos transportes e, conseqüentemente, as alterações nas características das vias (e vice-versa). Esta pesquisa não pretendo se ater à mesma abordagem que, em geral, demonstra como uma mudança influenciou na melhoria da técnica e do resultado. Ao contrário, prefere demonstrar como em cada momento a técnica e os padrões adotados atenderam à demanda existente.

Bittencourt, ao escrever sobre as mudanças observadas nas características das vias de circulação brasileiras, reforçou a hipótese de que os primeiros caminhos humanos surgiram a partir de caminhos desbravados por animais de grande porte. Com a utilização de animais domésticos, os primeiros caminhos foram adaptados às diferentes necessidades. As possibilidades de deslocamentos mais longos exigiram a construção de estruturas (pontes, por exemplo) ou a adequação dos traçados. De acordo com o autor, o fogo teria sido muito útil, tanto para limpar o terreno, quanto para possibilitar a permanência em diferentes locais durante os deslocamentos.

Era possível atravessar cursos d'água, contornar áreas brejosas e pântanos, transpor serras, utilizar as vantagens oferecidas por cada tipo de terreno. Segundo Bittencourt, as escolhas eram baseadas em “linhas de menor resistência ou de mínimo sacrifício ao trânsito”²³⁷.

²³⁷ BITTENCOURT, Edmundo Regis. **Caminhos e Estradas na Geografia dos Transportes**. Rio de Janeiro: Editora Rodovia. 1958, p. 24-25.

Ao longo das vias estabeleceram-se núcleos populacionais e o movimento gerado pelos núcleos fez com que as características das vias continuassem a ser adaptadas às novas necessidades.

As mudanças no cenário político e econômico, a expansão demográfica, a dispersão dos núcleos urbanos, as oportunidades de exportação, “fizeram da existência de complexa infraestrutura viária um imperativo incontornável”²³⁸. Os caminhos foram modificados com o passar do tempo, desde sua possível origem nos rastros de tapir, às veredas indígenas, passando por trilhos consolidados pelo caminhar a pé e em fila indiana, por estradas alargadas pelo gado e as carroças, pela implantação do calçamento e de estruturas para as estradas de rodagem, chegando às ferrovias e aos transportes rodoviários²³⁹.

A relação entre vias de circulação, hidrografia, relevo e vegetação é intrínseca. Se na atualidade tais elementos não oferecem dificuldades à engenharia, no passado foram determinantes para a definição dos percursos. É consenso entre os estudiosos do assunto que a água, mais precisamente o mar e os rios, serviu de referência para a escolha dos primeiros traçados. Para Bittencourt a hidrografia, continental e marítima, vem exercendo, desde a origem da humanidade, papel fundamental nas escolhas, influenciando os agrupamentos humanos, nem sempre de modo uniforme: “uns atraem e outros repelem”²⁴⁰.

A travessia de um curso d’água nos dias atuais, realizada muitas vezes de maneira imperceptível, graças à tecnologia envolvida na construção de rodovias e de veículos automotores, não permite dimensionar as dificuldades encontradas por um tropeiro que, ao cair da tarde, se deparou com um rio de largura considerável, com volume de água que não oferecia vau e correnteza suficiente para transportar rio abaixo toda uma tropa de muares. A construção de uma ponte significava muito mais que um ato de engenharia, tratava-se de um ato político, estratégico e, principalmente econômico.

No processo de interiorização do Brasil os primeiros roteiros a partir do litoral, foram geralmente fluviais. Os sertanistas subiram da barra de grandes rios até as cabeceiras, realizando o movimento contrário para o retorno. A observação dos relatos das primeiras expedições que percorreram o território que viria ser Minas Gerais, aponta para um movimento em circuito, com a entrada por um rio e a saída por outro. A transição entre bacias hidrográficas era feita pela linha divisória natural, pelo divisor de águas^{xxxviii}. De acordo com Basílio de Magalhães

²³⁸ BARBOSA, Lidiany Silva. Os provedores da técnica: os engenheiros provinciais e a edificação da infraestrutura viária de Minas Gerais. In: **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, Rio de Janeiro, v.18, n.º. 3, jul-set, 2011, p. 910.

²³⁹ HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e fronteiras**. 3ª. ed. São Paulo: Companhia da Letras, 1994, p. 26.

²⁴⁰ BITTENCOURT, Edmundo Regis. **Caminhos e Estradas na Geografia dos Transportes**. Rio de Janeiro: Editora Rodovia. 1958, p. 23.

“só aventureiros, ou alguma rara entrada sem influxo maior na exploração das terras interiores, perlustraram trilhas secas”²⁴¹.

As iniciativas de entrada no sertão que levaram à região que viria a constituir o Termo de Ouro Preto tiveram quatro eixos principais. O primeiro, pela capitania de Porto Seguro, a partir dos rios Grande (Jequitinhonha), das Ourinas (Pardo), Mucuri e das Caravelas, como nas expedições de Spinosa/Azpilcueta, em 1554^{xxxix}, e Antônio Dias Adorno, em 1574²⁴². O segundo, a partir da capitania do Espírito Santo, tomou como referência os rios Doce e Cricaré (São Mateus), como nas expedições de Martim de Carvalho, em 1570^{xl}, e Sebastião Fernandes Tourinho, em 1573^{xli}. O terceiro, a partir da capitania de São Vicente, utilizou os rios Anhembi (Tietê), Paraíba, e já no atual território mineiro, Sapucaí, Grande, Verde, Ingaí, como nas expedições de Domingues Rodrigues, entre os anos de 1596 e 1597²⁴³; Afonso Sardinha, em 1589²⁴⁴; André de Leão, em 1601²⁴⁵; Pedro Domingues, em 1613 e 1625²⁴⁶. O quarto, também na capitania de São Vicente, mas, mais próximo ao Rio de Janeiro, utilizou os rios Paraíba e Paraibuna, como na expedição de Martins Corrêa de Sá, que partiu de Parati também entre os anos 1596 e 1597²⁴⁷.

Esses eixos de penetração, após a conexão entre o sul e o norte, pelo rio São Francisco, e a “descoberta” do ouro na região de Ouro Preto, tornaram-se também eixos de povoamento, porém com alguns ajustes no traçado, pois os caminhos por terra firme já haviam sido encurtados algumas léguas. Moacir Silva ressaltou que os principais eixos de ocupação a partir da Bahia foram o litoral, entre os rios que ofereciam vau, seguidos pela ocupação do vale do rio São Francisco, em ambas as margens, principalmente pelas propícias condições oferecidas para o gado que encontrava terreno salitrado. Segundo o autor, “o gado transporta o dono”²⁴⁸ o que fez com que fazendas fossem construídas e estradas fossem abertas. A “descoberta” do ouro

²⁴¹ MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 274-275.

²⁴² CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 388-390.

²⁴³ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 44.

²⁴⁴ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 36.

²⁴⁵ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**, Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 57.

²⁴⁶ ROBBE, J. Alberto J. A exploração do vale do S. Francisco pela bandeira de Nicolau Barreto (1602-1604) e a fábula da invasão do Guayrá - Parte III. **Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo**. vol. 12. São Paulo: J.Bignardi & Cia. 1953, p. 13.

²⁴⁷ MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 111.

²⁴⁸ SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro: IBGE, ano I, nº. 3, 1939, p. 69.

fez com que a ligação com o rio das Velhas se consolidasse. Do rio São Francisco, a ocupação acompanhou os rios de Contas, Verde e Jequitinhonha, além de outros mais ao norte.

Uma referência fundamental para a circulação no interior do país, no início da ocupação colonial, foi o rio São Francisco^{xlii}. De acordo com Urbino Viana, sua importância para o processo de penetração no interior do Brasil não se resumiria à “referência fantástica”^{xliii}. No século XVII, por ordem de D. João de Lencastre, o vale do rio São Francisco serviria de referência para a abertura do caminho entre Bahia^{xliv} e as minas, por Matias Barbosa. De acordo com Moacir Silva:

Excluído o mar, caminho de todas as civilizações, o grande caminho da civilização brasileira é o rio São Francisco; é nas suas cabeceiras que paira a primeira bandeira de Glimmer e daí se expande e ondula o impulso das minas; é no seu curso médio e inferior que se expande e propaga o impulso da criação, os dois máximos fatores do povoamento. As duas ondulações extremas desde S. Paulo (ligado a Minas) até o Piauí (ligado a Pernambuco) abraçam o que hoje se poderia chamar o Brasil brasileiro. O extremo norte (a Amazônia) é em excesso indiático; o extremo sul (Rio Grande) é demasiado platino.²⁴⁹

A lagoa Dourada (*Vapabuçu*)^{xlv}, a serra Resplandecente (*Sabarabuçu*)^{xlvi} e a serra das Esmeraldas^{xlvii} permeariam, a partir do século XVI, a imaginação dos viajantes, como se um mito se ligasse ao outro, transformando o rio São Francisco, no itinerário para a quimera. De acordo com Sérgio Buarque de Holanda, “o simples atrativo do ouro, e ainda o da prata, (...) independente de qualquer elemento fantástico”²⁵⁰ foi suficiente para encorajar a saída de expedições em busca das abundantes jazidas. Esses lugares alimentaram o imaginário dos viajantes. Urbino Vianna, na obra *Bandeiras e sertanistas bahianos*, destacou que iniciadas as penetrações no sertão

Desde logo convergiam para ele [rio São Francisco] os olhares ambiciosos dos aventureiros, visando-o, nas entradas, pela prêa ao selvícola, abundante nas suas margens largamente povoadas de tapuias; ou em busca das riquezas estonteantes, de minas maravilhosas por seus filões riquíssimos; lagoas fantásticas, cujo fundo raso se forrava de pedrarias rutilantes, gemas sem preço.²⁵¹

Outro rio merecedor de destaque é o Doce^{xlviii}. Mesmo desconhecidos os reais itinerários de Sebastião Fernandes Tourinho e seus companheiros, destaca-se o conhecimento adquirido pelos colonizadores com a viagem que os levou até a região do rio Piracicaba. O quanto esse

²⁴⁹ SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: IBGE, ano I, nº. 3, 1939, p. 67.

²⁵⁰ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do Paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000. – (Grandes nomes do pensamento brasileiro), p. 43.

²⁵¹ VIANNA, Urbino. *Bandeiras e sertanistas bahianos*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935, p. 10.

conhecimento influenciou as expedições paulistas que no século seguinte chegariam às cabeceiras do rio Piranga, afluente do rio Doce, não se pode mensurar^{xlix}.

José Joaquim da Rocha, em sua *Geografia Histórica*, ressaltou a importância estratégica e econômica do rio Doce para a capitania de Minas Gerais. Rocha o descreveu da seguinte maneira:

Tem o seu nascimento nas abas meridionais da Serra do Ouro Preto, banha a cidade de Mariana com o nome de Ribeirão do Carmo e, ajudado das águas de alguns ribeiros, corre para o oriente, recebendo em si outros muitos mais rios. Quais são o Piranga, Gualaxos do Norte e do Sul, Casca, Sacramento e Bombaça. Se junta com o Piracicaba, dividindo ali a Comarca do Sabará, que fica ao setentrião, e continuando o seu curso por entre os sertões do Cuieté, dividindo as Comarcas de Vila Rica e Serro Frio, já bastantemente soberbo com a recepção do Rio Santo Antônio, Corrente, Suaçuí Pequeno, Suaçuí Grande, Cuieté, Manhauçu e Guandu, se perde no Atlântico Brasilico, como já se disse, fazendo uma barra muito proveitosa para os moradores da Capitania do Espírito Santo.²⁵²

O rio Doce viria a ser elemento importante para a descoberta do ouro no século XVII. Foi por ele que Antônio Rodrigues Arzão, em 1692, após encontrar^l ouro na Casa da Casca^{li}, chegou a Vitória e apresentou ao capitão-mor, governador da capitania do Espírito Santo sua descoberta.

Nos séculos seguintes, após a ocupação do território de Ouro Preto e a diminuição da economia gerada pelo extrativismo mineral, a utilização do rio Doce, como via mais próxima entre Ouro Preto e o mar, foi aventada. Iniciativas de construção de vias de circulação e de exploração da navegação do rio, por Companhias, seriam empreendidas, principalmente a partir do final do século XVIII. José Joaquim da Rocha, em 1780, alertou para as condições favoráveis do rio:

Para os que dela [a barra do rio Doce] se quiserem servir, no intuito de passar as Minas embarcando pelo dito rio no qual não se encontra obstáculo algum, mais do que o chamado às ‘escadinhas’, por serem tudo pedras levantadas, ou por outro nome, cachoeiras, que compreendem meia légua de extensão.²⁵³

A penetração e a ocupação a partir do atual estado de São Paulo enfrentaria os rios, mas também as serras. Moacir Silva, ao destacar os feitos conseguidos com a instalação de vias de

²⁵² ROCHA, José Joaquim da. Descrição dos rios da capitania de Minas Gerais. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995. p. 160.

²⁵³ ROCHA, José Joaquim da. Descrição dos rios da Capitania de Minas Gerais. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995. p. 160.

transporte em gargantas de difícil acesso, ressaltou que “nada valiam estas obras humanas equiparadas com a maravilhosa rede de vias fluviais tão prodigamente traçadas pela natureza na formosa superfície do Brasil”²⁵⁴. Segundo ele, a partir de São Vicente, estruturou-se o núcleo de São Paulo e em seguida os núcleos de Taubaté, Itú e Sorocaba. Na direção norte partiram pelos rios Paraíba do Sul e Sapucaí, após travessia da serra da Mantiqueira^{lii}. A chegada ao rio São Francisco, apesar de representar um hiato na reconstituição dos roteiros (não há como ter certeza sobre os percursos realizados), interligou definitivamente o sul e o norte^{liii}.

O eixo de penetração e povoamento a partir do Rio de Janeiro, em direção a Minas Gerais, seria posterior ao de São Paulo. De acordo com Moacir Silva, o Rio de Janeiro, apesar de reunir condições favoráveis para a expansão ao interior, esteve mais envolvido com questões administrativas e no combate a invasores e piratas.

Os rios continuariam sendo as principais referências para o estabelecimento da rede de vias de circulação. Nos locais propícios eram navegados, nos trechos com obstáculos eram margeados, após o conhecimento do território eram atravessados em tentativas de encurtamento das distâncias e de adequação aos meios de transporte utilizados.

André Rebouças, citado por Moacir Silva, teria dito sobre os rios: “foram criados por Deus para alimentar os homens, os animais e os vegetais; e, sob o ponto de vista social, para serem navegados, para alimentarem os canais e para ensinarem aos engenheiros as direções das grandes vias de comunicação”²⁵⁵. O também engenheiro Moacir Silva, diria que, *à luz da geografia*, a “produção procura os portos, seguindo, de preferência, como as águas, os caminhos dos vales”^{liv}.

Desse modo, Moacir Silva e Pierre Deffontaines, corroboram a ideia de que as vias de circulação procuraram sempre o *caminho de menor impedimento* ou *menor tropeço*. Mas, como nem sempre tal trajeto coincidiu com o acesso às gargantas ou colos mais baixos, “os primeiros caminhos de passagem procuraram não os trechos mais baixos, onde a ascensão era mais fácil, e sim os pontos em que a floresta^{lv} parecia menor e menos espessa, muitas vezes justamente nas zonas mais elevadas”²⁵⁶.

De acordo com o topógrafo Gentil de Assis Moura, em texto publicado no Diário Oficial de 3 de julho de 1920, ao falar sobre os caminhos antigos, afirmou que “foi mais fácil às

²⁵⁴ SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano I, n.º. 3, 1939, p. 67

²⁵⁵ André Rebouças *apud* SILVA, Moacir M. F. Expansão dos Transportes Interiores. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano 9, n.º. 3, 1947, p. 367.

²⁵⁶ SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano I, n.º. 2, 1939, p. 84

bandeiras quinhentistas alcançar o baixo Paraná, na região de Guaíra, que estava a mais de cem léguas do seu povoado, que atingirem o vale do Paraíba que lhes ficava à pequena distância”²⁵⁷. Gentil justificou sua afirmação baseando-se na diferença de vegetação e relevo ao sul e ao norte de São Paulo. Para o sul os campos, cerrados e pinheirais auxiliavam a travessia, enquanto para chegar ao vale do Paraíba, “havia uma região montanhosa de matas frondosas a transpor”²⁵⁷.

O autor destacou ainda que até as primeiras décadas do século XVII não havia via terrestre de comunicação direta entre Piratininga e Mogy das Cruzes, apenas a que era feita pelo rio Tietê. O caminho que interligou os povoados ao longo do Paraíba só foi aberto por iniciativa de Dom Luiz de Sousa (2º. Conde de Prado) que esteve na função de governador geral entre os anos 1618 e 1621.

Se o relevo influenciou diretamente o deslocamento do colonizador a pé, o que dizer das mudanças exigidas a partir do trânsito de muares e de carros de boi. As tropas de muares se adaptaram mais “facilmente”. A largura e a inclinação das vias existentes exigiriam a *abertura* e a escolha de traçados mais suaves para o novo meio de transporte. A utilização do *zigue-zague*, o percurso em meia encosta e a travessia de talwegues facilitaria o deslocamento dos animais. Para os carros de boi a topografia seria um obstáculo muitas vezes intransponível^{lvii}.

Deffontaines, na primeira metade do século XX, expressou opinião desfavorável às estradas brasileiras. De acordo com o geógrafo francês “o país não é favorável à estrada”²⁵⁸. Sua justificativa se baseou nas características do relevo (constantemente ondulado em meialaranja), na espessura dos terrenos (argilosos, escorregadios e impermeáveis) e na cobertura florestal (mantinham umidade constante). Deffontaines afirmou ainda que “a rede de estradas foi apenas uma rede de caminhos de mulas, em que a passagem das carruagens era impossível”²⁵⁹. As dificuldades do caminho foram responsáveis pela perenidade dos transportes realizados por tropas^{lviii}.

As demais condições fisiográficas (clima, estrutura geológica etc.) também influenciaram a utilização dos meios de transporte. De acordo com Bernardino Sousa o carro, em especial o de bois, não poderia transitar em terrenos muito acidentados, nos quais os caminhos, não raro, se limitavam a “trilhas apertadas que sobem e descem escarpas alcantiladas

²⁵⁷ MOURA, Gentil de Assis. Ata da 1130ª. sessão do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Discurso de posse do novo sócio Gentil de Assis Moura. **Diário Oficial** de 3 de julho de 1920, p. 23.

²⁵⁸ DEFFONTAINES, Pierre. A evolução dos transportes no Brasil para a Aviação. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano III, nº. 27, 1945, p. 370.

²⁵⁹ DEFFONTAINES, Pierre. A evolução dos transportes no Brasil para a Aviação. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano III, nº. 27, 1945, p. 370.

e desfiladeiros escabrosos”²⁶⁰. Também não poderia transitar por terrenos arenosos, brejosos ou muito quebradiços, devido às características das rodas^{lix}. Os animais não suportariam o calor ou frio extremos.

Os carros de boi foram vistos transitando pelos caminhos da região do Termo de Ouro Preto apenas em trechos curtos e algumas vias mais planas, como no trecho entre a fazenda Rodeio²⁶¹ e o arraial de Soledade, nas proximidades da serra do Ouro Branco. Em geral realizavam apenas deslocamentos breves, entre propriedades e dentro dos povoados. O comerciante inglês John Luccock, em 1817, ao passar por Vila Rica, escreveu:

Por íngremes que são as ruas desta vila, os veículos de rodas são nela quase tão inúteis quanto em Veneza. Como sucedâneo, usam de uma espécie grande de cadeirinha, carregada por burros em vez de homens. A construção delas é bastante tosca, e o arreo muito inferior ao que usamos.²⁶²

Ainda sobre os aspectos geológicos e climáticos, Deffontaines, ao falar sobre as dificuldades para construir estradas no Brasil, afirmou que o preço do alcatrão importado era “caro”²⁶³, o que dificultou a colocação de um revestimento com materiais mais duros nas estradas. Do mesmo modo a cimentação encontrou barreiras na utilização da cal (rara no Brasil, segundo ele) e do calcário, cujas jazidas estavam distantes dos locais de utilização. As soluções encontradas para pavimentação teriam que suportar não só os meios de transporte, mas a ação do intemperismo, principalmente o das chuvas regulares de um país tropical.

O relevo^{lx}, em especial as serras, serviriam não só para *encaixar* caminhos. Serviram também como pontos de *referência à distância*, de *checagem* e de *confirmação de chegada*. Essas características poderiam ser alteradas de acordo com o caminho ou com o sentido de caminhamento. Tomemos como exemplo o pico do Itacolomi^{lxi}. A formação facilmente identificada a partir da Cidade Imperial de Ouro Preto, não pode ser observada, por exemplo, da cidade de Mariana. É romântico escrever que os píncaros do Itacolomi guiaram os bandeirantes até o ouro Entretanto o Itacolomi só pode ser avistado em locais próximos a Ouro Preto e, em geral, em lugares elevados (Figura 4). Dos vales não se avista a *Pedra Menina*. Sendo assim o ícone rochoso serviu como *confirmação de chegada* e, em alguns poucos pontos

²⁶⁰ SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 95.

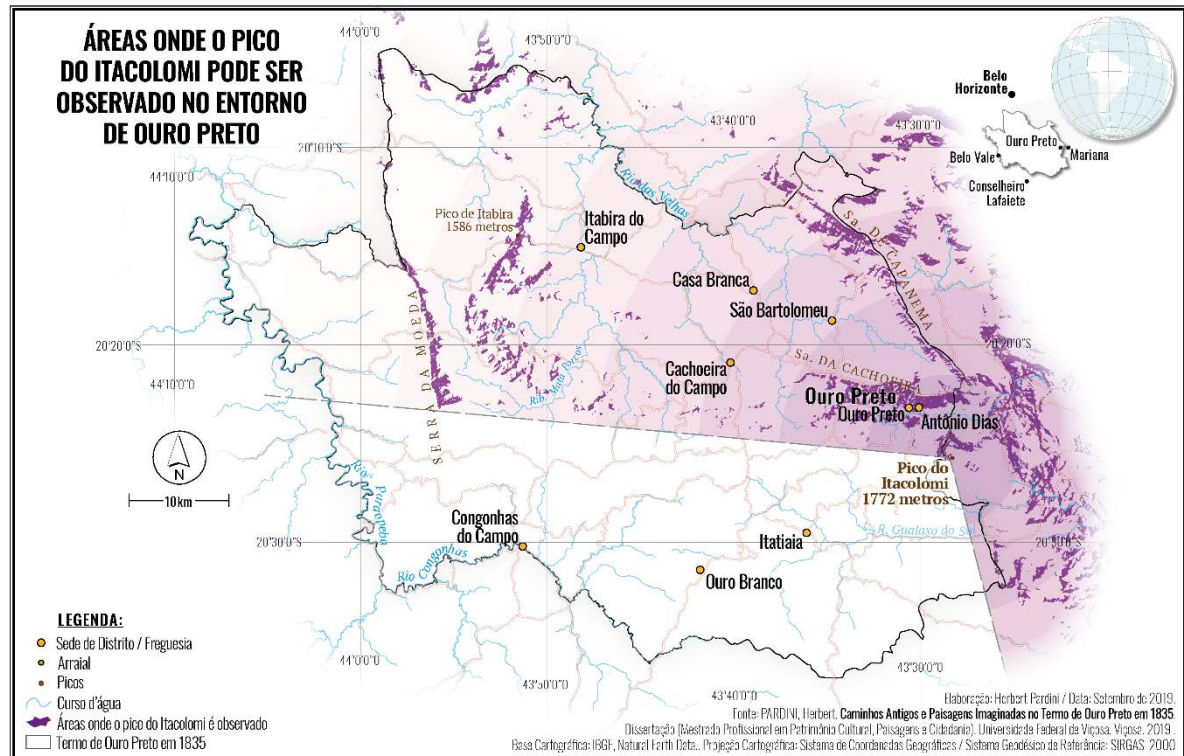
²⁶¹ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo. 1975, p. 344.

²⁶² LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo. 1975, p. 337.

²⁶³ DEFFONTAINES, Pierre. A evolução dos transportes no Brasil para a Aviação. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano III, nº. 27, 1945, p. 370.

(trechos entre Ouro Preto e Cachoeira do Campo; e Boa Vista e Tripuí) serviram como *referência à distância*.

Figura 4 - Mapa Áreas onde o pico do Itacolomi pode ser observado no entorno de Ouro Preto



Fonte: Elaborado pelo autor.

A serra do *Deus te Livre* (ou serra do Ouro Branco) serviu como *referência à distância* uma vez que era observada a partir do arraial de Redondo, do Santuário de Bom Jesus de Matozinhos, de Queluz, todos localizados ao longo de caminhos vindos de São Paulo e Rio de Janeiro. Os pontos de *checagem*, como serras, rios, fazendas serviram para confirmar a exatidão do roteiro, ou seja, mostrar para o transeunte que ele estava no caminho correto. Normalmente eram pontos intermediários, observados apenas a pequena distância, que serviam também para aferir tempos e distâncias. Sérgio Buarque de Holanda ao referir-se a esses pontos escreveu que, “todavia, a escolha cuidadosa, pelos indígenas, dos lugares apropriados ao trânsito, preservava ao menos a direção geral do traçado e garantia, nos lugares acidentados, a passagem obrigatória por determinados sítios, que serviam de baliza ao longo do trajeto”²⁶⁴.

As serras, principalmente na região dos campos, favorecem o deslocamento uma vez que oferecem poucos obstáculos ao longo das cristas. Se por um lado favorecem a progressão, por outro a exposição ao sol e ao vento, e a falta de água, limitam sua utilização. Não é

²⁶⁴ HOLANDA, Sérgio Buarque. *Caminhos e Fronteiras*. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 33.

coincidência observar que trechos de caminhos antigos calçados encontrados nas serras do entorno de Ouro Preto, atravessavam de uma vertente para a outra, não seguiam a linha de cumeada. Uma exceção, o caminho entre Ouro Preto e Cachoeira do Campo, foi dotado de melhorias, incluindo a construção de um chafariz. Se a água era importante para o traçado do caminho, era ainda mais relevante para o consumo. O consumo humano poderia ser resolvido com o transporte de alguns litros de água. O consumo de uma tropa de muares exigiria a passagem por pontos de abastecimento.

As serras e seus miradores naturais, serviriam também como pontos estratégicos de observação. É improvável que os caminhos pelos vales, em algum momento, não galgassem o topo de uma serra, ao menos para a observação. Estudos realizados para a implantação de atividades de mineração na vertente leste da serra da Moeda, encontraram cavidades naturais com vestígios de ocupação humana, do período colonial. De acordo com os resultados disponibilizados no relatório, o sítio arqueológico “Várzea do Lopes”, localizado próximo à crista da serra da Moeda, permitiria a observação do pico do Itabirito servindo, possivelmente, como referência para quem o utilizava^{lxii}. Dentre as conclusões do estudo está a de que

baseando-se na tipologia da cultura material, conjecturava-se que o sítio arqueológico Várzea do Lopes fosse multicomponencial, caracterizado por pelo menos duas importantes ocupações humanas, ainda que rápidas, uma pré-colonial tardia e uma histórica. No entanto, as datações obtidas indicaram ocupações que coincidem com a primeira metade do século XVIII, atribuído ao período colonial mineiro.²⁶⁵

Outro aspecto também definidor na localização das vias de circulação da região de Ouro Preto seria as sucessivas travessias de obstáculos naturais. Rios, cachoeiras, paredões escarpados, exigiriam o uso de estruturas específicas como pontes, calçamentos, bueiros etc. Essas estruturas teriam um valor estratégico e definidor no controle da circulação. Muitas vezes só haveria uma opção, um ponto para travessia de um rio estreito, mas caudaloso e com margens encaixadas e profundas^{lxiii}.

Teodoro Sampaio, ao referir-se aos caminhos indígenas e às dificuldades encontradas pelos sertanistas, destacou o “perigo da mata virgem”²⁶⁶ e das veredas solitárias. Francisco Franco enalteceu a importância dos indígenas para o estabelecimento da rede viária brasileira ao lembrar que “os indígenas nas suas migrações ou deslocamentos entre aldeias haviam marcado o solo com caminhos, alguns datando de épocas imemoriais e muitos deles chegando

²⁶⁵ GERDAU, Açominas S/A. **Relatório Final de Prospecção e Resgate Arqueológico dos Sítios Arqueológicos Antena e Várzea do Lopes** – Mina Várzea do Lopes, Itabirito – MG e Educação Patrimonial. Belo Horizonte. 2010, p. 17.

²⁶⁶ SAMPAIO, Theodoro. O sertão antes da conquista (Século XVII). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**. v. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901, p. 85.

a ser aproveitados para estradas até aos nossos tempos”²⁶⁷. Tão importante quanto o conhecimento acerca dos rios e dos melhores pontos de passagem, teria sido o conhecimento em relação à vegetação. Por mais planos e desimpedidos que fossem os vales, sem o alerta aos sinais dados pela vegetação, espinhos, brejos, plantas venenosas, as iniciativas de entrada no sertão teriam sido inviabilizadas.

Moacir Silva, ao comentar sobre a relação entre vegetação, topografia e localização dos caminhos, na região nordeste do país, destacou que “a *carnaúba* indica vale, terreno alagável; *vegetação raquítica, carrascal, caatinga* indica chapadão; e *vegetação alta*, indica serra”²⁶⁸. Se a vegetação nativa se configurava como indicador para a leitura do terreno, a vegetação antropizada ou inserida pelas comunidades humanas também o seria. Saint-Hilaire ao escrever sobre a “vegetação primitiva” da província de Minas Gerais, destacou que “uma grande samambaia *Saccharum* chamada “sapê” substituiu matas gigantescas e, em espaços imensos, todos os vegetais parecem fugir diante do “capim gordura”²⁶⁹. Somente quem já se viu diante de uma floresta de samambaias, pioneiras na ocupação de áreas queimadas, pode imaginar a dificuldade de transpô-las. Do mesmo modo o capim gordura ora engoma as roupas, ora esconde toda sorte de “surpresas” sobre o solo.

Bittencourt chamou de *princípio de interdependência entre via e meio de transporte*²⁷⁰, a relação em que as vias se adaptam ao aprimoramento dos meios de transporte e os meios de transporte se adequam ao aperfeiçoamento dos métodos construtivos. Se antes da chegada dos colonizadores a marcha a pé seria o principal meio de transporte e os rios navegáveis e as veredas as principais vias, com o passar do tempo o princípio descrito acima faria com que tanto um, quanto outro, sofressem modificações.

Como já exposto, os rios eram inicialmente (século XVI e XVII) os “caminhos naturais”, quando localizados em vales abertos ofereciam poucos obstáculos^{lxiv} à navegação, exceto em algumas corredeiras e pequenas cachoeiras em que as embarcações tinham que ser retiradas da água e/ou arrastadas. Quando necessária a marcha a pé era realizada pelas margens, devido à ausência^{lxv} de animais de montaria, carga ou tiro^{lxvi}, e de veículos terrestres, que tampouco se adaptariam às circunstâncias apresentadas pelo terreno.

²⁶⁷ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 15.

²⁶⁸ SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano I, n.º 3, 1939, p. 63.

²⁶⁹ SAINT-HILAIRE, Auguste de. Quadro da Vegetação Primitiva da Província de Minas Gerais. **Boletim Geográfico**. vol.6. n.º 71. fev. Rio de Janeiro: IBGE. 1949, p. 1278.

²⁷⁰ BITTENCOURT, Edmundo Regis. **Caminhos e Estradas na Geografia dos Transportes**. Rio de Janeiro: Editora Rodovia. 1958, p. 25.

Os caminhos terrestres, de modo geral, eram os mesmos utilizados pelos indígenas e evitavam as serras abruptas, as densas florestas e as áreas alagadas. Oportunamente esses caminhos seriam também trilhados pelo gado e outros animais de sela. Iniciava-se um processo de sucessão (ainda que um meio de transporte não fosse de todo abolido pelo outro) que impactaria diretamente na característica das vias de circulação, bem como, no tempo, no custo e no conforto do deslocamento. De acordo com Moacir Silva existe uma ordem comum, em todas as regiões, em que os meios de transportes, se modificam: “o homem, os animais e os veículos (terrestres, marítimos e, modernamente, aéreos)”²⁷¹.

As vias fluviais, de acordo com Sérgio Buarque de Holanda, serviram mais como meios de orientação, do que como vias de circulação. Sua utilização nas primeiras entradas foi indispensável para o conhecimento do território. Além de uma referência consistente durante as viagens, era uma referência “imóvel” e facilmente identificável para os viajantes posteriores. Por outro lado, mantinham dependentes os sertanistas, tanto das embarcações que já traziam, quanto das que precisavam ser construídas. Os rios navegáveis não ofereciam alternativas, eram soluções impositivas, ao menos até que um conhecimento mais amplo do território se configurasse.

Sérgio Buarque de Holanda dedicou um capítulo de seu livro *Caminhos e Fronteiras* a descrever os deslocamentos nas *veredas de pé posto*^{lxvii}. De acordo com o autor “às estreitas veredas e atalhos que estes [os povos originários] tinham aberto para uso próprio, nada acrescentariam aqueles [os paulistas] de considerável, ao menos durante os primeiros tempos”²⁷².

Os “tênués e rudimentares” caminhos na mata, citados por Holanda, eram marcados por cortes em troncos e galhos, em intervalos regulares. Essas marcações eram utilizadas como pistas para o regresso pelo mesmo roteiro. Em matas com árvores de tronco grosso as marcas eram deixadas com o uso de machados. Em áreas abertas os sinais eram mais sutis, poderiam constar de “uma vareta quebrada em partes desiguais, a maior metida na terra, e a outra, em ângulo reto com a primeira, mostrando o rio”²⁷³ ou a direção a seguir. Outra marcação destacada por Holanda consistia em construir cruces de madeira e fixá-las em pontos de encontro de variantes ou caminhos secundários com os caminhos principais, para indicar locais de pouso próximos.

²⁷¹ SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro: IBGE, ano I, nº. 3, 1939, p. 60

²⁷² HOLANDA, Sérgio Buarque. *Caminhos e Fronteiras*. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 19.

²⁷³ HOLANDA, Sérgio Buarque. *Caminhos e Fronteiras*. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 20.

Os caminhos estreitos, não ultrapassavam oito palmos^{lxviii} de largura (1,76 m), exigiam a “fila indiana” ou “marcha em fileira simples”. De acordo com Holanda “tinham a vantagem de proporcionar maior segurança ao viajante em lugares perigosos e infestados de gentio brabo”²⁷⁴. Os caminhos não se caracterizavam pela rigidez do traçado. Em uma comum queda de árvore ou movimentação de massa, muitas vezes era mais fácil alterar o caminho que retirar o obstáculo. Por não estarem consolidados (abertos e limpos) tais caminhos se “sujavam” facilmente com o crescimento da vegetação. Rapidamente o corredor era invadido pelos galhos em busca do equilíbrio perdido pelo trânsito humano.

A identificação do percurso exigia habilidade, muitas vezes apenas com o rosto próximo ao solo era possível observar o leve rastro deixado pelos últimos passantes. Ora o caminho era reaberto, ora um novo caminho era criado. Holanda ressaltou que “cada viagem tomava a aparência de uma exploração nova, de um novo trabalho de engenharia”. Talvez tenha exagerado na engenharia, mas de todo modo o manuseio do facão tomava tempo e sugava as forças dos intrépidos sertanistas.

Se a floresta escondia e atemorizava, a imensidão do campo convidava ao erro. Uma leve cerração impedia a visão a poucos metros de distância. As referências tão buscadas pelo caminhante, como as serras e outros pontos notáveis no terreno, simplesmente desapareciam. Era possível passar ao lado e ignorá-los. A amplitude que favorecia a progressão, cobrava um preço alto pelas decisões erradas. Somente após muitas léguas era possível verificar que um caminho errado havia sido tomado. Andava-se muito mais pelo rumo, do que propriamente por uma via.

Se o meio de transporte condicionou a via, a via trouxe impactos diretos ao meio de transporte. Holanda destacou as mudanças nas características dos pés dos indígenas habituados à marcha diária. Segundo ele os pés eram chatos, alargados (ou esparramados) e disformes (dedos cabeçudos, longos, em garra, fincados no chão).

A referência generalizada às vias utilizadas por pedestres pode dar a entender que eram todas iguais ou, simplesmente, caminhos. Além das especificidades intrínsecas às condições biofísicas, as características e a intensidade do uso fariam com que as particularidades fossem distinguidas com a nomenclatura adotada. Ainda que atalho, picada, vereda, rastro, fossem todos caminhos, cada um deles representava um tipo de via. Conforme relatos, os sertanistas podiam caminhar dias sem encontrar com um indígena que lhes desse alguma informação. O

²⁷⁴ HOLANDA, Sérgio Buarque. **Caminhos e Fronteiras**. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 26.

vocabulário utilizado tinha que ser claro, as referências para as expedições posteriores tinham que ser óbvias e notáveis.

O propósito e o tipo de usuário também influenciavam diretamente o caminho a pé. Um jovem sem carga que desejasse chegar rápido ao alto de um morro utilizaria um percurso diferente do caminho usado por pessoas de perfis e idades variadas, em que muitos deles carregavam peso. Provavelmente o traçado utilizado pelo segundo grupo de usuários teria mais *zigue-zagues* que o primeiro.

Holanda destacou que uma mudança substantiva na característica desses caminhos ocorreria somente com a introdução em grande escala dos animais de transporte. Os animais, segundo o autor, “quebrando e varrendo a galharia por entre brenhas espessas, as bruacas ou surrões que pendiam a cada lado do animal serviam para ampliar as passagens”²⁷⁵.

O transporte em caravanas de muares^{lxix} se adaptou às vias estreitas utilizadas para a circulação a pé. Não foram necessárias grandes mudanças no traçado. O alargamento de alguns trechos, a limpeza do corredor e a melhoria de algumas rampas mais íngremes era o suficiente para que os animais mostrassem seu valor. Com dificuldades as tropas se adaptavam até mesmo às estradas usadas pelos carros de bois. O contrário não era possível.

O uso de muares como alternativa ao deslocamento a pé, ora se mostrava vantajoso e eficiente, ora se mostrava um transtorno. Viajantes do século XIX, ao percorrerem a região de Ouro Preto, utilizaram animais para montaria e transporte de equipamentos, alimentos e materiais coletados. Em muitos registros é possível dimensionar a importância da relação estabelecida entre viajantes e animais, para o sucesso das expedições. Charles Bunbury, ao preparar sua comitiva para viajar do Rio de Janeiro para Minas Gerais, em maio de 1834, escreveu:

Comprei duas mulas de montaria, para mim e meu empregado, e outras duas para carregar a bagagem; por cada uma das duas primeiras dei 200\$0 mil réis, [...] por cada uma das destinadas ao transporte de bagagem, 170\$0 mil réis. [...] Esses preços foram elevados, mas valeram a pena, porque os animais eram fortes, bons para o serviço e muito bem amestrados; e conseqüentemente, livre-me das inúmeras contrariedades e incômodos provenientes de mulas mal ensinadas, dos quais a maioria dos viajantes brasileiros têm se queixado.²⁷⁶

Georg Freyreiss, em seu relato sobre a viagem realizada entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, em 1814, destacou que para o transporte das coleções de história natural eram

²⁷⁵ HOLANDA, Sérgio Buarque. **Caminhos e Fronteiras**. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 26.

²⁷⁶ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 51.

necessários ao menos quatro animais. Era importante ainda dispor de um animal sobressalente, uma vez que, “chegando-se aos lugares desertos do interior, precisa-se dele para carregar as provisões compradas na última povoação”²⁷⁷.

De acordo com Roy Nash as condições das vias de circulação eram boas, más ou péssimas em função direta da “clemência ou inclemência da natureza”²⁷⁸, onde se localizavam. Em uma síntese, pouco comedida, o historiador e economista norte-americano descreveu dessa maneira a relação entre tropas e caminhos:

O homem não se sentia mais responsável pela conservação desses caminhos que pela composição química da atmosfera: o ar ele o respirava, pelos trilhos ele caminhava, vadeava ou atolava-se com a mesma inalterável serenidade. Através da mata virgem, na zona das grandes chuvas, as vias de comunicação brasileiras igualavam em precariedade, às piores do mundo. O casco das animarias ia transformando a superfície instável dos caminhos em terrível lamaçal. Caía mais chuva e o lamaçal se transformava em pântano. Cada vez mais o tráfego ia baixando o nível da estrada até que finalmente, com o leito mais baixo que as margens, aquilo que anteriormente era um caminho, passava a ser quase um valo. Em certos lugares, com a lama pela barriga, o animal carregado com cento e vinte quilos ou mais, tinha que despender a cada passo uma energia tremenda. Havia “escada”: buracos equidistantes, cavados a casco no caminho, onde as bestas de carga tinham que ir enfiando as patas para depois, passando-as penosamente por sobre o barranco de permeio, metê-las de novo em um poço de lama, logo à frente. Fora do mato, felizmente, existiam grandes áreas onde, para a abertura de um bom trilho, nada mais era necessário que o rasto dos animais²⁷⁹.

Ao tecer críticas severas (e generalizadas) às vias de circulação encontradas no Brasil, Roy Nash as caracterizou como “trilhos mal traçados e mal construídos”²⁸⁰. De acordo com Nash o traçado para os animais não havia sido adaptado, as ladeiras eram íngremes, era mais fácil andar 20 km em aclive suave no entorno de uma montanha, do que dois em uma forte rampa. O historiador tinha razão, de fato algumas vias usadas por tropas haviam herdado traçados pedestres. Para Nash a única ação positiva era a pavimentação nos trechos mais íngremes com pedra bruta e a instalação de algumas pontes sobre os ribeiros menores.

Nélson Sodré detalhou como eram realizadas as travessias de curso d’água. Um dos métodos começava pela escolha do local de melhor acesso ao rio. Depois as reses eram reunidas e as canoas preparadas. Em seguida, um dos vaqueiros “metendo a cabeça numa carcaça de boi, mete-se no rio, dando o exemplo indispensável para que, apertadas pelos outros vaqueiros, as reses, confiantemente, se atirem em seguida aquela que supõe a afoita iniciadora da

²⁷⁷ FREIREYSS, G. W. **Viagem ao interior do Brasil**; tradução A. Löfgren. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1982, p. 21.

²⁷⁸ NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**, tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro. Companhia Editora Nacional. 1939. p. 284.

²⁷⁹ NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**, tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1939. p. 284.

²⁸⁰ NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**, tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1939, p. 286.

travessia”²⁸¹. O autor destacou ainda que a etapa de saída da água era, muitas vezes, mais difícil que a entrada. Além disso, a técnica de travessia exigia que a correnteza fosse cortada obliquamente, com o gado sendo orientado pelos canoeiros. Essa técnica empregada pelos vaqueiros^{lxx} mereceu o elogio de Capistrano de Abreu que escreveu: “um gênio anônimo, túmulo que nunca será conhecido nem visitado, inventou o meio de passar o gado nos rios caudalosos”²⁸².

A preocupação com a água não se limitava à travessia dos ribeiros. A ausência de água em alguns trechos das vias teria também estimulado a instalação de pousos. Nesses locais eram construídos pequenos açudes e plantadas lavouras. As reses enfraquecidas eram compradas por preço baixo e revendidas depois de cuidadas, por preço muito superior²⁸³.

Calógeras destacou que, no período colonial eram “inúmeras zonas mineiras, fluminenses, baianas e paulistas”²⁸⁴ de criação de muares para o transporte regional. Ainda assim era necessário a vinda de tropas do Rio Grande do Sul e da divisa entre o Paraná e o Uruguai até a região de Sorocaba, onde estava situado o mercado distribuidor.

De acordo com Pierre Deffontaines a cidade de Sorocaba, em São Paulo, estava situada no extremo setentrional de uma vasta zona de pastos de criações, limítrofe às zonas montanhosas da região central, dedicada à mineração. Desse modo as criações do sul, deslocadas pelo “caminho das mulas” ou “estrada mulada” atendiam à demanda de animais de carga gerada pela atividade extrativista e a cadeia produtiva em seu entorno. Sorocaba era a “cidade eixo entre o país das árvores e do da erva, por isso tornou-se o centro das feiras de animais”²⁸⁵.

De acordo com Roy Nash as caravanas dos tropeiros eram organizadas, em média, com vinte a cinquenta muares, tendo um tropeiro montado como chefe e peões assistentes para cada sete animais^{lxxi}. Esse número podia ser ainda muito superior. John Luccock, em 1817, ao se preparar para deixar o Rio de Janeiro em direção a Vila Rica, presenciou no porto da Estrela, o

²⁸¹ SODRÉ, Nélon Werneck. Travessia do gado. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano 12, nº. 2, 1950, p. 337.

²⁸² ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamentos do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p. 53.

²⁸³ ROMARIZ, Dora de Amarante. O gado na expansão geográfica do Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano V, nº. 60, 1948, p. 1475.

²⁸⁴ CALÓGERAS, Pandiá. Transportes arcaicos. In: **Estudos históricos e políticos (Res mostra ...)**. 2ª. edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936, p. 580.

²⁸⁵ DEFFONTAINES, Pierre. Geografia Humana do Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, nº. 48, 1947, p. 1591.

abastecimento de uma tropa com sal que saíria para o interior e relatou que “havia no mínimo quinhentas mulas a serem carregadas e suas cargas a serem arrumadas e ajustadas”²⁸⁶.

Ao longo dos caminhos, em intervalos regulares, existiam “ranchos rudes com um grande pátio na frente onde fincavam inúmeros moirões a espaços de 3 ou mais metros, para neles amarrarem as alimárias”²⁸⁷. Outro tipo de ponto de parada contava com um rancho para abrigar a carga e um pasto onde os animais eram soltos à noite. Quando não era possível alcançar nenhum dos pousos “faziam alto nalgum ponto onde houvesse capim, descarregavam os animais e soltavam-nos devidamente peiados, arrumavam a carga em forma de abrigo e dentro dele os tropeiros acomodavam se em couros de boi estendidos, à guisa da cama”²⁸⁸. Capistrano de Abreu ao escrever sobre a estrutura encontrada às margens dos caminhos e adaptada à realidade das tropas destacou:

Em tais encaminhamentos transviavam-se reses ou cansavam, ou ficavam quase moribundas, à falta d'água. A experiência ensinou certos povoadores a estabelecerem-se pelos caminhos, a fazerem açudes, a plantarem mantimentos, que não precisavam ser exportados, porque se vendiam na porta aos transeuntes, a comprarem as reses transviadas ou desfalecidas que, tratadas com cuidados, ou serviam à alimentação ou revendiam com lucro. Assim os caminhos se foram povoando lentamente.²⁸⁹

Robert Walsh ao narrar sua experiência na viagem entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, em 1828, destacou o “espírito empreendedor” que teria levado moradores a atear fogo nas encostas de montanhas, substituindo as florestas por lavouras. Mais que isso, teriam estabelecido ao longo de todo o caminho novos ranchos e vendas. Segundo o viajante inglês, no trecho em território do Rio de Janeiro, “de quilômetro em quilômetro, praticamente, havia uma estalagem, com um rancho ao lado sempre cheio de tropeiros e burros e, ao redor, rebanhos de gado negro que seguia do interior para o litoral”^{lxxii}.

No início do século XVII os rebanhos já haviam se espalhado pelo vale do rio São Francisco^{lxxiii}, tanto rio abaixo, quanto rio acima. Moacir Silva ao se referir aos currais de Pernambuco e da Bahia, destacou que “os caminhos das boiadas ficaram sendo as [novas] vias naturais de acesso”²⁹⁰. Essas vias, seguiam o propósito do gado, caracterizando-se por “linha

²⁸⁶ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo. 1975, p. 246.

²⁸⁷ NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**, tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1939. p. 288.

²⁸⁸ NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**; tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1939. p. 288.

²⁸⁹ ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamentos do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p. 65.

²⁹⁰ SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano I, nº. 3, 1939, p. 66

muito sinuosa que evitava as matas onde o gado não encontraria o que comer; as serras onde as chuvas mais frequentes produziam, às vezes florestas luxuosas, os desfiladeiros arriscados, as caatingas mais bravas e as travessias órfãs d'água”²⁹¹.

Estabeleceu-se um novo formato de via, o produzido pelo gado. Somou-se à abertura *espontânea* dos caminhos do gado, o deslocamento forçado para os mercados consumidores. Novas vias de circulação se consolidaram. Como já observado, ao longo das vias núcleos populacionais se estabeleceram.

A demanda pela carne para consumo era alta. São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia eram mercado para o gado de Minas Gerais. Segundo Roy Nash, de cada cidade partia um trilho e “todas as antigas vias comerciais, eram precipuamente estradas de boiada”²⁹². As viagens duravam às vezes um ano inteiro, mas a maioria era realizada em dois ou três meses, em uma marcha média de três léguas por dia (18 km).

Uma nova mudança ocorreria com a introdução de veículos com rodas. De acordo com Bernardino Sousa os carros de bois^{lxxiv} foram introduzidos no Brasil sem que uma rede viária adequada a eles existisse^{lxxv}. Os carros foram adaptados às vias, em geral aos caminhos estreitos percorridos também pela gente a pé ou pelas tropas. O autor ao referir-se ao livro *História da Viação Pública de São Paulo*, de 1903, de Adolfo Augusto Pinto, questionou a afirmativa de que os colonizadores encontraram em algumas regiões do Brasil, “além dos trilhos ou caminhos rudimentares ou mais ou menos batidos, estradas mais ou menos importantes, abertas e praticadas pelo gentio, pondo em relações de comércio e amizade as tribos do litoral e suas vizinhanças com as do remoto interior do país”²⁹³.

Para Bernardino Sousa as primeiras vias com características de estradas carroçáveis só seriam abertas no processo de povoamento. Para essa abertura usaram os caminhos indígenas, alargando-os. Em outros momentos abriam de “primeira mão”, com o uso da foice e machado, picadas com largura que não excedia a medida de um carro de bois e, após a passagem dos veículos “as rodas maciças, ajudavam a imprimir no solo virgem os seus primeiros caminhos”²⁹⁴.

²⁹¹ ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamentos do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p. 84.

²⁹² NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**, tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1939, p. 343.

²⁹³ SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 488.

²⁹⁴ SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 488.

Não era incomum o impasse gerado pelo cruzamento de dois carros de bois em vias onde mal cabia um. Esse entrevero era evitado pela perícia do carreteiro^{lxxvi} em fugir dos encontros indesejados. Uma passagem pitoresca envolvendo encontro de caravanas foi narrado por Patroni, em 1830, após ter deixado a cidade de Ouro Preto a caminho de Mar de Espanha:

Ainda não tendo caminhado meia légua, um macho deu comigo de encontro à parede da estrada em um sítio apertado e tão estreito que o meu cavalo se deixou cair para salvar assim sua vida e a minha. O macho trazia uma grande e volumosa carga de capim e seu dono o acompanhava. Minha mulher, e o resto da tropa que iam adiante pararam a uma banda onde o caminho permitia por ser mais largo e disseram ao Capineiro que suspendesse a marcha do seu animal, para que eu pudesse unir-me à minha caravana. Mas o maldito que tinha em vista sem dúvida os brocardicos do direito comum, decidiu que tanta razão havia para que ele parasse como eu retrocedesse, e por conseguinte deixou ir seu estúpido e travesso macho que quase por um triz comete dois crimes ao mesmo tempo, a morte de um homem e um homicídio. Estes sucessos devem ser de pouca entidade para os governantes que tem achado sempre muitos milhões para se gastarem na guerra e na matança; nunca tiveram um real para se mandar fazer boas estradas. [...] Não havia muito tempo que um Tropeiro tinha morto outro nesta disputa de volta tu, não volto eu, para tu, não paro eu.²⁹⁵

À medida que os núcleos de povoamento foram sendo estabelecidos, a rede de vias de comunicação mais bem adaptada ao carro de bois foi implementada. Essa rede ainda ficaria limitada às condições oferecidas pelo relevo, não sendo possível atender à demanda de todas as regiões. O relevo da cidade de Ouro Preto, por exemplo, não ofereceu condições ao trânsito desse tipo de transporte. Nas regiões em que o carro de bois se adaptou os percursos se estabeleceram inicialmente entre as lavouras e os estabelecimentos, depois entre estes e as povoações para o seu abastecimento e intercâmbio.

As estradas carroçáveis do século XVIII, de acordo com Bernardino Sousa, se caracterizaram por declives exagerados, muitas vezes com declividade superior a 20% (chegando até a 50%)^{lxxvii}, sem outra consolidação do piso que não a realizada pelas próprias patas dos bovinos, e sem valetas laterais para o escoamento das águas. A única manutenção realizada consistia na retirada de galhas nas laterais e o próprio deslocamento regular que mantinha as vias abertas. Na estação das chuvas essas estradas tornavam-se quase intransitáveis. Os atoleiros formados pelo acúmulo de água somavam-se às “regueiras^{lxxviii} profundas que lhes abriam as próprias rodas dos veículos”²⁹⁶.

Calógeras destacou que o carro de bois, inteiramente construído de madeira de lei, com pouca ferragem, podia carregar até 100 arrobas (1 arroba = 15 kg, 1500 kg). Em compensação

²⁹⁵ PARENTE, Filipe Alberto Patroni Martins Maciel. **A viagem de Patroni pelas províncias brasileiras**. Parte 1. Lisboa: Typ. Lisbonense de José Carlos de Aguiar Vianna. 1851, p. 77.

²⁹⁶ SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 488.

“era terrível estragador de estradas, que não resistiam aos esforços de alavanca desenvolvidos nas curvas pelo conjunto rígido do eixo e das rodas, sob o peso do rude veículo”²⁹⁷. Os trechos severamente danificados, quando em áreas planas, eram “substituídos” por desvios paralelos que formavam novos caminhos. Calógeras ao falar dos “afastamentos sucessivos” afirmou que chegavam a “faixas de centenas de metros de largo, discerníveis de longe em meio da macega alta”²⁹⁸. O viajante francês Saint-Hilaire, em 1818, após uma discussão com seu tropeiro e de ter se separado dele, no local de nome Lagoa, próximo ao arraial do Leite (atual Santo Antônio do Leite), foi vítima desses desvios. Segundo relatou, “não via mais que imensas pastagens, onde milhares de trilhos feitos pelo gado cruzavam todos os sentidos”²⁹⁹.

Apesar de todas as dificuldades o carro de bois continuava a passar. O veículo adaptou-se às condições oferecidas. Em uma espécie de simbiose os veículos trafegavam por estradas cada vez piores, que eram estragadas pelos próprios carros que, em seguida, se adaptavam aos novos obstáculos e continuavam a transitar.

A influência dos meios de transporte na paisagem também seria notável. Às marcas deixadas pelas vias de circulação seriam incluídas as marcas da pastagem^{lxxix}. Após longas caminhadas o gado precisava descansar e engordar para ser comercializado. De três e seis meses era o tempo para que atingissem o ponto de corte, eram as invernadas. De acordo com Roy Nash, os campos de engorda localizavam-se ao término das viagens. As pastagens eram cultivadas com a queimada e a introdução do capim^{lxxx}. Ao destacar o capim gordura o historiador norte-americano escreveu: “é uma dessas variedades de capim que parece acompanhar o homem em suas peregrinações pelo mundo, seguindo-lhe as pegadas pelos caminhos e ocupando as terras abandonadas”³⁰⁰.

O tamanho da área necessária para abrigar os animais variava. Para uns, dois hectares de boa pastagem comportavam um animal, para outros, eram necessários ao menos seis hectares por cabeça (além de água abundante em distância inferior a 6 km entre os bebedouros)³⁰¹. Nash, ao citar Richard Burton, destacou que nas invernadas que circundavam a cidade de Barbacena,

²⁹⁷ CALÓGERAS, Pandiá. Transportes arcaicos. In: **Estudos históricos e políticos (Res mostra ...)**. 2ª. edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936, p. 588.

²⁹⁸ CALÓGERAS, Pandiá. Transportes arcaicos. In: **Estudos históricos e políticos (Res mostra ...)**. 2ª. edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936, p. 588.

²⁹⁹ SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974, p. 89.

³⁰⁰ NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**, tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1939, p. 345.

³⁰¹ NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**, Tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1939, p. 334.

calculava-se 2,4 hectares para cada animal³⁰². A internada mais próxima de Ouro Preto era possivelmente no trecho entre a cidade e Cachoeira do Campo, ao norte da serra da Cachoeira, próximo ao pouso de José Henriques.

Outro elemento definidor do meio de transporte e, conseqüentemente da via, era a carga a ser transportada. Volume, peso, perecibilidade, valor intrínseco, fragilidade, eram características da carga que influenciavam a escolha do meio de transporte. A escolha era induzida também pelo tempo gasto para deslocamento. Todos esses fatores interferiam, ao final, no custo do produto. E a análise do custo diria se o produto era viável tanto para exploração, quanto para comercialização. Charles Bunbory, em 1834, ao analisar a relação entre meios de transporte, vias de circulação e preço das mercadorias, escreveu: “a dificuldade aumenta muito o preço do transporte de todos os objetos volumosos e quase exclui o de objetos de natureza sujeita à deterioração, [...] o sal custa quase sete vezes mais na região de Minas do que no Rio”.³⁰³

Roy Nash ao destacar as vantagens e desvantagens do transporte por tropas, afirmou que o meio de transporte era caro e prejudicial à conservação da mercadoria, entretanto, ia a qualquer lugar. Para Bernardino de Sousa os carros de bois eram mais econômicos que as tropas de muares, por “efetuar transportes mais concentrados, exigir menos trabalho e melhor resguardar as cargas contra as intempéries”^{lxxxii}.

A economia influenciou diretamente a adequação das vias de circulação. A mineração do ouro e do diamante e a cadeia produtiva em torno deles demandaram uma característica de via, a agricultura demandou outro tipo, o minério de ferro outra, e assim por diante. Se a economia demandava as vias de circulação mais “adequadas”, construir e administrar as vias se mostrava um negócio muito rentável.

A partir da exploração das minas a *economia da circulação* ganhou outros moldes. Perlmstrar caminhos, explorar o sertão, capturar indígenas, buscar metais, eram todas atividades envolvidas com a circulação em que o risco era sempre muito alto. Com a mineração, o transporte do ouro, o comércio, a agricultura, a construção de novas estradas, a instalação de estruturas de apoio ao longo das vias, as tentativas de controle do trânsito, a economia gerada pela circulação se mostrou mais viável. Surgiram mais opções e com menor risco.

O ouro cuja relação “volume / valor intrínseco” era vantajosa, demandava um meio de transporte de menor porte que se adaptava às vias de circulação mais estreitas e tortuosas^{lxxxiii}.

³⁰² NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**, tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1939, p. 335.

³⁰³ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 41.

Diferentemente, a exploração do minério de ferro^{lxxxiii}, cujo ganho se concentrava na qualidade e no volume, quando transportado por muares, por exemplo, se mostrava inviável. Para produtos “baratos” a distância do mercado consumidor e a característica dos meios de transporte e das vias influenciaria ainda mais. De acordo com o naturalista Charles Bunbury, o estado de conservação das vias de circulação influenciava a disponibilidade de “artigos de luxo”³⁰⁴ no interior. Segundo ele, poucas casas possuíam vidro nas janelas, primeiro devido ao clima quente boa parte do ano e, segundo, pela dificuldade de transporte do vidro em lombo de mulas.

John Luccoch ao deixar Vila Rica e se encaminhar ao Rio de Janeiro, em 1817, descreveu o encontro com um grupo de viajantes que saíra de Pitangui também com destino ao Rio de Janeiro. O comerciante inglês ressaltou que “nada em sua bagagem parecia tão estranho como o carregamento de uma besta, que levava o trambolho de uma enorme cama de jacarandá, com a cabeceira de um lado e os pés a balançarem do outro, de tal maneira que a pobre criatura ia escondida a meio, mal podendo seguir em linha reta”³⁰⁵. Langsdorff, em 1825, ao passar por São João del Rei, escreveu sobre o transporte de moedas entre Rio de Janeiro e Ouro Preto:

Entre outras coisas ouvi e vi que todas as receitas e pagamentos do Estado são feitos em moedas cunhadas em cobre. Diariamente, veem-se várias pessoas ocupadas em contar essas moedas pequenas, que, em seguida, são empacotadas em sacos de 100.000 réis, cada um pesando 2 arrobas (ou 64 libras). Esse dinheiro, no entanto, é enviado para Vila Rica de três em três meses, sendo que, no último trimestre – janeiro, fevereiro e março – a soma importou em cerca de 52 contos de réis. Cada mula carrega, no máximo, 8 arrobas, portanto, 400.000 réis. Assim, eram necessárias 130 mulas para transportar esse dinheiro para Ouro Preto. Se o Governo gasta, com cada besta, cerca de 10.000 réis no transporte de 400.000 réis, imagina o que ele não perde no transporte de 52 contos de réis!³⁰⁶

No início do século XIX, reduzido o volume de ouro produzido, e incrementada a produção do café, principalmente no Rio de Janeiro, São Paulo e sul de Minas Gerais, outras mudanças nos meios de transporte ocorreriam. O interior era da mineração e do café e, para sair do interior e chegar ao litoral, as vias de circulação e os meios de transporte demandariam investimentos. Calógeras, em seu artigo *Transportes Arcaicos no Brasil*, destacou que em 1819 eram produzidos 65.000 sacos de café para exportação. Em 1828 esse número havia aumentado

³⁰⁴ BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 41.

³⁰⁵ LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 343.

³⁰⁶ SILVA, DBG., org., KOMISSAROV, BN., *et al.*, eds. **Os Diários de Langsdorff** [online]; tradução Márcia Lyra Nascimento Egg and others. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, v.1, 1997, p. 35.

para 445.000. Em libras^{lxxxiv} as medidas passaram de 8.600.548 para 58.871.360 em um intervalo de dez anos.

A economia demandava um novo tipo de transporte ou na impossibilidade dele, a adequação das vias de circulação para o trânsito dos carros de bois. O relevo não era o único obstáculo, as vias eram, na maioria das vezes, estreitas para a passagem dos carros. Manobrar um carro de bois não era uma tarefa simples, dar ré caso encontrasse um outro no sentido contrário exigiria muita perícia e, muitas vezes, era dispendioso, exigindo até mesmo a separação entre carro e bois.

As vias outrora destinadas à mineração precisavam chegar às fazendas, aos centros produtores e às vilas e cidades onde estava o público consumidor. A remodelação da rede viária de Minas Gerais exigiria um projeto integrado, envolvendo as principais regiões da província e a conexão com São Paulo e Rio de Janeiro. Tal remodelação foi detalhada pela lei nº. 18, de 1º de abril de 1835, que previa a abertura de estradas em diferentes direções, a partir da Cidade Imperial de Ouro Preto.

Coincidentemente, ou não, em 31 de outubro de 1835, o “Decreto Feijó”, de número 101, incentivaria o investimento de Companhias na implantação de linhas ferroviárias no Brasil. Pierre Monbeig ao escrever sobre a implantação das ferrovias destacou que sua viabilidade estava diretamente ligada ao binômio “traçado/topografia x custo/rapidez”. De acordo com Mobeig em alguns lugares foi possível instalar longas retas, enquanto em outros, como em Minas Gerais, “a estrada foi forçada a insinuar-se através de montanhas aproveitando-se dos vales, e a construir pontes, perfurar túneis construir rampas de alta percentagem”³⁰⁷. O autor ressaltou que a construção das estradas de ferro se viabilizou graças à disponibilidade de capitais privados e a esperança de obtenção de rendimentos “vantajosos”. Segundo ele, “o traçado, sem dúvida, foi desenhado em função das facilidades oferecidas pelo relevo, mas obedeceu mais ainda aos interesses econômicos, indo os trilhos à procura de frete”³⁰⁸.

As estradas em Minas Gerais seriam implantadas em ritmo mais lento do que provavelmente imaginou Bernardo Pereira de Vasconcelos, autor da lei nº.18. Tanto que, em 1864, um novo Plano Viário para Minas Gerais^{lxxxv} seria apresentado. Ouro Preto veria, em 1888, a inauguração do seu ramal ferroviário, interligando a capital de Minas Gerais com o Rio de Janeiro.

³⁰⁷ MONBEIG, Pierre. Estudo Monográfico duma Estrada de Ferro. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, nº. 45, 1946, p. 1147.

³⁰⁸ MONBEIG, Pierre. Estudo Monográfico duma Estrada de Ferro. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, nº. 45, 1946, p. 1147.

4 – UMA GENEALOGIA DA PAISAGEM

George Carmack e seus dois guias indígenas, após quase chafurdarem em um pântano nas cabeceiras da baía de Rabbit, pararam para garimpar em um riacho próximo. Ao observar os movimentos circulares de sua bateia, percebeu um metal com brilho conhecido. Acabara de encontrar $\frac{1}{4}$ de onça de ouro. Ao final do dia de trabalho havia encontrado ouro suficiente para encher um cano de espingarda. Carmack havia realizado “uma das mais fartas descobertas da história da prospecção de ouro”³⁰⁹ mundial. Ele estava no Yukon, noroeste do Canadá, bem próximo ao Alasca, no ano de 1896.

Os jornais da época noticiaram que, na volta para São Francisco, Carmack trouxe em um navio espanhol o equivalente a mais de um milhão de dólares de ouro virgem em pó, flocos e pepitas. Jack London, escritor norte-americano, à época com 21 anos, assim como outras cem mil pessoas, logo que soube da notícia, abandonou sua vida de trabalhador assalariado e se dirigiu a uma das regiões mais inóspitas do planeta. O caminho para a fortuna passava pelas montanhas Rochosas e o acesso mais curto exigia uma perigosa viagem pelo Alasca.

O que, a princípio, não possui nenhuma relação com esta pesquisa, aconteceu exatamente duzentos anos depois da *febre do ouro* ocorrida em Minas Gerais. Alterados nomes de pessoas e de lugares, temos um *modus operandi* muito similar. Região inóspita (não povoada por colonizadores), distante das principais cidades (não tanto quanto no Alasca), um ouro encontrado quase que por acaso (ao menos é como se lê na historiografia), uma migração em massa de pessoas, uma paisagem mineradora criada em poucos anos.

As aventuras vividas por Jack London durante a *corrida do ouro* inspiraram histórias conhecidas mundialmente. As relações entre personagens e natureza, narradas em detalhes minuciosos, permitiram imaginar como a paisagem do ouro no Alasca se construiu. Muitas histórias, envolveram deslocamentos, tanto por água, quanto por terra. Uma delas, *O Chamado da Floresta*, imortalizou o cão Buck que, após ser retirado de uma família na Califórnia e levado ao Alasca, se viu obrigado a sobreviver nas intermináveis travessias com trenó e se (re)adaptar à vida selvagem. Outras viagens também inspirariam Jack London, uma delas, pela ferrovia, em 1894, o levou a escrever a obra não ficcional *A Estrada*. Nessa obra, o escritor tinha o caminho como uma metáfora da liberdade.

Este trabalho encontra similaridade com a literatura de Jack London ao também se interessar por histórias que tenham como enredo os deslocamentos humanos. A circulação é

³⁰⁹ KERSHAW, Alex. **Jack London**: uma vida; tradução Maria Lúcia Leão. São Paulo: Benvirá, 2013, p. 84.

uma característica indelével da humanidade. Vidal de La Blache diria que “a população humana é um fenômeno em marcha”³¹⁰. Yuval Noah Harari, destacou em seu *best-seller* internacional que “nenhum outro animal migrou tão depressa para uma variedade tão grande de habitats diferentes, usando, em toda parte, praticamente os mesmos genes”³¹¹.

Falar sobre os deslocamentos humanos que atuaram no processo de construção da paisagem do Termo de Ouro Preto, observada no início do século XIX exigiria, como executado por Braudel, em *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na Época de Filipe II*, uma “história quase sem tempo da relação entre o homem e o ambiente”³¹². Diante da impossibilidade de tal recuo, o processo de construção da paisagem foi analisado a partir da presença colonial na região, desconsiderando desafortunadamente inclusive a presença indígena.

Entretanto, ainda que superficialmente, algumas linhas devem ser destinadas ao período anterior à chegada dos brancos ao Brasil. De acordo com Virgílio Corrêa Filho, na chegada de Pedro Álvares Cabral, ao continente sul-americano, encontravam-se aqui indígenas, principalmente do grupo dos tupis, distribuídos desde o Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul, com diferentes ramificações – Tembé, Pacajá, Potiguar, Carijó, Tupiniquim, entre outras.

Para o autor, a distribuição ao longo do litoral não se dava em agrupamentos contínuos, havia aqueles que viviam em aldeias, mas se deslocavam em migrações espontâneas ou forçadas, e aqueles que se mantinham “andejos”. Para Corrêa Filho “o nomadismo harmonizava-se com a concepção de domínio territorial, subordinada à conveniência de provisão de víveres”³¹³.

Orville Derby, uma das principais referências na tentativa de reconstituição dos roteiros das primeiras expedições que partiram do litoral rumo ao sertão e à região conhecida atualmente como Minas Gerais, compartilhou a ideia de que o interior do país era trilhado pelos indígenas e que os bandeirantes “seguiram caminhos já existentes, pelos quais comunicavam entre si os índios de diversas tribos relacionadas, ou grupos destacados de uma mesma tribo”³¹⁴. Tal hipótese foi corroborada com a referência encontrada em narrativas, como as de Glimmer^{lxxxvi} e Knivet^{lxxxvii}, em que relataram ter encontrado *estradas largas e trilhadas* ainda no século XVI.

³¹⁰ BITTENCOURT, Edmundo Regis. *Caminhos e Estradas na Geografia dos Transportes*. Rio de Janeiro: Editora Rodovia. 1958, p. 12.

³¹¹ HARARI, Yuval Noah. *Sapiens: uma breve história da humanidade*; tradução Janaína Marcoantonio. 21 ed. Porto Alegre, RS: L&PM, 2017, p. 81.

³¹² BURKE, Peter. *A Escola dos Annales (1929-1989): a Revolução Francesa da historiografia*; tradução Nilo Odalia. São Paulo: Fundação Editora de UNESP, 1997, p. 46.

³¹³ CORRÊA FILHO, Virgílio. Considerações acerca de Sesmarias. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIV, nº. 135, 1956, p. 482.

³¹⁴ DERBY, Orville. Os primeiros descobrimentos de ouro em Minas Gerais. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. v. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901, p. 243.

Capistrano de Abreu, também ao ressaltar a importância das vias indígenas, destacou que “os *Guainases-Guarulhos-Maramumis* frequentavam as estradas de Facão [Serra do Mar] e Passa Vinte [Serra da Mantiqueira], antes dos Bandeirantes para lá terem dirigido suas hordas”³¹⁵, assim como, ao se referir a Garcia Rodrigues e suas incursões ao vale do Paraíba, lembrou que antes de “transposto a balança das águas entre o Paraíba e Guanabara, não podia, quem do rio [Rio de Janeiro] quisesse ir aos descobertos auríferos, tomar caminho diferente”³¹⁶.

Demerval Pimenta, em artigo para o Boletim Geográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), fez lembrar que o território de Minas Gerais se converteu em refúgio para os indígenas perseguidos pelos colonizadores. De acordo com Pimenta “todas as tribos expulsas do litoral paulista, fluminense, espírito-santense e sul-baiano, percorrendo o território mineiro, vieram esbarrar nas regiões do rio das Velhas, do Paraopeba, do Ribeirão do Carmo”³¹⁷, coincidentemente nascentes dos rios São Francisco, Doce e Grande.

Os vestígios deixados pelos indígenas teriam servido como referência para os bandeirantes, que ao penetrarem no território mineiro, tinham suas expedições orientadas para a mesma região. Para Pimenta, tanto os rios, quanto as veredas abertas pelos indígenas convergiam para a região da serra do Espinhaço, como divisor natural das principais bacias. O autor defendeu ainda que “o que conhecemos hoje como Quadrilátero Ferrífero funcionou como um ímã”³¹⁸, e que as riquezas minerais encontradas nessa região teriam sido fruto de uma “coincidência”. As observações de Demerval Pimenta fazem sentido, mas foram corroboradas pelos mitos em torno de uma determinada região em que a prata, as esmeraldas e o ouro poderiam ser encontradas.

Teodoro Sampaio, em uma síntese do contexto geopolítico vivido pelo Brasil no século XVI, destacou que o conhecimento e o domínio, por parte dos portugueses, do território brasileiro, não ultrapassavam uma faixa litorânea com largura variável de 10 a 20 léguas (60 a 120 km). Segundo ele, os conflitos fronteiriços entre Portugal e Espanha, na Europa, eram reproduzidos também nas colônias sul-americanas. Não houve entendimento na definição do meridiano de demarcação do tratado de Tordesilhas^{lxxxviii}. Ainda assim, os portugueses teriam

³¹⁵ ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamentos do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p. 26.

³¹⁶ ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamentos do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p. 26.

³¹⁷ PIMENTA, Demerval José. O minério de ferro na economia do Estado de Minas Gerais. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIII, nº. 127, 1955, p. 403.

³¹⁸ PIMENTA, Demerval José. O minério de ferro na economia do Estado de Minas Gerais. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIII, nº. 127, 1955, p. 403.

respeitado a linha de demarcação estabelecida pelos cosmógrafos espanhóis, até na divisão do território pelos doze donatários em 1532.

Por esse motivo, até 1592, os portugueses não haviam ultrapassado o Cabo de São Roque, adentrando as expedições exploratórias somente até o Maranhão. Ao sul, as expedições não ultrapassavam a região de Cananéia. No sertão, a linha de demarcação “era ainda um enigma indecifrado”³¹⁹, não ultrapassando a margem esquerda do rio São Francisco. As expedições em busca das esmeraldas concentravam-se em terras de latitude igual à do Peru, mais precisamente Potosí^{lxxxix}, porque se julgava que, “sendo os sertões de uma e de outra parte um todo contínuo, as riquezas naturais seriam as mesmas e a mesma a sua distribuição”³²⁰.

Gentil de Assis Moura destacou não apenas a existência da viação indígena, ou dos caminhos pré-históricos das aglomerações selvagens, mas principalmente o conhecimento do território para que as vias de circulação fossem estabelecidas nos lugares mais propícios. De acordo com Gentil de Moura as veredas indígenas foram abertas

Ora acompanhando as gargantas, ora transpondo as montanhas em fortes aclives, margeando ou atravessando os rios e terrenos pantanosos, ora sob uma só orientação nos campos, ou descrevendo sinuosidades nos matos, esses caminhos assinalaram, pela duração e continuidade de seu uso, sulcos tão profundos no terreno que ainda hoje, em certos pontos, onde não houve melhoramentos no seu traçado pelos colonizadores, podem ser reconstituídos com relativa facilidade³²¹.

Não é incomum que os estudos referentes à história antiga de Minas Gerais estejam acompanhados de breves ou complexas referências às vias de penetração. As breves podem ser reunidas em um grupo que, orientado por uma linha de tempo que se inicia no final do século XVII e, amalgamado aos nomes de seletos bandeirantes e conquistadores, como Fernão Dias Paes, Borba Gato e Garcia Rodrigues, narra o início quase como um *big bang*, ou como um *fiat lux*. De repente, o mulato (que pode ser desconhecido ou possuir o nome de Duarte Lopes) sedento, desceu ao ribeiro do Tripuí, fatigado pelos hercúleos esforços em busca de indígenas para capturar, afortunadamente raspou sua bateia nos granitos cor de aço, volveu a São Paulo, mais precisamente a Taubaté, e a partir de então, uma horda de homens e mulheres se deslocaram para a região central da atual Minas Gerais em busca do desejado ouro³²².

³¹⁹ SAMPAIO, Teodoro. Peregrinações de Antonio Knivet no Brasil no Século XVI: estudo crítico para servir de contribuição a história e geografia do país. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Livraria J. Leite, v. 2, 1914, p. 362-363.

³²⁰ SAMPAIO, Teodoro. Peregrinações de Antonio Knivet no Brasil no Século XVI: estudo crítico para servir de contribuição a história e geografia do país. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Livraria J. Leite, v. 2, 1914, p. 362-363.

³²¹ MOURA, Gentil de Assis. **Ata da 1130ª. sessão do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Discurso de posse do novo sócio Gentil de Assis Moura. Diário Oficial de 3 de julho de 1920, p. 23.

³²² ANTONIL, André João. **Cultura e Opulência do Brasil**. Salvador: Progresso, 1995.

Essa versão não parece estar destacada das principais referências historiográficas, entretanto algumas questões, mesmo que por mera curiosidade poderiam ser suscitadas. Se o mulato havia trabalhado em lavras de Curitiba, não saberia reconhecer que os granitos eram ouro? Quem comprou os granitos do mulato em Taubaté, teria comprado algo sem saber o que era? Por onde teria passado para chegar ao local onde encontrou o ouro, sendo que diversas iniciativas anteriores já teriam exaustivamente percorrido a região?

As referências poderiam ser separadas como fez Basílio de Magalhães, por ciclos, diferenciando as Entradas - expansão geográfica oficial, das Bandeiras - expansão geográfica espontânea³²³. Ou como fez Pandiá Calógeras, separando-as em ciclos de procura por metais preciosos, como ciclo das pedras verdes, ciclo da prata, ciclo do ouro, não necessariamente de forma cronológica. Diante da insuficiência de fontes primárias a pesquisa foi dividida cronologicamente em dois momentos. O primeiro anterior ao fluxo migratório em massa, em direção a Vila Rica, e o segundo após o estabelecimento dos primeiros arraiais que deram origem à cidade de Ouro Preto.

A divisão do capítulo em *Antes de Ouro Preto* e *A partir de Ouro Preto*, utilizou “Ouro Preto” como referência à localidade que atualmente recebe este nome e para facilitar o entendimento. Não foi desconsiderada a origem de Vila Rica, a partir dos arraiais, tampouco que a cidade de Ouro Preto só viria receber este nome no século XIX. Além disso, o contexto histórico considerado como “a partir de Ouro Preto” tem seu limite no ano de 1835, de acordo com as justificativas já explicitadas na Introdução desta Dissertação.

4.1 - Antes de Ouro Preto

Em 1531, mandados por Martim Affonso, quatro homens penetraram 690 km pelo interior do país, a partir do Rio de Janeiro, em 2 meses de viagem. Pandiá Calógeras e Francisco Pereira defenderam a hipótese de que o itinerário teria seguido exatamente o percurso que viria a ser aberto e batizado de *caminho novo do Rio de Janeiro*, no final do século XVII. Basílio de Magalhães sustentou que tal feito não poderia ter sido realizado, uma vez que “sem guias indígenas (exceto na volta) e sem intérprete” não teriam conseguido. Entretanto afirmou que “há quem acredite hajam [sic] os quatro lusitanos de 1531 atingido as proximidades de Ouro

³²³ MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasiliana. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 20.

Preto”³²⁴, por causa do “cristal” citado na narrativa de Pero Lopes de Sousa. Na narrativa de Sousa lê-se “andaram pela terra 115 léguas; e as 65 delas foram por montanhas mui grandes, e as 50 foram por um campo mui grande”³²⁵.

Calógeras sugeriu que os quatro homens alcançaram o vale do rio Paraíba e atravessaram as serras da Mantiqueira e Ibitipoca, chegando à região de campos entre os rios Grande e das Mortes, após dois meses de viagem³²⁶. De acordo com Pereira já existia um caminho indígena entre o litoral da cidade do Rio de Janeiro e a serra do Itatiaia, que prosseguia pelos vales do rio das Velhas e São Francisco³²⁷.

Diante de tão poucos elementos para análise, buscou-se aferir tanto as informações do roteiro, quanto a interpretação dos nobres estudiosos. Em 60 dias percorreram o equivalente a 690 km, sendo 390 km em terreno acidentado e 300 km em relevo pouco ondulado, caracterizado por campos. A média de 11,5 km percorridos diariamente demonstra que o percurso estava aberto e com poucos obstáculos, pois é alta^{xc} quando comparada a outros roteiros. No início do século XVII o relato de Glimmer destacaria a presença de uma “larga estrada” que se encontrava com um caminho que atravessava o sul de Minas Gerais. Não seria improvável que a larga estrada, em meados do século XVI, fosse essa de acesso ao Rio de Janeiro.

Deve-se ressaltar que uma “simples” travessia de rio poderia detê-los por dias. A saída do Rio de Janeiro não oferece muitas opções em relação à topografia, ou se busca o mar, ou se enfrenta as serras. Tomando-se como referência o percurso que seria estabelecido como *caminho novo* tem-se, até as proximidades da atual cidade de Barbacena, na região conhecida como *Borda do Campo^{xci}*, a distância de 235 km, o que não está tão distante da metade do caminho percorrido pela expedição em terreno montanhoso. A referência ao cristal é importante, mas fica a dúvida sobre o que era entendido como cristal no período. Poderiam ser águas-marinhas, quartzos ou outro mineral com transparência.

A referência ao rio Peraguay (provavelmente Paraguay) pode demonstrar que a expedição estava na bacia do rio Grande, tributário do rio Paraná e da bacia do rio da Prata. Outra opção seria a bacia do rio Doce, o que parece não ser o correto, pois deu-se destaque aos

³²⁴ MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasiliana. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 25.

³²⁵ SOUSA, Pero Lopes de. **Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa pela costa do Brazil até o rio Uruguay (de 1530 a 1532)**. ed. 4ª, Rio de Janeiro: Typographia de D. L. dos Santos, 1867, p. 32.

³²⁶ CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 18.

³²⁷ PEREIRA, Francisco Lobo Leite. Descobrimto e devassamento do território de Minas Gerais. **Revista do Arquivo Público Mineiro**. Ano 7. No. 3. jul/dez. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais. 1902, p. 551.

campos e não às matas. A partir da atual cidade de Barbacena, percorrendo a distância de 150 km, seria possível chegar até Ibitipoca como sugerido por Pandiá Calógeras, ou à serra de Itatiaia como proposto por Francisco Pereira ou, até mesmo, à Ibituruna, onde outras expedições teriam chegado a partir de São Paulo. Outra informação importante remete ao “grande rei”, que pode ser interpretado como uma liderança indígena. A localização de uma possível aldeia em um sertão ainda fartamente povoado pelos indígenas e com tão escassas informações, seria especulação demais. Ainda assim, pode ser observado adiante que o roteiro narrado por Pedro Lopes de Sousa referia-se a um local interpretado por cronistas e historiadores como sendo a atual cidade de Ibituruna, próximo à confluência dos rios Grande e das Mortes.

Em 1552, o médio curso do rio São Francisco, na altura das barras de rio das Velhas e Jequitaiá, foi navegado por treze homens da expedição de Espinosa e Navarro. A carta escrita pelo jesuíta Padre João de Azpilcueta Navarro, responsável por deixar relato com informações sobre a viagem, traz uma detalhada descrição da paisagem observada.

Entramos pela terra dentro 350 léguas, sempre por caminhos pouco descobertos, por serras mui fragosas que não têm conto, e tantos rios que em partes, no espaço de quatro ou cinco léguas, passamos cinquenta vezes contadas por água (...). Mais de três meses fomos por terras mui úmidas e frias por causa dos mitos arvoredos e das árvores, mui grossas e altas, de folha que sempre está verde. (...) Neste ermo passamos uma serra mui grande, que corre do norte para o meio-dia, e nela achamos rochas mui altas de pedra mármore. Desta serra nascem muitos rios caudais: dois deles passamos que vão sair ao mar entre Porto Seguro e os Ilhéus: chama-se um rio Grande, e o outro rio das Ourinas. (...) Daí partimos e fomos até um rio mui caudal, por nome Pará, que, segundo os índios nos informaram, é o São Francisco e é mui largo.³²⁸

De acordo com o geólogo norte-americano Orville Derby:

A expedição [de Espinosa] foi guiada por índios Tupiniquins do litoral e seguiu por caminhos já existentes ligando as aldeias destes índios, ou dos seus parentes e aliados, de cujo território se saiu numa travessia de vinte três dias. Com esta indicação podemos tomar como extremamente provável, se não absolutamente certo, que em regra geral foram feitas as primeiras entradas no sertão por caminhos preexistentes, de modo que o roteiro de uma, uma vez conhecido, podia ser aproveitado para esclarecer os pontos obscuros das outras.³²⁹

Na carta, tida por Taunay como de teor “obscuro e cheio de insolúveis indeterminações”³³⁰, consta ainda a referência ao rio *Monayl* e ao rio Grande, além de trazer descrições do encontro com indígenas e de aspectos da fauna observada. A expedição teria

³²⁸ CARTA do Padre João de Azpilcueta escrita de Porto Seguro a 24 de junho de 1555. **Cartas Avulsas, 1550-1568/ Azpilcueta Navarro e outros**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp. 1988, p. 172-176.

³²⁹ DERBY, Orville. Os primeiros descobrimentos de ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**. v. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901, p. 243.

³³⁰ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Quinto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 227.

partido de Porto Seguro, em março de 1554^{xcii} e alcançado o rio São Francisco, na vertente oposta de uma grande serra, provavelmente a cordilheira do Espinhaço, próximo às nascentes do rio das Ourinas (Pardo). Porém não há consenso sobre o percurso realizado^{xciii}.

As informações contidas na carta do padre Navarro são insuficientes até mesmo para uma tentativa de especulação sobre o itinerário seguido pela expedição^{xciv}. A partir das hipóteses levantadas para a interpretação do itinerário da expedição de Espinosa não é possível afirmar que tenham se aproximado da região central do estado de Minas Gerais, ao contrário, tudo leva a crer que o percurso se concentrou ao norte de Diamantina e desceu o rio São Francisco ao invés de buscar suas nascentes. Suspeitas são levantadas a partir de referências a rios, relevo, clima, vegetação e distâncias, mas nada suficiente para sair o campo do *talvez* e entrar no campo do *possível*.

Ao mesmo tempo, se são escassos os elementos para a tentativa de reconstituição do itinerário, não faltam referências aos diversos encontros com povos originários, principalmente em relação aos costumes e aos rituais antropofágicos. Outro aspecto importante na narrativa faz referência aos objetivos da expedição. O clérigo ressaltou que “entraram pela terra a dentro a descobrir se havia alguma nação de mais qualidade, ou se havia na terra coisa por que viessem mais Cristãos a povoá-la”³³¹.

Não é possível afirmar que os sertanistas da expedição de Espinosa, provavelmente já conhecedores das lendas em torno do rio São Francisco, tenham margeado suas águas em direção às suas nascentes. Caso tenham prosseguido à montante, fatalmente fizeram contato com o rio das Velhas e, provavelmente, com o Paraopeba. Dessa possibilidade surgem elucubrações, a principal delas: seguindo a montante teriam chegado até onde? Estava aberta uma das vias que levaria a Ouro Preto. Quanto de conhecimento sobre os rios das Velhas e Paraopeba se tinha no século XVI é difícil mensurar, ao mesmo tempo não se pode descartar que os sertanistas tenham chegado mais longe do que se imagina.

Em 1573 uma nova expedição, liderada por Sebastião Fernandes Tourinho, partiu da capitania do Espírito Santo em direção ao interior. Tourinho explorou o curso do rio Doce ao menos até a barra do rio Piracicaba, entrando também em outros rios como o Santo Antônio, o Suaçuí Grande e o Jequitinhonha. Além de encontrar pedras verdes, vermelhas e azuis, seu roteiro teria servido de referência para Antônio Dias Adorno que, segundo narra a historiografia, alcançou a serra das Esmeraldas.

³³¹ CARTA do Padre João de Azpilcueta escrita de Porto Seguro a 24 de junho de 1555. **Cartas Avulsas, 1550-1568 / Azpilcueta Navarro e outros**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp. 1988, p. 172.

Tourinho e seus companheiros estabeleceram^{xcv} um novo eixo de penetração à região central de Minas Gerais, além de deixarem informações precisas sobre os lugares visitados. Ainda que a [re]ocupação do leste mineiro viesse a ocorrer efetivamente apenas no século XIX, é de se destacar que o conhecimento do rio Doce foi fundamental para as expedições seguintes, como por exemplo, a de Antônio Rodrigues Arzão, no século XVII.

Para Urbino Vianna a expedição de Tourinho “se muito feliz não foi nos descobrimentos mineiros, o valor social de seu longo percurso é inexcelsível, plantando arraiais, abrindo as comunicações primeiras, ligando as feitorias que criara”³³². Para Vianna, Sebastião Fernandes Tourinho foi o “descobridor das esmeraldas”.

A afirmação de Urbino merece uma atenta análise. Ou foi apenas um jogo de palavras para enaltecer a iniciativa de Tourinho, ou sua contribuição para o conhecimento do leste de Minas é maior do que se imagina. Estabelecer arraiais era uma característica de fixação e não de exploração. Se em um primeiro momento esses arraiais não foram povoados, possivelmente serviram de ponto de apoio para futuras expedições. Isso vale para a abertura de comunicações. Até o século XIX sucessivas tentativas de se estabelecer uma ligação entre Ouro Preto e o mar, tendo o rio Doce como eixo de comunicação, foram empreendidas. É possível que melhoramentos nos caminhos, feitos pela expedição de Tourinho tenham servido de referência para as jornadas posteriores. As feitorias citadas por Urbino não fazem parte do rol de fontes consultadas. Se existiram não se sabe onde foram localizadas.

Mas talvez o elemento mais importante da afirmativa de Urbino seja “o valor social de seu longo percurso”. Sua expedição alcançou tamanho interesse que passou a figurar inclusive em mapas coevos. Mesmo que não seja possível apontar com exatidão os locais onde foram encontradas as gemas, as referências de seu roteiro, principalmente de distâncias, permitem que seu itinerário seja reconstruído com alguma precisão.

Não foram encontradas evidências para atestar que Tourinho tenha de fato encontrado os metais preciosos que foram relatados por Gabriel de Sousa, mas pode-se afirmar que as principais jazidas de esmeraldas, safiras, águas-marinhas, entre outras gemas de cores verde, vermelha e azul, encontradas no estado de Minas Gerais, estão localizadas no entorno dos caminhos percorridos por sua expedição.

É possível inferir que o percurso feito pela expedição de Tourinho tenha chegado a, ao menos, três locais distintos, tendo como eixo principal o rio Doce. O relato de Gabriel de Sousa fixou-se na descoberta de gemas, sendo assim, é provável que seu percurso tenha sido ainda

³³² VIANNA, Urbino. **Bandeiras e sertanistas bahianos**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935, p. 130.

maior. O relato seria “apenas” dos êxitos. Tourinho provavelmente seguiu pelo curso dos principais rios que abastecem o rio Doce, ou de outro modo, estava bem orientado para percorrer apenas os rios com as gemas que buscava. Possivelmente a expedição de Martim de Carvalho, de 1570, tenha sido fundamental para a escolha do itinerário realizado pela leva de Tourinho.

Mais uma vez as tentativas de interpretação do itinerário são antagônicas^{xcvi}. Como destacado tanto por Capistrano de Abreu, quanto por Orville Derby^{xcvii}, a descrição não permite uma interpretação direta do roteiro, entretanto, a descrição do livro de Gabriel Soares, *Tratado Descritivo do Brasil*³³³, é mais detalhada do que a apresentada por Capistrano na obra *Caminhos antigos e povoamentos do Brasil*. A dúvida sobre a realização de uma ou duas viagens persistirá. A construção do texto, em duas partes com relatos de percursos em regiões diferentes, um como “saída” e outro como “chegada”, não permite chegar à conclusão de que os percursos se uniram, como defendeu Diogo de Vasconcelos, por exemplo.

Ao mesmo tempo, afirmar que foram duas viagens, não havendo conexão entre elas é temerário. A interpretação do relato de Gabriel Soares exige certa erudição. Não basta analisar as referências hidronímicas, as distâncias, e buscar lugares que “contem” a história que o cronista deseja. Antes da análise geográfica deve-se interpretar a forma com que as frases foram construídas, a ordem com que as informações foram apresentadas.

Para esta pesquisa a análise se concentrará no segundo trecho da narrativa, que corresponde à viagem ao longo do rio Doce e que, em tese, pode ter servido de entrada para a expedição que retornou ao litoral pelo rio Jequitinhonha. Como desde o início da pesquisa as análises têm sido focadas nos relatos e, não nas interpretações posteriores, não parece seguro defender a hipótese de que foram duas viagens. Entretanto a reconstituição do roteiro, leva a crer que Tourinho subiu o rio Doce até a barra do rio Suaçuí Grande. Subiu o rio Suaçuí Grande até próximo à cachoeira citada no relato e retornou ao rio Doce. Seguiu o rio Doce até a barra do rio Arvoredo (ou até mais a montante no rio Doce), entrou no Arvoredo algumas léguas e retornou. Já na volta, descendo o rio Doce, chegou na barra do Aceci e subiu por ele até suas nascentes. Estando no alto da serra, é possível que tenha seguido viagem até as nascentes do Jequitinhonha e retornado por ele até o litoral, passando por roteiro já conhecido pelos sertanistas.

Tal especulação se baseia no entendimento de que retornar ao rio Doce e seguir até o mar seria, relativamente, “perda de tempo”, pois o caminho já era conhecido, bem como,

³³³ SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Ed. 2ª. Rio de Janeiro: Typographia de João Ignácio da Silva, 1879.

retornar pelo rio Jequitinhonha consolidaria o percurso realizado por expedições anteriores que o utilizaram como via de entrada e não de saída do sertão. Estando na serra do Espinhaço, com facilidade de deslocamento e, provavelmente, sabedor que os rios de leste o levariam de volta a Porto Seguro, pode ter optado em retornar por caminho diferente da ida.

Mais uma vez as narrativas trazem detalhes importantes sobre a paisagem observada:

E quando esta gente passou o Aceci a derradeira vez, dali cinco ou seis léguas da banda do norte achou Sebastião Fernandes uma pedreira de esmeraldas e outra de safiras, as quais estão ao pé de uma serra cheia de arvoredos do tamanho de uma légua, e quando esta gente ia do mar por este rio Doce acima sessenta ou setenta léguas da barra acharam uma serra ao longo do rio de Arvoredo, e quase todas de pedra, em que também acharam pedras verdes; e indo mais acima quatro ou cinco léguas da banda do sul está outra serra, em que afirma o gentio haver pedras verdes e vermelhas tão compridas como dedos, e outras azuis todas mui resplandcentes.³³⁴

Mesmo tida como incorreta a narrativa de Gabriel Soares de Sousa por Orville Derby, é possível observar uma grande acurácia nas informações relativas às distâncias percorridas, assim como, identificar possíveis feições do terreno associadas às serras indicadas no roteiro. Chama a atenção o fato das obras historiográficas, desde o século XIX, terem ignorado a referência ao rio Arvoredo e se fixado (concentrado energias) apenas no Aceci. A chave para descoberta das esmeraldas teria sido, provavelmente, um olhar mais atento para aquele rio. Não coincidentemente é a região onde se concentram as jazidas de esmeraldas em Minas Gerais atualmente^{xcviii}. Mas as expedições pelo Atlântico convergiram para as fraldas do pico do Itambé.

Mesmo desconhecidos os corretos itinerários de Sebastião Fernandes Tourinho e seus companheiros destaca-se o conhecimento das características do rio Doce e a abertura de uma via de penetração no sertão tomando como referência esse curso d'água. O quanto esse conhecimento influenciou as expedições paulistas que no século seguinte chegariam às cabeceiras do rio Piranga, afluente do rio Doce, não se pode mensurar. Mas como destacado por Vasconcelos “os aventureiros possuíam informação tanto por parte dos indígenas quanto por parte daqueles que já haviam entrado no sertão”³³⁵.

As expedições de Martim de Carvalho^{xcix}, Fernandes Tourinho e Antônio Dias Adorno em busca das esmeraldas exploraram os principais rios a leste de Ouro Preto e, de acordo com Calógeras, por volta de 1580,

conheciam-se jazidas de esmeraldas, de safiras, e de turquesas, localizadas na serra divisória das bacias do Mucuri, do Jequitinhonha e do rio Doce; o cristal fino achava-

³³⁴ SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Ed. 2ª. Rio de Janeiro: Typographia de João Ignácio da Silva, 1879, p. 59-60.

³³⁵ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 51.

se aí também, e em maior cópia na cordilheira do Espinhaço entre o Jequitinhonha e o São Francisco; desconfiava-se existirem ametistas na mesma zona e talvez rubis.³³⁶

Ainda no século XVI, entre os anos de 1596 e 1597, de forma praticamente simultânea, outras quatro expedições tentariam encontrar a almejada serra de Sabarabuçu, todas sob ordens de Dom Francisco de Sousa, ainda em Salvador. São elas as expedições de Belchior Dias Moréa que seguiu o rio Real; a de Diogo Martins Cam, pela serra dos Aimorés; a de João Pereira de Sousa Botafogo, de São Paulo; e a de Martins Corrêa de Sá, a partir de Paraty e da travessia da serra do Mar³³⁷. Serão destacadas as duas últimas.

A expedição que partiu de São Paulo tinha como missão atravessar o sertão da Parnaíba^c e chegar às nascentes do rio São Francisco, alcançando dois objetivos, “guerra ao gentio e procura da serra de Sabarábossú”³³⁸. De acordo com Franco, João Pereira de Sousa Botafogo foi preso durante a viagem, por ordem régia, ficando a cargo de Domingos Rodrigues, concluir a jornada. A expedição teria alcançado a bacia do rio São Francisco, penetrado em território goiano e chegado à região do *Paraúpava*³³⁹. Os sertanistas se dividiram e parte da expedição alcançou a Bahia onde entregaram ao governador-geral “amostra do minério (...) extraído da serra Sabarábossú, que diziam ficava a setenta ou oitenta léguas de São Paulo”³⁴⁰.

A reconstituição do roteiro de Domingos Rodrigues é limitada pelo número de informações disponíveis. Entretanto algumas referências suscitam conjecturas. As distâncias são sempre bons parâmetros. Não se tem dois pontos conhecidos para que seja aferida, mas será tomada como informação correta. Um percurso de setenta ou oitenta léguas equivale a 420 ou 480 km. Será utilizado um valor intermediário de 450 km a partir de São Paulo na direção norte. Outra informação disponível é o topônimo *Paraúpava*, ou mais precisamente, “a região do Paraúpava”, o que significa que se tratava de um rio de destaque.

Diante dessas informações é possível inferir que *Paraúpava* talvez fosse Paraopeba^{ci}, afinal o vocábulo é grafado de diversas maneiras na documentação consultada: *Peraopeba*, *Parahybipeba*, *Paraipeba*, *Parabipeba*, *Parahypeba*, *Parahipeba* e *Paraupêba*. Outra informação é que a expedição alcançou a bacia do rio São Francisco e não exatamente, o rio

³³⁶ CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904, p. 390-391.

³³⁷ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 44.

³³⁸ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 45.

³³⁹ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 44.

³⁴⁰ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 44.

São Francisco. A referência ao território goiano poderia ser uma referência anacrônica, uma vez que no século XVI os limites da capitania, sequer estavam definidos. A capitania de Goyaz só seria criada em 9 de maio de 1748, a partir de desmembramento da Capitania de São Paulo.

A referência de distância (450 km) é equivalente à distância, em linha reta, entre Ouro Preto / Sabará e São Paulo. A referência ao Paraopeba, que seria mais tarde eixo de penetração usado pela expedição de Fernão Dias, corrobora a teoria. Estando no rio Paraopeba já estariam na bacia do rio São Francisco. Entretanto, mesmo que tal interpretação leve a concluir que a expedição teria chegado à região do Paraopeba, encontrado metais e seguido até o rio São Francisco, é possível que tenha tomado outro rumo. A expedição de Domingos Rodrigues pode ter seguido itinerário semelhante às de Nicolau Barreto e Antônio Pedroso de Alvarenga, respectivamente 1602 e 1616, que teriam chegado às nascentes do São Francisco passando pelo rio Tietê.

A segunda expedição, a partir de Parati, foi relatada com detalhes pelo inglês Anthony Knivet, participante da expedição. A narrativa descreve uma viagem surpreendente, o que a aproxima de um conto ficcional. A permanência de Knivet em terras brasileiras serviu de enredo para uma história repleta de aventuras, perigos, fugas, em um constante flerte com a morte. Seu relato merece uma atenção maior do que a que será dispensada aqui. Decifrar o itinerário de Martins Corrêia de Sá e seus companheiros é uma tarefa hercúlea, outros mais capazes^{cii} já o tentaram. Entretanto é possível observar algumas referências deixadas pelo relato e que reforçam a hipótese de que a região ao sul de Ouro Preto foi paulatinamente percorrida pelos colonizadores durante o século XVI.

De acordo com Basílio de Magalhães a expedição comandada por Salvador Corrêia de Sá, o velho, tendo entre os companheiros de viagem, Martins Corrêia de Sá (filho de Salvador) e os ingleses Anthony Knivet e Henrique Barroway, partiu do Rio de Janeiro a 15 de outubro de 1597, levando setecentos portugueses e dois mil índios, e alcançou a região do sul de Minas Gerais³⁴¹.

Tomadas como corretas as referências de Knivet, poder-se-ia fazer um estudo antropológico importante, uma vez que narrou o encontro com povos originários de diferentes tribos, vivenciou o cotidiano das aldeias, presenciou rituais e até mesmo a morte de alguns de seus companheiros pelo *gentio*. Parte do itinerário de Knivet, apesar de longo, merece ser transcrito e analisado. O inglês fez menção às formações de relevo destacadas, à técnica utilizada para atravessar rios, à vegetação e à fauna, a presença indígena tanto como guias da

³⁴¹ MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p 110.

expedição, quanto como moradores das diversas aldeias. Chama a atenção a tentativa do viajante inglês de registrar os topônimos indígenas.

Dois dias depois chegamos a um campo assentado, semelhante a um prado coberto de comprida hervagem; havia aí abundância de pinheiros. Aí acampamos esta noite. Matamos passante de seiscentas cobras, mas ninguém foi mordido delas, exceto um índio chamado Jeronymo: primeiramente ficou inchado, depois saltou-lhe o sangue dos ouvidos e unhas, e logo morreu. Depois de viajarmos quarenta dias por vales e montes fomos ter a um grande rio chamado *Paracuona*. Para atravessá-lo, servimo-nos de umas canoas que atamos com juncos e flexíveis vergôntes, a modo de uma balsa, a que os portugueses chamam *jangada*. Mas, como o vento e a correnteza eram mui fortes, gastamos quatro dias primeiro que fizéssemos a travessa. Deste dia avançamos vinte dias, e fomos ter a um grande monte denominado *Penaze Wawe Apacone*. Caminhamos quatro dias antes de chegar ao seu cume, já porque chovia copiosamente, já principalmente porque estávamos todos mui fracos e desprovidos de víveres. [...] Transposto este montem, chegamos a uma região de um solo baixo e úmido, onde se achavam muitos canibais chamados *Pories*. [...] Os canibais, nossos guias, nos disseram que dentro em quatro dias seríamos com os nossos inimigos *Tamoyos*; mas jornadeamos ainda mais de vinte por uma região árida e negra, onde mau vinha alguma erva.³⁴²

A viagem de Knivet foi detalhadamente interpretada por Teodoro Sampaio. Somente um conhecedor da língua tupi e da região de fronteira entre Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais poderia tentar reconstruir um roteiro tido por muitos como fantasioso. Difícil não confiar em sua interpretação. E, de acordo com ela, Knivet e seus companheiros foram ao norte, não mais que até a região de Itajubá, tateando as nascentes dos rios Sapucaí, Jaguari e Verde, passando pelo Picu. Para esta pesquisa tal roteiro não traz novos elementos, a não ser a travessia da serra da Mantiqueira pela serra do Lopo e a localização de aldeias indígenas.

Outro ponto interessante a se destacar é a provável existência de uma rede de caminhos já bem estabelecida. Teodoro Sampaio demonstrou que Knivet, enquanto escapava das situações de perigo em que se envolvia, procurava conhecer a potencialidade para exploração mineral dos lugares. Por exemplo, percorreu a

região aurífera das vizinhanças de Itajubá, passou pelo rio Jaguari e pelas cabeceiras do Atibaia, onde havia notícia de existir ouro; transpôs a serra aurífera de Itaberaba, ou de Jaguamimbaba, já com trabalhos de mineração iniciados, aproximou-se das minas de Jaraguá, em exploração adiantada, passou perto de Itu e das abas da serra do Japi, também com fama de ouro, esteve em *Araçoyaba* e *Caátyba*, onde se exploravam o ouro e outros metais.³⁴³

³⁴² Notável viagem que, no ano de 1591 e seguintes, fez Antonio Knivet, da Inglaterra ao mar do sul, em companhia de Thomas Candish. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Tomo XLI, Parte Primeira, 1878, p. 226-238.

³⁴³ SAMPAIO, Teodoro. Peregrinações de Antonio Knivet no Brasil no Século XVI: estudo crítico para servir de contribuição a história e geografia do país. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Livraria J. Leite, v. 2, 1914, p. 384.

No encerrar do século outra expedição ampliaria o conhecimento acerca do território mineiro. Afonso Sardinha, o moço, desde 1589 havia encontrado ferro na região de Araçoiaba e, “batendo os sertões do entorno de São Paulo, descobriu ouro de lavagem na serra da Mantiqueira, em Guarulhos, no Jaraguá e em São Roque”³⁴⁴. Em 1598 acompanhado de moradores de Piratininga e de mais de uma centena de indígenas cristianizados, adentrou ao sertão com o intuito de encontrar ouro e, de acordo com Franco, teria chegado à região do Jeticahy (rio Jequitaiá). O sertanista, ainda no século XVI, teria andado “tateando as cabeceiras do rio de São Francisco, onde eram colocadas as lendárias riquezas da Serra Resplandecente”³⁴⁵.

O relato com a descrição da viagem de Sardinha não foi encontrado durante as pesquisas, mas ao concluir tal expedição, o sertanista realizava a comunicação entre a Capitania de São Vicente e o sertão do rio São Francisco, passando, muito provavelmente, pelo que viria a ser um dos acessos principais ao distrito das minas. Estava definitivamente aberta a *porta* de entrada para o que viria se configurar como Ouro Preto, a partir da travessia da serra da Mantiqueira.

O século XVI chegava ao final. As expedições do século seguinte fariam percorrer os caminhos *abertos* desde os primeiros anos de colonização portuguesa, tomando como eixos principais de penetração a travessia da serra da Mantiqueira em direção ao rio Grande; o outeiro da Borda do Campo, próximo de onde nascem “todos” os rios; o vale do rio Paraopeba; Itaverava e a bacia do rio Doce; o rio das Velhas e, finalmente, Ouro Preto.

Teodoro Sampaio ao enaltecer os feitos de Sebastião Tourinho, Dias Adorno, Gabriel Soares, Melchior Dias^{ciii}, D. Francisco de Souza, os chamou de “obreiros inconscientes da Geografia dos nossos sertões”, aqueles que “perseguido a sua quimera, descem aqui ao profundo dos vales para desencavar *minas de prata*, e além galgam píncaros de serranias para lobrigar no longínquo horizonte os reflexos dessa *montanha resplandecente* que jamais apareceu”³⁴⁶. Como destacado por Franco “a conquista do indígena, desde esse final do século XVI, não constituía mais o móvel exclusivo a carrear o colono vicentino para o interior da terra

³⁴⁴ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p.36.

³⁴⁵ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p.36.

³⁴⁶ SAMPAIO, Theodoro. O sertão antes da conquista (Século XVII). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**. Vol. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901, p. 94.

ignorada. Impelia-se igualmente a ambição da procura de minas, despertada pelo encanto das lendas sertanejas”.³⁴⁷

Com as notícias de que a Mantiqueira havia sido ultrapassada, de que riquezas minerais haviam sido encontradas e que o contato com o São Francisco, a partir do sul havia sido realizado, não tardou até que Dom Francisco de Souza, autoridade suprema da colônia, se deslocasse para o sul para acompanhar mais de perto as descobertas e o aproveitamento das jazidas encontradas na região da serra da Mantiqueira, em princípios de 1599³⁴⁸.

Francisco de Assis Carvalho Franco, em sua obra *Bandeiras e Bandeirantes de São Paulo*, classificou Dom Francisco de Souza como grande incentivador e organizador das expedições que criaram a “hodierna feição geográfica”³⁴⁹ brasileira. De acordo com o autor, antes de Dom Francisco de Souza as entradas eram “bandos desordenados de aventureiros ou da gente da guerra”³⁵⁰ e, em sua regência “levas disciplinadas, com divisões militares, com ouvidores do campo, escrivães partidores, capelães e roteiros preestabelecidos”³⁵¹.

Dom Francisco de Sousa, estando em São Paulo^{civ}, tratou de organizar duas novas expedições^{cv}. A primeira teve como objetivo atingir as nascentes do rio São Francisco passando pelo vale do rio Paraíba e a serra da Mantiqueira. A segunda de descer o rio Tietê até o Peru. Será destacada a primeira expedição, comandada por André de Leão, que partiu em 1601. Essa expedição tinha entre os componentes, Whillhem Jost ten Glimmer, que deixou detalhes sobre o itinerário da jornada:

Orville Derby^{cvi} na tentativa de reconstituir o roteiro da bandeira de Leão reproduziu o roteiro descrito por Glimmer em artigo na Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. A seguir é destacado o trecho referente à possível entrada em território mineiro:

Com cinco ou seis dias de marcha, chegamos à raiz de um monte altíssimo, e, transpondo-o descemos a uns campos mui descortinados e aqui e acolá sombreados de bosques, nos quais se veem lindíssimos pinheiros, que dão frutos tamanho de uma cabeça humana; as nozes desses frutos têm a grossura de um dedo médio e são protegidas por uma casca, como as castanhas, e são mui agradáveis ao paladar e nutritivas. Por muitas milhas no interior se encontram árvores desta espécie. Três dias depois, chegamos a um rio, que deriva do Nascente, e, atravessando-o, durante catorze dias, tomamos a direção de Noroeste, através de campos abertos e outeiros despidos

³⁴⁷ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 33

³⁴⁸ CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 29.

³⁴⁹ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 43.

³⁵⁰ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 43.

³⁵¹ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 43.

de árvores, até outro rio, que era navegável e corria da banda do Norte. Atravessamo-lo numas embarcações chamadas *jangadas*, e, quatro ou cinco léguas mais adiante, topamos outro rio que corria quase de Norte e era navegável. Creio, porém, que estes três rios, afinal, confluem num só leito e vão desaguar no *Paraguay*, em razão de que o curso deles é para o Sul, ou para o Ocidente. Em toda a viagem até aqui descrita nada vimos que denotasse cultura, não encontramos homem algum, apenas aqui e ali aldeias em ruínas, nada que servisse para alimentação [...]. Junto a este último rio, encontramos, finalmente, numa aldeia de indígenas, víveres em abundância. [...] Tendo-nos demorado aqui quase um mês, abastecidos de vitualhas, prosseguimos a nossa viagem em rumo de Noroeste e, decorrido um mês, sem encontrar rio algum, chegamos a uma estrada larga e trilhada e a dois rios de grandeza diversa, que, correndo do Sul, entre as serras *Sabaraasu*, rompem para o Norte; e é minha opinião que esses dois rios são as fontes ou cabeceiras do rio São Francisco. Da aldeia sobredita até estes rios não vimos pessoa alguma, mas soubemos que além das montanhas vivia uma tribo de selvagens assas numerosa. [...] Recuperadas as forças e aparelhados os víveres, pelo mesmo caminho por onde viéramos regressamos àquele rio, onde havíamos deixado as canoas, e, revigorados, saltamos nelas e subimos o rio até as suas fontes; e assim gastos nove meses nesta expedição, voltamos primeiro a Mogi-mirim, depois, à cidade de São Paulo.³⁵²

Para Edgard Romero, o resultado da expedição de André de Leão foi nulo, porém, segundo o autor “o seu traçado ficou indicando o caminho que setenta e três anos mais tarde seria trilhado por Fernão Dias Pais”³⁵³. Da mesma opinião compartilhou Basílio de Magalhães ao escrever que “praticamente o mesmo é o caminho por ela [a expedição de Leão] trilhado que vai, 73 anos mais tarde, perlustrar Fernão Dias, em busca da mesma miragem”³⁵⁴.

Sobre a “mudança de rumos” empreendida pelas bandeiras paulistas no início do século XVII, Calógeras afirmou:

Os colonos de São Paulo, para a realizarem, tinham contrariado as indicações positivas fornecidas pelos acidentes geográficos do planalto montanhoso onde se achavam, indicações que os encaminhavam fatalmente para o Sul, e mais ainda para Oeste, em procura da bacia do Paraná pelos vales de seus afluentes. [...] A investida de André de Leão obedecera a uma ordem superior e não ao que assinalava a orografia paulista, violara de tal forma os preceitos correntes sobre a direção das entradas, paralelas sempre, ou quase sempre, ao curso dos rios principais, que só uma ordem imperiosa como a do governador a poderia explicar. Era natural que seu insucesso [na busca de metais] servisse de exemplo para afastar os sertanistas do rumo de Minas Gerais.³⁵⁵

Não é possível afirmar que a expedição de André de Leão tenha sido a precursora na mudança dos padrões de caminhamento coevos, uma vez que, conforme já destacado existem poucos relatos de expedições em que se pode ao menos inferir o itinerário realizado. De todo

³⁵² DERBY, Orville. Roteiro de uma das primeiras bandeiras paulistas. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, v. IV, 1898, p. 334-336.

³⁵³ ROMERO, Edgard de Araújo. Circulação do ouro em pó e em barras: as casas de fundição. In: *Anais do Museu Histórico Nacional*. Vol. III, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1942, p. 144.

³⁵⁴ MAGALHÃES, Basílio de. *Expansão Geográfica do Brasil Colonial*. Série Brasiliana. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 88.

³⁵⁵ CALÓGERAS, João Pandiá. *As Minas do Brasil e sua Legislação*. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 32.

modo essa expedição no início do século XVII, provavelmente baseada em expedições anteriores, traz indícios da existência de uma via consolidada que saía de São Paulo e chegava, conforme interpretações, ao encontro do rio das Mortes com o rio Grande.

A mudança nos padrões, conforme lembrado por Derby, denota um conhecimento do território, uma vez que talvez fossem atravessados e os rios transpostos, diferentemente do padrão anterior em que os rios eram seguidos. É possível afirmar que o colonizador começava a determinar para onde queria ir e, não somente, seguir o que as *vias naturais* lhe ofereciam. Se os rios eram a referência e as serras eram o obstáculo a se evitar, com o conhecimento do território, as entradas passavam a ser direcionadas ao objetivo. E, como será observado adiante, “todos” os caminhos levavam a Itaverava.

A citação de Derby destaca ainda que o interesse dos paulistas em relação às riquezas minerais estava claro, não saíam para o interior somente a procura de indígenas. O norte de São Paulo e a serra da Mantiqueira que representavam obstáculos à penetração, se mostravam abertos, com vias de acesso estabelecidas.

No início do século XVII os sertanistas já sabiam o que estava “atrás das serras”. Esse contexto influencia diretamente a análise de itinerários, tanto os escritos, quanto os mapeados. Ao longo dos anos houve uma movimentação no traçado das vias em busca do percurso mais curto, mais rápido, mais seguro, com mais alternativas de suporte aos transeuntes. Pode-se comparar com um rio meandrante que tem o seu percurso alterado ao longo de poucos anos, ao retirar sedimentos em uma curva e depositar em outra, acabando por abandoná-las e adquirir feição mais retilínea, até que nova curva seja formada.

De acordo com Francisco de Assis Carvalho Franco, a expedição de Leão gerou levantamento topográfico e o conhecimento sobre a rota para a região central de Minas Gerais a partir do vale do Paraíba. Segundo o autor a diretriz usual de penetração era a de Atibaia ou Sapucaí, a partir do sertão de Parnaíba. Como já destacado “as bandeiras quinhentistas ganhavam com mais facilidade a longínqua região do Guaíra, do que a próxima, do vale do rio Paraíba”³⁵⁶. Capistrano de Abreu baseou-se em atas da Câmara da Vila de São Paulo para demonstrar que na segunda metade do século XVII índios *Guainases-Guarulhos-Maramumis* utilizaram a passagem por Atibaia e Pedra do Lopo para fugirem³⁵⁷, o que demonstra que aquela era uma via de trânsito regular.

³⁵⁶ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p.47

³⁵⁷ ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamentos do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p. 27.

Porém, não há consenso sobre em quais pontos passaram as expedições na travessia da serra da Mantiqueira^{cvii}. Para muitos a garganta do Embaú sempre foi a passagem principal. Calógeras, por exemplo, destacou que o principal eixo de comunicação para norte, existente nos primeiros tempos da colônia e aberto pelos índios, “seguia de modo geral o curso do Paraíba, transpondo o *divortium aquarum* da Mantiqueira em ponto bem próximo, senão idêntico ao local em que hoje está o túnel da Estrada de Ferro Minas e Rio”³⁵⁸. Destacou ainda que “foi por esta linha de penetração que mais tarde, quando descobertas as minas, se seguiram umas após outras as bandeiras paulistas”³⁵⁹.

De acordo com Eduardo Canabrava Barreiros, o roteiro da expedição de 1601, narrada por Glimmer, teria atravessado a serra da Mantiqueira pela garganta do Embaú, próximo à atual cidade de Cruzeiro, no estado de São Paulo. Na vertente norte da serra teriam acompanhado o rio Passa Vinte, próximo da atual cidade de Passa Quatro. Ali avistaram os “pinheiros que produzem frutos do tamanho de uma cabeça humana”, possivelmente se referindo às Araucárias. Após três dias chegaram a um “rio que desce do oriente”, provavelmente o rio Verde, e com mais catorze dias a um “rio navegável, e que vem do norte”. Barreiros, interpretou como tendo a expedição chegado ao local onde o rio Grande faz uma volta, em formato de S, como um dos meandros com ângulo bem agudo, quase formando o vértice de um triângulo, onde se localiza a comunidade de Macuco de Minas. Após atravessarem o rio Grande, utilizando jangadas, chegaram a um novo rio, distante quatro ou cinco léguas. Esse rio seria o das Mortes, onde “finalmente” encontraram uma aldeia de indígenas, possivelmente o local conhecido como Ibituruna³⁶⁰.

Orville Derby, antes de Barreiros, trouxe informações importantes para a análise. Na ausência de consenso acerca do tema “roteiros de expedições”, ao menos há uma tendência de que os cronistas e historiadores pesquisados concordem com o fato de Ibituruna, na travessia do rio das Mortes, ser um *ponto de controle* intermediário para as viagens que atravessavam a serra da Mantiqueira. Em compensação, a partir de Ibituruna as possibilidades eram inúmeras.

De acordo com Derby, após Ibituruna as expedições poderiam ter seguido três direções: “espigão entre rio Grande e as cachoeiras dos rios Pará e São Francisco; espigão entre rios Pará

³⁵⁸ CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 42.

³⁵⁹ CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 44.

³⁶⁰ BARREIROS, Eduardo Canabrava. **Roteiro das Esmeraldas**: a bandeira de Fernão Dias Pais. Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília: INL. 1979, p. 35-36.

e São Francisco; espigão entre os rios Pará e Paraopeba”³⁶¹. O geólogo norte-americano preferiu a terceira hipótese, argumentando que caminharam pela margem do rio Pará, chegaram ao rio de São João e chegaram à atual cidade de Pitangui. O que dificulta ainda mais a análise é o fato de Derby afirmar que Fernão Dias teria feito o mesmo, passando o rio Paraopeba para chegar ao rio das Velhas.

Não foi encontrado nenhum embasamento para apoiar as teorias de Derby. Ao contrário, assim como em outras tentativas de interpretação, é possível que o caro estudioso tenha se equivocado. Não há elementos (distâncias e topônimos) suficientes para apresentar uma teoria alternativa à de Derby. Porém é possível conjecturar.

Existe um *vazio* nas informações referentes aos roteiros que saíram de São Paulo com destino ao rio São Francisco. O roteiro mais detalhado, que será visto a seguir, teria seguido por água, e não por terra. Sendo assim, existe uma lacuna a ser preenchida, entre o rio Grande e o rio São Francisco. Entretanto, é possível verificar que os caminhos que se estabeleceram como estradas reais no século XVIII, vindos do sul, convergiram para uma determinada região, a saber, o entorno de Ressaca. O que teria motivado essa confluência? Talvez o mesmo que direcionou as expedições que partiram em busca da serra resplandecente no século XVI. Se as expedições convergiam para o entorno de Diamantina, mais precisamente o entorno do pico do Itambé, onde nascem os principais rios da região norte de Minas Gerais (Jequitinhonha, Araçuaí, Suaçuí, Pardo, entre outros), no século XVII, todos convergiam para a região em que nascem os principais rios ao sul de Ouro Preto (rio das Mortes, rio Carandaí, rio Paraopeba, rio Xopotó, rio Piranga).

Assim é possível imaginar que após Ibituruna as expedições tenham subido o rio das Mortes até as nascentes do rio Paraopeba e seguido por ele até o rio São Francisco. Com o passar dos anos e o maior conhecimento da região, é provável que um itinerário mais curto tenha alcançado a atual Pitangui. Mas, como colocado por Diogo de Vasconcelos, no livro *História Antiga de Minas Gerais*, a região de Pitangui teria sido alcançada somente no final do século XVII.

Orville Derby chamou a atenção para outra expedição, composta por trezentos homens brancos e auxiliares índios ou mestiços que partiu de São Paulo, “a descer gentio”, por volta do dia 8 de setembro de 1602 e “gastou dois anos na viagem, com muitos gastos e mortes”. De acordo com Derby, a bandeira de Nicolau Barreto, cinco meses após a partida, teria chegado

³⁶¹ DERBY, Orville. Roteiro de uma das primeiras bandeiras paulistas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, vol. IV, 1898, p. 329-350.

até as margens do rio *Guaibíhi* que, segundo ele, seria “com pouco risco de errar” o rio *Guaicuhy* ou rio das Velhas³⁶².

A partir de informações levantadas em inventários de companheiros de Barreto, Derby afirmou ainda que, em 4 de abril de 1603, a bandeira encontrava-se às margens do rio Paracatu. A viagem teria prosseguido levando-os ao sertão oeste do rio São Francisco após mais quatro meses. A expedição teria percorrido ainda um dos afluentes do São Francisco pela margem direita, o Curumataí.

A teoria sugerida anteriormente, sobre Ibituruna e o rio Paraopeba se aplicaria perfeitamente ao roteiro de Nicolau Barreto, entretanto, um artigo publicado no Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo, em 1953, intitulado *A exploração do vale do S. Francisco pela bandeira de Nicolau Barreto (1602-1604) e a fábula da invasão do Guayrá*, exigiu uma investigação para aferir as informações apresentadas.

Alberto Robbe ao publicar artigo sobre a interpretação de Derby lembrou que “cerca de 20 anos depois, surgiram contestações”³⁶³. A “nova” interpretação, a partir de então aceita pelos historiadores era de que Nicolau Barreto teria seguido para o sul, chegando ao território do Guayrá (Guaíra), na província do Paraguai e do rio da Prata, “sem jamais ter trilhado os territórios das Gerais”³⁶⁴. Robbe então, em um minucioso trabalho de pesquisa confrontando cada fonte utilizada, tanto por Derby, quanto pelos opositores (Alfredo Elias Júnior, Azevedo Marques, Affonso de E. Taunay, entre outros), concluiu que o geólogo estava certo em sua análise. De acordo com Robbe, o itinerário de Nicolau Barreto, a partir de São Paulo, poderia ter tomado inicialmente três direções.

A primeira seria partindo em direção a Mogi das Cruzes, seguir o curso do rio Paraíba, atravessar a serra da Mantiqueira. A segunda alternativa seria a de rumarem para nordeste (talvez noroeste seria a direção correta), entrando no território mineiro pela região de Santa Rita de Extrema. A terceira hipótese seria a de seguir para o norte, atravessar a Mantiqueira, alcançar o rio Grande e passar para a bacia do rio São Francisco³⁶⁵. O autor não especificou os locais de travessia da Mantiqueira, mas é possível crer que seriam, na mesma ordem, a passagem por

³⁶² DERBY, Orville. As Bandeiras paulistas (De 1601 a 1604). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. VIII, 1903, p. 400.

³⁶³ ROBBE, J. Alberto J. A exploração do vale do S. Francisco pela bandeira de Nicolau Barreto (1602-1604) e a fábula da invasão do Guayrá - Parte III. **Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo**. v. 12. São Paulo: J.Bignardi & Cia. 1953, p. 13.

³⁶⁴ ROBBE, J. Alberto J. A exploração do vale do S. Francisco pela bandeira de Nicolau Barreto (1602-1604) e a fábula da invasão do Guayrá - Parte III. **Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo**. v. 12. São Paulo: J.Bignardi & Cia. 1953, p. 17.

³⁶⁵ ROBBE, J. Alberto J. A exploração do vale do S. Francisco pela bandeira de Nicolau Barreto (1602-1604) e a fábula da invasão do Guayrá - Parte III. **Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo**. v. 12. São Paulo: J.Bignardi & Cia. 1953, p. 171.

onde se instalou o *caminho novo*, a referência da serra do Lopo ou a garganta do Embaú. Até aí possibilidades coerentes com as interpretações anteriores.

Entretanto, após analisar o roteiro escrito pelo padre Antônio de Araújo, entre os anos de 1621 e 1622, Robbe passou a crer que a expedição de Nicolau Barreto teria viajado pelo rio Anhembi (Tietê) até o encontro com o rio Paraná. Subido o Paraná até a confluência com o rio Grande, entrado no rio Grande até um ribeiro de nome *Aguapeí*, seguido por esse ribeiro até deixar as embarcações e caminhado até o rio São Francisco. Praticamente todas as referências de distâncias e tempos de deslocamento estão equivocadas, mas seguindo-se a interpretação de Robbe (imaginando o imaginado várias vezes), é possível até mesmo vislumbrar os sertanistas caminhando pela chapada da Babilônia ao som da queda de 186 metros da cachoeira Casca D'Anta. Daí em diante as referências são mais precisas, incluindo o encontro com a barra do rio das Velhas, com o Paracatu e, até mesmo o encontro com os *Amoipiras*, possivelmente os mesmos indígenas relatados pelo padre Navarro cinquenta anos antes.

Nos escritos do padre Antônio de Araújo, na obra *Páginas de História do Brasil*, do padre Serafim Leite, percebe-se que seu informante, Pedro (Pero) Domingues, teria partido em expedições nos anos 1613-1614 e 1615-1618. Essas expedições teriam promovido a conexão entre São Paulo e o atual estado do Pará. Robbe, na tentativa de comprovar a informação de Derby, utilizou o roteiro de outra expedição para explicar o roteiro de Nicolau Barreto. Diante disso, é possível, e não provável, que Nicolau Barreto tenha seguido roteiro semelhante ao de André de Leão.

Outras duas expedições, de Diogo Gonçalves Laço e Francisco Proença, citadas por Diogo de Vasconcelos, teriam partido de São Paulo “rumo a Araraquara e Mugi”, chegando a alcançar o leito do Sapucaí. Teriam subido o rio até encontrar com o rio Grande e voltaram pela garganta do Embaú^{eviii}.

Após a partida de Dom Francisco de Sousa as expedições continuaram. Carvalho Franco destacou ter havido um arrefecimento na “quimera aurífera”, fazendo com que as expedições buscassem lucro imediato com a caça ao índio. O autor fez referência às expedições de Diogo de Quadros e Manuel Preto, em busca dos Carijós do sul, em 1605; a de Belchior Dias Carneiro, em 1607, a procura dos Bilreiros ou Caiapós; e a do espanhol Martim Rodrigues Tenório de Aguilar, em 1608³⁶⁶. A historiografia narrada por Taunay acompanha a de Franco. Taunay

³⁶⁶ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 487.

destacou ainda que o sertão do rio São Francisco também continuou a ser explorado por paulistas no século XVII em busca de índios³⁶⁷.

Com o retorno ao Brasil de Dom Francisco de Sousa, em 1609, e o início de sua segunda administração, o desejo de encontrar metais nobres na *Sabarábossú* e no morro do *Araçoyaba* foi novamente aflorado. A expedição de Simão Álvares, o velho, determinada por Dom Francisco de Sousa, partiu de São Paulo em 1610 e teria alcançado o sertão denominado “Cahaetee”³⁶⁸. Carvalho Franco afirmou que o sertão de *Cahaetee* era o sertão da Casca, em Minas Gerais. Por se tratar de uma referência controversa, receberá mais atenção adiante no texto. O sertanista pode ter alcançado o terço superior do rio Doce a partir de São Paulo, ou seja, provavelmente chegou até onde expedições anteriores estiveram e seguiu pelas nascentes do rio Doce, muito provavelmente o rio Piranga, próximo à região de Itaverava.

Outra expedição, mencionada por Diogo de Vasconcelos e Carvalho Franco geraria interpretações literalmente opostas. Fazem menção a uma expedição em que participou Antônio Pedroso de Alvarenga que, partindo de São Paulo em 1615, penetrou 300 léguas e teria alcançado “o sertão do grande rio Paraupava”, ao norte, onde hoje está localizado o estado de Goiás. Franco citou como fonte a narrativa de Pedro Taques de Almeida Paes Leme, mas ao contrário do historiador, interpretou como se a expedição tivesse rumado para o sul^{cx}, invertendo o sentido das referências dadas por Taques.

Franco ao defender sua hipótese alertou para o fato da toponímia bandeirante *Paraupava* estar vinculada a diferentes lugares. O mesmo poderia ser aplicado às referências *Carijós* e *Gualaxo*. Desse modo, contrariando sua versão, Diogo de Vasconcelos faria interpretação diferente. Para o historiador mineiro a expedição ao invés de ter chegado quase à divisa do Maranhão^{cx} e Pará, teria permanecido em Minas Gerais, uma vez que *Paraupaba*^{cx1}, seria Paraopeba.

A hipótese de Vasconcelos é coerente, principalmente pelas coincidências entre *Carijós* (poderia ser o mesmo sítio de Queluz e atualmente Conselheiro Lafaiete) e *Gualaxo*, que poderia ser o rio de mesmo nome situado próximo ao Paraopeba e próximo à região que as expedições posteriores se direcionaram. Entretanto, a interpretação apenas do que foi narrado, assim como foi realizado em toda a pesquisa, exige crer que Pedro Taques estava certo em sua versão.

³⁶⁷ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Quinto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 52.

³⁶⁸ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 49.

Em 1646^{cxii}, Duarte Correia Vasquanes, governador do Rio, dando cumprimento às ordens do Rei, encarregou o capitão Félix Jaques, “de penetrar o sertão de Guaratinguetá (Sertão dos Pássaros Brancos) em busca de minas”³⁶⁹, feito que teria sido realizado com a chegada ao planalto do rio Verde, após travessia da serra da Mantiqueira pela garganta do Embaú^{cxiii}. O historiador mineiro afirmou ainda que a intensificação do trânsito de paulistas em direção ao sul de Minas fez com que índios *Cataguás* recuassem até as matas a oeste do rio Grande e países do Pium-í e do Tamanduá.

Se as expedições anteriores apenas tocaram a região da futura Ouro Preto, as posteriores impulsionaram definitivamente o movimento de ocupação da região, começando com a de Fernão Dias Paes. A expedição de Fernão Dias mereceria um capítulo à parte, mais pelos desdobramentos que pela viagem em si. Assim como as demais gera mais dúvidas que certezas. As esmeraldas ainda povoavam o imaginário dos colonizadores e, principalmente, dos governantes. Era desejo do rei Dom Afonso VI que se organizasse uma expedição e retornasse ao local onde Marcos de Azeredo Coutinho havia dito ter encontrado a serra das Esmeraldas.

De acordo com Diogo de Vasconcelos seria Agostinho Barbalho o responsável pela expedição e contaria com o apoio de Fernão Dias Paes. Desafortunadamente Barbalho acabou morrendo antes da jornada ser iniciada, entre os anos de 1664 e 1666, o que fez com que Fernão Dias tomasse para si a missão de encontrar as esmeraldas³⁷⁰. Algumas correspondências trocadas durante os preparativos para a viagem demonstram a expectativa e a importância depositadas na expedição de Fernão Dias. Em uma das cartas o Governador Geral Visconde de Barbacena, de 20 de outubro de 1671, incitava o sertanista a realizar a expedição em busca de esmeraldas e prata.

Agora escrevo esta em particular para dizer a v. m. a grande estimação que fiz de ver o que v. m. escreveu a este Governo sobre o descobrimento que ... sua custa das minas de Sabarabuçu, e Esmeraldas que estão na altura da Capitania do Espírito Santo, que serão ambas vizinhas. [...] Quando v. m. partir com o favor divino me deixe escrito, dando-me conta muito especial da gente que leva, tempo em que parte, quando poderá voltar, e a que parte há de descer, se a essa mesma Capitania se à do Espírito Santo ou a de Porto Seguro [...]. E marcando v. m. as serras, caminhos, rios, e tudo o mais que convier para deixar sem dúvidas descobertas as minas, e sabida a entrada para elas, fará v. m. um Roteiro, pelo qual se possa ir guiando os que a elas voltarem, sem se confundir nas jornadas.³⁷¹

Nova carta enviada em 19 de fevereiro de 1672, quando o governador imaginava que Fernão Dias já tivesse partido para o sertão, dizia:

³⁶⁹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 62.

³⁷⁰ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 63-66.

³⁷¹ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Sexto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 71-72.

Bem suponho que achará esta carta a v. m. ou nas minas de Sarabussú (como aqui me dizem que são as que v. m. havia de ir) ou já de volta delas com a felicidade que eu lhe desejo [...]. E porque aqui se me disse que do pé das Serras do Sarabussú há um rio navegável que se vai meter no de São Francisco e que por ele abaixo se poderá conduzir mais brevemente a prata até junto a estas serras que ficam no distrito da Bahia chamadas Jacuabinas [...].³⁷²

Nota-se que até a segunda metade do século XVII as lendas em torno de Sabarabuçu e das esmeraldas persistiam. Apesar de diversas expedições terem subido os rios a partir do Atlântico em direção à serra do Espinhaço e outras terem alcançado as nascentes do rio São Francisco a partir de São Paulo, o mistério sobre o *eldorado* brasileiro se mantinha. Havia uma certa tensão em relação às possibilidades de descoberta, inclusive com recomendações para que se mantivesse o sigilo das informações. Outras viagens teriam chegado muito próximo, Fernão Dias não poderia voltar sem as provas definitivas da descoberta.

Prova disso é o trecho da carta que o Governador Geral, Affonso Furtado de Castro, enviou a Fernão Dias em 31 de outubro de 1672. Taunay interpretou como sendo conveniente “que o público ficasse inteiramente alheio a qualquer notícia alvissareira”³⁷³. Na carta lê-se:

E nesta consideração desmentirá v. m com as cartas públicas que escrever a São Vicente haver descoberto a prata, dando-me a mim conta muito miúda da jornada, dos caminhos, das distâncias, da Serra, da altura em que fica, da qualidade das minas achadas, que rendimento tem a pedra, e todas as mais circunstâncias que lhe parecer é necessário advertir-me, para tudo me ser presente, com toda a particularidade, e dar eu com a mesma a devida conta a S. A..³⁷⁴

Provavelmente confiava-se que aquela seria a expedição derradeira. As reiteradas recomendações para que todos os detalhes do percurso e da descoberta fossem registrados, revelam uma “certeza” de que ao sertanista Fernão Dias “bastava” encontrar os metais. Os caminhos eram conhecidos, as possíveis áreas de ocorrência das riquezas minerais também. Já existia um conhecimento do território suficiente para que a expedição estabelecesse uma rota guiada pelo objetivo e com suporte para as viagens seguintes.

A expedição de Fernão Dias durou sete anos. Tempo suficiente para que o território fosse revirado. As notícias sobre as roças implantadas não caracterizam a dimensão da varredura que provavelmente foi realizada. Destacadas, muitas vezes, como pontos isolados no

³⁷² TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Sexto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 71-72.

³⁷³ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Sexto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 73.

³⁷⁴ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Sexto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 73.

sertão, as roças possuíam um importante valor estratégico para as atividades de caminhamento e ocupação.

De acordo com Diogo de Vasconcelos a expedição partiu para o sertão em 30 de novembro de 1674^{cxiv}. Alguns dos companheiros de viagem de Fernão Dias passaram a ser tão relevantes quanto ele na história de ocupação do território mineiro. Garcia Rodrigues Pais (filho de Fernão Dias) que ficaria responsável por abrir o caminho entre o Rio de Janeiro e as minas, Manuel de Borba Gato (genro de Fernão Dias) que seria responsável pela descoberta do ouro na região de Sabará, Matias Cardoso de Almeida que ficou responsável pela abertura de caminho entre a Bahia e o rio das Velhas, a partir do vale do rio São Francisco^{cxv}.

Taunay ao referir-se à tentativa de reconstituir o roteiro de Fernão Dias escreveu: “para nós, repetimo-lo, todos estes esforços são como que tentativas para um *“puzzle”* formidavelmente complicado e insolúvel dada a deficiência enorme dos documentos até hoje conhecidos”³⁷⁵. Os indícios encontrados sobre a expedição são inversamente proporcionais à sua importância. Constam de algumas toponímias e o restante são conjecturas. As pesquisas historiográficas conseguiram identificar datas e eventos que construíram um enredo para a viagem. Mas a reconstituição do roteiro permanecerá no campo das hipóteses.

O percurso^{cxvi} realizado por Fernão Dias e seus companheiros pode ser dividido em quatro partes. A primeira desde São Paulo até a travessia da serra da Mantiqueira, a segunda entre a Mantiqueira e o rio das Mortes, a terceira entre o rio das Mortes e o Sumidouro, e a quarta a partir do Sumidouro, indo ao norte em busca das esmeraldas. Existem questionamentos por parte dos estudiosos da jornada de Fernão Dias em cada uma das etapas citadas. A primeira delas seria o local de transposição da serra da Mantiqueira^{cxvii}, ficando em disputa os argumentos que procuram comprovar a passagem pela garganta do Embaú ou pela região de Atibaia e serra do Lopo. Escolhido o ponto de travessia, a próxima dúvida gira em torno do percurso na região sul de Minas. A passagem pela garganta do Embaú teria em comum o caminho narrado por Glimmer, na expedição de 1601. A passagem por Atibaia acompanharia provavelmente o rio Sapucaí e, a nordeste, chegaria ao rio Grande e ao rio das Mortes.

Na próxima etapa, o percurso em direção ao Sumidouro é uma grande incógnita, ainda que a maioria dos historiadores e cronistas apresentem interpretações “inquestionáveis”. O percurso a partir do Sumidouro também figura no campo especulativo e, embora mereça uma atenção especial, não será foco dessa pesquisa.

³⁷⁵ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Sexto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 96.

A principal fonte utilizada para o estudo do roteiro de Fernão Dias é a obra *História do Brasil*, de Robert Southey, baseada em escrito de 1757, de Pedro Dias Paes Leme, neto do sertanista. De acordo com as referências citadas, os locais onde Fernão Dias estabeleceu roças foram Vituruna^{cxviii}, Peraoepa^{cxix}, Sumidouro do Rio das Velhas^{cxx}, Roça Grande^{cxxi}, Tucambira^{cxixii}, Itamerendiba^{cxixiii}, Esmeraldas^{cxixiv}, Mato das Pedrarias e Serra Fria^{cxixv}. Southey faz referência a “Fernando Dias Paes Leme” e não traz mais informações do que o repetidamente citado pelos demais autores³⁷⁶. Com poucas informações, referências muito vagas, grandes distâncias entre os pontos, tentar reconstituir esse itinerário, assim como os anteriores, não é uma tarefa simples. Carvalho Franco escreveu que “a identificação destes pontos, será sempre um trabalho conjectural, pois são bastante deficientes os documentos até hoje conhecidos sobre essa grande jornada”³⁷⁷. Porém por ser fundamental para a compreensão da dinâmica de acessos à região de Ouro Preto, novas contribuições para as interpretações já conhecidas poderão ser úteis.

A roça de *Vituruna* é provavelmente a cidade conhecida com Ibituruna, próximo à confluência dos rios das Mortes e Grande. Roteiros anteriores teriam passado também por lá. Alguns mapas dos séculos XVII e XVIII “ainda” representaram um caminho passando pelo local. Ainda porque o caminho foi deslocado com o passar do tempo. Ibituruna praticamente desapareceu dos mapas no século XVIII.

Como destacado pela narrativa de Glimmer, na expedição de André de Leão, a partir de Ibituruna as expedições seguiam a nordeste em direção às nascentes dos rios das Mortes, Doce e Paraoepa. No local em que o primeiro caminho a partir do Rio de Janeiro chegava. A referência ao “primeiro caminho” se faz necessária pois com as adequações realizadas no *caminho novo*, o traçado próximo à região da atual Barbacena, foi alterado algumas vezes. Desse modo, assim como colocado por alguns pesquisadores, como Diogo de Vasconcelos, a roça de *Peraoepa*, foi provavelmente localizada próxima a esse entroncamento.

A partir da roça de Paraoepa, que viria ser também a roça de Garcia Rodrigues, o acesso à região do futuro Termo de Ouro Preto se mostra como um verdadeiro mistério. Parece plausível a hipótese de que a expedição de Fernão Dias tenha seguido pelo vale do rio Paraoepa em direção ao norte. Menos plausível seria a versão de que tenha inicialmente adentrado à região do Pires, Cachoeira do Campo e chegado à bacia do rio das Velhas. Tais afirmações se justificam pelo conhecimento acerca da provável localização da serra das Esmeraldas, ao norte.

³⁷⁶ SOUTHEY, Robert. **História do Brasil**. Tomo Quinto. Rio de Janeiro: Garnier. 1862, p. 60.

³⁷⁷ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 143.

O vale do Paraopeba, aberto e com poucos obstáculos se mostrava propício ao deslocamento. Não se pode descartar também a possibilidade de o sertanista ter rodeado a serra de Itatiaia e alcançado o rio das Velhas. Mas caso tivesse realizado esse trajeto possivelmente se encantaria com a vista do pico do Itacolomi, algo que provavelmente não aconteceu.

Existe um entendimento na historiografia de que as roças citadas por Pedro Dias Paes Leme aparecem em sequência, ou seja, na ordem que aparecem em um roteiro. Talvez também na ordem em que foram instaladas. Desse modo, de Paraopeba a expedição de Fernão Dias teria chegado ao Sumidouro do Rio das Velhas. Entre diferentes teorias e algumas “certezas” há a compreensão de que esse sítio possuía relação com a região próximo à Lapinha, em Lagoa Santa/MG. De acordo com José Joaquim da Rocha, Fernão Dias teria permanecido quatro anos no local³⁷⁸.

Durante o tempo que permaneceu na expedição, Fernão Dias enviou carta solicitando apoio. Em trecho da carta reproduzido por Diogo de Vasconcelos, Fernão Dias teria dado a entender que Sabarabuçu já havia sido encontrada e que precisava de recursos para seguir em direção às esmeraldas. Na carta lê-se que:

Deparando-se então nas aluviões do rio das Velhas indícios positivos de ouro, o Coronel Borba Gato, genro de Fernão Dias, foi destacado a segui-los; e neste intento subiu pela costa em mira às abas da serra, em que figurava ter as nascentes de onde rolavam os cascalhos auspiciosos; e nesta diligência descobriu efetivamente as ricas jazidas.³⁷⁹

É possível inferir que Fernão Dias tenha seguido pelo rio Paraopeba e chegado ao rio das Velhas após a travessia do Fecho do Funil, entre as atuais cidades de Brumadinho e Mário Campos. A serra da Piedade, tida por alguns como sendo a tão perseguida serra resplandecente ou *Sabarabuçu* foi observada a grande distância e para ela a expedição, ou parte da expedição, se deslocou. A pergunta seria: em que ponto podem ter avistado a serra da Piedade? Deslocando-se pelo vale do rio Paraopeba seria impossível. Talvez uma subida na atual serra da Moeda ofereceria um mirador privilegiado, entretanto de lá, o que chamaria a atenção primeiramente seria o pico do Itabirito e, dependendo do local de observação, o pico do Itacolomi. A serra da Piedade apareceria discretamente. Em um dia nublado sequer seria vista.

³⁷⁸ ROCHA, José Joaquim da. Introdução. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995. p. 77.

³⁷⁹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 69.

De acordo com o autor da obra *Roteiro das Esmeraldas: a bandeira de Fernão Dias Pais*, o caminho passaria pelo “Fecho do Funil, e correndo ao longo dos ribeirões Sarzedo e do Arrudas, seria velha e batida trilha indígena, por onde, séculos depois, se implantaria uma ferrovia, ligando Sabará a Brumadinho, passando ainda por Belo Horizonte”³⁸⁰.

A interpretação de Canabrava parece plausível, ainda que, seguindo o padrão de caminhamento da época, o “caminho pelas águas” teria sido o percurso mais provável. Entretanto é possível que perto do final do século XVII as fraldas da serra do Curral já fossem conhecidas e percorridas pelo colonizador.

Em 20 de junho de 1680, uma Junta formada pelos oficiais da Câmara de São Paulo, Lourenço Castanho Taques (juiz ordinário vitalício), Gaspar Cubas Ferreira, Manuel da Rosa e Manuel de Góis (vereadores) e o procurador Manuel Leão, reuniu-se em consulta a sertanistas experientes como Jerônimo de Camargos, Matias Cardoso, Manuel Cardoso, Antônio de Siqueira, Pedro da Rocha Pimentel; “os quais opinaram que, já estando livres e conhecidos os caminhos do sertão até o Rio das Velhas, fosse despachada nesse mesmo instante uma leva, que distribuída plantasse em vários pontos adequados roças necessárias ao mantimento da expedição”³⁸¹. Na carta respondida pelo Príncipe regente (D. Pedro II) seguia a informação de que D. Rodrigo Castelo Branco viajaria para o Sumidouro^{cxxvi}.

Como não era essa a resposta que esperava receber, Fernão Dias partiu antes da chegada do Administrador-geral³⁸². De acordo com Diogo de Vasconcelos, Fernão Dias, munido de suprimentos enviados por sua esposa “partiu do *Anhanhohacanha* em rumo certo à cordilheira central, que de sul a norte obedece ao meridiano de Minas^{cxxvii}. Perlongando-a em toda a extensão, chegou ao Itambé, que era a serra do *tamanho de uma légua*, já mencionada na expedição de Tourinho”³⁸³.

O restante da história sobre a busca das esmeraldas não será reproduzido aqui. Acredita-se que Fernão Dias tenha chegado à região prospectada por sertanistas como Marcos de Azevedo e Fernandes Tourinho. Achou pedras verdes, assim como os anteriores, mas não as esmeraldas^{cxxviii}. Retornou ao Sumidouro onde morreu em maio de 1681³⁸⁴. Há uma tendência historiográfica de narrar com certa melancolia a morte do sertanista. Toda história de vida de uma pessoa merece ser respeitada e reverenciada, mas no caso de Fernão Dias a criação do

³⁸⁰ BARREIROS, Eduardo Canabrava. **Roteiro das Esmeraldas: a bandeira de Fernão Dias Pais**. Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília: INL. 1979, p. 57-58.

³⁸¹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 79.

³⁸² VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 72.

³⁸³ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 73.

³⁸⁴ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 75.

herói das esmeraldas encobriria o insucesso da expedição. Muito tempo, muitas expectativas, muitas certezas pairavam sobre essa iniciativa. A frustração precisava ser amenizada com a criação de mais um mito.

Como já destacado neste trabalho, o insucesso teria sido a “não descoberta” das esmeraldas, pois os desdobramentos da viagem foram fundamentais para a consolidação das primeiras povoações em território mineiro e das principais rotas de acesso ao ouro que viria a ser encontrado poucos anos depois. Calógeras ao concordar com a opinião de Derby registrou que Fernão Dias foi autor do método de

estabelecer roças ao longo dos caminhos, verdadeiros depósitos para facilitar a subsistência das bandeiras, e elementos de duração para os trilhos frequentados; para prová-lo basta lembrar que o itinerário do governador, traçado aproximadamente sobre o roteiro descrito por Glimmer, constituiu por longo prazo a estrada de comunicação de São Paulo com as minas de Sabará, e talvez mesmo a destas com a zona da Diamantina.³⁸⁵

Basílio corroborou as palavras de Calógeras ao afirmar que Fernão Dias definiu “definitivamente as escalas da rota, beneficiando-a para as bandeiras posteriores e, afinal, iniciando o povoamento da região devassada”³⁸⁶. E foi ainda mais enfático ao citar Francisco Lobo Leite Pereira que considerou o caminho beneficiado como o “mais importante do Brasil, senão da América do Sul”³⁸⁷.

Em 21 de outubro de 1681 chegou a São Paulo a notícia da morte de D. Rodrigo Castelo Branco. De acordo com carta reproduzida por Taunay, o administrador geral foi morto na paragem do Sumidouro, “distante desta vila mês e meio de viagem”³⁸⁸. Essa informação poderia ajudar a estimar o percurso utilizado, mas ainda é insuficiente para uma hipótese mais confiável. De todo modo, pela proposta feita anteriormente, a distância aproximada entre Sumidouro e São Paulo seria de 650 km, o que em 45 dias daria média diária de 14,4 km. Considerando que os percursos ainda eram realizados a pé, parece um deslocamento diário aceitável.

Em 11 de dezembro de 1681, Garcia Rodrigues exibiu “quarenta e sete pedras verdes, grandes e pequenas, algumas delas transparentes pesando uma arratel e cinco oitavas”³⁸⁹ além

³⁸⁵ CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 403-404.

³⁸⁶ MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. v. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 102.

³⁸⁷ MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. v. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 102.

³⁸⁸ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Sexto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 210.

³⁸⁹ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Sexto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 206.

de outras imperfeitas com mais de 1 quilo. As pedras verdes não eram esmeraldas, isso fez com que, em 1683, o Rei “mandasse a Garcia Rodrigues que saísse de novo ao sertão para cavar mais fundo as jazidas e colher melhores”³⁹⁰.

Garcia Rodrigues retornou em 1687. Para Diogo de Vasconcelos as “febres terríveis do Guaicuí (*Uaimi-i*), e das formidáveis serras, que atravessou na primeira expedição”³⁹¹ podem ter feito com que Garcia Rodrigues buscasse outros itinerários. O que viria a ser o embrião para a abertura do *caminho novo* para o Rio de Janeiro.

Outro membro da expedição, Borba Gato, ficaria conhecido pela descoberta do ouro na região de Sabará. Entretanto, mais uma vez, existem controvérsias. De acordo com Diogo de Vasconcelos o “ouro de *Sabará-buçú* ficou perdido, sem ninguém mais o achar, até que, 24 anos depois, o mesmo Borba o fosse descobrir de novo”³⁹². Para José Joaquim da Rocha, Borba Gato se escondeu nos sertões do Rio Doce após a morte de D. Rodrigo³⁹³. Vasconcelos compartilha a ideia ao afirmar que Borba Gato teria se refugiado “nos sertões desconhecidos do *Piracicava*”³⁹⁴, onde viveu muitos anos em uma tribo, entretanto, afirmou que o sertanista teria vivido também no sertão da Paraitinga, entre a serra do Mar e as vilas, ao norte de São Paulo³⁹⁵. Para Calógeras, Borba Gato não teria, no primeiro momento, encontrado ouro em Sabará, e sim, após tomar contato com outras regiões auríferas, teria feito uma associação e presumido que Sabará possuía ouro^{cxix}. De acordo com Calógeras:

Afirmam uns que se refugiou no vale do rio Doce, e outros que dali seguiu para o norte de São Paulo, nas cabeceiras do Paraíba, em uma zona compreendida entre Paraitinga e a serra do Mar. Esta última versão, conservada por testemunhas quase oculares dos acontecimentos, como o coronel Bento Fernandes Furtado de Mendonça.³⁹⁶

Há certo consenso de que o retorno de Borba Gato a Sabará foi concomitante ao indulto concebido pelo governador Artur de Sá e Menezes. Não há certeza se Borba procurou o governador ou o governador procurou Borba.

³⁹⁰ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 118.

³⁹¹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 118.

³⁹² VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 120.

³⁹³ ROCHA, José Joaquim da. Introdução. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 84.

³⁹⁴ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 87.

³⁹⁵ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 135.

³⁹⁶ CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 56.

Para Orville Derby a expedição de Fernão Dias “tão demorada e custosa”³⁹⁷ pouco acrescentou ao conhecimento que já se tinha da região. O legado de Fernão Dias teria sido criar condições para que a via de circulação a partir de São Paulo se consolidasse, permanecesse aberta, dando um passo para o processo de ocupação permanente. Derby completou: “a estrada aberta de São Paulo até o rio das Velhas nunca mais se fechou aos brancos e o resto, se por algum tempo esteve abandonado, não tardou a ser aberto de novo logo que se divulgou a notícia da verdadeira descoberta do ouro”³⁹⁸.

O território estava conhecido, os caminhos consolidados, roças plantadas, povoados em formação, notícias de ouro e de pedras verdes. O final do século XVII se aproximava e um dos acontecimentos mais importantes para a história do Brasil estava por acontecer – a “descoberta” do ouro onde hoje localiza-se a cidade de Ouro Preto. Se as informações sobre as expedições exploratórias suscitam dúvidas e sugerem diferentes interpretações, é possível afirmar que a descoberta do ouro no Tripuí é também um grande mistério. Ainda que uma movimentação relativamente intensa ocorresse na região em busca de metais preciosos, a descoberta do ouro é descrita quase como um acaso. São duvidosas as informações sobre quem encontrou, por onde passou e quando encontrou. Diogo de Vasconcelos narrou o achado como uma “surpresa” e escreveu:

Nestas conjunturas, coisa foi que a todos surpreendeu, a descoberta das Minas Gerais. Em menos de dois lustros [período de 5 anos] o território abriu-se de lado a lado; surgiram como que por encanto as povoações; completou-se a conquista. E não foi somente o fenômeno, mas a novidade dos meios, o que mais se admirou. Já não foi com efeito de São Paulo, sim de Taubaté, que partiu o movimento; nem para algum distrito dos até então perlustrados [percorridos], mas para outro distante, impenetrável, deserto de índios, sobre o qual nunca se lançou um olhar de esperança. Além disso, não foram bandeirantes na genuína extensão da palavra os descobridores, porque não subiram armados de privilégios, investidos de autoridade, tampouco animados pelos favores e subsídios do governo. Pelo contrário, subiram às caladas, à custa da própria fazenda, aos poucos, e disfarçados em traficantes de gentios, coisa então que passava sem dar na vista. É bem de lembrar que os exploradores das esmeraldas, quando se meteram sertão a dentro, não o fizeram às tontas; porque tiveram notícias e provas de existirem numa região indigitada pelos naturais. Os taubateanos também, é de crer não se enveredassem às cegas, buscando um ouro hipotético debaixo do solo, ou nos ribeiros de florestas e serranias sem fim.³⁹⁹

A versão apresentada por Antonil, na obra *Cultura e Opulência no Brasil*, de 1711, tem sido a mais aceita e perpetuada pelos historiadores, cabendo a alguns a tentativa de explicar como se deu o acontecimento com o acréscimo de algumas informações. A história que chegou

³⁹⁷ DERBY, Orville. Os Primeiros Descobrimentos de Ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. V, 1901, p. 262.

³⁹⁸ DERBY, Orville. Os Primeiros Descobrimentos de Ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. V, 1901, p. 263.

³⁹⁹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 120.

a Antonil foi de que um mulato, com passagem pelas minas de Parnaguá e Coritiba, ao adentrar o sertão com alguns paulistas em busca de índios, chegou ao serro de nome Tripuí. Desceu até um curso d'água, que veio a se chamar Ouro Preto, e “metendo a gamela na ribanceira para tomar água, e roçando-o pela margem do rio, viu depois que nela havia granitos da cor de aço”^{cxxx}. Sem saber do que se tratavam os *granitos*, retornaram a Taubaté. Chegando lá, ainda sem saberem do que se tratava, venderam a Miguel de Sousa algumas pedras, por meia pataca a oitava. De acordo com Antonil o comprador também não sabia o que comprara. Alguns *granitos* foram enviados ao governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá que, ao examiná-los entendeu que se tratava de ouro de excelente qualidade.

Impossível ler a narrativa de Antonil e não pensar em algumas questões: Como o mulato e seus companheiros chegaram ao serro Tripuí? Por onde passaram? Se estavam buscando índios por que desceram com uma gamela até o rio? A descida do serro Tripuí até o curso d'água é bem íngreme, por que teria escolhido esse local para realizar a descida? Se o mulato havia passado pelas minas de Parnaguá e Curitiba, como não saberia de que se tratavam os granitos? Qual caminho utilizaram para retornar a Taubaté? Por que Miguel de Sousa compraria algo sem saber o que era?

Diogo de Vasconcelos tentou, fabulosamente^{cxxxii}, diga-se de passagem, explicar como a descoberta desse ouro ocorreu. Segundo ele o caminho entre a Mantiqueira e a Borda do Campo estava aberto. Da Borda do Campo foram a Itaverava. Em Itaverava^{cxxxiii} como não encontraram índios, resolveram buscá-los no rio das Velhas. Pensaram estar o rio na vertente oposta da serra de Itatiaia, entretanto, como “a cordilheira braceja ao norte em muitos ramos, só depois de alguns dias, subindo e descendo montes, chegaram ao Tripuí, na posição central dominada por um pico, sobre o qual figura um grupo de penhascos, e ao qual deram o nome de Itacolomi”^{cxxxiii}.

Para Vasconcelos, soube-se em Taubaté sobre o achado uma vez que não era incomum que os sertanistas, ao voltarem para casa, contassem suas façanhas aos curiosos. Assim partiu, em março de 1691, José Gomes de Oliveira e seu ajudante Vicente Lopes com destino a Itaverava. Teriam chegando lá sem dificuldades, mas a partir dali “os horizontes fecharam-se na incógnita; o sertão deu fundo no vago imenso de florestas e serranias brutas; e o Itacolomi desejado, com a sua alegoria pitoresca, baralhado nos montes longínquos, não se deixou conhecer”⁴⁰⁰. Sem encontrar o “farol do Tripuí”, José Gomes de Oliveira^{cxxxiv} fez com que seu ajudante retornasse a Taubaté para conseguir ajuda.

⁴⁰⁰ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 123.

Em 1692, Antônio Rodrigues Arzão, com uma leva de cinquenta companheiros, teria partido de Taubaté com destino a Itaverava. Chegando lá, também sem conseguir encontrar a referência do Itacolomi, “foi ter à serra do Guara-Piranga, de onde pela manhã avistou os píncaros agudos de Arripiados, por efeito da luz oriental, parecendo mais próximos”^{cxxxv}. Arzão seguindo na direção definida chegou ao rio Piranga e se “deparou com alguns índios da nação *Puri*, que lhe deram notícia de mais rico manancial, o da Casca, originário da cordilheira, que o vinha atraindo”⁴⁰¹.

Chegando ao rio Casca^{cxxxvi}, provavelmente na confluência com o rio Doce, Arzão encontrou ouro. Ao invés de retornar foi aconselhado pelos índios que o acompanhavam a seguir até o litoral, na capitania do Espírito Santo^{cxxxvii}. Chegando lá apresentou ao Capitão-mor, governador da capitania, o ouro encontrado. Arzão “recebeu subsídios, que por ordem do Rei se ministravam aos descobridores: e tendo oferecido ao mesmo guarda-mor as três oitavas de ouro extraídas do Casca, mandou este fazer dois anéis, dos quais um lhe foi dado”⁴⁰². Arzão morreu logo que chegou a São Paulo, em 1693.

Entre a morte de Arzão e a saída da leva de Bartolomeu Bueno, outra expedição teria partido de Taubaté em direção ao sul de Minas, com objetivo de encontrar metais preciosos. Orville Derby encontrou duas cópias de documentos referentes a essa viagem, na Biblioteca Nacional, e as publicou na Revista do Instituto Histórico de São Paulo. *O Roteiro das minas de ouro que descobriu o revmo. vigário João de Faria e seus parentes e do mais que tem em si os Campos*, transcrito por Derby, trouxe elementos importantes para a tentativa de compreensão dos eventos que ocorreram no final do século XVII e culminaram com a descoberta do ouro em Ouro Preto. A descrição ajuda a interpretar o itinerário a partir de Taubaté, mensurar distâncias, rever afirmações sobre a abertura do *Caminho Novo* e levantar uma indagação sobre a participação de Borba Gato nas descobertas auríferas. Desse modo merece ser reproduzido na íntegra:

De frente da vila de Taubaté quatro ou cinco dias (a outra cópia diz três ou quatro) de viagem se acha estar o rio de Sapucaí, e descendo da dita vila para a de Guaratiguetá tomando a estrada real do sertão, dez dias de jornada para a parte do norte sobre o monte de Amantiquira, quadrilheira do mesmo Sapucaí, achou o padre vigário João de Faria, seu cunhado Antonio Gonçalves Vianna, o capitão Manoel da Borba e Pedro de Avos vários ribeiros com pintas de Ouro de muita conta (a outra versão diz em 3 ribeiros pinta muita boa, e geral de ouro de lavagem de que trouxe a amostra dele a esta cidade); e das campinas de Amantiquira cinco dias de jornada, correndo para o Norte, estrada também geral do sertão fica a serra da Boa Vista, donde começam os campos gerais até confinar com os da Bahia; e da serra da Boa Vista até o rio grande são quinze dias de jornada, cujas cabeceiras nascem da serra de Juruoca [Aiuruoca],

⁴⁰¹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 124-125.

⁴⁰² VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 125.

de frente dos quais serros até o rio dos Guanhanhans (*Guyanas* na outra cópia) e um monte de Ebitipoca [Ibitipoca] tem dez léguas pouco mais ou menos de circuito, toda esta planície com cascalha formado de safiras e de frente do mesmo serro de Juruoca para a parte da estrada, caminho de Oeste pouco mais ou menos, estão umas serras escalvadas, na qual achou o dito Padre vigário safiras nativas em vieiros de pedras cavacadas: entre esta distância estão muitos montes escalvados pelos campos e muitos rios, e em um destes montes que se chama o Baependi se suspeita haver metal pela informação que deixou defunto Bartholomeu da Cunha, e adiante passando o rio Igaray (Yrigahi na outra cópia) [Ingaí] se achara uma campina dilatada de minas de cristais finíssimos, e indo fazendo a mesma derrota se acharão muitos morros escalvados e campos gerais, cujos morros mostram terem haver para muitas experiências que se tem feito que por falta de mineiros se não se sabe o que é, sendo os ditos campos muito férteis de toda a caça.⁴⁰³

Derby ainda acrescentou informações presentes apenas na segunda cópia. A continuação, após “falta de mineiros”, trazia o seguinte texto: “esta quantidade de campos e capões é regada de muitos rios, uns grandes outros pequenos, em que não pode faltar ouro de lavagem que por não ter lugar não fiz exame, e são ditos campos fertilíssimos de caça e frutas agrestes”. Derby concluiu a transcrição alertando para a presença de algumas palavras ilegíveis e a continuação “e da Resaca de Catagoas e serra de Juruoca que tudo confina uma coisa com outra, há de vir sair dos campos gerais o caminho para o Rio de Janeiro”⁴⁰⁴. Segundo Derby essa informação do ouro encontrado foi passada por Bento Corrêa de Sousa Coutinho a D. João de Lancastre em 29 de julho de 1694. Mas parece não ter animado o Governador Geral da colônia a organizar uma expedição.

A última transcrição feita por Derby deve ser analisada. A frase faz menção a “Resaca de Catagoas”, que provavelmente refere-se à região da Ressaca onde nascem os tributários do rio Doce, principalmente os rios Piranga, Xopotó e Pomba, e os rios Carandaí, Paraopeba, das Mortes. Destaca ainda que da Ressaca à serra do Juruoca (Aiuruoca) há uma continuação, ou seja, seria a mesma serra. E, principalmente, faz referência ao caminho que chega aos “campos gerais” a partir do Rio de Janeiro. Tais afirmações apontam para uma importante evidência: os caminhos indígenas principais, utilizados pelos colonizadores, convergiam para uma mesma região ao sul de Ouro Preto, o entorno de Ressaca.

Antes de 1694 o sul de Minas Gerais, entre os rios Sapucaí e Grande, já estava percorrido, a ligação entre o Rio de Janeiro e a Borda do Campo já era conhecida, a conexão entre São Paulo e o sertão do São Francisco já existia, a conexão entre São Paulo e o Espírito Santo já havia sido realizada pelo rio Doce, os rios Paraopeba e das Velhas eram provavelmente interligados por um caminho que passava pela vertente norte da serra do Curral.

⁴⁰³ DERBY, Orville. Os primeiros descobrimentos de ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**. Vol. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901, p.268-269.

⁴⁰⁴ DERBY, Orville. Os primeiros descobrimentos de ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**. Vol. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901, p.269.

Antes de dar continuidade é importante retornar à expedição de Arzão, ressaltar seus desdobramentos e, principalmente, controvérsias. Antes de morrer, Arzão passou informações sobre a derrota a Bartolomeu Bueno de Siqueira, seu cunhado. Em 1694, Bartolomeu Bueno foi a Taubaté e conseguiu o apoio de Carlos Pedroso da Silveira para retornar ao sertão. Capitão Miguel Garcia de Almeida e Cunha^{cxviii} “apresentou-se com um troço de tropas suas e armadas à sua custa para se reunir ao chefe [Bartolomeu Bueno] no caráter de seu ajudante, como era costume”⁴⁰⁵.

Partiram em direção a Itaverava em abril de 1694^{cxvix}. Chegando em Itaverava, Bueno teria passado a Miguel Garcia a responsabilidade de plantar uma roça de milho para abastecer a expedição no ano seguinte. Enquanto isso Bartolomeu Bueno levaria a bandeira para o Rio das Velhas^{cxl}, onde encontrariam vales mais férteis até o retorno para Itaverava. Miguel Garcia ao permanecer nas proximidades de Itaverava teria feito incursões em seu entorno e encontrado ouro. Diogo de Vasconcelos narrou a descoberta como se estivesse ao lado de Garcia:

Saía [Miguel Garcia] à caça nos lugares vizinhos; e, de uma vez que avançou mais longe deu com um curso d'água volumoso, pelo qual descendo entendeu que acertaria com viveiros de melhor pescado. Nenhuma aguada entanto já foi mais pobre no gênero; e assim teria perdido o seu tempo, se em compensação o rio não fosse ali também o mais belo e farto em sinais de ouro. Na barra, com efeito, de um córrego, à flor do cascalho, que convidava a experiência, os aventureiros, aguçando cavadeiras de pau e lavando em pratos de estanho as areias, colheram ainda assim faíscas as mais belas do precioso metal, e que excederam a toda expectativa pelo deslumbrante da cor e tamanho dos granitos. A torrente de limpidez imaculada corria sobre o leito de cristais redondos e alvos; e toda a margem, apontando o banco de terra vegetal, apresentava o lastro auspicioso da mesma formação, causando alegria.⁴⁰⁶

Miguel Garcia, após o “descobrimento”, retornou a Itaverava. Chegando lá encontrou com a bandeira do Coronel Salvador Fernandes Furtado de Mendonça, que havia saído de Taubaté em princípios de 1695⁴⁰⁷. Em seguida retornou a de Bartolomeu Bueno. Miguel quis trocar o ouro encontrado por armas trazidas por Furtado, mas Bartolomeu interviu. Da discórdia criada decidiu-se que uma outra pessoa retornaria a Taubaté levando o ouro para Carlos Pedroso, que havia patrocinado a expedição de Bartolomeu Bueno. Essa pessoa era o Capitão Manuel Garcia de Almeida que estava na comitiva de Furtado.⁴⁰⁸

Ao chegar a Taubaté, Manuel Garcia entregou a Carlos Pedroso o ouro encontrado e voltou a Itaverava. Pedroso seguiu para o Rio de Janeiro, em 1696, e manifestou o ouro ao Governador Sebastião de Castro Caldas^{cxli}. De acordo com Vasconcelos, “ainda que se tenham

⁴⁰⁵ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 126.

⁴⁰⁶ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 127.

⁴⁰⁷ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 127.

⁴⁰⁸ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 128.

extraído outras amostras do território das Minas por anteriores sertanistas, esta de Miguel Garcia foi a primeira dada em manifesto regular na forma do regimento”^{cxlii}.

Após o retorno de Manoel Garcia a Taubaté com o ouro, Bartolomeu Bueno e o coronel Salvador Furtado se separariam para continuar a exploração. Bueno teria escolhido o rumo oeste, enquanto Furtado, o norte. Diogo de Vasconcelos revelou, com riqueza de detalhes, os pontos de referência que foram utilizados por ambos para continuarem suas expedições. Fica a dúvida sobre como o autor conseguiu ter acesso a detalhes tão específicos da jornada. A seguir é transcrito o itinerário proposto por Diogo de Vasconcelos:

Bueno havia perlustrado em parte as paragens do oeste; e da serra divisória das águas do Paraopeba tinha avistado os píncaros do Sabarabuçu. Não podia ser outro o seu rumo. Bueno, saindo na região dos Campos, em frente a Itatiaia, fronteira ignota do Tripuí, subiu para o alto do Pires, desceu nas fraldas da Itabira (*Itair*: pedra aguda) e, parecendo-lhe ver nos recortes do Morro Velho o da Pedra com Filho, só conseguiu certificar-se de andar errado quando reparou no incremento do rio, de modo nenhum parecido com o Fundo Sujo. Recordou-se então que em Sant’Ana circulava entre os naturais a notícia de uma serra chamada Itatiaia [o autor coloca em nota que “Da carta de sesmaria do Borba, de 3 de dezembro de 1710, se vê que o Itatiaiuçu chamava-se Serra da Itatiaia”]; e, como a largueza dos plainos, do alto da serra do Curral, deixava ao longe a vista, engrenhada na mesma cordilheira da outra Itatiaia, continuada pela Itabira e pela Moeda, julgou ser aquela serra a única denominação correspondente à mesma serra, o motivo por que andava confundido. Chegando, porém, ao Itatiaiaçu, caiu em si do engano; e desanimado então acertou de se convencer, como foi Miguel de Sousa, vítima de toda a fábula, que os arrastava ao desconhecido.⁴⁰⁹

Infelizmente Diogo de Vasconcelos não fez menção às fontes utilizadas para descrever o roteiro de Bartolomeu Bueno, a partir de Itaverava. De acordo com o narrado, Bueno subiu a serra da Moeda, ou mais ao sul, a serra de Congonhas, a partir do vale do Paraopeba ou do que viria a ser a cidade de Congonhas. Pela descrição poderia ter apenas chegado ao topo, observado a paisagem e retornado, como também pode ter descido pela vertente leste. De todo modo avistou o *Sabarabuçu*, ou como conhecida hoje, a serra da Piedade.

As próximas referências são os campos, Pires, Itatiaia e as fraldas da Itabira. Os campos já considerados desde a Borda do Campo, remetem provavelmente ao trecho entre Congonhas, Conselheiro Lafaiete e Ouro Branco. O caminho pelo alto do Pires parece estar relacionado ao caminho que margeava o rio Santo Antônio, a partir da travessia do rio Maranhão (atual rio Congonhas). Ao descer nas fraldas do Itabira (pico do Itabirito), Bueno teria passado de uma bacia hidrográfica para outra. Ele pode ter seguido um percurso próximo do que atualmente é utilizado pela rodovia BR-040 em direção a Belo Horizonte, até a altura de Aredes. Pode

⁴⁰⁹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 130.

também ter seguido em direção a atual cidade de Itabirito pelo vale do rio Mata-Porcos. A narrativa de Vasconcelos leva a crer que passou pelo primeiro percurso.

Chegando próximo ao pico do Itabirito percebeu que não era o lugar que buscava, o Tripuí. Após elucubrar acerca de Itatiaia e Itatiaiuçu, pode ter seguido caminho a partir de Aredes para a serra da Moeda e de lá seguido ao norte pela crista ou pelo vale do Paraopeba. Bartolomeu Bueno, de acordo com palavras de Diogo de Vasconcelos, foi guiado por índios que viviam em Sant'Ana (ou São Pedro) do Paraopeba, chegando ao rio Pitangui, onde havia, segundo os mesmos índios, ouro. O local ficava a 4 jornadas de Sant'Ana^{cxliii}.

São inferências possíveis, mas que perdem credibilidade por não apresentarem as fontes. Como Vasconcelos chegou à informação de que Bartolomeu Bueno “recordou-se então que em Sant'Ana [do Paraopeba] ...”⁴¹⁰? Esse tipo de historiografia provavelmente contribuiu para que, algumas vezes, o trabalho de Diogo de Vasconcelos tenha sido colocado em xeque. Ainda assim, tomando-se como referência o relevo e a localização da rede hidrográfica, torna-se factível sua versão.

Caso fossem encontrados mais elementos para comprovar a dita versão, seria possível também testar a hipótese de que nos “últimos” movimentos antes do início da ocupação colonial no entorno de Ouro Preto, os padrões de caminamento continuavam a seguir as regras dos caminhos de “menor tropeço” – rios, gargantas, planícies etc. E que, após o ouro, os deslocamentos por interesse, abandonariam essas regras. As vias abertas levariam, às minas, independente das dificuldades que oferecessem, como destacado por Preston James⁴¹¹, ao analisar a morfologia das ruas da cidade Ouro Preto. Tanto que, em mapas do século XVIII analisados, o percurso sugerido por Diogo de Vasconcelos não se faz representado. O mesmo acontece, muitas vezes, com os caminhos que teriam passado por Ibituruna e por Itaverava.

O Coronel Salvador Fernandes Furtado de Mendonça teria partido no sentido norte, a partir de Itaverava, em companhia de Miguel Garcia da Cunha. O descoberto de Garcia ficava a seis léguas da Itaverava. Com essas referências torna-se impossível supor onde, exatamente, Garcia teria encontrado o ouro. Entretanto, Diogo de Vasconcelos complementa sua informação com referências a um arraial que teria sido estabelecido e onde, décadas depois, teria nascido Cláudio Manuel da Costa. Existem controvérsias quanto ao lugar de nascimento de Cláudio Manuel, mas seu registro de batismo se deu na capela da Vargem, a 29 de julho de 1729.

⁴¹⁰ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 131.

⁴¹¹ JAMES, Preston E. Belo Horizonte e Ouro Preto: estudo comparativo de duas cidades brasileiras. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, n.º. 48, 1947, p. 1598.

Segundo Vasconcelos “ninguém lhe pode contestar a glória de ter sido o primeiro domicílio ereto nas Minas Gerais, o arraial do Fundão”^{cxliv}.

Diogo de Vasconcelos fez referência ainda a companheiros de Miguel Garcia e Salvador Furtado que teriam se apoderado de mananciais nas encostas do Itacolomi. Segundo Vasconcelos, Belchior da Cunha Barregão e Bento Leite da Silva, se estabeleceram “em pontos continuados do caminho seguido pelo coronel”^{cxlv}.

Mais uma vez, seguindo a reconstituição do roteiro feita por Diogo de Vasconcelos, tem-se detalhes do caminho que teria percorrido o coronel Salvador Furtado até o ribeirão do Campo. A transcrição é importante não apenas pela riqueza de detalhes, mas, principalmente, pela singular interpretação do autor:

Levantou [Coronel Furtado] o acampamento e prosseguiu pela costa do Gualaxo, entrou no vale do ribeiro que tem o nome ainda de Belchior, e começou a subir a Serra de Bento Leite, cujas encostas e cabeceiras mostraram-se mais suaves, como se pode observar. Apenas bastam para se compararem a este os mais belos panoramas do mundo. Dali se abriu o quase infinito horizonte de Mato Dentro; e nunca os aventureiros haviam contemplado âmbito mais vasto de serranias longínquas. Baralhados num batalhão de nuvens, os penhascos do Tripuí bem perto escondiam, contudo, a baliza, que procuravam, a meta dos aventureiros. Fitando desse alto o mundo estendido a seus pés, e que somente esperava a sua voz para emergir da barbaria, o Coronel arrancou-se do êxtase e deu o sinal de marcha. Os companheiros, erguendo então os machados fizeram retumbar o côncavo das florestas aos golpes da posse; e desceram para as fraldas da serra, de onde começaram a ouvir o estrépito soturno das águas. Perlongando em seguida animadamente nessa mesma tarde acamparam nas margens do Ribeirão do Carmo. Foi um domingo, 16 de julho de 1697, festa da Virgem.⁴¹²

Diogo de Vasconcelos ao escrever sobre os desdobramentos da descoberta de ouro no ribeirão do Carmo destacou que, antes mesmo do caminho para Ouro Preto ser efetivamente revelado, em 1697 e 1698, foram estabelecidas as primeiras roças ao longo do ribeirão e de seus afluentes Gualaxo do Norte e Gualaxo do Sul. A fome teria também sido responsável pela dispersão dos descobridores. Ao citar carta de Arthur de Sá, ao Rei, em 20 de maio de 1698, escreveu:

[...] é sem dúvida que rendera muito grande quantia, se os mineiros tiveram minerado este ano, o que não lhes foi possível pela grande fome, que experimentaram, que chegou a necessidade a tal extremo, que se aproveitaram dos mais imundos dos animais, e faltando-lhes estes para poderem alimentar a vida, largaram as minas e fugiram para os matos [...] e quanto mais entram no sertão, dizem que são mais ricas, e a duração delas será para muitos anos; porque em todos aqueles ribeiros e serras, dizem se acha ouro.⁴¹³

⁴¹² VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 132.

⁴¹³ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 140.

Antes de apresentar a versão de Diogo de Vasconcelos para a descoberta realizada por Antônio Dias, em Ouro Preto, cabe destacar a interpretação feita por Pandiá Calógeras acerca dos eventos ocorridos desde a descoberta dos “granitos cor de aço”, no ribeiro do serro Tripuí, passando pelo ouro encontrado na *Casa da Casca* por Arzão, até a descoberta do ouro em Itaverava. Calógeras propôs:

Substituamos ao nome de Duarte Lopes o de Rodrigues Arzão, e teremos a mesma narrativa de Bento Fernandes^{cxlvi}, o “povoado” seria a Vitória [capitania do Espírito Santo] e os “lavrados” os dois anéis feitos por ordem do capitão-mor da vila. Não se trata, por outro lado, da descoberta do Tripuí, com a qual apresenta analogias, que permitem supor tenha havido fusão de duas tradições, a de Arzão quanto aos fatos, a do descobridor do “ouro preto” quanto ao nome e ao modo de descobrir, com a bateia em um caso, e com uma gamela na versão de Antonil. Duarte Lopes seria então o mulato prático das minas de Curitiba, citado pelo jesuíta. Que não se trata do descobrimento do Tripuí, prova-o ter sido imediatamente reconhecido e lavrado o ouro achado no Guairanga, enquanto o outro só no Rio de Janeiro foi reconhecido pelo próprio Governador⁴¹⁴.

Calógeras acreditava que a história do “mulato” do Tripuí teria ocorrido após a descoberta de Bartolomeu Bueno (ou Miguel de Almeida, para alguns) e a entrega do ouro para Carlos Pedroso, em Taubaté. O autor afirmou que “à pequena porção manifestada por Carlos Pedroso, seguia-se menos de um ano depois [1696 ou início de 1697], a remessa de granitos da cor de aço, achados por um mulato”⁴¹⁵. Esse mulato estaria empregado na bandeira de Manoel Garcia^{cxlvii}. O restante da história seria comum à contada por Antonil. O granito foi vendido em Taubaté, a Miguel de Sousa, a razão de meia pataca a oitava, que o remeteu ao governador Arthur de Sá.

Independente das versões sobre o ouro encontrado no Tripuí, apenas Diogo de Vasconcelos se atreveu a tentar descrever o percurso realizado até o local onde o metal foi encontrado. Sua argumentação foi muito coerente, trazendo detalhes que os demais cronistas não trouxeram. Deve-se ressaltar que até então todas as expedições haviam apenas bordeado a região que, no século seguinte, viria se configurar como o Termo de Ouro Preto.

A entrada no “labirinto” formado pelas serras divisoras das bacias dos rios São Francisco e Doce parecia ser algo evitado até então. A interpretação de Diogo de Vasconcelos ajuda a compreender por onde possivelmente passaram e a estabelecer conexões que permitem inferir por onde as vias de penetração que levaram a Ouro Preto estavam localizadas. De acordo com Vasconcelos:

⁴¹⁴ CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 63-64.

⁴¹⁵ CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 64.

Os primeiros descobridores, tendo entrado pela Itaverava, em busca do Rio das Velhas, esperavam encontrá-lo na virada da Itatiaia, mas não lograram o intento: porque a serra ramifica-se, e deixa correr mais de um afluente para o Rio Doce, antes de separar os dois vales. Só depois de muitas marchas é que, descendo sobre o serro do Tripuí avistaram a cordilheira, que, estendendo-se de sul a norte, indicava positivamente o divórcio das águas, e logo a próxima vertente do desejado rio. Saltando, pois o Tripuí, subiram pela serra em ordem a transpô-la na depressão do Campo Grande e deste, efetivamente achando as novas águas, prosseguiram sobre os espigões de Catarina Mendes: mas com surpresa reconheceram o círculo vicioso, que os guiou de novo à região dos campos. Avistaram então as serras da Borda e todo o país que haviam atravessado na vinda para a Itaverava. Observando o curso das águas, viram que seguiam para o sul, com que entrando para as Congonhas; e o Rio das Velhas, entanto era sabido que corria para o norte. Desconhecendo assim o rio, e, temendo que a estação das águas os colhesse em países escassos de mantimento, resolveram tornar ao povoado, e cortaram em linha reta ao encontro da encruzilhada de Fernão Dias. Postos assim ao caminho de São Paulo, chegaram a Taubaté com os granitos cor de aço achados no Tripuí.⁴¹⁶

Baseado na interpretação feita por Diogo de Vasconcelos é possível inferir que tenham partido da região onde atualmente localiza-se Conselheiro Lafaiete (arraial de Carijós e depois Queluz), seguido o rio Congonhas (atual rio Maranhão) a jusante até a barra do rio Soledade. Acompanharam esse rio até o local conhecido como Rodeio, a noroeste da serra do Ouro Branco (Itatiaia nos documentos do início do século XVIII). Dali até as nascentes, atravessaram um conjunto de serras (chamada por Vasconcelos de serra do Pires), próximo à antiga estação ferroviária Dom Bosco, entrando na bacia do rio das Velhas, pelo rio Maracujá (nome atual) até a região de Cachoeira do Campo. Dali, no sentido leste, chegaram ao alto da serra da Cachoeira e depois serra do Ouro Preto, conhecidas inicialmente como serro Tripuí. Desse local os sertanistas tiveram a primeira visão do pico do Itacolomi. Pela crista chegaram ao morro de São Sebastião, onde desceram até próximo do fundo do vale, chegando ao ribeiro que seria batizado de Ouro Preto.

A narrativa de Diogo de Vasconcelos se sustentou a partir da convicção de que o ouro, achado no Tripuí, é anterior à expedição de Arzão e Bartolomeu Bueno. Segundo Vasconcelos, Artur de Sá^{cxlviii}, ao passar por Taubaté, a caminho do sertão para “animar os descobrimentos”^{cxlix}, em novembro de 1697, tomou contato com as notícias sobre o ribeirão do Campo, bem como, com os granitos cor de aço. Os granitos teriam sido “trincados” nos dentes, revelando sua cor natural. Assim estava resolvido o mistério, “foi neste momento e deste lugar que primeiro se ouvia o nome de Ouro Preto”⁴¹⁷.

⁴¹⁶ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 133-134.

⁴¹⁷ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 133.

Os poucos aventureiros que estiveram no Tripuí, ao ouvirem as histórias sobre o ouro que Artur de Sá acabara de mostrar, notaram que se tratavam de lugares diferentes e procuraram Antônio Dias de Oliveira, “que se achava pronto para subir em demanda às novas minas: e se propuseram a guiá-lo na diligência de recobrem o primitivo descoberto. Feito o acordo, partiu Antônio Dias, em abril de 1698”⁴¹⁸. Conhecido, portanto o caminho, Antônio Dias entrou por onde os antigos aventureiros haviam saído, chegando ao Tripuí em 24 de julho de 1698.

Vasconcelos, mais uma vez parecia estar presente, parecia observar o Itacolomi “soberano da cordilheira, estampado, nítido e firme no cerúleo do céu, que a luz recamava de púrpura e ouro, de anil e rosas”⁴¹⁹. Finalmente, o motivo que levou centenas de exploradores ao sertão em dois séculos se materializava. Estava descoberto o Ouro Preto!

Antônio Dias enviou a notícia para Taubaté e, em 1699, alguns parentes e amigos já se encontravam a caminho de Ouro Preto. O capelão da comitiva era o padre João de Faria Fialho. Em novembro de 1700, Artur de Sá e Menezes, teria chegado às minas de Sabarabuçu. O contexto dos achados auríferos do final do século XVII na região de Sabará fogem do escopo desta pesquisa, entretanto, cabe a reprodução da descrição feita por Pandiá Calógeras para o possível percurso realizado por Artur de Sá até o rio das Velhas^{cl}:

Foi então que o governador e sua comitiva seguiram para o sertão, e, em chegando às roças de Garcia Rodrigues, no Paraopeba, infletiram seu itinerário para o rio das Velhas. Para quem vem do Sul seguindo o divisor das águas entre esses dois rios, no trecho de suas cabeceiras, duas são as balizas naturais indicadoras da descida mais fácil para a bacia do Norte: o Itabira, pico mais elevado que se destaca nas serranias circunjacentes; a serra do Curral que, por assim dizer, fecha o vale do Paraopeba dando-lhe exutório estreito e encachoeirado no célebre Funil do mesmo nome. Ambas as direções foram seguidas mais tarde; na entrada do Arthur de Sá, é mais natural admitir o roteiro mais antigo que levava às vertentes meridionais [Sul] da serra de Curral, vinha descer o ribeirão de Macacos, então chamado de Fernão Dias^{cli}, até a sua foz no rio das Velhas. Para comprovar este acerto estão os fatos de que um dos afluentes desse ribeirão ainda tem o nome de córrego do Borba, e de que Manoel Affonso de Gaia, um dos primeiros exploradores do sertão de Sabarabuçu, veio estabelecer seus trabalhos de mineração na barra desse ribeirão, junto ao lugar onde hoje existe a ponte que ainda conserva o nome do sertanista.⁴²⁰

Diogo de Vasconcelos ao descrever o caminho seguido por Arthur de Sá, destacou que Borba Gato^{clii} e seus genros, Antônio Tavares e Francisco de Arruda, vieram na frente e fizeram o mesmo caminho da expedição de Fernão Dias, chegando ao Sumidouro e depois, subindo o rio da Velhas, “efetivamente não lhe foi difícil achar a cata de 1678”⁴²¹. Nesse local erigiu o

⁴¹⁸ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 133.

⁴¹⁹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 134.

⁴²⁰ CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 67.

⁴²¹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 136.

arraial do Rio das Velhas e “mandou retificar o caminho, por onde havia entrado Bartolomeu Bueno em 1696”^{cliii}. Vasconcelos descreveu assim o itinerário de Arthur de Sá:

Em chegando à região das Congonhas, a comitiva dividiu-se; parte, a maior, tomou a esquerda pela vereda, sobre o Rio das Velhas, aos descobertos do Borba, e Artur de Sá tomou a direita sobre a Itaverava, caminho do Carmo, onde, como já se disse, veio a tempo de assistir ainda às medições do ribeiro de João Lopes de Lima [ribeirão do Carmo]. De volta deste lugar, esteve ainda alguns dias no arraial dos Bandeirantes (Carmo) [...]. Regressando a Itaverava, saiu nas Congonhas (Campos Gerais) e tomando o rumo da Itabira [pico do Itabirito] desceu ao Sabará-buçú. O Borba então já tinha formado o arraial, que Antonil ainda designa de seu nome, e que depois se fixou com o título de Rio das Velhas. Com estes novos descobrimentos, as minas do Carmo e Ouro Preto passaram a se chamar da nascente do Rio das Velhas e as do Sabará e Caeté do poente.⁴²²

Ao observar o itinerário interpretado por Calógeras, o roteiro de Bartolomeu Bueno reconstituído por Vasconcelos e a informação de que Borba Gato “retificou” o caminho, é possível inferir que a expedição de Fernão Dias tenha mesmo passado da bacia do rio Paraopeba para a bacia do rio das Velhas na vertente norte da serra do Curral. A retificação fez com que o caminho fosse encurtado, e a ligação entre as bacias hidrográficas se desse na vertente sul da serra do Curral, chegando a Sabará antes de passar pelo Sumidouro.

De acordo com documento encontrado na Casa dos Contos, datado de 24 de maio de 1698, Arthur de Sá e Meneses, em ofício encaminhado ao rei, procurava encontrar um caminho mais curto para as minas de Cataguazes. A partir de São Paulo levava-se 50 dias, enquanto pelo Rio de Janeiro, 90 dias. De acordo com Arthur de Sá e Meneses “o descobridor das chamadas esmeraldas, se me veio oferecer com todo o zelo e desinteresse para fazer este, porém, não se poderia expor a ele sem eu vir ao Rio de Janeiro para o auxiliar”⁴²³. O “desinteresse” de Garcia Rodrigues se juntava ao “desinteresse” de Arthur de Sá^{cliv}. Mais do que reduzir a distância e o tempo gasto, o que o governador esperava era “aumentar o quinto^{clv} pela brevidade do caminho”⁴²⁴. A abertura de vias de circulação se tornaria um negócio viável e lucrativo^{clvi}.

De acordo com Francisco de Assis Carvalho Franco, ainda em 1698, Garcia Rodrigues^{clvii} começou a abrir a picada que, inicialmente, foi conhecida como *Caminho dos Cataguazes*. O sertanista teria se comprometido a reduzir para pouco mais de quinze dias o tempo de viagem entre o Rio de Janeiro e as minas. Franco afirmou que “o ponto central de tal

⁴²² VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 170.

⁴²³ DOCUMENTOS do Arquivo da Casa dos Contos (Minas Gerais). Relatório da Diretoria. Copiados e Anotados por José Afonso Mendonça de Azevedo. **Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**. Volume LXV ca. 1943. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945, p. 17.

⁴²⁴ DOCUMENTOS do Arquivo da Casa dos Contos (Minas Gerais). Relatório da Diretoria. Copiados e Anotados por José Afonso Mendonça de Azevedo. **Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**. Volume LXV ca. 1943. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945, p. 17.

via era a Borda do Campo, hoje Barbacena”⁴²⁵ e que, em fins de 1699, o “picadão” estava concluído.

Basílio de Magalhães trouxe a mesma informação de Franco, mas acrescentou que “esta picada, alvo constante dos moradores do Rio de Janeiro desde mais de vinte anos atrás, já estava feita por Garcia até “Ressaca de onde começam os campos gerais confinantes com os currais da Bahia”⁴²⁶. Como já destacado, é possível que a picada aberta por Garcia Rodrigues seja o mesmo caminho indígena percorrido em 1531, pelos comandados de Martim de Carvalho.

Em 20 de março de 1700, Pedro Taques de Almeida, envia carta a D. João de Lancastre para informar que Borba Gato havia encontrado ouro e regressara das minas à São Paulo, “com pintas de consideração de que trouxe amostra”⁴²⁷, mas que em outro ribeirão, em menos de um mês, já haviam encontrado uma arroba de ouro. Pedro Taques informou ainda que Garcia Rodrigues já havia aberto uma picada até “a resaca”⁴²⁸, sendo possível ao gado e aos cavalos carregados chegarem até o local em seis dias e, até às minas, em quatorze^{elviii}.

Entre 1699 e 1700, de acordo com Diogo de Vasconcelos, os mineiros do ribeirão do Carmo ao perceberem turbidez na água resolveram seguir a montante para identificar a causa. De acordo com Vasconcelos “a brenha era imensa, impenetrável, e as serras de modo se enredavam de alcantis e penhascos, que frustraram todo esforço aos caminhos”⁴²⁹. O autor fez referência ao vale encaixado do ribeirão do Carmo. Coronel Salvador Fernandes, retornando de São Paulo, teria, a partir de Itaverava subido para a serra do Bento Leite e, no alto da serra, ao invés de seguir a esquerda para a atual Mariana, teria seguido pela crista a direita em direção ao Itacolomi.

Do Itacolomi avistou “uns longes de fumarada, que subia do vale, e desceu pela encosta ao encontro do ribeirão, cujas areias experimentou no lugar com felicidade, achando pintas de ouro as mais esperançosas”⁴³⁰. Subindo o ribeirão deparou-se com a gente do Padre Faria^{clix}. De acordo com Vasconcelos, ao deparar-se com amigos e conterrâneos, o coronel deu nome ao lugar de Bom-Sucesso, “quer pela alegria do momento, quer em honra à virgem Padroeira de

⁴²⁵ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 154.

⁴²⁶ MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasiliana. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 306.

⁴²⁷ DOCUMENTOS do Arquivo da Casa dos Contos (Minas Gerais). Relatório da Diretoria. Copiados e Anotados por José Afonso Mendonça de Azevedo. **Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**. Volume LXV ca. 1943. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945, p. 19.

⁴²⁸ DOCUMENTOS do Arquivo da Casa dos Contos (Minas Gerais). Relatório da Diretoria. Copiados e Anotados por José Afonso Mendonça de Azevedo. **Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**. Volume LXV ca. 1943. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945, p. 19.

⁴²⁹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 145.

⁴³⁰ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 145.

Pindamonhangaba”⁴³¹. Mais uma vez é difícil imaginar como Diogo de Vasconcelos chegou a essa interpretação. Ao mesmo tempo é difícil refutá-lo pois há coerência no caminhamento sugerido.

Coronel Salvador Fernandes, incumbido da função, legalizou as datas^{clx}. De acordo com Vasconcelos, Antônio Dias recebeu todo o trecho do ribeiro Tripuí, o Padre Faria o ribeiro que recebe seu nome, a Félix de Gusmão o Passa-Dez, aos irmãos Tomás e João Lopes de Camargo as vertentes da serra (arraial dos Paulistas mais tarde) e a Francisco da Silva Bueno o córrego, abaixo do Campo Grande, que se chamou de Ouro Bueno, do outro lado da mesma serra⁴³². O Coronel Salvador Fernandes teria ainda aberto a picada pela mata do Periquito interligando as atuais Ouro Preto e Mariana, por volta do ano 1700^{clxi}.

Ao final do século XVII tem-se, de acordo com a interpretação encontrada na historiografia e apresentada anteriormente, uma rede viária estabelecida no entorno do que viria a ser Vila Rica. É possível inferir que, ao menos, havia um caminho que margeava o rio Paraopeba no sentido noroeste até a garganta da serra de Itatiaiuçu, e dali, a nordeste pelas fraldas da serra do Curral, até o encontro com o rio das Velhas, próximo de onde se localiza atualmente a cidade de Sabará. Havia também um caminho que, próximo à região de Congonhas, seguia rumo norte em direção ao pico da Itabira e que, em seguida, tomava rumo nordeste pelo ribeirão Macacos até alcançar o rio das Velhas. Chegava-se aos arraiais de Ouro Preto e Antônio Dias, vindos do sul, por caminho que bordeava a serra de Itatiaia (Ouro Branco) pela direita, no local conhecido como Rodeio, depois alcançava a bacia do rio das Velhas, chegando ao local onde hoje situa-se Cachoeira do Campo, e depois, pela crista da serra da Cachoeira até os ditos arraiais.

De Itaverava um caminho partia rumo norte para o rio Gualaxo do Sul e Vargem, passando pelo Fundão. De Vargem um caminho seguia para o arraial do Carmo passando pelo maciço do Itacolomi, no local hoje conhecido como Pico da Cartucha e outro acompanhava o córrego do Belchior até suas nascentes, descendo a vertente norte até chegar ao arraial do Padre Faria. Caminhos do Rio de Janeiro e São Paulo que se encontravam próximo de Ressaca e seguiam para o norte e se conectavam com os itinerários já descritos. Existia ainda a ligação entre o arraial do Padre Faria e o arraial do Carmo.

⁴³¹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 146.

⁴³² VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 146.

Antonil, nos primeiros anos de século XVIII, descreveu desta maneira a paisagem construída a partir do movimento migratório para as minas, após os primeiros achados auríferos na região de Ouro Preto:

A sede insaciável do ouro estimulou a tantos a deixarem suas terras, e a meterem-se por caminhos tão ásperos, como são os das minas, que dificilmente se poderá dar conta do número das pessoas, que atualmente lá estão. Contudo os que assistiram nelas nestes últimos anos por largo tempo, e as correram todas, dizem, que mais de trinta mil almas se ocupam, umas em catar, outras em mandar catar nos ribeiros do ouro; e outras em negociar, vendendo, e comprando o que se há mister não só para a vida, mas para o regalo, mais que nos portos do mar. Cada ano vem nas frotas quantidade de Portugueses, e de estrangeiros, para passarem às minas. Das cidades, vilas, recôncavos, e sertões do Brasil vão brancos, pardos, e pretos, e muitos índios de que os Paulistas se servem. A mistura é de toda a condição de pessoas: homens e mulheres; moços e velhos; pobres e ricos: nobres e plebeus, seculares, clérigos, e religiosos de diversos institutos, muitos dos quais não têm no Brasil convento nem casa.⁴³³

Orville Derby, no final do século XIX, ao referir-se ao início do século XVIII, na região das minas, escreveu:

Uma vez começado o movimento imigratório, toda a fralda oriental da serra do Espinhaço, correspondente à bacia do rio Doce até a Santa Bárbara ao norte, ficou dentro de muitos poucos anos desbravada e cheia de centros ativos de mineração. Até o ano de 1704 parecem terem sido descobertos e povoados todos os distritos mais ricos desta encosta, que tomou o nome de Minas Gerais de Cataguazes para distinguir esta região mineira das vizinhas do rio das Velhas e de Caeté, que se desenvolveram quase simultaneamente como resultados indiretos das descobertas determinativas do *rush* na vizinhança de Ouro Preto. Conforme Antonil, as descobertas na região de Caeté foram anteriores às do rio das Velhas, ou de Sabará, e neste caso é de presumir que fossem feitas por mineiros de Ouro Preto passando para o oeste das cabeceiras do Santa Bárbara, ou talvez por baianos vindos do Norte. [...] Assim dentro dos primeiros dez ou quinze anos, depois do primeiro descobrimento efetivo, ficou conhecido e povoado, como por encanto, todo o vasto sertão que durante século e meio tinha sido percorrido pelas malogradas bandeiras em busca de prata e pedras preciosas.⁴³⁴

Miguel Costa Filho, em meados do século XX, ao imaginar a sequência de eventos ocorridos no início do século XVIII, escreveu:

O alvorecer da centúria seguinte encontra já em atividade os primeiros núcleos mineradores e formadas as primeiras povoações que se converteriam dentro em pouco em vilas e cidades famosas, aquém e além-mar. Díficeis tempos aqueles em que a febre do ouro era como uma epidemia contagiante, desviando-se das lavouras e outros serviços os braços negros que semeavam e colhiam. Antonil diz que nos primeiros tempos se acharam “não poucos mortos com uma espiga de milho na mão, sem terem outro sustento”. Vinha de fora toda a casta de gêneros consumidos pelas dezenas de milhares de pessoas, já estantes em Minas.⁴³⁵

⁴³³ ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. Salvador: Progresso, 1955, p. 185.

⁴³⁴ DERBY, Orville. Os Primeiros Descobrimientos de Ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. V, 1901, p. 275-277.

⁴³⁵ COSTA FILHO, Miguel. Engenheiros de Minas Gerais. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XX, nº. 170, 1962, p. 474.

Diogo de Vasconcelos usou o adjetivo “calamitoso” para caracterizar os anos de 1700 e 1701. A partir de Ouro Preto as dispersões continuaram, mais uma vez, segundo o autor, motivadas pela fome. O arraial dos Camargos seria estabelecido por Tomás, João e Fernando Lopes de Camargo a 5 léguas de Ouro Preto e 3 léguas de Mariana^{clxii}. No mesmo caminho, a partir de Ouro Preto, seria estabelecido o arraial de Antônio Pereira Machado, inicialmente conhecido como arraial do Bonfim de Mato Dentro. Em outra direção, pelos lados da chegada de Antônio Dias, seriam estabelecidos os arraiais do “Campo”: Cachoeira, São Bartolomeu e Casa Branca, mais próximos de Ouro Preto.

A paisagem da mineração observada no território de Ouro Preto já estava configurada nos primeiros anos do século XVIII. Os núcleos de povoamento mais próximos aos arraiais que viriam formar Vila Rica, já estavam ocupados. Conseqüentemente as vias de acesso até esses lugares já estavam estabelecidas e recebendo fluxo regular e crescente de transeuntes e animais de carga, de montaria e para o corte. Novas mudanças tão drásticas viriam a acontecer somente no século seguinte com a introdução das estradas de ferro e o redirecionando dos fluxos. Povoados coadjuvantes ganhariam destaque e locais que viveram o auge das benesses do ouro, viveriam apenas da imagem de uma opulência pretérita.

Diogo de Vasconcelos trouxe informações valiosas sobre a organização inicial do espaço no entorno de Ouro Preto. Se inicialmente houve uma concentração em áreas específicas (Ouro Preto e Carmo), por exemplo, gerando rapidamente a escassez de recursos para sobrevivência, os novos arraiais seriam fixados com a manutenção de distância entre eles. Entre os anos de 1703 e 1705 uma “invasão” ocorreria na encosta superior da serra de Ouro Preto. De acordo com Vasconcelos, o ouro encontrava-se quase solto, o que fez com que o lugar recebesse o nome de Ouro Podre^{clxiii}.

Enquanto isso a abertura do *caminho novo*, parecia não seguir conforme o previsto. Em 15 de novembro de 1701, Arthur de Sá foi indagado pelo rei sobre as condições de trafegabilidade do caminho. De acordo com Basílio de Magalhães, D. Álvaro da Silveira, em 7 de setembro de 1702, teria dito que “a estrada não se prestava a cavalgadas, mas Garcia estava pondo todo o cuidado no acabamento dela e já havia plantado roças na Paraíba”⁴³⁶.

É possível inferir que Garcia Rodrigues tenha limpado minimamente o percurso, o suficiente para que animais de carga transitassem, mas sem melhorias. Com o incessante trânsito de pessoas e animais a picada ficou rapidamente intransitável. Garcia Rodrigues^{clxiv} consumiu no trabalho quase todos os recursos financeiros que dispunha. As intervenções

⁴³⁶ MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 306.

seguiriam pelo menos até 1704. A partir de 1704 “teve de se valer de dezoito escravos do seu cunhado Domingos Rodrigues da Fonseca Leme”⁴³⁷.

Enquanto as vias pelo sul, principalmente pelo Rio de Janeiro, eram estruturadas, a via pelo norte já se mostrava “excessivamente” eficiente. Tanto que em 14 de maio de 1701, D. João de Lancastre escreveu a Arthur de Sá e Meneses, mandando suspender a comunicação entre as minas dos Cataguases e as minas de *Caheté* e *Tocambira*. A carta era incisiva:

Nesta altura tive ordem de sua Majestade que Deus guarde para que mandasse suspender a comunicação que havia pelo caminho que mandei (abrir) para as minas de Caheté e Tocambira, distritos desta capitania geral, por se entender poderiam resultar dela muitos inconvenientes a seu real serviço: e como V. S. me diz nas duas cartas que me escreveu do rio das Velhas em 30 de novembro do ano passado que remetia algumas pessoas que vieram para esta praça, e outras que foram aos currais desta Capitania que quintassem o ouro que traziam por entender que se ficariam assim evitando melhor os descaminhos que nele poderiam haver e que por falta de mantimento se haviam retirado muitos mineiros para a montaria para terem com que sustentar a sua gente, e outros para as suas casas para voltar em março assim pelos mantimentos que já deixavam plantados como pelo gado que haviam mandado buscar aos currais da Bahia e Pernambuco, o que será grande adjutório para se poderem lavra as ditas minas, com que nestes termos me é preciso saber de V. S. se teve alguma ordem de sua majestade sobre este particular, e resolução que determina seguir para que com mais acerto me saiba resolver em um negócio de tantas consequências, e de que podem seguir ou deixar de seguir outras utilidades a sua Real Fazenda.⁴³⁸

A carta fazia parte de um contexto maior, mais complexo. Os paulistas, descobridores das minas no sertão de Taubaté, entendiam que, de acordo com a carta régia^{clxv} de 18 de março de 1694, possuíam pleno domínio das descobertas. As modificações teriam inclusive estimulado as entradas no sertão de expedições particulares, sem apoio da Metrópole. Entretanto, a carta régia trazia a frase “mas deixareis dependente de minha [Sua Majestade] resolução o dar-se por certo e rica a mina para que então haja de ter efeito a mercê”⁴³⁹. Tal prerrogativa colocava em risco a exclusividade sobre as descobertas.

Os paulistas então propuseram que as datas fossem divididas, mas somente entre os próprios paulistas. A demanda acordada em uma junta, reunida em 19 de abril de 1700, na Câmara de São Paulo, deveria ser encaminhada ao governador Arthur de Sá e Meneses para que esse intermediasse junto ao rei. Entretanto isso não aconteceu e as datas continuaram a ser distribuídas. Ao mesmo tempo viu-se um esvaziamento das lavouras, das vilas e aldeias litorâneas, com o movimento migratório destinado às minas dos Cataguases. A tentativa de

⁴³⁷ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 154.

⁴³⁸ DOCUMENTOS do Arquivo da Casa dos Contos (Minas Gerais). Relatório da Diretoria. Copiados e Anotados por José Afonso Mendonça de Azevedo. **Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**. Volume LXV ca. 1943. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945, p. 23.

⁴³⁹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 227.

cercear a circulação e a entrada no território das minas, veio em carta de 7 de fevereiro de 1701, enviada pelo rei. Em 9 de dezembro do mesmo ano outra carta “mandou que fechassem ao comércio os caminhos conducentes à Bahia”⁴⁴⁰. Interrompido o trânsito de pessoas, interrompia-se também o trânsito da carne^{clxvi}.

De acordo com Diogo de Vasconcelos outro caminho, que passava pelo rio Piracicaba, aberto ainda no período em que Borba Gato ficou refugiado, se manteve transitado, estabelecendo a ligação com o litoral do Espírito Santo. Por essa via também se apressaram a seguir para as minas, os forasteiros. Então D. Álvaro da Silveira, sucessor de Arthur de Sá, oficiou em 16 de setembro de 1702, ao governador da Bahia, que “não consentisse partida por aquele caminho de forasteiros, os quais em verdade infestavam os sertões e tumultuariamente escalavam os novos ribeiros do Piracicaba, e de certas outras paragens ainda não manifestadas”⁴⁴¹. As medidas não foram suficientes, tanto que, em 24 de setembro de 1704, novo ofício mandou que “fossem encarcerados todos os forasteiros, que se encontrassem no Distrito das Minas, e deportados os militares, que sem licença por aqui andassem”⁴⁴².

Quanto mais vias de acesso, mais difícil seria o controle da circulação^{clxvii}. Na documentação referente ao período existem diversas referências a mandatos expedidos para autuação de “transgressores”⁴⁴³. Em outro documento se observa a expressão “vão incorrer na pena da proibição do caminho”⁴⁴⁴, ao referir-se ao transporte de gêneros proibidos pelo acesso vindo da Bahia. Um auto que merece destaque é o de Lucas de Andrade Pereira, em 1704. Nele há menção a uma abertura de caminho entre os rios das Velhas e Paraopeba, feita por Borba Gato, como também uma descrição de artigos transportados. A seguir alguns trechos são transcritos:

Aos dez dias do mês de junho do santo ano nestas minas do Rio das velhas onde assiste o tenente general Manoel de Borba Gato^{clxviii} e indo o dito tenente general com o mineiro Antonio Borges de Faria a repartição dos descobrimentos de Paraopeba a escolha da data de sua majestade e indo explorando alguns serros com o dito mineiro fazendo uma picada pelo mato para poderem romper o dito General e [?] mineiro Antônio Borges. Com o comboio seguinte vindo pela estrada da Bahia e logo o dito tenente general fez apreensão no dito comboio na forma do regimento e ordens de sua Majestade e porque naquela ocasião não levava oficiais nomeou para meirinho desta diligência ao dito mineiro Antonio Borges de Faria para lhe ajudar a condução deste comboio que é o seguinte: três caxois [sic] de açúcar, um caxão [sic] de sabão, dois surrois [sic] de sal, dois baús, um baú com doce de mamão, um barrilinho [sic] de

⁴⁴⁰ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 228.

⁴⁴¹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 231.

⁴⁴² VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 231-232.

⁴⁴³ DOCUMENTOS do Arquivo da Casa dos Contos (Minas Gerais). Relatório da Diretoria. Copiados e Anotados por José Afonso Mendonça de Azevedo. **Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**. Volume LXV ca. 1943. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945, p. 26-34.

⁴⁴⁴ DOCUMENTOS do Arquivo da Casa dos Contos (Minas Gerais). Relatório da Diretoria. Copiados e Anotados por José Afonso Mendonça de Azevedo. **Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**. Volume LXV ca. 1943. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945, p. 84.

passas, dois rolos de peça, quatro covados de baeta vermelha, dois covados de cochonilha, uma vestia e calça de chita, uma caqua [sic] de baeta branca de safata encarnada, uns calçóis de seda fina azul, três varas de bertanha, seis ceroulas de pano de linho, vinte cachimbos de fumo de seis baralhos de cartas, dois fornos de cobre, quatro cavalos, cinco negros.⁴⁴⁵

Somente em 1705, vencido pelas medidas parcamente implementadas de contenção da circulação e do povoamento, o rei “resolveu a questão derogando as ordens proibitivas, e franqueando os caminhos”⁴⁴⁶. A tentativa de controle do território pelo controle das vias de circulação se mostraria infrutífero. Interrompido um acesso, abria-se outro.

A iniciativa do rei não agradou aos paulistas que se viam beneficiados pelo controle da circulação. Diogo de Vasconcelos detalhou com esmero o contexto social, político e econômico em que o conflito, prestes a ocorrer, se estabeleceu. Dentre suas considerações destaca-se a diminuição da produtividade do ouro de aluvião, a partir de 1705, sendo necessário o uso de técnicas que manejassem a água para minerar em terra firme. Como alguns forasteiros possuíam o lastro dos relacionamentos, inclusive além-mar, conseguiram se apropriar de terras mais ricas e regiões mais férteis.

O estopim do conflito teria sido o assassinato de um português reinol na região do rio das Mortes, no caminho para São Paulo. Os assassinos seriam paulistas, de acordo com a versão detalhada por Vasconcelos⁴⁴⁷. Os desdobramentos políticos da efervescência popular no Rio das Mortes resultaram na nomeação de Pedro de Morais Raposo para regente do distrito do Rio das Mortes e Francisco do Amaral Gurgel, para o das Minas. Enquanto isso, em Caeté, o conflito entre baianos, somados aos “forasteiros”, e paulistas se acirrava. Outra morte, como a ocorrida na região do Rio das Mortes, fez aumentar a tensão e, um boato sobre a intenção dos paulistas de acabarem com todos os forasteiros do distrito das Minas, fez com que tropas de diferentes lugares se aliassem a Manuel Nunes (nascido em Portugal), em Caeté, e o aclamassem Governador das Minas, em janeiro de 1708.

O controle das vias de circulação se mostraria mais uma vez importante no “teatro de guerra” que se configurava. Tal controle poderia impedir que tropas de paragens mais distantes se aliassem aos “revoltosos”, ou que esses fugissem. De acordo com Diogo de Vasconcelos, Manuel Nunes mandou um “troço de gente armada a rondar o caminho [caminho da Mata,

⁴⁴⁵ DOCUMENTOS do Arquivo da Casa dos Contos (Minas Gerais). Relatório da Diretoria. Copiados e Anotados por José Afonso Mendonça de Azevedo. **Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**. Volume LXV ca. 1943. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945, p. 84.

⁴⁴⁶ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 232.

⁴⁴⁷ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 238.

próximo a Sabará] de modo a impedir que fosse entulhado de árvores, e que nele levantassem redutos em lugares de emboscadas”⁴⁴⁸.

A “Batalha da Cachoeira”, ocorrida no arraial de mesmo nome, teria se iniciado com a notícia de que os paulistas controlavam o acesso entre Cachoeira do Campo e Ribeirão do Carmo. Cachoeira era “um ponto estratégico por excelência e tal que o Conde de Assumar em seu tempo, propôs que nesse arraial se erigisse uma fortaleza para dominar as três comarcas das Minas”⁴⁴⁹. Propôs ainda que ali fosse estabelecida a sede do governo da Capitania.

Diogo de Vasconcelos, ao narrar o percurso feito pelas tropas que apoiavam Manuel Nunes, vindas de Sabará em direção à Cachoeira, fez a seguinte descrição dos eventos e das vias de acesso utilizadas:

Os emboabas, partindo do Rio das Pedras, vieram ao Tijuco [atual Amarantina] e subiram a fio do ribeirão [atual Maracujá]. Os paulistas, porém, tinham abatido o mato, que bordejava as cascatas, que dão nome ao arraial, e daí pois impedidos voltaram os outros, quase sobre o caminho do Leite [atual Santo Antônio do Leite], por onde começaram a batalha. Toda a margem do rio foi coberta de trincheiras, e ainda no lugar hoje conhecido como Jardim, cavando-se existem vestígios.⁴⁵⁰

Em outro trecho, ao continuar sua descrição dos eventos que sucederam o conflito em Cachoeira do Campo e a vinda às Minas, do então Governador Dom Fernando Martins Mascarenhas, Diogo de Vasconcelos trouxe mais detalhes sobre o uso estratégico das vias de circulação durante os conflitos. Assim como, descreveu como o relevo teria sido utilizado a favor de Manuel Nunes, o que pode ser facilmente imaginado a partir das referências dadas pelo historiador mineiro.

Manuel Nunes mandou escultas a todos os pontos do caminho para virem de batida trazer-lhes as notícias do itinerário de D. Fernando, por ordem de no penúltimo pouso, em que ele pernoitasse, a qualquer hora partisse dali o espião e fizesse o sinal combinado, que era acender uma fogueira na Itatiaia [serra do Ouro Branco] e daí de cume em cume até Ouro Preto se faria outro tanto, para o que se haviam de monte em monte postado os agentes necessários. [...] Quando o governador, muito senhor de si, chegou à roça de João da Silva Costa, onde está hoje o arraial de Congonhas, partiu o esculca, e veio fazer sinal da Itatiaia. [...] Assim, apenas foi visto do Passa Dez o fogo no pico das Três Cruzes, em todos os arraiais da Serra ateou-se o clarão significativo. As trombetas soaram, e na manhã seguinte quatro mil homens se apresentaram ao ditador em ordem de marcha. Era ainda recente a estrada do Passa Dez ao Rodeio, apertada e coberta de matas até a borda dos campos da Boa Vista. Todo o dia e noite desfilou a gente. O Governador D. Fernando nesse dia vinha pousar no sítio das Congonhas a quatro léguas distante de Ouro Preto, sítio, que pessoalmente examinamos, e ficava no que hoje se chama Chiqueiro de Fora, com pouca ou sem diferença.⁴⁵¹

⁴⁴⁸ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 250.

⁴⁴⁹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 252.

⁴⁵⁰ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 253.

⁴⁵¹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 266-267.

Apaziguados, em termos, os ânimos após a visita de Antônio de Albuquerque a Caeté, em 1709, no dia 9 de novembro do mesmo ano, a capitania do Rio de Janeiro era dividida, sendo criada a capitania de São Paulo e Minas do Ouro. Em 8 de abril de 1711, Antônio de Albuquerque criou a vila do Ribeirão de Nossa Senhora do Carmo de Albuquerque, que teve seu nome encurtado, após aprovação do rei, em 14 de abril de 1712, para Vila de Nossa Senhora do Carmo⁴⁵². A instalação da Vila Rica de Albuquerque se deu em 8 de julho de 1711, sendo aprovada pelo rei em 15 de dezembro de 1712. De acordo com Vasconcelos, Vila Rica configurou a reunião dos vários arraiais localizados na encosta sul da serra de Ouro Preto. A distância estabelecida entre arraiais foi de 3 km.

A criação das comarcas de Vila Rica, Rio das Velhas e Rio das Mortes se daria no governo de Brás Baltazar da Silveira, em 6 de abril de 1714. Após outros conflitos de interesse como motins; a Sedição do Morro Vermelho (uma tentativa de “sublevação para depor as autoridades da comarca”⁴⁵³) promovida por Manuel Nunes Viana, em fins de 1716; a expulsão dos clérigos; a criação das casas de fundição; o exercício da cobrança do fisco; os contratos de controle sobre passagens de rios; ocorreu em julho de 1720 a Revolta de Vila Rica⁴⁵⁴.

De acordo com Diogo de Vasconcelos, potentados e clérigos se uniram, utilizando como mote a instalação das casas de fundição. Apoiados por Pascoal da Silva, do Morro do Ouro Podre, em 28 de junho de 1720, desceram até o arraial em busca do Ouvidor. Exigiam “a anulação dos registros nos quais se cobravam impostos”, entendendo que os impostos deveriam ser pagos apenas pelos mineiros; “queriam que se moderassem as custas judiciais e os salários do foro, bem como se alterassem as posturas das Câmaras”; assim como, exigiam que fossem abolidos os contratos de gado, fumo, aguardente e sal⁴⁵⁵.

As medidas propostas pelo Conde de Assumar para acalmarem os ânimos dos sediciosos, teriam incitado ainda mais o espírito de revolta. Entre elas a suspensão da lei de 11 de fevereiro de 1720, franqueando a passagem pelos registros ao longo do caminho para o Rio, o que, para os revoltosos tratava-se apenas de uma ação paliativa, visando o enfraquecimento do movimento. Diante disso, teriam partido para a vila do Ribeirão do Carmo, cerca de 1500 a 2000 homens, passando pelo caminho entre Ouro Preto e Mariana, pela ponte de Passagem e pelo caminho de Mata-Cavalos, chegando próximo à capela do Rosário, às margens do ribeirão do Carmo, como narrado por Diogo de Vasconcelos.

⁴⁵² VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 291.

⁴⁵³ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 319.

⁴⁵⁴ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 351.

⁴⁵⁵ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 359.

Ainda ao narrar os meandros dos eventos que antecederam à criação da capitania de Minas Gerais, o historiador mineiro destacou que o trânsito entre Vila Rica e Ribeirão do Carmo, para alguns envolvidos, não podia se dar pelas vias principais, e sim por “caminhos menos frequentados”. Ao citar os acessos entre as duas vilas descreveu o que chamou de *caminho novo* e *caminho velho*. Segundo Vasconcelos o caminho velho subia ao alto de São Sebastião, passava pelo Campo Grande e descia no Mata-Cavalos para entrar na Vila do Ribeirão do Carmo. O caminho novo saía de Cabeças, ia pelas ruas principais até a matriz do Pilar, subia o morro de Santa Quitéria até a praça, passava pelo arraial de Antônio Dias, pelo Alto da Cruz, Padre Paria, Água Limpa, Piedade e, finalmente, Taquaral, antes de chegar em Passagem.⁴⁵⁶

No entorno de Vila Rica palpitavam as rebeliões. A situação se mostrava incontrolável. O Conde de Assumar mandou então, que atestassem fogo nas casas de Pascoal da Silva e de outros revoltosos, no Morro do Ouro Podre. Diogo de Vasconcelos, mais uma vez como se estivesse a observar os eventos, narrou assim o que teria ocorrido:

Por muito que quiseram, nenhuma casa escapou. As ventanias da serra batalharam para desobedecerem a ordem, e darem ao Conde um serviço completo. O incêndio durou um dia, e ruas inteiras arderam a um tempo e de lado a lado. Um novo arraial se construiu no Morro, mas ainda este durou pouco, e só dele existem ruínas desoladas e ermas. É que, se o clarão sinistro do primeiro se derramou na História, o fumo em roldões intensos subiu e bradou os céus. O que de tudo ali resta, é o nome de Morro da Queimada, e esse nome se eterniza, no meio das solidões, ligado à memória do Conde!⁴⁵⁷

Ainda assim os ânimos não se acalmaram, mesmo com a criação da Capitania de Minas Gerais, por alvará de D. João V, em 2 de dezembro de 1720, desmembrada da capitania de São Paulo⁴⁵⁸. Diogo de Vasconcelos encerrou a terceira parte de sua *História Antiga de Minas Gerais* nos primeiros anos do século XVIII escrevendo:

Sombras errantes da história, quase esquecidas, tempos remotos que espalham em nossa alma o fulgor plácido, como de um luar cadente, nas horas silenciosas, esses homens e essas coisas confirmam em tudo a nossa narrativa. A unidade do caminho até à Itaverava, a diversidade por avante, cada um no seu rumo; a indiferença para com o solo rico de países conhecidos; em demanda de países nem sequer indicados, totalmente escondidos; o círculo que fizeram de longe para mais perto; são coisas que só um plano preconcebido moveria e que só podemos explicar por um suposto polo magnético da vontade e das ambições. O Itacolomi, rebuscado no pego nebuloso do sertão, entrevisto no dédalo das cordilheiras longinquas, foi, na verdade, o centro de gravidade, o farol da conquista e da posse em todo o território.⁴⁵⁹

⁴⁵⁶ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 365.

⁴⁵⁷ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 375.

⁴⁵⁸ OZZORI, Manoel. **Almanack Administrativo, Mercantil, Industrial, Científico e Litterario do Município de Ouro Preto**. Ouro Preto: Typographia d'a Ordem, Ano I, 1890, p. 143.

⁴⁵⁹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 157.

De acordo com Dermerval Pimenta, ao citar dados da Diretoria de Estatística do Estado de Minas Gerais e informações de Diogo de Vasconcelos, a população de Ouro Preto, em 1720, já era de 80 mil almas⁴⁶⁰, “domiciliados em vila e arraiais opulentos”⁴⁶¹.

Não seria possível afirmar que, após a criação da Capitania de Minas Gerais, uma certa calma pairasse no ar. Tanto que ainda no século XVIII outros movimentos contrários ao sistema vigente seriam articulados e coibidos. A Inconfidência Mineira seria o principal deles. Em relação às vias de acesso, tem-se uma tentativa explícita de controle da circulação. A proibição de abertura de novos caminhos ou picadas para as Minas, onde houvesse arrecadação da Fazenda Real, seria uma das medidas adotadas com a intenção de diminuir os descaminhos na cobrança dos quintos reais ao longo dos caminhos de acesso a Vila Rica.

Iniciada a segunda década do século XVIII, o *Caminho Novo* ainda não estava finalizado. De acordo com Basílio de Guimarães, em 1722, a via estava prestes a ser concluída, faltando-lhe apenas “retoques e melhorias”⁴⁶². Tais “melhorias” seriam executadas por Bernardo Soares de Proença, como evidenciado na provisão régia de 6 de julho de 1725. No documento, D. João V agradecia ao sargento-mor pela conclusão do percurso que esteve inicialmente a cargo de Garcia Rodrigues. Ao mesmo tempo indeferia o requerimento feito por Garcia em que reclamava “terras”, como recompensa do seu trabalho.⁴⁶³

Segundo Basílio de Guimarães as melhorias teriam abreviado em 4 dias o trajeto. Na verdade, não foram “apenas” melhorias, teria sido uma mudança substancial do traçado. Ao tomar como média de deslocamento diário a distância de 25 km, algo em torno de 4 léguas, tem-se em quatro dias a distância de 100 km. Considerando que a distância entre o Rio de Janeiro e Ouro Preto era de aproximadamente 450 km, é possível afirmar que as “melhorias” teriam reduzido em 22% o percurso, ou seja, praticamente $\frac{1}{4}$ do caminho. Esse exemplo de mudança evidencia a alteração dos traçados das vias de circulação para adaptação às necessidades de uso e aos meios de transporte da época.

De acordo com Demerval Pimenta, em 29 de abril de 1719, Rodrigo Cezar de Meneses teria aconselhado o rei a publicar um bando que determinasse a pena de morte a quem tentasse abrir um caminho entre Minas e Cuiabá. Em 2[0] de abril de 1727 uma carta régia proibiria

⁴⁶⁰ PIMENTA, Demerval José. O minério de ferro na economia do Estado de Minas Gerais. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIII, nº. 127, 1955, p. 405

⁴⁶¹ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 118.

⁴⁶² MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p 308.

⁴⁶³ MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p 307-308.

também a abertura de caminho para Goiás. Em 26 de outubro de 1733 um aviso proibiria a abertura de picadas ou novos caminhos para as minas conhecidas ou que viessem a ser descobertas. Em 18 de novembro de 1733 o Real Erário do Reino decidia proibir a abertura de estrada que desse passagem pelos rios Doce e Cuieté. Em 12 de outubro de 1758^{clxix}, uma Ordem Régia proibiria a abertura de picada entre Aiuruoca e o Vale do Paraíba⁴⁶⁴.

A abertura de novas vias oficiais viria a ocorrer alguns anos depois, motivadas, pela necessidade de alternativas para o escasseamento da produção do ouro no entorno de Vila Rica. De acordo com José Joaquim da Rocha, Antônio Carlos Furtado, governador empossado em 22 de maio de 1773, teria mandado “abrir, ou fazer de novo, o caminho geral que segue de Vila Rica para o Sabará por uma serra intratável onde aconteciam várias infelicidades pelo escarpado da estrada que hoje [1780] se acha em excelente largura, e por ela andam carros com muito à sua satisfação”⁴⁶⁵. Rocha referia-se ao caminho pela crista da serra da Cachoeira.

O caminho por Lajes, em Vila Rica, uma variante do caminho para Mariana passando próximo à encosta da serra de Ouro Preto, teria sido construído por Dom Antônio de Noronha, durante seu governo, entre os anos de 1775 e 1780⁴⁶⁶. De acordo com José Joaquim da Rocha, Antônio de Noronha teria sido também responsável pela abertura do caminho entre Vila Rica e Cuieté, distante 30 léguas. De acordo com Rocha, mais que incentivar a circulação por tal via, o governador teria mandado

botar bandos e fixar editais nos lugares públicos, para que viesse a notícia de todos, o quanto era útil a sua diligência pelas grandezas que prometiam as terras em que ele pretendia estabelecer a povoação, repartindo a cada um que quisesse entrar com a sua fábrica, as terras à proporção deles⁴⁶⁷.

A iniciativa parece não ter surtido o efeito esperado devido à pouca fé da população em relação às promessas, afirmou Rocha. A abertura ou melhoria dos caminhos parece também não ter sido de todo implementada no curto governo de Dom Antônio de Noronha. Dom Rodrigo José de Menezes, empossado em 20 de fevereiro de 1780, mandaria melhorar o acesso

⁴⁶⁴ PIMENTA, Demerval José. **Caminhos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971, p. 22.

⁴⁶⁵ ROCHA, José Joaquim da. **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995. P. 154

⁴⁶⁶ VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 365.

⁴⁶⁷ ROCHA, José Joaquim da. **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995. P. 155

entre Vila Rica e Mariana, tornando-o “tão plano que andam por ele carruagens, com muita suavidade”⁴⁶⁸. Daria continuidade (ou até mesmo iniciaria) às obras na serra da Cachoeira, com a abertura da passagem pela meia encosta, no caminho para a Bahia, “com tal arte, que parece impossível e inacreditável dizer se andam pela tal estrada as mesmas carruagens e carros”⁴⁶⁹.

A preocupação com os descaminhos e com a gestão das vias ganhou destaque na memória elaborada por José Joaquim da Rocha sobre o governo de D. Rodrigo. O manejo das vias fazia com que essas deixassem a “informalidade” e se tornassem fontes de arrecadação. As atitudes de D. Rodrigo demonstraram a necessidade de retomada do controle, tanto da economia, quanto da gestão do território. O governador teria ouvido “o clamor dos povos pela falta das extrações do ouro e providenciando sobretudo, mandou se penetrassem os sertões incultos e justamente os da Mantiqueira, abaixo proibidos a título de servirem de barreira ou de impedimento aso descaminhos do ouro”⁴⁷⁰.

Abrir vias de acesso seria o mesmo que tirar da clandestinidade os caminhos não oficiais. Ao melhorar as condições de trafegabilidade, incentivava também a ocupação do território. Ao citar situação vivida na região sul de Minas Gerais, próximo a Ibitipoca, Rocha escreveu:

Chegou este [Francisco Antônio Rebelo, ajudante de ordens] à paragem denunciada e achou, na estrada de Santa Rita de Ibitipoca, uma tão larga como trilhada estrada, pela qual seguiu cinco ou seis léguas, e nestas, de uma e outra parte, povoadores com roças, casas e alguns serviços, minerais semelhantes estradas encontrou naquela serra, contando até o número de oito, no espaço que medeia o caminho que segue para o Rio de Janeiro até a picada da lagoa da Aiuruoca, comunicando-se pelos seus interiores, de umas para as outras.⁴⁷¹

⁴⁶⁸ ROCHA, José Joaquim da. **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995. P. 159

⁴⁶⁹ ROCHA, José Joaquim da. Apêndice 1. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 189.

⁴⁷⁰ ROCHA, José Joaquim da. Apêndice 1. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 189.

⁴⁷¹ ROCHA, José Joaquim da. Apêndice 1. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 189.

Outro exemplo citado por Rocha foi a chegada às minas de Cuieté, por via terrestre, empreendida por D. Rodrigo de Meneses:

No dia 16 de agosto [de 1781], chegou com sua comitiva à nova ponte do Rio Doce, única paragem por onde se segue para aquele dilatado sertão, e, para haver de entrar nele, se preveniu de uma guarda de pedestres, ou homens mateiros, únicos que sabem penetrar matos e batalhar com o gentio. [...] Por uma fúnebre estrada tão espessa, passando uma e muitas vezes rios, ribeirões e córregos, subindo a pé ásperas e elevadas serras, pernoitando em agrestes choupanas, apenas cobertas com as folhas do mesmo mato, passando sem o preciso sustento, pelo atraso da equipagem, até chegou a dormir em umas palhas de feijão que lhe serviram de cama. Tudo voluntário, e satisfeito sofre aquele espírito forte e; vencendo todos os impossíveis chegou ao sítio de Caeté [Cuieté], e sem perder tempo, passou as necessárias ordens, para se abrirem oito léguas de caminho, por onde pretendia sair no regresso.⁴⁷²

Robert Walsh, destacou em sua viagem para Minas Gerais, em 1828, que no ano de 1798 foi proposta, pela primeira vez, a abertura de uma estrada que ligasse o Rio de Janeiro à província de Minas Gerais por itinerário mais “direto e conveniente”⁴⁷³ do que o utilizado até então. O viajante ao percorrer a estrada afirmou que era a primeira a atravessar “florestas virgens que pareciam intocadas desde os tempos primitivos”⁴⁷⁴ e chegava ao rio Preto, na divisa entre as províncias.

A afirmativa de Walsh revelou uma mudança no traçado da via, com uso de pedras e lajes para a pavimentação de trechos “onde era mais difícil a passagem”⁴⁷⁵. Entretanto, tal estrada seria pouco tempo depois abandonada. Os trechos construídos desmantelados somavam-se às sobras de materiais empregados na obra e dificultaram tanto o deslocamento que a dita estrada foi interrompida. Ainda segundo o viajante, em 1810, as obras seriam retomadas a partir do rio Preto, até São José [atual Tiradentes], “quando aquelas ricas pastagens se tornaram acessíveis a exploração do homem”⁴⁷⁶.

Uma análise expedita das mudanças nas características (traçado, materiais, implantação, manutenção, gestão) das vias de circulação, a partir da segunda metade do século XVIII, em Minas Gerais, poderia levar a uma ideia de adequação aos avanços tecnológicos coevos e o

⁴⁷² ROCHA, José Joaquim da. Apêndice 1. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 192.

⁴⁷³ WALSH, Robert. **Notícias do Brasil (1828-1829)**; tradução Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1985, p. 48.

⁴⁷⁴ WALSH, Robert. **Notícias do Brasil (1828-1829)**; tradução Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1985, p. 48.

⁴⁷⁵ WALSH, Robert. **Notícias do Brasil (1828-1829)**; tradução Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1985, p. 48.

⁴⁷⁶ WALSH, Robert. **Notícias do Brasil (1828-1829)**; tradução Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1985, p. 48.

ajuste às necessidades impostas pela economia, principalmente no que se referia à rapidez e custo da circulação de insumos e mercadorias. Entretanto o conhecimento acerca dos aspectos construtivos das estradas com características das que começaram a ser implementadas, remonta às vias romanas^{clxx}, excetuando-se os materiais utilizados na cobertura do piso que mudaram para se adaptar às características dos veículos e às condições biofísicas de cada região.

Da mesma forma, a necessidade de rapidez para a economia era uma característica inerente tanto para a etapa de investimento, com a aquisição de matéria prima e maquinários, quanto no momento da comercialização. As queixas relacionadas ao tempo de viagem gasto entre destinos como Rio de Janeiro e Ouro Preto, por exemplo, são descritas em relatos e cartas desde o início da colonização das minas, sem que muitas melhorias fossem realizadas, com exceção ao encurtamento da distância empreendido por Garcia Rodrigues Paes no início do século XVIII⁴⁷⁷.

As mudanças propostas para o sistema viário na Província de Minas Gerais, a partir do final do século XVIII e, principalmente no início do século XIX, viriam atender as demandas da mineração e da agricultura, tanto na aquisição de insumos, quanto na circulação interna e exportação. Permitiriam a conexão de lugares, a fixação da população, o controle dos fluxos de circulação, a organização do espaço e a presença do governo na consolidação do território. Demonstrariam como o pensamento racional iluminista e a valorização da técnica poderiam interromper o estado de “decadência” econômica. Caso tivessem sido implantadas como se previu, revelariam também um lucrativo modelo de negócio.

O destaque dado aos caminhos antigos na conquista dos chamados “sertões” é frequentemente verificado em preâmbulos de narrativas históricas sobre o Brasil, em especial de Minas Gerais, e sugere a indissociável relação entre caminhos, ocupação do território, configuração de redes de comércio e poder. É evidente a importância dada à contribuição dos caminhos antigos no processo de interiorização do país, na captura e no combate aos índios, na busca de riquezas minerais, na definição de limites e fronteiras. O tema ainda que não tenha sido esgotado, foi (e ainda é) amplamente discutido em diferentes perspectivas.

Maria Efigênia Lage de Resende, referindo-se às análises de Sérgio Buarque de Holanda, destacou o “caráter político-estratégico que a atividade mineradora”⁴⁷⁸ exerceu na criação ou adequação das vias de circulação em Minas Gerais no período colonial. A autora

⁴⁷⁷ ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. Salvador: Progresso, 1955, p. 218.

⁴⁷⁸ RESENDE, Maria Efigênia Lage de. Itinerários e interditos na territorialização das Geraes. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (orgs.). **As Minas Setecentistas**. vol. 1 e 2. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo. 2007, p. 26.

sustenta que as vias de circulação eram instrumentos de controle espacial que assegurariam o “domínio da Coroa sobre a região”. Se inicialmente a busca por índios, tanto para escravizar, quanto para combater, se dava de forma espontânea ou aleatória (o que significa não ter exatamente um rumo determinado ou tomar como rumo as condições que as vias fluviais e indígenas ofereciam) do ponto de vista do destino, o achado do ouro mudaria as referências fazendo com que o Sertão dos Cataguases⁴⁷⁹ se tornasse o lugar a ser alcançado.

A ocupação do território das Minas Gerais ampliou-se também com a exploração mineral em outras regiões; a intensificação da atividade comercial percebida com a “movimentação de tropas e dos tropeiros”⁴⁸⁰; “com a procura de quilombolas que adentraram o sertão”; com o “surgimento de novas fronteiras agrícolas”. Entretanto, como destacado por Odilon Matos, durante o século XVIII a abertura de caminhos que interligassem as diferentes regiões do país e aproximasse o interior do litoral não se mostrou uma prioridade. Ao contrário, como ressaltado pelo autor “durante boa parte daquele século é uma política de sentido proibicionista, traduzida em numerosos dispositivos determinando a proibição de abertura de caminhos ou mandando fechar os poucos existentes”⁴⁸¹. Essa preocupação, que se justificava pela fiscalização e tentativa de controle do contrabando, se não apartou, limitou as áreas mineradoras a poucas e precárias vias de acesso. Áreas onde as atividades pastoris se fixaram acabaram sendo melhor providas de acessos, principalmente pelos “caminhos de tropas”⁴⁸².

Ainda que as queixas em relação às condições de conservação e trafegabilidade dos caminhos fossem proporcionais à intensidade de uso, é possível sugerir que tais condições precárias cumprissem um papel importante e até fundamental para a gestão do território e da economia, ao menos até os primeiros sinais de redução da produção aurífera e do recolhimento de tributos. Para Júnia Furtado, o ano de 1763 se configurou como um sinal importante de que a economia enfrentaria períodos de menor prosperidade, uma vez que naquele ano, pela última vez, alcançava-se a cota de cem arrobas anuais. A diminuição da arrecadação acenderia uma

⁴⁷⁹ RESENDE, Maria Efigênia Lage de. Itinerários e interditos na territorialização das Geraes. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (orgs.). **As Minas Setecentistas**. vol. 1 e 2. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo. 2007, p. 27.

⁴⁸⁰ VENÂNCIO (2001) *apud* RESENDE, Maria Efigênia Lage de. Itinerários e interditos na territorialização das Geraes. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (orgs.). **As Minas Setecentistas**. vol. 1 e 2. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo. 2007, p. 28.

⁴⁸¹ MATOS, Odilon Nogueira de. Vias de comunicação. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de & CAMPOS, Pedro Moacir (Org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. Tomo II - O Brasil Monárquico. Vol. 6. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1997, p. 43.

⁴⁸² MATOS, Odilon Nogueira de. Vias de comunicação. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de & CAMPOS, Pedro Moacir (Org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. Tomo II - O Brasil Monárquico. Vol. 6. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1997, p. 43.

luz vermelha, colocaria em xeque as estratégias da Metrópole e exigiria a identificação de novas oportunidades.

Com a redução da economia aurífera, a chegada de Marquês de Pombal à Secretaria de Negócios Estrangeiros e da Guerra e as reformas propostas – expulsão dos jesuítas, independência da Igreja em relação a Roma, medidas centralizadoras, visão mercantilista de exploração, progresso científico – um cenário propício para as ideias iluministas se configurou. Estes “defendiam o desenvolvimento cultural [e econômico] do Império português pela difusão das novas ideias de base empirista e utilitarista⁴⁸³, o que viria a ser colocado em prática nas medidas adotadas para entender e sanar a dificuldade econômica que se instalara.

O conhecimento e seu emprego no levantamento e interpretação do território brasileiro motivaram a vinda ao país de cientistas em busca de respostas para a queda da produção e soluções alternativas para superação do momento de debilidade da economia aurífera. A centralização do poder monárquico exigiria um conhecimento detalhado da Colônia para que as reformas pudessem ser implementadas. Tais estudos^{clxxi} resultaram em obras geralmente intituladas “Memórias Econômicas”⁴⁸⁴.

Uma das justificativas mais fortes para a diminuição da arrecadação estaria atrelada ao extravio ou contrabando de ouro. Medidas repressivas por parte da Metrópole na tentativa de coibir a atividade ilegal seriam implementadas, mas sua eficácia não atingiria o resultado esperado.

As viagens científicas no Brasil, impregnadas pela racionalidade iluminista, ajudariam a construir um a ideia de rudimentalidade^{clxxii} dos meios e das técnicas utilizadas na exploração da atividade minerária. O atraso e inadequação dos métodos seria causa da baixa produtividade, bem como a ignorância atrapalharia a descoberta de novas riquezas minerais. Furtado destaca que nesse momento, final do século XVIII, aconteceria um importante incentivo à metalurgia do ferro^{clxxiii} e à produção da pólvora a partir da exploração de salitreiras. Resultados perenes da siderurgia só seriam observados no final do século seguinte.

Francisco de Assis Barbosa ao realizar breve histórico da siderurgia no país, destacou a importância da “visão progressista” do naturalista José Vieira Couto para uma exploração mais efetiva do minério de ferro. Ao referir-se à abundância do ferro em Minas Gerais, Couto escreveu: “por toda a parte se nos mostra, cobrindo de negro as nossas estradas, levantando-se

⁴⁸³ SAVIANI, Demerval. **História das ideias pedagógicas no Brasil**. 2ª. ed. Rev. e ampl. Campinas, São Paulo: Autores Associados, 2008, p. 80.

⁴⁸⁴ FURTADO, Júnia Ferreira. Estudo Crítico. In: COUTO, José Vieira. **Memória sobre a Capitania de Minas Gerais**: seu território, clima e produções metálicas. Estudo crítico, transcrição e pesquisa histórica por Júnia Ferreira Furtado. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais. 1994, p. 15.

muitas vezes em montes, e refletindo sobre nós os raios do sol com um brilho importuno”⁴⁸⁵. De acordo com Calógeras, Couto, mais precisamente sua memória sobre a capitania de Minas Gerais, “serviu de norma para toda a história administrativa da fundação permanente da siderurgia no Brasil”⁴⁸⁶.

As expectativas de José Vieira Couto, no final do século XVIII, tardariam, mas seriam em grande parte concretizadas. Em sua visão de futuro destacou:

Parece-me que já vejo um novo horizonte, um novo céu: milhares de fomalhas cobrem as planícies, que levantam espessos rolos de fumo às nuvens; os montes já são minados e, por uma boca estreita, vomitam as suas ricas entranhas; o estrondo de mil máquinas fere os meus ouvidos; um povo laborioso, contente e alegre cobre em bandos a superfície da terra, os ricos metais, à maneira de um rio caudaloso que cada vez se engrossa mais, vão demandando já, como um mar, o tesouro do Estado.⁴⁸⁷

A partir de 1808 com a chegada da Corte portuguesa ao Brasil, e incentivada pelo príncipe regente, a presença de viajantes e de companhias estrangeiras se tornou mais comum no país⁴⁸⁸. Munidos da mesma formação iluminista percorreram boa parte do Brasil, “desejosos de observar os costumes e as peculiaridades naturais desta porção do continente americano”⁴⁸⁹, relataram suas impressões e deixaram nos livros, ilustrações e mapas uma mensagem a ser lida e incorporada pelo governo imperial.

Nota-se que, em Minas Gerais, mais precisamente no Termo de Ouro Preto, muitos dos principais viajantes estrangeiros que deixaram registros de suas viagens pelo Brasil, estiveram acompanhados do Sr. Wilhelm Ludwig von Eschwege^{clxxiv}. Não coincidentemente o discurso comum desses viajantes descrevia uma paisagem com grande biodiversidade e natureza exuberante, mas assolada pelo impacto de uma economia deteriorada, pelo emprego tosco de técnicas e maquinários, pela falta de conhecimento para a descoberta de novas riquezas minerais, pela miopia coletiva em relação às potencialidades e viabilidades de exploração do minério de ferro e, claro, pelas péssimas condições das vias de circulação, que impediam não somente o acesso de pessoas, mas o transporte da matéria prima extraída dos morros mineiros.

⁴⁸⁵ BARBOSA, Francisco de Assis. Dom João VI e a Siderurgia no Brasil. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIX, nº. 165, 1961, p. 807.

⁴⁸⁶ BARBOSA, Francisco de Assis. Dom João VI e a Siderurgia no Brasil. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIX, nº. 165, 1961, p. 806

⁴⁸⁷ COUTO, José Vieira. **Memória sobre a Capitania de Minas Gerais**: seu território, clima e produções metálicas. Estudo crítico, transcrição e pesquisa histórica por Júnia Ferreira Furtado. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais. 1994, p. 78.

⁴⁸⁸ AUGUSTIN, Günther. **Literatura de viagem na época de Dom João VI**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009, p. 10.

⁴⁸⁹ MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1978, p. 15.

Quando a família real se transferiu para o Brasil, o intendente do Distrito Diamantino, Câmara Bittencourt^{clxxv}, propôs-se a construir a primeira usina siderúrgica na Colônia. A usina construída no Morro de Gaspar Soares (atual Morro do Pilar / MG), possuía 3 altos fornos e 12 fornos de refino, o que se julgava ser suficiente para abastecer as demandas do país e promover a exportação. As ambições de Câmara Bittencourt o levaram a planejar a navegabilidade do rio Santo Antônio e “construir estradas de rodagem através das matas do rio Doce, a fim de, por esses meios de comunicação, possibilitar o escoamento da produção de sua usina”⁴⁹⁰. De acordo com Francisco de Assis Barbosa a usina chegou a produzir, 920 arrobas e meia de ferro, em 1830⁴⁹¹. Antes disso, em 1812, o barão de Eschwege conseguia produzir ferro em Congonhas / MG, na Forja do Prata, ou “Fábrica Patriótica”.

O viajante alemão Georg Freireyss, ao visitar a fábrica de ferro de Congonhas em 1814, destacou que em Minas Gerais e São Paulo haviam “serras inteiras e cadeias de montanhas de ferro oligisto, magnético e especular” que poderiam suprir a demanda do Brasil pelo metal, bem como fornecê-lo a todas as nações quando “no velho mundo as minas já estiverem esgotadas”⁴⁹².

Outra iniciativa que influenciaria os rumos da produção siderúrgica em Minas Gerais foi a chegada do engenheiro João Antônio de Monlevade^{clxxvi}, em 1817. Monlevade ao manifestar sua opinião sobre a necessidade de investimento na exploração do ferro, escreveu ao Presidente da Província de Minas Gerais:

O futuro grandioso desta terra, hoje tão decadente, não está no ouro, nos diamantes, mas sim no ferro, este grande agente da civilização, como da segurança dos Estados, e sem o qual os países, os mais civilizados em poucos anos estariam reduzidos ao estado selvagem. [...] Em breve tempo o ferro mineiro, cuja qualidade apesar da infância da arte, atento o seu mineral puro e riquíssimo, é igual ao melhor ferro estrangeiro, poderia abastecer não só esta província, como o Império todo, havendo para sua fácil exportação uma estrada em linha reta para a vila de Vitória na província do Espírito Santo.⁴⁹³

Os caminhos, até então apropriados para as circunstâncias, gradativamente perderiam o status de vias de circulação / mecanismo de poder na Capitania. Passariam a ostentar a reputação

⁴⁹⁰ PIMENTA, Demerval José. O minério de ferro na economia do Estado de Minas Gerais. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIII, nº. 127, 1955, p. 406.

⁴⁹¹ BARBOSA, Francisco de Assis. Dom João VI e a Siderurgia no Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIX, nº. 165, 1961, p. 807.

⁴⁹² FREIREYSS, G. W. **Viagem ao interior do Brasil**; tradução A. Löfgren. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1982, p. 42.

⁴⁹³ BARBOSA, Francisco de Assis. Dom João VI e a Siderurgia no Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIX, nº. 165, 1961, p. 810

de “grandes males” do crescimento ou, como destacado por José Vieira Couto, eram feitos de maneira negligente, não se caracterizavam por nada mais que um trabalho de

roçar o mato, desviar alguma pedra, e de longe em longe fazer alguma pequena cava. Grandes e supérfluos rodeios se observam neles a cada passo: leva-se às vezes todo um dia a andar para se vencer três ou quatro léguas em direitura do rumo: quanto isto não deve trazer de prejuízo ao público?⁴⁹⁴

Barbosa afirmou que, durante o período de redução da economia do ouro, Minas Gerais desenvolveu economia agropecuária “preponderantemente não exportadora e com independência relativa em relação aos mercados externos de outros espaços regionais e do exterior do Brasil”⁴⁹⁵. Com a diminuição dos produtos da atividade mineradora a Capitania de Minas Gerais observou mudanças nas características da agricultura a partir da diversificação e da exportação para o consumo de outras capitanias.

Segundo Matos⁴⁹⁶ o “impulso mais notável, no sentido do melhoramento dos caminhos existentes e abertura de novos, tem lugar a partir da emancipação do Brasil da condição colonial, e já no contexto do incremento da lavoura cafeeira na região sudeste”.⁴⁹⁷ Para o autor o incremento da agricultura e a necessidade de escoamento da produção, principalmente nos limites entre Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, foi motivado pelo deslocamento de mineiros das regiões onde a atividade se encontrava em declínio, exigindo a melhoria substancial das vias de acesso. A demanda pelas estradas de rodagem tardaria tanto a ser atendida que, ao serem construídas, rapidamente estariam superadas pelas estradas de ferro^{clxxvii}.

As palavras de José Vieira Couto ilustraram e, provavelmente, tiveram influência sobre as medidas legais apresentadas nos anos seguintes. O autor, em 1799, destacou que “não há certamente serviço tão útil e despesa tão bem empregada como a que se faz com as estradas: a

⁴⁹⁴ COUTO, José Vieira. **Memória sobre a Capitania de Minas Gerais**: seu território, clima e produções metálicas. Estudo crítico, transcrição e pesquisa histórica por Júnia Ferreira Furtado. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais. 1994, p. 80.

⁴⁹⁵ BARBOSA, Lidiany Silva. Os provedores da técnica: os engenheiros provinciais e a edificação da infraestrutura viária de Minas Gerais. In: **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, Rio de Janeiro, v.18, n.º. 3, jul-set, 2011, p. 910.

⁴⁹⁶ MATOS, Odilon Nogueira de. Vias de comunicação. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de & CAMPOS, Pedro Moacir (Org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. Tomo II - O Brasil Monárquico. Vol. 6. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1997, p. 45.

⁴⁹⁷ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Transportes e comunicações no Brasil: breves considerações sobre as fontes para sua história. **Revista América Latina em la Historia Económica**. México. 2014, p. 177.

facilidade dos transportes anima muito o comércio, amiúda as correspondências, aproxima as distâncias, e tudo isto redundando em grandes utilidades ao Estado”⁴⁹⁸.

Não se conhecia bando, ordem, despacho, lei, decreto, carta régia ou outro documento em que, de modo pormenorizado, estivesse elaborada uma proposta de integração da rede viária em Minas Gerais, até aquele momento. Iniciativas anteriores limitavam-se a abertura, manutenção e administração de estradas específicas, ou de conjunto delas, em regiões estratégicas para a exploração mineral e para a dinamização do acesso ao mar pela capitania e depois província.

A escolha da navegação pareceu ser a primeira alternativa aos caminhos. A utilização das vias naturais oferecidas pelos cursos d’água prometia ser uma solução para os problemas financeiros e logísticos gerados pela conservação das vias existentes e/ou abertura de estradas. A proximidade com a Capitania do Espírito Santo, a partir do rio Doce, com a utilização da navegação em conjunto com transporte terrestre, revelou-se uma escolha estratégica do governo central. José Vieira Couto destacou em sua “Memória sobre a Capitania das Minas Gerais” que

não bastarão somente estes canais para por via deles se sustentar toda a nossa comunicação com o mar; mas antes que deveremos também construir caminhos por terra, tanto para nos dirigir logo por eles em direitura ao mesmo mar, como para evitarmos, seguindo nós os mesmos canais, as cachoeiras e empedrados impraticáveis à navegação, que é natural haver em muitas paragens; e por isso direi também alguma coisa sobre estes caminhos, e o melhor método de fazer estas conduções de terra⁴⁹⁹.

Em 16 de agosto de 1810 o príncipe regente, em Carta Régia, já destacava a necessidade de “facilitar a livre circulação e condução dos gêneros e produtos do interior dos meus vastos Estados do Brasil, e fazer que os mesmos quanto ser possa, sejam exportados aos portos de mar por meio de canais ou rios navegáveis”.⁵⁰⁰ A Carta destacava ainda a necessidade de enfrentamento dos Botocudos e outros indígenas que “enfestavam” as margens do rio Doce, assim como a abertura de estradas para transposição das cachoeiras encontradas ao longo do curso d’água.

Passados seis anos sem deliberações reais sobre meios de transporte que impactassem diretamente a capitania mineira, em 4 de dezembro de 1816, outra Carta Régia veio apontar avanços na construção da estrada interligando as capitanias do Espírito Santo e Minas Gerais,

⁴⁹⁸ COUTO, José Vieira. **Memória sobre a Capitania de Minas Gerais**: seu território, clima e produções metálicas. Estudo crítico, transcrição e pesquisa histórica por Júnia Ferreira Furtado. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais. 1994, p. 80.

⁴⁹⁹ COUTO, José Vieira. **Memória sobre a Capitania de Minas Gerais**: seu território, clima e produções metálicas. Estudo crítico, transcrição e pesquisa histórica por Júnia Ferreira Furtado. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais. 1994, p. 80.

⁵⁰⁰ CARTA Régia de 16 de agosto de 1810. **Collecção das leis do Brazil de 1810**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891, p. 139.

com orientações acerca da abertura de novas estradas em Minas. Mais uma vez os interesses de colocarem “em cultura estes tão vastos e férteis terrenos, aproveitando-se ao mesmo tempo as riquezas metalúrgicas que neles se devem esperar com toda a probabilidade encontrar”⁵⁰¹ foram destacados. A Carta ressaltou, em tom de urgência, que fossem promovidas “com a maior atividade a comunicação dessa Capitania com a do Espírito Santo por muitas e diferentes estradas, tantas quantas julgarem convenientes”⁵⁰². Tal medida mais que aproximar Minas Gerais do oceano abriria o leste mineiro à exploração e fixação de moradores, como destacado no trecho a seguir:

[...] que além das estradas principais que se abrirem para conseguir uma fácil, breve e segura comunicação dos povos, se hajam de abrir outras pelo interior do sertão, não somente pela linha divisória, mas paralelamente a esta linha em distâncias convenientes, afim de que pelo encruzamento destas com as estradas que se dirigirem à beira-mar, fique comunicável todo o sertão, como muito convém à segurança dos que nele se forem estabelecer, e ao progresso da pacificação e civilização dos Índios, que tanto tenho recomendado, e que vos deve merecer a mais particular atenção: que se hajam de examinar com o maior cuidado todos os rios, para se aproveitar os que forem ou se puderem fazer navegáveis, dissipando-se os obstáculos que se opuserem à passagem das canoas e barcas, tendo-se sempre em vista a preferência que deve merecer um tal meio de comunicação pela facilidade dos transportes: que as estradas sejam concluídas pelos que forem encarregados da sua abertura, ainda que passem além do limite das duas Capitánias, devendo continuar até se encontrar alguma povoação ou estrada já aberta, que lhes possa servir de suplemento, para que não fiquem inúteis as que tiverem sido feitas até ao limite das duas Capitánias.⁵⁰³

Ainda relacionado à ocupação do leste mineiro e do vale do rio Doce, após mais seis anos, com a estrada quase terminada, a Decisão no. 27, de 13 de março de 1822, viria “conceder datas de terrenos ao longo da nova estrada aberta na Província do Espírito Santo para a de Minas Gerais”⁵⁰⁴, com o objetivo de ocupar e ter “mão de obra” responsável pela manutenção e conservação da via.

Em 20 de fevereiro de 1818 outro decreto destacou a necessidade de melhoria das condições de travessia dos rios Paraíba e Paraibuna na divisa entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, buscando

facilitar e promover as recíprocas comunicações dos meus vassallos, para bem do comércio e agricultura, que não podem prosperar no interior deste vasto Reino sem que

⁵⁰¹ CARTA Régia de 4 de dezembro de 1816. **Collecção das leis do Brazil de 1816**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 87.

⁵⁰² CARTA Régia de 4 de dezembro de 1816. **Collecção das leis do Brazil de 1816**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 87.

⁵⁰³ CARTA Régia de 4 de dezembro de 1816. **Collecção das leis do Brazil de 1816**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 88.

⁵⁰⁴ DECISÃO no. 27 de 13 de março de 1822. **Collecção das decisões do governo do Imperio do Brazil de 1822**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887, p. 19.

se ponham em bom estado as estradas, e se construam pontes nos Rios que as separam, e se tornem navegáveis todos os que o poderem ser.⁵⁰⁵

Os recursos para tal empreitada viriam da divisão dos impostos que estavam sendo empregados nas obras de melhoria da subida da serra da Estrela, no Rio de Janeiro. Odilon Matos, destacou que o respectivo trecho era constituído de “grandes pedras irregulares, simplesmente colocadas sobre o leito, e num perfil fortemente inclinado [...] o que já representava um enorme progresso em vista das dificuldades e dos perigos a que se estava exposto”⁵⁰⁶ no restante da picada.

No mesmo ano, em 5 de junho, uma decisão do governo central orientava a execução das obras previstas no Decreto de 20 de fevereiro de 1818. Tais instruções detalhavam tecnicamente as características das pontes, bem como ao ressaltarem a necessidade de colocar em bom estado de conservação a estrada entre o Porto da Estrela e o rio Paraibuna, fixaram características de largura e de traçado, algo que seria definidor na diferenciação entre caminhos e estradas. A Decisão no. 13⁵⁰⁷ definiu a largura mínima da estrada em 20 palmos (4,4 metros) e o corredor lateral desimpedido com, ao menos, 6 braças (13,2 metros) de cada lado. Recomendou também que fossem evitadas as subidas e descidas íngremes, com abertura de novas estradas caso necessário. Outras orientações técnicas observaram procedimentos no manejo da água, principalmente em áreas alagadas e brejosas como nas cercanias do Porto da Estrela. A decisão orientava ainda a instalação de esgotos ou valas em ambos os lados da estrada para escoamento da água da chuva.

Outra iniciativa a ser destacada foi a comissão criada para propor um “Plano Geral de Colonização”⁵⁰⁸ aplicável para todas as Províncias. O Decreto de 2 de dezembro de 1825 previa aumentar a ocupação e povoamento do Império. O plano passaria fatalmente pelo incentivo a abertura de novas estradas. E em 29 de agosto de 1828, uma nova lei estabeleceu “regras para a construção das obras públicas, que tiverem por objetivo a navegação de rios, abertura de canais, edificação de estradas, pontes, calçadas ou aquedutos”⁵⁰⁹. A referida lei veio abrir às empresas nacionais e estrangeiras, individualmente ou em companhias, a possibilidade de

⁵⁰⁵ DECRETO de 20 de fevereiro de 1818. **Collecção das leis do Brazil de 1818**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, p. 18.

⁵⁰⁶ MATOS, Odilon Nogueira de. Vias de comunicação. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de & CAMPOS, Pedro Moacir (Org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. Tomo II - O Brasil Monárquico. Vol. 6. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1997, p. 55.

⁵⁰⁷ DECISÃO no. 13 de 5 de junho de 1818. **Índice das decisões de 1818**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, s.d., p. 9.

⁵⁰⁸ DECRETO de 2 de dezembro de 1825. **Collecção de decretos, cartas imperiais e a leis do Brazil de 1825**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, p. 92.

⁵⁰⁹ LEI de 29 de agosto de 1828. **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1828**. Parte primeira. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1878, p. 24.

execução de obras públicas. A sociedade, ao tomar ciência de projetos dessa natureza, poderia candidatar-se a executá-los de acordo com parâmetros estabelecidos nessa lei.

As obras se viabilizariam a partir da cobrança de taxas pelo uso, de acordo com o tipo de construção (ponte, estrada, calçada), tipo de usuário (pedestre, cavaleiro, carro), tipo e quantidade de carga transportada. Alguns trechos dessa lei poderiam, anos depois, serem lidas quase que integralmente no texto da Lei no. 18, de 1835, referente à construção de estradas carroçáveis na província de Minas Gerais. Chama a atenção o fato de que a lei de 1828 (que se mostraria algum tempo depois pouco atraente aos investidores), em seu artigo 17º, previa a indenização dos proprietários de terras por onde as estradas viessem a ser construídas. Não somente limitada às benfeitorias existentes, como também do próprio solo, quando uma análise dos títulos não apontasse para a isenção de qualquer pagamento. Ainda que o texto alertasse para as exceções na obrigatoriedade de indenização deixou transparecer uma abordagem mais favorável aos “atingidos” pelas estradas. Na Lei no. 18 a abordagem seria diferente. A exceção seria o pagamento de indenizações, o que leva a crer que um dos motivos do insucesso do decreto de agosto de 1829 tenha sido o custo com as desapropriações.

Se somente após dois anos novas orientações do Império a respeito da construção de estradas foram editadas, nesse meio tempo um elevado número (proporcionalmente aos anos anteriores) de autorizações para formação de Sociedades e Companhias para exploração minerária na província de Minas Gerais seria observado. Foram identificados ao menos os decretos de 12 de janeiro de 1830, 26 de março de 1830, 22 de abril de 1830, 27 de abril de 1830, 24 de julho de 1830, 6 de agosto de 1830, 23 de agosto de 1830, 27 de setembro de 1830 e 28 de junho de 1830⁵¹⁰. Teria sido somente coincidência que a partir de então novos decretos e leis orientando a construção de estradas em Minas Gerais fossem publicados com maior regularidade?

Em 12 de agosto de 1831⁵¹¹ um novo decreto imperial mandava a província de Minas Gerais contratar dois engenheiros. Esses se responsabilizariam pela elaboração de plantas de todas as estradas e rios navegáveis, bem como proporiam os “meios de seus melhoramentos”⁵¹². Como destacado pelo Presidente da Província Antônio Paulino Limpo de Abreu, no discurso do dia 1º de fevereiro de 1835, estes engenheiros não atenderiam aos objetivos iniciais

⁵¹⁰ **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1830**. Parte primeira. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, pps. 1, 22, 28, 40, 41 e 45.

⁵¹¹ DECRETO de 12 de agosto de 1831. **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1831**. Primeira parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875, p. 47.

⁵¹² DECRETO de 12 de agosto de 1831. **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1831**. Primeira parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875, p. 47.

planejados. Em 25 de outubro de 1831 novo decreto autorizava o Governo da Província de Minas Gerais a “continuar por administração com o melhoramento da estrada da Polícia, e abertura da Serra de Santa Anna”⁵¹³. Essa estrada seria construída com recursos vindos das cobranças de taxas do rio Paraíba e das estradas de Mar de Espanha, Serra da Estrela, Comércio (futura União e Indústria), Polícia, Rezende e Picú.

Em 23 de outubro de 1832⁵¹⁴ um decreto imperial destacaria novamente o interesse pela navegação de rios que poderiam tornar menor e mais rápida a distância entre Minas Gerais e o oceano. O decreto incentivava a atuação de companhias de navegação nos rios Doce e Jequitinhonha, assim como a abertura de novas estradas e a manutenção das já existentes que tivessem como destino as províncias do Espírito Santo e da Bahia. Diferente de outras orientações imperiais que não traziam detalhes de implementação de tais medidas, esse decreto já contemplava os meandros para a contratação de companhias brasileiras e estrangeiras e deixava autorização para “mandar levantar no mais curto prazo a planta das estradas, que se dirigem à beira-mar, ouvindo as Comarcas do território, sobre as que são indispensáveis ao comércio da Província para serem preferidas na reparação”⁵¹⁵.

Ainda em 1832 foram fixados pelo Decreto de 3 de novembro⁵¹⁶ as regras para cobrança de taxas nas barreiras ao longo das estradas. Esse decreto fez referência à Lei de 25 de outubro de 1831, em que os valores arrecadados com a cobrança das taxas por passagem seriam revertidos para a construção de estradas. Foram definidas também regras para a localização e instalação das barreiras para cobrança.

Em 10 de julho de 1832 novo decreto imperial ordenou “a abertura de estradas públicas e melhoramento das existentes, na Província de S. Paulo”⁵¹⁷. E em 13 de julho de 1833 um novo decreto estenderia à Santa Catarina as orientações destinadas a São Paulo sobre abertura de estradas e melhoramento das existentes. A política de abertura de estradas no Império parecia encontrar obstáculos e algumas medidas mais veementes começariam a ser implantadas. O Art. 2º. do decreto de julho, de 1832, destacava que “nenhum proprietário tem o direito de impedir

⁵¹³ DECRETO de 25 de outubro de 1831. *Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1831*. Primeira parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875, p. 144.

⁵¹⁴ DECRETO de 23 de outubro de 1832. *Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1832*. Primeira parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874, p. 125.

⁵¹⁵ DECRETO de 23 de outubro de 1832. *Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1832*. Primeira parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874, p. 124.

⁵¹⁶ DECRETO de 3 de novembro de 1832. *Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1832*. Primeira parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874, p. 184.

⁵¹⁷ DECRETO de 10 de julho de 1832. *Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1832*. Primeira parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874, p. 26.

a abertura, e o melhoramento de estradas por terras suas; nem em exigir indenização do terreno, que elas ocuparem; salvo das benfeitorias”⁵¹⁸.

Muitos anos depois das primeiras iniciativas de utilização do rio Doce na aproximação das províncias (então capitânicas) de Minas Gerais e Espírito Santo, o assunto navegação ainda voltaria à pauta, como na decisão 395, de 14 de dezembro de 1832, que destacava o desejo de João Diogo Sturtz de formar uma companhia de navegação envolvendo brasileiros e estrangeiros. A decisão ressaltava que a empresa poderia “franquear a navegação do Rio Doce, e promover a povoação, cultura, e mineração dos mui férteis e auríferos terrenos, banhados por suas águas, que ainda formam um vasto deserto; o que muito deve aumentar a riqueza nacional”⁵¹⁹. Também nessa decisão ficava claro o desejo do poder central de aproximar Minas do mar, destacando que a navegação traria “aos mercados marítimos grande soma das produções da extensa e populosa Província de Minas Gerais, hoje sem valor, pela dificuldade dos transportes”⁵²⁰.

Após um texto enfático que destacou os males causados pelas precárias vias de comunicação da Província, o Imperador, já no dia seguinte, fez saber pela decisão 399, de 15 de dezembro de 1832, que “o maior bem que podem prestar as Câmaras Municipais ao comércio e agricultura, é a reforma e abertura das estradas”⁵²¹.

Por decreto imperial, em 26 de agosto de 1833, era autorizado o Governo da Província de Minas Gerais dar a Guilherme Kopke, negociante de Hamburgo com residência em Sabará, o “privilégio exclusivo por dez anos, para navegar por meio de barcos de vapor o rio das Velhas em Minas Gerais”⁵²². E, em 14 de dezembro de 1834, o mesmo Guilherme Kopke recebeu privilégio exclusivo de 10 anos para navegar nos rios das Velhas e São Francisco. Tal medida estava relacionada ao decreto de 8 de outubro de 1833⁵²³ que autorizava o Governo das Províncias a contratar companhias para atuarem com exclusividade em rios e baías do Império.

Os caminhos tortuosos configuraram-se como obstáculos à fluidez de pessoas e mercadorias, à oferta de novos acessos, à exploração, conhecimento e ocupação do território.

⁵¹⁸ DECRETO de 10 de julho de 1832. **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1832**. Parte primeira. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874, p. 26.

⁵¹⁹ DECISÃO no. 395 de 14 de dezembro de 1832. **Collecção das Decisões do Governo do Imperio do Brazil de 1832**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875, p. 373.

⁵²⁰ DECISÃO no. 395 de 14 de dezembro de 1832. **Collecção das Decisões do Governo do Imperio do Brazil de 1832**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875, p. 373.

⁵²¹ DECISÃO no. 399 de 15 de dezembro de 1832. **Collecção das Decisões do Governo do Imperio do Brazil de 1832**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875, p. 376.

⁵²² DECRETO de 26 de agosto de 1833. **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1833**. Parte primeira. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1872, p. 41.

⁵²³ DECRETO de 8 de outubro de 1833. **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1833**. Parte primeira. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1872, p. 101.

A habilidade de observação da natureza, o aproveitamento dos trilhos de animais, a utilização das veredas indígenas, a curva que evitava o obstáculo, passou a ser suprimida pela técnica que dominava os recursos e diminuía as distâncias a partir de linhas retas. A insustentável relação entre caminhos, economia e política, que já se mostrava inviável teve, em 1835, com a Lei no. 18 de 1º. de abril, a principal iniciativa de planejamento e alteração do sistema viário da província de Minas Gerais.

4.3 - A Lei nº. 18 de 1º. de abril de 1835

Domingo, 1º. de fevereiro de 1835, a Imperial cidade de Ouro Preto era acordada por uma salva de tiros da Artilharia⁵²⁴. A cidade ainda se refazia do susto causado por uma chuva com raios que atingira o prédio da cadeia nos dias anteriores, deixando desacordados guardas e alguns presos, danificando levemente uma das colunas do edifício⁵²⁵. Antônio Paulino Limpo de Abreu, deputado do Partido Conservador e representante do poder central⁵²⁶ em Minas Gerais, em seu segundo exercício, sem imaginar que semanas depois deixaria o mandato de Presidente da Província^{clxxviii}, foi convidado a entrar no recinto, tomar assento e observar o início dos trabalhos da primeira Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais^{clxxxix}.

Em mensagem direcionada aos deputados e aos concidadãos, o Presidente, enfaticamente, discorreu sobre os desafios que se abririam à Província a partir daquele momento, envolvendo a “proteção às artes, às ciências, a vida ao comércio e a indústria, a prosperidade a todas as fontes de riqueza pública”⁵²⁷. Em um discurso de dez páginas, fez saber a todos que a abertura de estradas e canais facilitaria o transporte de gêneros alimentícios fazendo com que a venda nos mercados fosse mais lucrativa, assim como estimularia o uso das propriedades para o plantio e, conseqüentemente, aumentaria a população. Mais adiante em seu discurso o Excelentíssimo Presidente voltou ao tema ao afirmar que “o estado daquelas [as estradas] é o mais deplorável” e que “as péssimas estradas são, seja-me lícito dizê-lo, a chave

⁵²⁴ CONTINUAÇÃO da Falla do Exm. Presidente da Provincia de Minas Geraes na (?) da Assembleia Legislativa Provincial. In: Suplemento ao Universal nº. 1140. **O UNIVERSAL**. nº. 1140, Ouro Preto. 04 fev 1835, p. 2.

⁵²⁵ NOTÍCIA sobre chuva ocorrida 29/01/1835 em Ouro Preto. **O UNIVERSAL**. nº. 1138, Ouro Preto. 30 jan 1835, p. 3.

⁵²⁶ IGLÉSIAS, Francisco. **Política econômica do governo provincial mineiro (1833-1889)**. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura. 1958, p. 20.

⁵²⁷ FALA do Exm. Presidente da Província de Minas Gerais na Assembleia Legislativa Provincial. **O UNIVERSAL**. nº. 1139, Ouro Preto. 02 fev 1835, p. 1.

encantada, que de muitos anos fecha os Tesouros da Província, tornando-os quase improdutivos”⁵²⁸.

Ao caracterizar como *letra morta* a Lei das Empresas⁵²⁹ e criticar sua ineficácia, conclamou os nobres deputados a tomarem providências mais enérgicas e eficazes a partir da elaboração de uma nova lei, que protegesse a indústria e beneficiasse as Companhias. Tal medida seria lembrada, nas palavras de Antônio Paulino Limpo de Abreu, como “um dos atos mais importantes, com que vós [a Assembleia Legislativa] podeis felicitar a Província, que tão dignamente representais”⁵³⁰.

Antes de concluir seu discurso e se retirar do recinto com todas as formalidades que a função lhe garantia, destacou como necessidade indispensável, para “o bem da Província”, que fossem realizados levantamentos das “plantas de todas as estradas, e rios navegáveis, mode [sic] proporem, e facilitarem os meios de seus melhoramentos”⁵³¹, uma vez que a abertura de estradas demandaria um bom conhecimento da geografia regional. Tal intento, já previsto na resolução de 12 de agosto de 1831, com a contratação de dois Oficiais de Engenharia, parecia não ter sido realizado pois, de acordo com Antônio Paulino, havia sido o “mais funesto da Província” e, por consequência, parecia acanhar o Governo a admitir outros engenheiros aptos ao serviço.

O posicionamento do então presidente traria algumas consequências imediatas. Dias depois, em 6 de fevereiro de 1835, durante sessão da Assembleia Legislativa da Província, o deputado Bernardo Pereira de Vasconcellos^{clxxx} pediu a palavra e apresentou à mesa o projeto de lei nº 2, intitulado “Estradas”. Solicitou que o projeto fosse analisado e recebesse parecer por parte da Comissão de Trabalhos Públicos. Em 1º de abril de 1835, a Lei no. 18, sancionada pelo Governo da Província de Minas Gerais, revelaria à sociedade o mais detalhado e abrangente plano viário elaborado até então.

Os caminhos que outrora foram fundamentais para a *conquista* do sertão, que permitiram o acesso às minas, permitiram o deslocamento de pessoas e mercadorias, tornaram-se obstáculo quando a ideia de progresso se contrapôs à de decadência, quando o moderno se opôs ao antigo, quando o rompimento com Portugal e o espírito de independência deveriam ser

⁵²⁸ CONTINUAÇÃO da Falla do Exm. Presidente da Provincia de Minas Geraes na (?) da Assembleia Legislativa Provincial. In: Suplemento ao Universal nº. 1140. **O UNIVERSAL**. nº. 1140, Ouro Preto. 04 fev 1835, p. 3.

⁵²⁹ DECRETO de 23 de outubro de 1832 sobre a navegação dos rios Doce e Jequitinhonha, abertura de estradas e reparação das existentes na direção da Província de Minas Gerais para as da Bahia e Espírito Santo. **Coleção das Leis do Império do Brasil (1831 – 1840)**. Câmara dos Deputados: Brasília Parte 1. 1832, p. 124.

⁵³⁰ CONTINUAÇÃO da Falla do Exm. Presidente da Provincia de Minas Geraes na (?) da Assembleia Legislativa Provincial. In: Suplemento ao Universal nº. 1140. **O UNIVERSAL**. nº. 1140, Ouro Preto. 04 fev 1835, p. 3.

⁵³¹ CONTINUAÇÃO da Falla do Exm. Presidente da Provincia de Minas Geraes na (?) da Assembleia Legislativa Provincial. In: Suplemento ao Universal nº. 1140. **O UNIVERSAL**. nº. 1140, Ouro Preto. 04 fev 1835, p. 4.

materializados em ações que trouxessem a prosperidade geral. Quando os interesses particulares, disfarçados de demandas coletivas, exigiram que a malha viária fosse remodelada para atender não só o transporte de pessoas e mercadorias, mas uma economia agropecuária exportadora comandada pela elite “de homens bons” e uma nova mineração liderada pelas companhias estrangeiras. Quando mais uma vez a *abertura* de caminhos, estradas ou outras vias de comunicação se mostrou um negócio muito viável.

A Lei no. 18 foi elaborada contendo sessenta e seis artigos e visou, conforme destacado em seu conteúdo, regular a construção de novas estradas e pontes, definir procedimentos para a cobrança de taxas itinerárias, além de destacar as medidas necessárias à implementação da referida lei. O instrumento legal diferenciou-se dos anteriores principalmente pela proposta de integração das vias a partir da Imperial Cidade de Ouro Preto.

Ao invés de destacar a construção de uma determinada estrada definia parâmetros gerais. A estrutura viária principal teria como base a construção de quatro vias principais que interligariam a Província de Minas Gerais nos sentidos leste, oeste, norte e sul, a partir de Ouro Preto⁵³². Dessas vias principais partiriam as vias laterais sempre que a abertura delas representasse uma solução mais viável do que a continuação da via principal até a próxima cidade. Do mesmo modo as estradas sublaterais partiriam das laterais sempre que a abertura representasse uma solução mais viável do que a continuação da via lateral até a próxima localidade.

Nota-se que, diferente do ocorrido com os caminhos, onde foram influenciadores diretos da formação de vilas e cidades em seu trajeto, nesse contexto, as cidades é que influenciaram o itinerário de abertura das novas estradas. Outro aspecto diferenciador envolveria o traçado das estradas em relação ao traçado das primeiras vias. Os caminhos se adaptaram ao relevo com traçado mais orgânico, integrado e dependente dos recursos naturais (principalmente rios, terrenos brejosos e feições de relevo), com adequações e pequenas melhorias suficientes para o trânsito de pessoas e animais.

As estradas privilegiariam a rapidez, a menor distância, a linha reta sempre que possível, exigindo uma maior intervenção na natureza, com o corte de taludes, a movimentação de terra, a abertura de túneis, a construção de pontes mais robustas. Da mesma forma exigiram uma importante adequação das estruturas de manejo da água, uma vez que o traçado “não natural”, ou aquele em que a água escorria, e não permanecia no caminho, era alterado por um em que a estrada viria a se tornar o percurso natural das águas, principalmente em períodos chuvosos.

⁵³² LEI no. 18 de 01 de abril de 1835. **Livro da Lei Mineira**. Tomo I. Parte I. Folha no. 8. Coleção Leis Mineiras 1835-1889. APM. Ouro Preto: Tipografia do Universal. 1835. p. 75.

Outro aspecto diferenciador foi a largura e o emprego de materiais de revestimento do piso. Se os usos mudaram ao longo do tempo, as características das vias de acesso necessariamente precisariam ser alteradas. Os caminhos foram abertos inicialmente para a travessia de pessoas a pé, ou seja, quando limpos (os caminhos) e sem obstáculos precisariam ter não mais que a largura média dos ombros de quem o percorria e, no solo, não mais que a distância entre dois pés abertos, uma vez que a fila indiana era a configuração adotada. A partir de então precisou atender às mudanças nas características dos meios de transporte e, principalmente, se adaptar ao que existia de mais adequado e vantajoso para o momento, os veículos puxados por animais. As novas estradas com 35 palmos⁵³³ (7,7 metros) permitiriam o trânsito dos carros em ambos os sentidos.

Meios de transporte maiores exigiriam corredores livres de obstáculos, tanto nas laterais, quanto na cobertura, o que motivaria, por exemplo, o corte de todas as árvores como previsto na lei⁵³⁴. A medida ao prever a redução das despesas com manutenção e poda de árvores, deixaria de oferecer sombra e contribuiria para o aumento de processos erosivos ao longo das estradas. Auguste de Saint-Hilaire ao passar por Passagem, no percurso entre Vila Rica e Mariana, em janeiro de 1817 (dezoito anos antes da Lei no. 18), destacou em seu relato a importância da sombra fornecida pelas árvores registrando em seu diário:

De distância em distância, plantaram-se à margem da estrada algumas dessas figueiras selvagens conhecidas no país pelo nome de gameleiras. Essas árvores pegam de galho; um simples galho, espetado na terra sem nenhum cuidado, vegeta rapidamente e dá em breve uma sombra acolhedora. (...) a rapidez de seu crescimento, o parco trabalho que exige o plantio, a utilidade da sombra em um país tão quente, além da necessidade de lenha, que em alguns lugares já se faz sentir, são suficientes motivos para que a administração não deva desdenhar de mandar plantar gameleiras à margem dos caminhos nas zonas descobertas da província.⁵³⁵

As novas estradas se distinguiriam também pelo emprego dos materiais construtivos. Os caminhos antigos não possuíam revestimento, exceto em trechos íngremes de transposição de terrenos declivosos. As calçadas limitavam-se a trechos mais críticos. Para as estradas a irregularidade do piso forrado por pedras arredondadas, muitas vezes disformes e de tamanhos distintos, com o emprego de seixos, por exemplo, precisaria ser substituída por superfícies aplainadas em trabalho de cantaria ou por “pedras quebradas” com tamanho inferior a duas

⁵³³ LEI no. 18 de 01 de abril de 1835. **Livro da Lei Mineira**. Tomo I. Parte I. Folha no. 8. Coleção Leis Mineiras 1835-1889. Arquivo Público Mineiro. Ouro Preto: Tipografia do Universal. 1835. p. 76.

⁵³⁴ LEI no. 18 de 01 de abril de 1835. **Livro da Lei Mineira**. Tomo I. Parte I. Folha no. 8. Coleção Leis Mineiras 1835-1889. Arquivo Público Mineiro. Ouro Preto: Tipografia do Universal. 1835. p. 76.

⁵³⁵ SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagens pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 2000, p. 78.

polegadas (5 cm) de diâmetro⁵³⁶. A superfície mais rígida reduziria o efeito “sulcador” das rodas do carro de bois.

A preocupação com a curvatura da superfície de caminhamento também diferenciaria as vias de circulação anteriores à lei no. 18, das posteriores. Os caminhos, caracterizados por um estreito leito de passagem, com o constante trânsito de pessoas e animais em uma mesma “linha”, padeciam de uma superfície muitas vezes de perfil côncavo, que direcionava o escoamento da água para a área central da via e, conseqüentemente, sua permanência. A permanência ou empoçamento da água, além de gerar poças, lamaçais e atoleiros, muitas vezes obrigava a abertura de trilhas paralelas ou desvios. Ao mesmo tempo contribuía para a abertura de ramificações que poderiam induzir a erros no percurso. Com a orientação para uma construção “abobadada”⁵³⁷ as estradas se caracterizariam pelo leito com perfil convexo, propiciando que a água, ao invés de correr pelo leito, fosse direcionada para as laterais equipadas por canais e bueiros.

Além das características técnicas de definição de traçado e construção, a Lei no. 18 se encarregaria de determinar alguns privilégios a que estariam submetidas as estradas. Basicamente nada, ou ninguém, poderia interromper a construção, tampouco a passagem. A construção das estradas se mostrava um negócio promissor, viável e rentável, uma vez que os funcionários seriam pagos somente após o início das cobranças de taxas nas barreiras; as taxas seriam cobradas mesmo antes das estradas estarem terminadas, as Companhias poderiam construir e receber pelo pagamento das taxas das barreiras sem grande dificuldade ou concorrência, os proprietários de terras não seriam indenizados ou teriam grande dificuldade para receber pagamentos por benfeitorias e ou pelos terrenos cortados pelas estradas.

Da mesma forma, o “negócio” estradas se mostraria rentável para o Governo. A cobrança de taxas seria fixada por léguas^{clxxxi} transitadas entre barreiras, sendo as barreiras⁵³⁸ instaladas em locais estratégicos. A remuneração do Inspetor Geral e dos vigias estaria atrelada à percentuais de recebimento de taxas e multas nas estradas, o que leva a crer que uma postura arrecadatória fosse incentivada, se não, de modo deliberado, ao menos de forma indireta, quando a lei fosse implementada.

⁵³⁶ LEI no. 18 de 01 de abril de 1835. **Livro da Lei Mineira**. Tomo I. Parte I. Folha no. 8. Coleção Leis Mineiras 1835-1889. APM. Ouro Preto: Tipografia do Universal. 1835. p. 76.

⁵³⁷ LEI no. 18 de 01 de abril de 1835. **Livro da Lei Mineira**. Tomo I. Parte I. Folha no. 8. Coleção Leis Mineiras 1835-1889. APM. Ouro Preto: Tipografia do Universal. 1835. p. 76.

⁵³⁸ LEI no. 18 de 01 de abril de 1835. **Livro da Lei Mineira**. Tomo I. Parte I. Folha no. 8. Coleção Leis Mineiras 1835-1889. APM. Ouro Preto: Tipografia do Universal. 1835. p. 80.

Não importaria a distância percorrida entre barreiras, ao passar por uma delas o pagamento equivalente à distância entre aquela barreira e a anterior seria exigido. O valor cobrado base (juro de 12% sobre o total gasto para construir as estradas e pontes⁵³⁹) seria multiplicado de acordo com o tipo e quantidade de carga transportada ou de animal empregado no transporte. No caso das pontes o valor sofreria variação de acordo com sua extensão. As taxas seriam cobradas tanto na ida, quanto na volta, e ninguém ficaria livre delas desde que transitasse em carros ou animais. Os peões estariam isentos.

Se na capitania a abertura de novos caminhos era proibida, na província a abertura de estradas “concorrentes” também seria impedida. O Art. 20º. destacou claramente que as estradas não poderiam sofrer danos [pela abertura de novas estradas ou atalhos], nem ter renda dos seus direitos diminuída. A lei destacava taxas e multas como sansões para os punidos ou para quem deixasse de pagar o que fosse devido.

Uma tentativa de controle do peso e das características dos veículos também seria definida. A largura dos arcos que compunham as rodas não poderia ser inferior a 3 polegadas (7,62 cm) para carros de quatro rodas e de 5 polegadas (12,7 cm) para os de duas rodas⁵⁴⁰. A física pode explicar tal preocupação, uma vez que quanto menor a área, maior a pressão, o que poderia contribuir para a abertura de sulcos no leito das estradas. Da mesma forma uma padronização facilitaria o trânsito de veículos, as marcas deixadas pelas pinas gravariam uma espécie de trilho onde as rodas ao passarem se encaixariam. Medidas diferentes fariam com que os carros estivessem ora “dentro” e ora “fora” desse “trilho imaginário”.

Outro aspecto destacado na Lei no. 18 fazia referência aos cargos e atribuições dos encarregados pela fiscalização e controle da circulação, entre eles o Inspetor Geral, os Inspetores de Polícia e os vigias. Além disso a lei previa a contratação de um geógrafo para “levantar uma Carta Geográfica, e Topográfica desta Província”⁵⁴¹, algo que só seria realizado em 1862, após a contratação de Heinrich Wilhelm Ferdinand Halfeld e Friedrich Wagner⁵⁴².

Nota-se que a Lei no. 18 ao mesmo tempo que prometia corrigir os rumos da Província, gerando melhores condições de competitividade econômica e de acesso à população, transformou-se em uma porta de entrada para Companhias, uma fonte de receita para o Governo

⁵³⁹ LEI no. 18 de 01 de abril de 1835. **Livro da Lei Mineira**. Tomo I. Parte I. Folha no. 8. Coleção Leis Mineiras 1835-1889. APM. Ouro Preto: Tipografia do Universal. 1835. p. 80.

⁵⁴⁰ LEI no. 18 de 01 de abril de 1835. **Livro da Lei Mineira**. Tomo I. Parte I. Folha no. 8. Coleção Leis Mineiras 1835-1889. APM. Ouro Preto: Tipografia do Universal. 1835. p. 79.

⁵⁴¹ LEI no. 18 de 01 de abril de 1835. **Livro da Lei Mineira**. Tomo I. Parte I. Folha no. 8. Coleção Leis Mineiras 1835-1889. APM. Ouro Preto: Tipografia do Universal. 1835. p. 85.

⁵⁴² GERBER, Henrique. **Noções Geográficas e Administrativas da Província de Minas Gerais**. Organização e estudo crítico [de] Friedrich Renger. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013. p. 15.

e um rol de novas responsabilidades para os moradores. Em um exercício de agrupamento, por temas, do texto elaborado para a Lei no. 18 é possível observar que 71% dos artigos referem-se a aspectos administrativos, 27% aos aspectos técnicos da construção, 24% aos aspectos de implantação e manutenção e, apenas 6%, aos usos^{clxxxii}. Vale destacar que entre os mecanismos de gestão, 60% referem-se a taxas, multas e penalidades e os 40% restantes a cargos e funções de funcionários. Uma análise fria dos números aponta para um viés arrecadatório, tanto para sustentar a viabilidade de implantação, quanto para gerar receita para o Governo.

Os caminhos não seriam imediatamente suplantados, tampouco novas estradas carroçáveis seriam construídas. Algumas iniciativas visando a melhoria do acesso entre Ouro Preto e o Rio de Janeiro aconteceriam a partir de 1836 com a construção da Estrada do Paraibuna, no trecho entre Ouro Preto e Barbacena. A passagem pelo trecho entre a capital da província de Minas Gerais e Ouro Branco esbarraria em dificuldades técnicas na definição do melhor traçado. De acordo com o Almanack Administrativo do município de Ouro Preto, de 1890, em 1843 seria instalada uma barreira na divisa entre os Termos de Ouro Preto e Mariana.

A ação mais efetiva observada na região seria a construção do ramal ferroviário da Estrada de Ferro D. Pedro II. Tal empreendimento, ainda que viesse a ser implementado somente nas últimas décadas do século XIX, traria uma nova dinâmica para a região do Termo de Ouro Preto, principalmente com o crescimento dos núcleos populacionais no entorno das estações ferroviárias.

5 – A METAFONTE

Rui Mourão, em sua premiada obra literária *Boca de Chafariz*, fez da forte intempérie que se abateu sobre Ouro Preto em 1979, mote para o encontro de algumas personalidades destacadas da história de Minas Gerais. O autor reuniu sob o telhado da Escola de Minas e Metalurgia, Luís da Cunha Meneses e Claude-Henri Gorceix^{clxxxiii}. O mau tempo, exacerbado pelas chuvas ininterruptas, acompanhadas de “relâmpagos de deixar entrever as crateras celestes, trovões de deslocar as calotas superpostas do planeta até as suas entranhas mais profundas”⁵⁴³, contribuiu, segundo o escritor, para que uma sequência de acontecimentos colocasse em alerta, para o risco de perda do patrimônio, as autoridades brasileiras e especialistas internacionais.

No mesmo ano foi encaminhado à Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) dossiê contendo histórico e justificativa de relevância para a proteção daquele cenário em âmbito mundial e, no ano seguinte, 1980, a cidade de Ouro Preto receberia o título de Patrimônio da Humanidade, ostentando-o até os dias atuais. Rui Mourão utilizou-se da ficção e da realidade para construir uma narrativa que melhor representasse sua percepção sobre os episódios descritos.

No romance, em meio à intensa movimentação na cidade, outro inusitado encontro de almas ocorreu há alguns metros do antigo Palácio do Governador. Transitavam pela Praça Tiradentes, os inconfidentes Tomaz Antônio Gonzaga em conversa reservada com Cláudio Manoel da Costa, José Álvares Maciel junto com Francisco de Paula Freire de Andrade, Inácio José de Alvarenga Peixoto, Luiz Vaz de Toledo Pisa, Domingos de Abreu Vieira, Domingos Vidal Barbosa, José Rezende Costa, pai e filho, José Ayres Gomes e, como não podia deixar de ser, aquele que dava nome à praça, José Joaquim da Silva Xavier.

Encontros imaginários que poderiam acontecer somente na perspicaz mente do criativo escritor, fazem lembrar encontros *reais*, narrados pela historiografia oficial, que influenciaram diretamente os rumos da história de Minas Gerais e servem como referência para os estudos contemporâneos de formação do território mineiro. Um deles, o de Dom Rodrigo Castelo Branco com Manuel de Borba Gato, em 1688, colocaria fim na vida do primeiro e deixaria em *dúvida historiográfica* o destino do segundo.

Caso fosse possível utilizar do mesmo estratagema e promover um novo encontro, dessa vez com a reunião de alguns dos principais responsáveis pela escrita da história antiga de Minas

⁵⁴³ MOURÃO, Rui. **Boca de Chafariz**. 5ª. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010, p. 265.

Gerais, sobre a ótica de um novo enredo – a formação da paisagem do território de Ouro Preto – o resultado provavelmente seria uma trama dramática. Entre afagos e elogios mútuos, estariam se engalfinhando em busca da *verdade* dos fatos, com direito a desmerecimentos públicos, ainda que perspicazmente sutis.

Historiadores, cronistas, memorialistas, como João Antônio Andreoni (Antonil), Cláudio Manuel da Costa, José Joaquim da Rocha, Caetano da Costa Matoso, Diogo Pereira Ribeiro de Vasconcelos, Diogo Luís de Almeida Pereira de Vasconcelos, Capistrano de Abreu, Augusto de Lima Júnior, Affonso de E. Taunay, Orville Derby, João Pandiá Calógeras, Basílio de Magalhães, Teodoro Sampaio, participariam de um áspero debate com a apresentação ora de certezas inquestionáveis, ora de conclusões convincentes, mas sem evidências comprobatórias.

Basílio de Magalhães, por exemplo, respeitosa e aconselharia Diogo de Vasconcelos a ler “com a devida atenção as peças históricas em que se funda, [assim] não cometeria, por certo, os equívocos em que tem caído”⁵⁴⁴. Taunay, tendo também como alvo o Dr. Diogo de Vasconcelos, diria: “Muito poucas vezes, aliás se refere o brilhante escritor mineiro às fontes a que se abebera”⁵⁴⁵ e mais, “claudica frequentemente o nosso autor ao transcrever os nomes”⁵⁴⁶.

A proximidade temporal com o evento ocorrido, a familiaridade com personagens *reais*, o acesso a um novo documento, a interpretação dita mais precisa, até mesmo o conhecimento *in loco* da região foco da contenda, seriam insumos para a argumentação, quiçá defesa, de uma sequência de acontecimentos que teriam levado o colonizador a avançar centenas de léguas sertão adentro, até que *fatos míticos* ou informações desconexas se materializassem em metais preciosos. Em seguida, a partir de motivações econômicas, políticas e culturais organizaria o espaço e a vida social de modo a transformar o substrato natural em uma paisagem da mineração.

Jean-Marc Besse, ao referir-se a uma perspectiva de análise da paisagem, citou autores como Simon Schama e Alain Corbin, para destacar que a paisagem na verdade não existe em si, ela é resultado do que a sociedade pensa dela. Segundo Besse “é uma obra da mente, uma

⁵⁴⁴ MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 369.

⁵⁴⁵ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Sexto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 138.

⁵⁴⁶ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Quinto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 143.

interpretação, uma leitura, a expressão de certo tipo de linguagem”⁵⁴⁷. A paisagem só passa a existir a partir do momento que alcança uma dimensão de apropriação cultural do mundo.

Em contraponto, ao referir-se ao pensamento de John Brinckerhoff Jackson, Besse destaca que a paisagem “não é simplesmente uma representação mental”⁵⁴⁸, é também um espaço mais ou menos delimitado e comum a um grupo humano. Nessa perspectiva a paisagem seria objetiva, material e produzida pela sociedade. O autor ao afirmar que “toda paisagem é cultural”, destaca que tanto é observada por um ser cultural, quanto produzida “dentro de um conjunto de práticas (econômicas, políticas, sociais), e segundo valores que, de certa forma, ela simboliza”⁵⁴⁹.

A paisagem é histórica, é datada, faz parte de um contexto específico, está em sistemático processo de mudança. Ao citar Annie Antoine, Besse afirma que “a paisagem aparece como o revelador do funcionamento de uma sociedade em dado momento”⁵⁵⁰. Interrogar a paisagem é observar as marcas deixadas, ao longo tempo, pelos seres humanos. A interpretação de tais marcas passa por um viés imaginativo. O ofício do historiador, como colocado por Sandra Pesavento, seria então imaginar o que foi imaginado⁵⁵¹.

De modo complementar, a paisagem é geográfica, está contida no espaço e reflete a ação humana sobre a natureza. Besse diria que “a paisagem não é a natureza, mas o mundo humano tal como ficou inscrito na natureza ao transformá-la. Um mundo misto, híbrido, nesse sentido, nem totalmente natural, nem totalmente humano, mas ao mesmo tempo natural e humano”⁵⁵².

Ler a paisagem é perceber diferentes modos de organização do espaço. E como escreveu Besse, “estudar a organização do espaço quer dizer, por exemplo, responder às seguintes perguntas: como a comunidade traça uma fronteira, reparte as terras entre as famílias, constrói estradas e um local para as reuniões públicas, e reserva terra para o uso municipal?”⁵⁵³. É compreender as formas espaciais, os fluxos, as dinâmicas, as descontinuidades.

⁵⁴⁷ BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem; tradução de Annie Cambe. Rio de Janeiro: EdUERJ. 2014, p. 13.

⁵⁴⁸ BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem; tradução de Annie Cambe. Rio de Janeiro: EdUERJ. 2014, p. 29.

⁵⁴⁹ BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem; tradução de Annie Cambe. Rio de Janeiro: EdUERJ. 2014, p. 30.

⁵⁵⁰ BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem; tradução de Annie Cambe. Rio de Janeiro: EdUERJ. 2014, p. 32.

⁵⁵¹ PESAVENTO, Sandra Jatahy. Em busca de uma outra história: imaginando o imaginário. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 15, no. 29, 1995, p. 9-27 (17).

⁵⁵² BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem; tradução de Annie Cambe. Rio de Janeiro: EdUERJ. 2014, p. 34.

⁵⁵³ BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem; tradução de Annie Cambe. Rio de Janeiro: EdUERJ. 2014, p. 31.

Mas, como responder a essas questões, como representar uma paisagem pretérita? Como, nas palavras de Jean-Marc Besse, fabricar contemporaneamente uma territorialidade? Para responder a essas e outras questões foram escolhidos mapas produzidos nos séculos XVIII e XIX, e os relatos de quem observou a paisagem de perto em viagens pelo território, nas primeiras décadas do século XIX, como fontes a serem interpretadas para a construção de uma metafonte^{clxxxiv}.

A metafonte construída sintetiza o resultado da interpretação das escolhas feitas por cartógrafos que representaram a região estudada e das formas de pensamento e intervenções da sociedade na natureza, previamente selecionadas e relatadas, pelos viajantes. Assim como as fontes foram essenciais para a elaboração do mapa dos caminhos antigos e da paisagem imaginada do Termo de Ouro Preto, em 1835, o mapa em elaboração orientou a interpretação das fontes. As duas ações aconteceram quase simultaneamente.

5.1 Facilmente acreditamos naquilo que desejamos

Affonso de E. Taunay ao escrever sobre a dificuldade de interpretar os primeiros passos da expansão geográfica do Brasil, alertou para a escassez das informações, principalmente de ordem topográfica, que auxiliariam na reconstrução dos trajetos empreendidos nas jornadas bandeirantes. Para o historiador é “raríssimo, difícil mesmo, que os interpretadores dos elementos hauridos da documentação existente, consigam, em consciência, sair do terreno conjectural”⁵⁵⁴. E desafiou:

Quem de modo insofismável, irretorquível, conseguiu demonstrar que Fernão Dias Paes, na sua famosa jornada esmeraldina aos serros de Itacambira, haja penetrado em território hoje mineiro, varando a Mantiqueira, pelos arredores de Bragança, como querem uns, ou galgar a garganta do Embaú, como outros pretendem?⁵⁵⁵

Calógeras, em sua obra *As minas do Brasil e sua Legislação*, ao dissertar sobre as primeiras *descobertas* de ouro na região de Ouro Preto, Mariana e Sabará, fez questão de ressaltar que não se poderia dar como definitiva a relação de sertanistas que primeiro

⁵⁵⁴ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Quinto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 230.

⁵⁵⁵ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Quinto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 230-231.

exploraram a região, tampouco, com a escassez de dados, “dar [a] esta fase de nossa história primeva sua feição real”⁵⁵⁶.

Taunay, admirador do trabalho do geólogo americano Orville Derby e de suas tentativas de reconstituição de itinerários a partir de relatos e memórias, não pôde deixar de criticar a tentativa de reconstituição do itinerário da bandeira de Spinosa-Azlpicueta, realizada em meados do século XVI, ao alertar que o mesmo arriscava-se “a um gênero de conjecturas histórico-geográficas que sempre nos parecem muito arrojadas dada a fragilidade da base documental sobre que repousa o pesado edifício das hipóteses”⁵⁵⁷. Segundo Taunay “é um problema de análise indeterminada o que ocorre com tais itinerários, graças à ausência das determinantes geográficas, únicas dirimidoras [sic] das questões que se apresentam”⁵⁵⁸. E continuou:

Tem os caminhamentos das bandeiras quinhentistas e seiscentistas absorvido os esforços laboriosos da erudição, inteligência e imaginação de muitos dos mais argutos e sabidos pesquisadores do nosso passado. Sucede, às vezes, que, transviados pela sugestão ocasional da toponímia recente, deixem-se estes autores arrastar a conclusões positivamente fantasiosas.⁵⁵⁹

Márcia Janete Espig⁵⁶⁰ ao discutir a utilização do imaginário na interpretação da história destacou a proximidade entre imaginação e representação, de real e imaginário, e da “relação entre subjetividade e objetividade na construção do conhecimento”⁵⁶¹. Segundo a autora

embora durante longa data os pesquisadores tenham desejado ardorosamente uma pretensa “objetividade” na construção dos mais diversos saberes, hoje já se admite o papel da subjetividade – e, junto a este, do imaginário e das representações – na produção do conhecimento sobre uma sociedade.⁵⁶²

Espig destacou que o imaginário, visto pelo prisma do pensamento científico ou materialista, significava (e talvez ainda signifique para alguns) “um real construído de maneira

⁵⁵⁶ CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 70.

⁵⁵⁷ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Quinto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 229.

⁵⁵⁸ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Quinto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 231.

⁵⁵⁹ TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Quinto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 231-232.

⁵⁶⁰ ESPIG, Márcia Janete. O Conceito de Imaginário: reflexões acerca de sua utilização pela História. **Revista Textura**. No. 9. Nov. 2003 a jun. 2004. Canoas. p. 49-56.

⁵⁶¹ ESPIG, Márcia Janete. O Conceito de Imaginário: reflexões acerca de sua utilização pela História. **Revista Textura**. No. 9. Nov. 2003 a jun. 2004. Canoas, p. 54.

⁵⁶² ESPIG, Márcia Janete. O Conceito de Imaginário: reflexões acerca de sua utilização pela História. **Revista Textura**. No. 9. Nov. 2003 a jun. 2004. Canoas. p. 54.

deformada”⁵⁶³, cabendo à ciência “a operação desmistificadora que separaria o quimérico do verdadeiro”⁵⁶⁴. Para Sandra Pesavento a direção contrária à posição cientificista, de verdades absolutas, adotada também pela historiografia, dá lugar a uma nova perspectiva onde o historiador utiliza as fontes como chave para “desvendar um enredo, desmontar uma intriga, revelar o oculto, buscar a intenção”⁵⁶⁵. Ao tomar como referência o conceito de *representação* de Le Goff, utiliza-se o imaginário como “campo de representação e como expressão do pensamento, [que] se manifesta por imagens e discursos que pretendem dar uma definição de realidade”⁵⁶⁶.

O imaginário, ao representar o “real”, se utiliza da dimensão simbólica e, a interpretação, em sua subjetividade, tenta decodificar a imagem que se procurou transmitir. Assim, como destacado por Pesavento, estamos diante de uma “forma de entendimento que encara a realidade não só como “o que aconteceu”, mas também como “o que foi pensado” ou mesmo “o que se desejou que acontecesse”⁵⁶⁷.

Taunay ao comentar sobre a experiência de Orville Derby de descrever o itinerário de Nicolau Barreto, em 1603, utilizou a expressão “*Facile credimus quod volumus*”^{clxxxv} para criticar a tentativa do “geólogo americano e desventurado amigo do Brasil” de afirmar irretorquivelmente por onde o bandeirante teria viajado. Esta pesquisa procurou não trilhar o mesmo *caminho*, ao invés de argumentar em busca do convencimento, construiu uma metafonte baseada em fontes primárias que pudessem ajudar a interpretar a paisagem do Termo de Ouro Preto, em 1835. Como metafonte, a pesquisa não se encerrou nos resultados alcançados, ao contrário, mantém-se aberta para a inserção de novas contribuições.

5.2 - Mapas e Relatos de Viagens

Cartografia é “ciência e arte”⁵⁶⁸, é comunicação e análise, seus documentos devem ser interpretados levando-se em consideração o período histórico de confecção, a autoria, a

⁵⁶³ ESPIG, Márcia Janete. O Conceito de Imaginário: reflexões acerca de sua utilização pela História. **Revista Textura**. No. 9. Nov. 2003 a jun. 2004. Canoas. p. 52.

⁵⁶⁴ ESPIG, Márcia Janete. O Conceito de Imaginário: reflexões acerca de sua utilização pela História. **Revista Textura**. No. 9. Nov. 2003 a jun. 2004. Canoas. p. 53.

⁵⁶⁵ PESAVENTO, Sandra Jatahy. Em busca de uma outra história: imaginando o imaginário. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 15, no. 29, 1995, p. 24.

⁵⁶⁶ PESAVENTO, Sandra Jatahy. Em busca de uma outra história: imaginando o imaginário. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 15, no. 29, 1995, p. 15.

⁵⁶⁷ PESAVENTO, Sandra Jatahy. Em busca de uma outra história: imaginando o imaginário. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 15, no. 29, 1995, p. 17.

⁵⁶⁸ ANDERSON, Paul S. **Princípios de Cartografia Básica**. Volume 1 da Série Princípios de Cartografia. 1982, p. 14.

intenção da mensagem comunicada, a técnica de mapeamento, o leitor do mapa e a informação recebida. Mapas antigos auxiliam a tentativa de interpretação do passado como podem orientar a compreensão de fenômenos atuais, principalmente aqueles associados à configuração espacial.

Decodificar os mapas “implica em traduzir convenções e códigos gráficos, [...] mergulhar nas entrelinhas das narrativas e discursos ali combinados, nem sempre óbvios e ricos em figuras de linguagem retórica”⁵⁶⁹. De acordo com Beatriz Bueno para além de sua beleza aparente, os mapas fascinam tanto pelo que revelam como pelo que ocultam. As representações, ainda que alicerçadas aos rigores cartográficos, são resultado de escolhas que retratam um momento histórico, interesses de quem mapeia e de quem “manda” mapear, são destinados a públicos específicos, possuem objetivos e mensagens determinadas, “suas escalas gráficas e seu grau de objetividade variam em função do papel que cumprem”⁵⁷⁰.

O mapa é por natureza um instrumento imperfeito de representação da paisagem. Cartografar é fazer escolhas, o uso da escala pressupõe e, por que não, impõe ao cartógrafo, a partir das técnicas e padrões cartográficos, atribuir às feições naturais e às obras humanas no terreno, representações que, ao serem interpretadas pelo usuário, revelem as intenções por traz da obra.

Cada mapa traz especificidades que ora corroboram, ora contradizem todo o trabalho de elaboração da metafonte. Os mapas de José Joaquim da Rocha, por exemplo, mostram o desconhecimento ou silêncio das zonas periféricas. Rocha detalhou o entorno das vilas, mas praticamente ignorou os detalhes das zonas mais distantes. Os mapas de Eschwege, outro exemplo, trazem muitos detalhes, porém, ao destacarem sítios de mineração (foco do geólogo) incluem vias de circulação alternativas aos caminhos principais, confundindo a análise quando comparados a outros mapas.

Outros mapas, como o *Mapa Topográfico e hidrográfico da capitania de Minas Geraes: toda esta capitania he coberta de mattas e só nas comarcas do Rio das Mortes, Sabará e Serro tem manxas de Campo*, do final do século XVIII, cometem equívocos na rotulação dos topônimos, colocando em dúvida a confiabilidade da representação de outros elementos do terreno, como as vias de circulação, por exemplo. As representações são tão diferentes das demais, que suscitam a dúvida sobre erro do mapa analisado ou omissão por parte dos demais

⁵⁶⁹ BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **Desenho e Desígnio**: o Brasil dos engenheiros militares (1500 – 1822). São Paulo. EdUSP. 2011, p. 28.

⁵⁷⁰ BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **Desenho e Desígnio**: o Brasil dos engenheiros militares (1500 – 1822). São Paulo. EdUSP. 2011, p. 28.

mapas. Cunha Matos, ao escrever sobre a dificuldade de leitura dos mapas do século XVIII e XIX, destacou:

Muitos escritores apresentam os mesmos córregos (e ainda ribeirões e rios) debaixo de nomes diversos, pelo mesmo modo que o praticam a respeito de algumas povoações. Isto deve causar admiração, mas merece desculpa. Os estrangeiros (e ainda os nacionais) são mal informados pelos habitantes dos lugares, os quais muitas vezes dão o nome do rio principal a um ou mais braços desse mesmo rio, designando-os cabeceira. Outras pessoas, quando fazem compra de uma fazenda que, tinha o nome de Santo Antônio, mudam-no para São João. E o rio, ribeirão, ou córrego que antes era conhecido e se achava nos mapas com o mesmo nome de Santo Antônio, vem a aparecer em outros – mediante desavisadas informações – como córrego ou ribeirão de São João, santo de sua devoção.⁵⁷¹

E, ao comentar a “confusão gerada nos mapas” por topônimos errados, acrescentou:

Os viajantes estrangeiros, para obsequiarem ou perpetuarem a memória dos seus amigos que os hospedaram durante as viagens científicas, mudam os antigos nomes das fazendas em que foram hospedados e dão-lhe, nos mapas ou nas descrições das jornadas, os nomes de seus agasalhadores.⁵⁷²

A análise de mapas antigos esbarrou na dificuldade de compreensão de manuscritos e topônimos, na imprecisão da escala, nas ausências de legenda e de informações de data e de autoria e, principalmente, nas escolhas e generalizações representadas. Ainda assim os mapas antigos e, principalmente os manuscritos, revelaram detalhes preciosos, muitas vezes “descobertos” apenas após horas de atenta observação.

A restrita disponibilidade de mapas, em grande escala, para a região estudada tornou o trabalho de pesquisa ainda mais complexo. Somou-se a isso a ausência de documentos cartográficos, anteriores ao século XVIII, que representassem com detalhes a região que viria a abrigar o Termo de Ouro Preto, e o hiato entre as representações cartográficas durante o século XVIII.

O ano de 1835, momento histórico definido para a representação da paisagem, parece também não ter sido contemplado pela produção cartográfica. Segundo Roberto Martins, Minas Gerais “não dispunha de nenhum mapa geral de seu território de qualidade sequer mediana (...) e os que existiam eram manuscritos e de padrão muito rudimentar”⁵⁷³. Tal afirmação pôde ser corroborada pela iniciativa do deputado Bernardo Pereira de Vasconcellos (autor da lei nº. 18

⁵⁷¹ MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v. 1, 1981, p. 240.

⁵⁷² MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v. 1, 1981, p. 240.

⁵⁷³ MARTINS, Roberto Borges. Tschudi, Halfeld, Wagner e a Geografia de Minas Gerais no Século XIX. In: HALFELD, H. G. F. **A província brasileira de Minas Gerais: H.G.F. Halfeld e J.J. von Tschudi**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro: Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1998, p. 35.

de 1º. de abril de 1835) de incluir, em seu projeto de lei, o artigo 56 com atribuições ao Inspetor Geral. Uma das atribuições, previstas no parágrafo 3º, era a de “mandar levantar uma Carta Geográfica, e Topográfica desta Província”⁵⁷⁴, afinal, para a abertura de estradas, bem como para o necessário conhecimento e representação do território, seriam imprescindíveis os mapas.

A confecção de mapas viria atender não somente o pleito pelas novas estradas, como também a necessidade de determinar e gerir o território, principalmente em um período de definição de limites e divisas administrativas, jurídicas e eclesiásticas como nos séculos XVIII e XIX⁵⁷⁵. Autores como Antônio Gilberto Costa⁵⁷⁶, Cláudia Damasceno Fonseca⁵⁷⁷, Henrique Gerber⁵⁷⁸ e Roberto Borges Martins⁵⁷⁹ destacam a carência por mapas atualizados no período, bem como as iniciativas locais de representação do território de acordo com interesses regionais ou municipais, a maioria deles pouco rigorosos em relação à escala e demais convenções cartográficas, elaborados por práticos sem conhecimentos apurados de matemática ou engenharia.

Ainda assim foi possível a partir de coleções digitalizadas do Arquivo Público Mineiro, da Biblioteca Nacional, do Repositório de Dados de Cartografia Histórica da Universidade Federal de Minas Gerais, e das publicações *Roteiro Prático de Cartografia* e *Cartografia da Conquista do Território das Minas* (ambos organizados por Antônio Gilberto Costa), identificar documentos cartográficos que auxiliassem o trabalho de construção do mapa do Termo de Ouro Preto em 1835.

O período histórico e o recorte geográfico destacados nesta pesquisa foram marcados pela presença de viajantes, pesquisadores e naturalistas, brasileiros e estrangeiros. Esses contribuíram para o conhecimento dos atributos naturais e da biodiversidade, da cultura brasileira e dos recursos econômicos, exercendo influência decisiva em políticas e legislações que impactariam a sociedade mineira e brasileira até os dias atuais.

⁵⁷⁴ LEI no. 18, de 1/4/1835. Livro da Lei Mineira, tomo 1º, parte 1ª. 1835, p. 80.

⁵⁷⁵ FONSECA, Cláudia Damasceno. **Retóricas cartográficas**: as vilas e seus territórios nas Minas setecentistas. 3º Simpósio Iberoamericano de História da Cartografia. São Paulo: Universidade de São Paulo. 2010.

⁵⁷⁶ COSTA, Antônio Gilberto. **Roteiro prático de cartografia**: da América Portuguesa ao Brasil Império. Belo Horizonte: UFMG, 2007; COSTA, Antônio Gilberto. **A cartografia do território de Minas Gerais e seus limites oitocentistas: anexações e desmembramentos**. IV Simpósio LusoBrasileiro de cartografia Histórica. Porto, 2011.

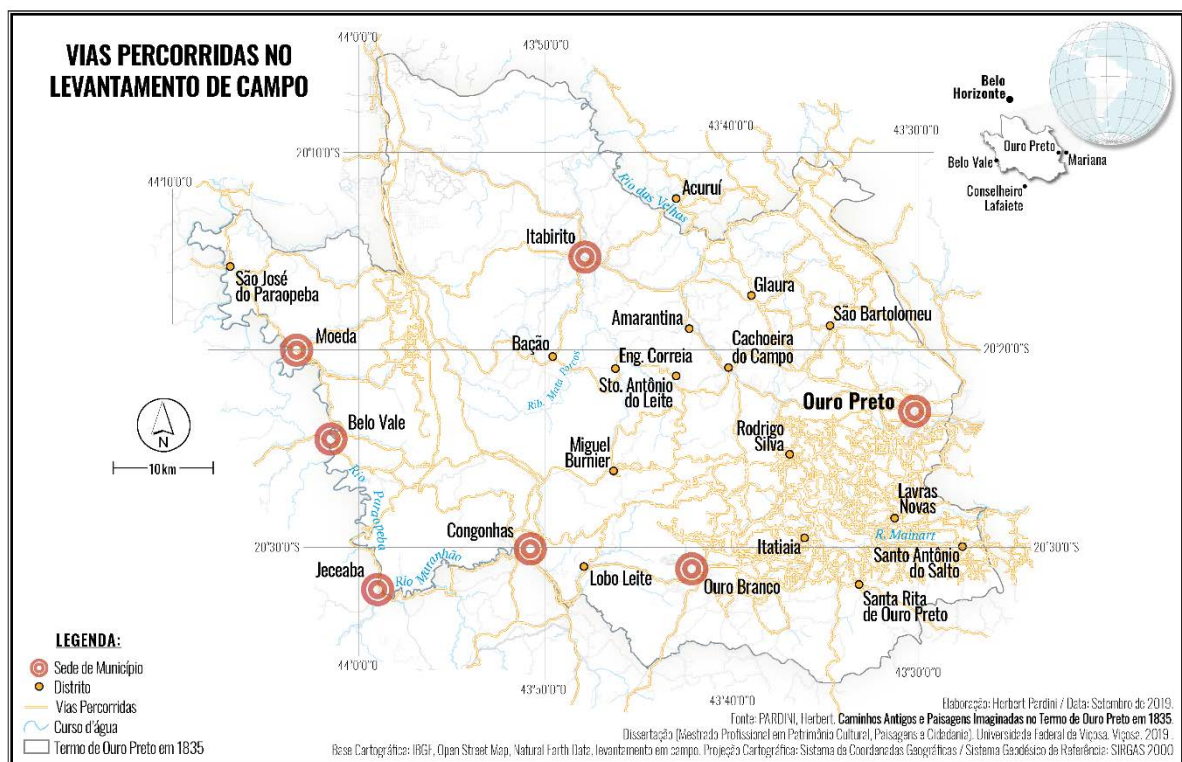
⁵⁷⁷ FONSECA, Cláudia Damasceno. **Retóricas cartográficas**: as vilas e seus territórios nas Minas setecentistas. 3º Simpósio Iberoamericano de História da Cartografia. São Paulo: Universidade de São Paulo. 2010; FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e vilas d’el rei: espaço e poder nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011.

⁵⁷⁸ GERBER, Henrique. **Noções Geográficas e Administrativas da Província de Minas Gerais**. Organização e estudo crítico [de] Friedrich Renger. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013.

⁵⁷⁹ MARTINS, Roberto Borges. Tschudi, Halfeld, Wagner e a Geografia de Minas Gerais no Século XIX. In: HALFELD, H. G. F. **A província brasileira de Minas Gerais: H.G.F. Halfeld e J.J. von Tschudi**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro: Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1998.

Os relatos de viagens realizadas pelo Termo de Ouro Preto, nas primeiras décadas do século XIX, forma utilizados como uma alternativa ao “sobrevoo” oferecido pelos mapas, a partir de uma visão horizontal, que ofereceu um novo ângulo para a percepção da paisagem. Como destacado por Jean-Marc Besse, as narrativas são resultado do estranhamento do viajante. As descrições são formas de pensamento previamente selecionadas pelos viajantes em contato com o pitoresco (tido como diferente ou mesmo exótico) e pela experiência resultante do contato entre eles e o espaço percorrido.

Figura 6 - Mapa Vias percorridas no levantamento de campo



Fonte: Elaborado pelo autor.

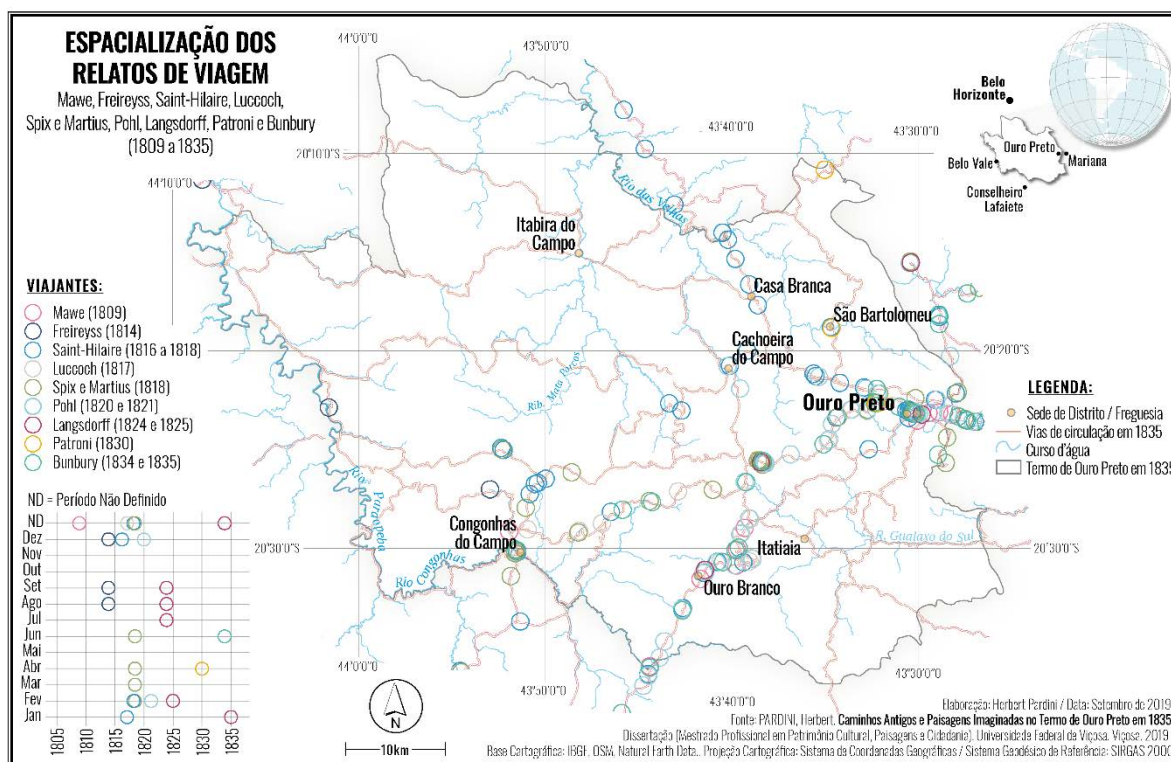
As descrições narradas nos relatos de viagem, quando situadas no tempo e no espaço, contribuem com a tentativa de imaginação da paisagem pretérita analisada. Como exemplo, é possível citar uma passagem descrita por Saint-Hilaire, já em solo do Termo de Ouro Preto, em local onde, anos depois, as marcas do caminho⁵⁸⁰ seriam apagadas pelo ramal ouro-pretano da Estrada de Ferro Central do Brasil: “Depois de descer da serra de Deus [te] Livre, fomos jantar no lugar chamado Capão [do Lana], em cujas proximidades se encontram topázios, e em

⁵⁸⁰ GUIMARÃES, Carlos Magno *et al.* Capão do Lana: dos documentos à arqueologia. **Revista Arquivo Público Mineiro**. vol. 46, fascículo 2. 2010, p. 128.

seguida, passamos pelo povoado de Boa Vista que domina uma região imensa”⁵⁸¹. Tais descrições ganharam ainda mais importância no processo imaginativo quando os lugares a que estavam associadas foram verificados *in loco*. Para tanto uma expressiva parte das vias de circulação secundárias (antigos caminhos calçados, trilhas, estradas carroçáveis) existentes na região de Ouro Preto foi percorrida a pé, conforme se observa na Figura 6.

A atribuição de coordenadas geográficas aos relatos, a partir da geolocalização (Figura 7), permitiu não somente imaginar a paisagem, mas retificar ou ratificar as informações contidas nos mapas e nos relatos de viagem. Os relatos ajudaram a entender a organização do espaço pela perspectiva do vivido e, não apenas do projetado, muitas vezes intrínseco na intencionalidade dos mapas.

Figura 7 - Mapa Espacialização dos relatos de viagem



Fonte: Elaborado pelo autor.

Entre aqueles que deixaram registradas suas impressões e tiveram os relatos utilizados nesta pesquisa estão: John Mawe (1809), Georg Freireyss (1814), Auguste de Saint-Hilaire (1816/18), John Luccoch (1817), Johann Baptist von Spix e Carl Friedrich Philipp von Martius

⁵⁸¹ SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagens pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia, 2000, p. 68.

(1818), Johann Emmanuel Pohl (1820/21), Georg Heinrich von Langsdorff (1824/25), Filipe Patroni (1830) e Charles Bunbury (1834/35).

5.3 - Especificações

A intenção inicial era a de elaborar um mapa que utilizasse as mesmas técnicas cartográficas do século XIX, incluindo, até mesmo, o processo de impressão, a saber, a litografia. Com representações mais “fiéis”, principalmente do relevo, a partir do uso de hachuras, os mapas do século XIX, além de muito precisos para a época, eram esteticamente muito atraentes. Entretanto, não houve tempo suficiente para a dedicação ao aprendizado de algumas técnicas utilizadas no referido século.

O mapa (produto da dissertação) conta com valores estéticos que valorizam a simplicidade e a simetria, com quantidade menor de ornamentações, quando comparado aos mapas do século XVIII. A preocupação estética com borduras, cartuchos, rosa dos ventos e demais representações, ainda que reduzida, existe. O mapa traz informações inerentes como título com tipo de representação, área geográfica enfocada, nome de quem demanda ou patrocina a obra, nome do autor e data do levantamento das informações e da elaboração gráfica. Traz ainda as informações de legenda e escala. Foi utilizada a escala 1:250.000, fazendo com que o mapa ocupasse o formato A3 de papel, com as dimensões 39x28,5cm.

As camadas de informação seguiram o padrão utilizado nos mapas do século XIX, representando “os caminhos; as povoações, classificadas segundo seu estatuto político-administrativo ou eclesiástico, como cidade, vila, arraial, paróquia, etc.; os registros ou postos fiscais, as guardas ou quartéis; os aldeamentos do gentio; as divisões político-administrativas; atividades relacionadas à mineração, à agricultura e à pecuária”⁵⁸². O destaque ao relevo foi dado a partir do sombreamento e do uso de cotas de altitude nos pontos notáveis do terreno. A vegetação, foi parcialmente representada no mapa base, a partir do uso de escala de cores.

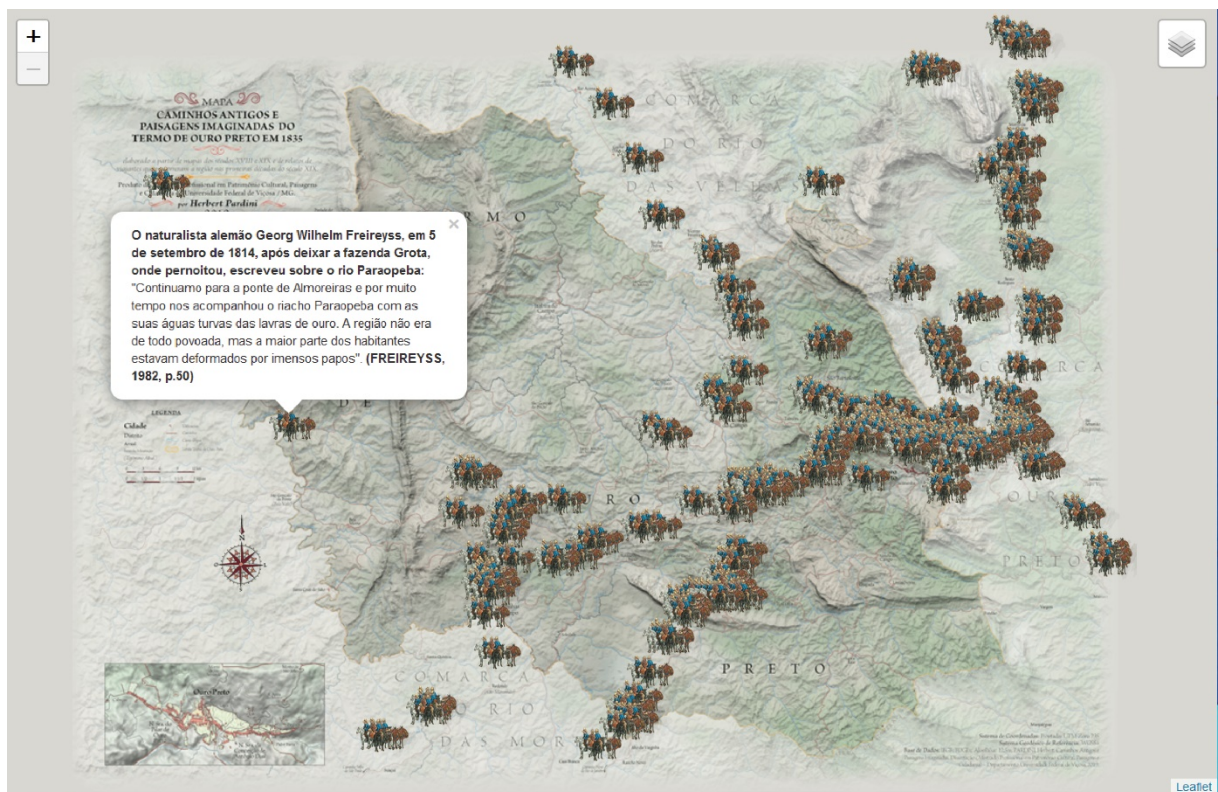
O mapa *web* interativo baseou-se no mapa impresso acrescido de camadas de informações. Tais camadas correspondem a trechos de relatos de viajantes que passaram pela região e foram georreferenciados durante a elaboração desta pesquisa. O objetivo foi fazer com que o usuário do mapa pudesse observar o que o(s) viajante(s) escreveu(ram) sobre determinado lugar, confrontando as impressões tanto por viajante, quanto por período da viagem.

⁵⁸² SANTOS, Márcia Maria Duarte dos. Técnicas e elementos da cartografia da América Portuguesa e do Brasil Império. In: COSTA, Antônio Gilberto. **Roteiro prático de cartografia**: da América Portuguesa ao Brasil Império. Belo Horizonte: UFMG, 2007, p. 65.

A utilização da ferramenta *zoom*, permite ao usuário do mapa escolher seu ângulo de visão a partir da aproximação ou distanciamento do objeto observado - do todo ao detalhe, do longe ao perto. A disponibilidade da dita ferramenta oferece ao usuário diferentes perspectivas de enquadramento do olhar e uma condição indispensável para a apreensão da paisagem, a distância^{clxxxvi}.

O mapa elaborado como produto representa um olhar aéreo sobre a paisagem, complementado pela perspectiva frontal descrita pelos viajantes. De acordo com John Brinkerhoff, o olhar do alto permite observar a “variedade de maneiras como os homens se conjugam com a natureza”⁵⁸³. E nos faz questionar, por exemplo, qual a razão de uma rede tão intrincada de caminhos próximos à cidade de Ouro Preto e a prevalência do “vazio” nas fraldas da serra da Moeda.

Figura 8 - Layout do mapa web interativo



Fonte: Elaborado pelo autor.

Para o mapa *web* (Figura 8) interativo foi utilizada *Leaflet*, uma biblioteca *JavaScript* de código aberto para mapas interativos compatíveis com dispositivos móveis. O objetivo foi

⁵⁸³ BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem; tradução de Annie Cambe. Rio de Janeiro: EdUERJ. 2014, p.68.

umentar a interatividade e ofertar ao usuário a escolha das camadas de informação a serem visualizadas. O trabalho de programação consistiu em inserir em uma página *HTML* o mapa produzido, inserir os pontos com os respectivos trechos de relatos de viajantes e organizá-los de maneira que o usuário pudesse escolher um ou mais viajantes, visualizar o percurso realizado e o que teria escrito sobre a paisagem observada. Outras camadas de informação poderiam ser incluídas como, por exemplo, dados demográficos, uso e ocupação do solo, distribuição de datas e sesmarias etc.

Assim como o mapa produzido auxiliou a interpretação da paisagem imaginada, a sua utilização como fonte auxiliar para a leitura do tópico 2.2, intitulado *Paisagem Imaginada*, no primeiro capítulo desta dissertação, amplia as possibilidades de compreensão da narrativa.

Ainda que não exista uma intenção de promover escolhas, ao contrário, o desejo era de incluir o máximo de informações, tais escolhas foram feitas. Foram priorizadas a representação do relevo e da hidrografia, da rede viária, e dos arraiais sedes de grandes e pequenos distritos do Termo de Ouro Preto.

Figura 9 - Ilustração “Encontro de índios com viajantes europeus”, de Rugendas



Fonte: RUGENDAS, 1835.

A ausência de dados acerca de propriedades rurais, empresas de mineração, lavras em funcionamento, outras atividades econômicas, fez com que somente algumas estruturas fossem representadas, em geral, associadas ao relato dos viajantes do início do século XIX. O que não exclui a existência de outras fazendas e empreendimentos não representados. Ao contrário, o mapa elaborado como produto, ao caracterizar-se como uma metafonte, permite que novas camadas de informação possam ser inseridas posteriormente.

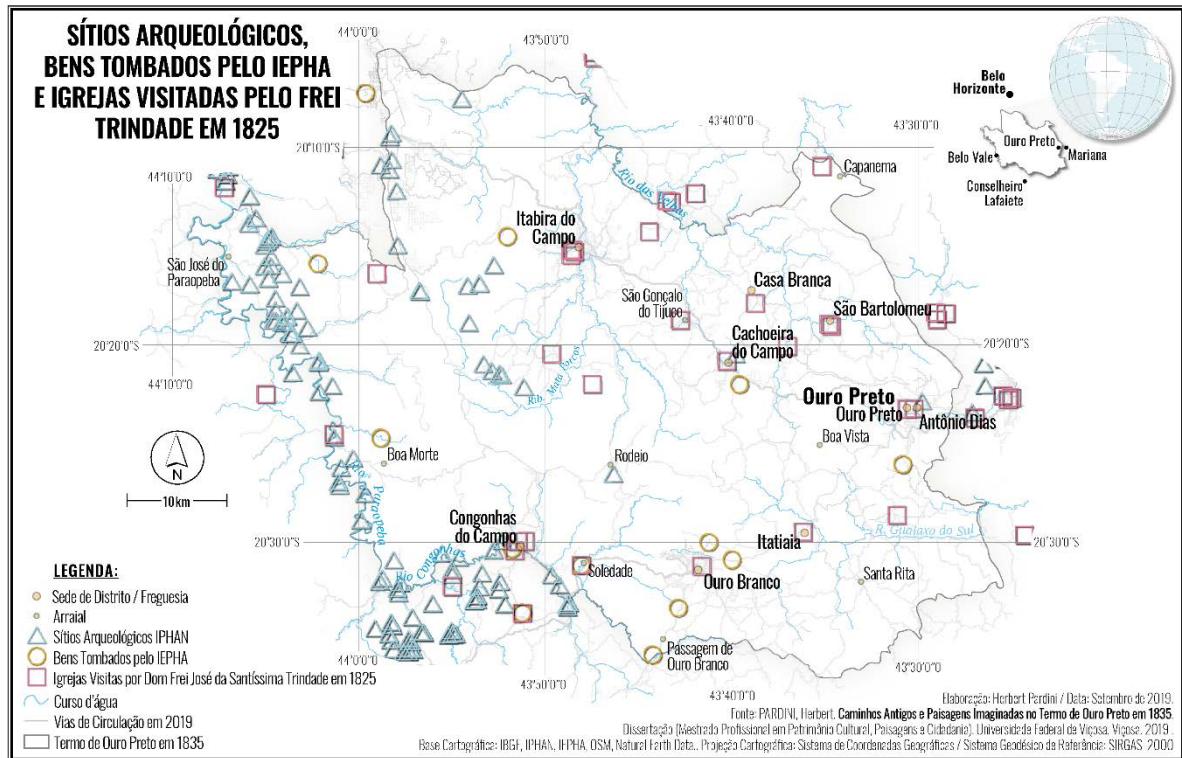
A iconografia utilizada para representar os viajantes no mapa *web* interativo foi inspirada em uma das gravuras elaboradas pelo pintor alemão Johann Moritz Rugendas, na obra *Viagem Pitoresca através do Brasil*, intitulada “Encontro de Índios com Viajantes Europeus”.

A metafonte foi fundamental para a interpretação realizada por esta pesquisa sobre as vias de circulação e a paisagem do Termo de Ouro Preto, em 1835. Poderá ser útil também aos geógrafos(as), historiadores(as) e arquitetos(as) interessados(as) em cartografia histórica, análises espaciais de períodos pretéritos, economia, circulação, transportes, demografia, ordenamento territorial e relatos de viajantes, relacionados com o entorno da cidade de Ouro Preto. O mapa como mistura de ciência e arte poderá “agradar aos olhos” e despertar o interesse e a curiosidade também do público em geral com interesse por cartografia e história.

5.4 - Percurso Metodológico

Foram identificados mapas do século XVIII e XIX onde a região compreendida pelo Termo de Ouro Preto tenha sido representada. Foram utilizadas apenas bases de dados digitalizadas e disponíveis em instituições como Arquivo Público Mineiro e Biblioteca Nacional. Sendo assim, mapas armazenados em instituições como Arquivo Histórico do Exército ou a Mapoteca Histórica do Itamarati, não foram acessados. Foram utilizadas ainda as obras organizadas por Antônio Gilberto Costa, *Roteiro Prático de Cartografia e Cartografia da Conquista do Território das Minas*, como referência.

Figura 10 - Mapa Sítios arqueológicos, bens tombados pelo IEPHA e igrejas visitadas pelo frei Trindade em 1825



Fonte: Elaborado pelo autor.

Às bases de dados cartográficas foram sobrepostas outras camadas de informação com o intuito de aferir e ampliar a acurácia dos registros encontrados. Conforme pode ser observado na Figura 10, foram utilizados dados do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional correspondentes aos sítios arqueológicos pesquisa na região de estudo. Bens tombados pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais foram também incluídos na base de dados utilizada. A fonte textual *Visitas Pastorais de Dom Frei José da Santíssima Trindade (1821-1825)* foi utilizada após o georreferenciamento das igrejas e capelas visitadas em paróquias e freguesias pertencentes ao Termo de Ouro Preto. Outra base de dados importante utilizada foi o *Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Ouro Preto*, de 2018. Entretanto esse instrumento de pesquisa foi utilizado apenas parcialmente uma vez que os sítios catalogados não apresentaram a informação referente à sua localização geográfica (coordenadas).

Não foram encontrados documentos (carta, bando, lei etc.) em que os limites do Termo de Ouro Preto, para o ano de 1835, estivessem claramente definidos. As fontes encontradas fazem referência à Comarca de Vila Rica, o que pôde ser considerado em parte, pois o Termo confronta seus limites com os da Comarca, exceto na porção leste do território.

De acordo com Cláudia Damasceno, o interesse em conhecer a divisão política do interior da colônia se manifestou desde o início do século XVIII pelo rei de Portugal. Segundo ela

em 1720, o Conselho Ultramarino insistia na importância da confecção de cartas geográficas, pois estas poderiam “tirar as confusões” acerca dos limites dos governos e dos bispados dos dois Estados que compunham a América portuguesa: o Estado do Maranhão e o Estado do Brasil.⁵⁸⁴

Em 1728 seria dada a missão aos padres matemáticos Domingos Capassi e Diogo Soares de “arrumar as terras, os rios e os nomes pelos graus”, que em amplitude maior significava contribuir para um projeto de “reordenação do território, indicando os limites ideais das circunscrições civis e eclesiásticas, assim como os traçados de estradas a serem abertas”, afirma Damasceno. Os mapas elaborados conseguiram representar hidrografia, relevo, caminhos existentes, povoações, mas por outro lado

os limites das circunscrições administrativas (civis e eclesiásticas) não foram assinalados, provavelmente porque eles ainda não estavam definidos de maneira precisa. Se a divisão das comarcas é, por vezes, sugerida pelo recorte e pelo enquadramento dos mapas, estes nada informam acerca dos limites das freguesias e dos concelhos. Apenas na segunda metade do século XVIII é que surgem as primeiras representações individualizadas dos territórios das comarcas, vilas e freguesias de Minas Gerais, suscitadas por conflitos de jurisdição – entre ouvidores, câmaras, mas também entre vigários.⁵⁸⁵

Diante da escassez de informações foram utilizados documentos cartográficos, relações de fogos e lavras de ouro, e mapas de população, referentes ao Termo de Ouro Preto, para esboçar um limite aproximado do município. A documentação utilizada foi:

i) Mapa de parte de Minas Gerais, mostrando o Termo de Vila Rica⁵⁸⁶ (elaborado provavelmente antes de 1766^{clxxxvii}) – manuscrito em que se lê os topônimos: Vila Rica, cidade de Mariana, arraial de Piranga, rio da Passagem, rio Xopotó, ribeirão de Lamim, Manjaléguas, fazenda de Cláudio M.^{el}, Lavras Novas, Santa Rita, Itatiaia, serra de Antônio Dias, arraial de Antônio Pereira, Catas Altas [da Noruega], Itaverava, Morro do Chapeú, rio Paraopeba, Suaçuí, Carijós, Redondo, rio das Congonhas, Soledade, Passagem [de Ouro Branco], Congonhas, Itabira [do Campo], José Correa, São Gonçalo do Bação, Cachoeira [do Campo], São Gonçalo

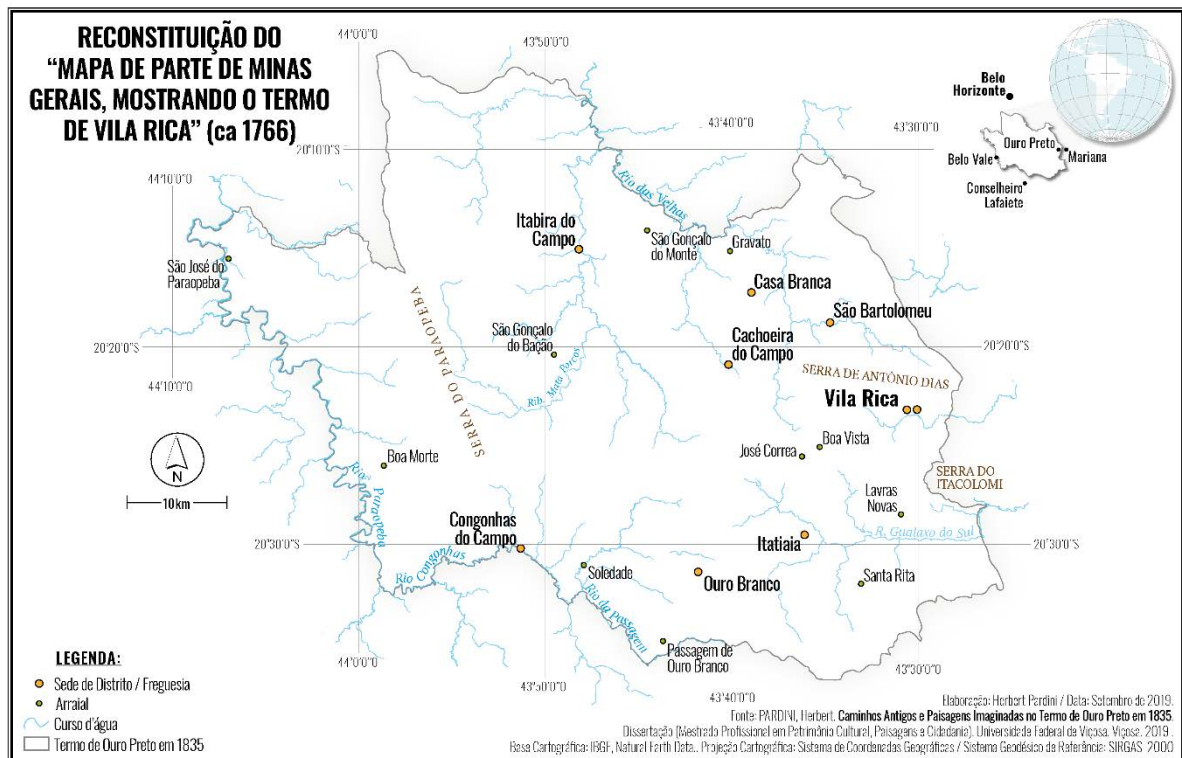
⁵⁸⁴ FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e vilas d’el Rei: espaço e poder nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011, p. 274.

⁵⁸⁵ FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e vilas d’el Rei: espaço e poder nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011, p. 275.

⁵⁸⁶ Anônimo, [Mapa de parte de Minas Gerais, mostrando o Termo de Vila Rica]. 35x45cm, manuscrito e aquarela. IEB-USP (Col. JFAP, 23 – Folha 22) – Fotografia: José Rosael. In: COSTA, A. G. *et al.* **Cartografia da Conquista do Território das Minas**. 1.ed. Lisboa/Belo Horizonte: KAPA e UFMG, v.01, 2004.

do Monte, Santo Antônio da Casa Branca, Gravato, São Bartolomeu, rio das Pedras, Rio das Pedras [arraial], São José do Paraopeba, Boa Morte, Santa Cruz do Salto, serra do Paraopeba, serra do Itacolomi.

Figura 11 - Mapa Reconstituição do "Mapa de Parte de Minas Gerais, mostrando o Termo de Vila Rica"



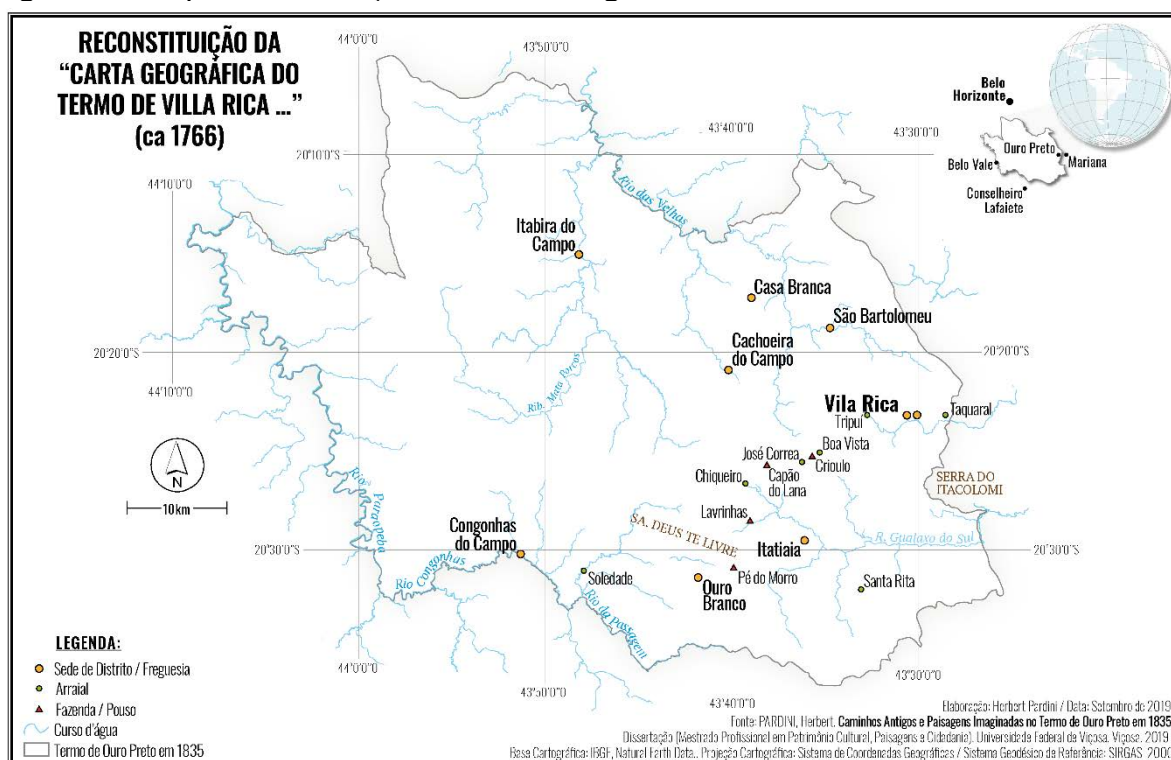
Fonte: Elaborado pelo autor.

O limite do Termo de Vila Rica, representado no mapa, corresponde ao: rio Paraopeba a oeste; rio Congonhas ao sul; um limite imaginário que parte de algum lugar próximo de Manjalégua (Manjalégua estaria dentro do Termo) e segue na direção norte passando pela serra do Itacolomi até chegar à serra de Antônio Dias (serra de Ouro Preto). O limite norte é confuso, aparece apenas uma linha traço-ponto reta, que corta o rio das pedras e um outro ribeiro próximo a Gravato e São Bartolomeu, até atravessar a serra do Paraopeba, chegando ao rio de mesmo nome. A Figura 11 mostra os topônimos rotulados no mapa de referência.

ii) *Carta Geográfica do Termo de Villa Rica, em q se mostra que os Arrayaes das Catas Altas da Noroega, Itaberava, e Carijós lhe ficam mais perto, q ao da Villa de São José a q pertencem, e igualmente o de S. Antonio do Rio das Pedras, q toca ao de Sabará, o q se mostra*

*pela Escala, ou Petipé de léguas*⁵⁸⁷. (1766^{clxxxviii}) – manuscrito em que se lê os topônimos: Vila Rica, Santa Luzia, rio das Velhas, vila do Sabará, vila do Caeté, São João do Morro Grande, Brumado, Santa Rita, Santo Antônio do Rio Acima, Catas Altas de Mato Dentro, Inficionado, Santo Antônio do Rio das Pedras, Itabira [do Campo], Santo Antônio da Casa Branca, Cachoeira [do Campo], São Bartolomeu, Antônio Pereira, Bento Rodrigues, Camargos, cidade de Mariana, rio Doce, rio Gualaxo do Norte, rio Mainart, rio Gualaxo do Sul, Passagem, Taquaral, serra do Itacolomi, Mainart, Tripuí, Boa Vista, Crioulo [fazenda], Capão do Lana, Chiqueiro, Lavrinhas, Itatiaia, Santa Rita, Lavrinhas do Belas[?], serra do Deus te Livre, Pé do Morro, Ouro Branco, Vendas Novas, Carijós, Soledade, Sande [fazenda], Congonhas, rio das Congonhas, rio Paraopeba, rio Carandaí, Ressaca, Estevão dos Reis, Alberto Dias, Igreja Nova, serra da Mantiqueira, Gama, Carandaí, Taipa, Engenho, Paraopeba, Lançóis [?], rio Piranginha, Glória, rio Itaverava, Itaverava, Lamim, rio Piranga, Catas Altas da Noruega, rio Pirapitingui, Capelinha, Piranga, Bacalhau, Pinheiro, rio Piranga, rio Xopotó, Forquilha, ribeirão da Espera, serra do Melo, rio Barjaúbas pequeno, Barjaúbas, Pedra Menina e Dutra.

Figura 12 - Mapa Reconstituição da "Carta Geográfica do Termo de Villa Rica ..."

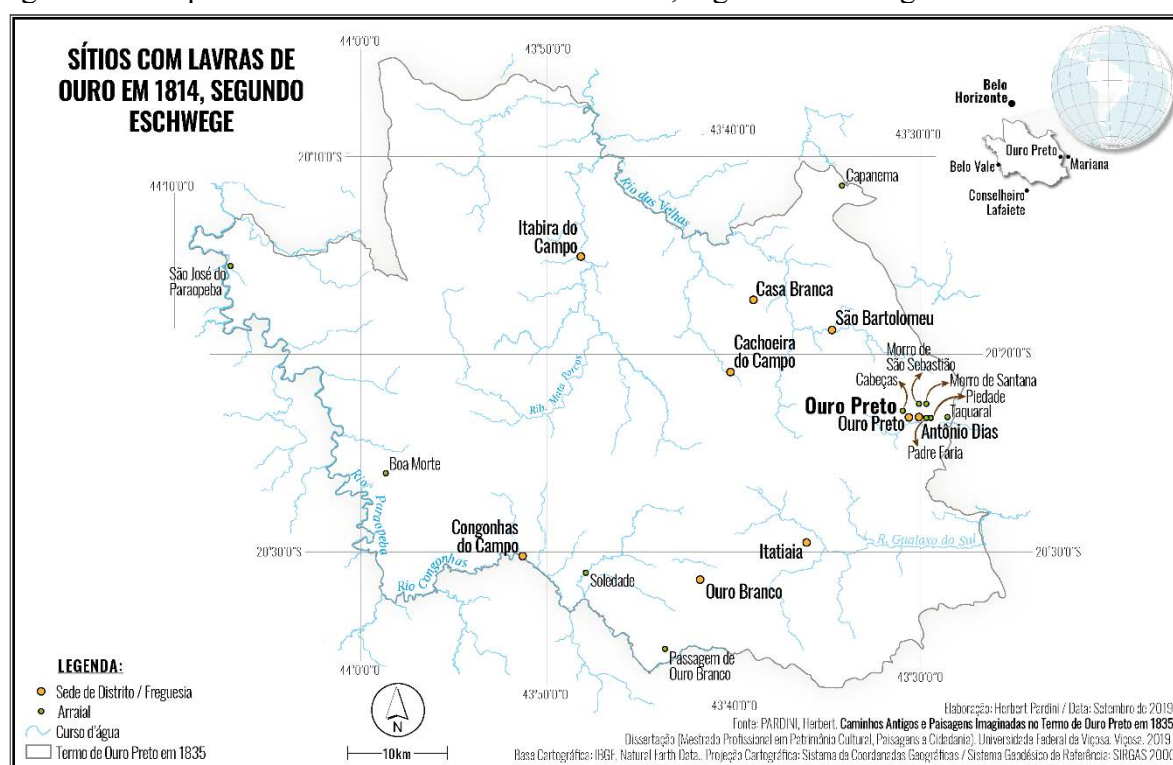


Fonte: Elaborado pelo autor.

⁵⁸⁷ Anônimo. *Carta Geográfica do Termo de Villa Rica, em q se mostra que os Arrayaes das Catas Altas da Noruega, Itaberava, e Carijós lhe ficam mais perto, q ao da Villa de São José a q pertencem, e igualmente o de S. Antonio do Rio das Pedras, q toca ao de Sabará, o q se mostra pela Escala, ou Petipé de leguas*. [ca.1766], escala [ca.1:400.000], manuscrito e aquarela, 49,6 x 40,3 cm em folha 51,7 x 42,1 cm. Projeto Resgate Barão do Rio Branco – Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino.

O limite do Termo de Vila Rica, representado no mapa, corresponde a um “quase retângulo”. Ao norte uma linha imaginária reta une o rio Paraopeba ao arraial de Santo Antônio do Rio Acima; em seguida, após deixar Rio Acima no sentido nordeste, em local não identificado, vira em ângulo reto para sudeste e segue, também em linha reta, até o rio Piranga, entre Capelinha e Piranga. Acompanha o rio Piranga a montante até a barra do rio Piranguinha, onde o segue atravessando a serra da Mantiqueira, até chegar nas nascentes do rio Paraopeba, entre Engenho e Carijós. Desse ponto segue o rio Paraopeba até encontrar com o ponto inicial onde fecha o polígono. A Figura 12 mostra os topônimos rotulados no mapa de referência.

Figura 13 - Mapa Sítios com lavras de ouro em 1814, segundo Eschwege



Fonte: Elaborado pelo autor.

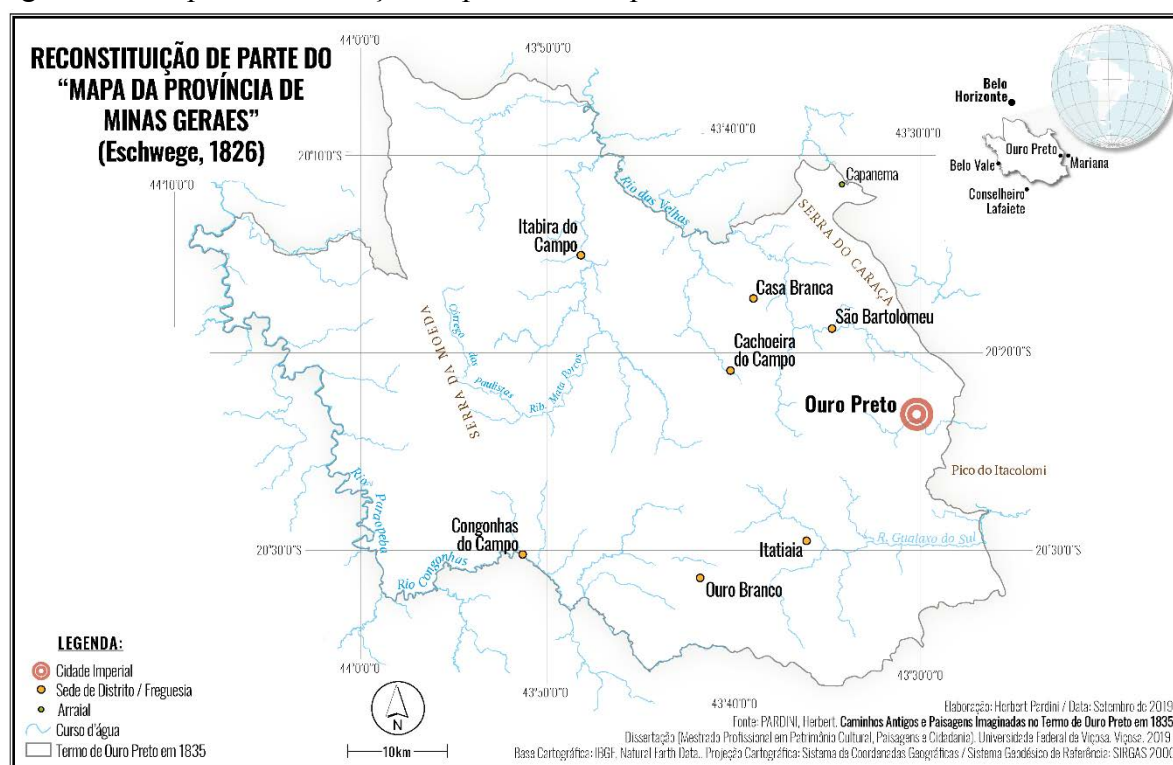
iii) Relação de todas as lavras de ouro de cada distrito da Província de Minas Gerais, incluindo o nome dos proprietários, situação e natureza das lavras, número de trabalhadores e produção total do ouro⁵⁸⁸, em 1814. Relação elaborada por Eschwege, onde se lê o nome das seguintes freguesias com os respectivos distritos: Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto com Ouro Preto, Cabeças, Rodeio e São Sebastião; Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias

⁵⁸⁸ ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. *Pluto Brasiliensis*; tradução Domicio de Figueiredo Murta. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v.2, 1979, p. 20-25.

com Antônio Dias, Taquaral, Padre Faria, Piedade e Santa Ana; São Bartolomeu com Capanema; Casa Branca; Cachoeira; Itabira; Congonhas do Campo com São José do Paraopeba, Congonhas, Boa Morte e Soledade; Ouro Branco com Passagem; Itatiaia. A Figura 13 mostra os topônimos rotulados no mapa de referência.

iv) *Mappa da província de Minas Geraes: Levantado por Coronel E. G. Barão d'Eschwege*⁵⁸⁹, de 1826 – Como o próprio nome identifica, é um mapa de toda a província de Minas Gerais. O mapa representa os limites da Província, Dioceses, Comarcas, Termos, Julgados, Freguesias e Distritos. Mais que isso traz os limites em vigor e os propostos. Revela ainda informações demográficas sobre as Comarcas e Termos (Ouro Preto, em 1821, teria população de 20.120 habitantes, conforme o mapa), e informações físicas como relevo e hidrografia.

Figura 14 - Mapa Reconstituição de parte do "Mapa da Província de Minas Geraes"



Fonte: Elaborado pelo autor.

O limite do Termo de Vila Rica, representado no mapa, a partir do pico do Itacolomi seguia na direção norte, praticamente em linha reta, passando a leste da cidade de Ouro Preto. Tomava o rumo noroeste até acompanhar a serra do Caraça. Em um ponto quadruplo, na divisa

⁵⁸⁹ ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von; PINTO, Luiz Maria da Silva. **Mappa da província de Minas Geraes: Levantado por Coronel E. G. Barão d'Eschwege**. 1826, 56x76cm, manuscrito. Biblioteca Nacional.

entre os Termos de Ouro Preto, Mariana, Sabará e Caeté, o limite fazia um ângulo reto na direção sudoeste até encontrar com o rio das Velhas. Seguiu o rio das Velhas até próximo de Rio Acima, quando pela margem esquerda abandonava o dito rio e seguia na direção oeste até encontrar com a serra da Moeda. Seguiu a linha de crista da serra da Moeda para sul até um ponto não identificado, quando deixava a crista na direção sudoeste até encontrar o rio Paraopeba. Acompanhava o rio Paraopeba a montante até a barra do rio Congonhas. Seguiu o rio Congonhas até o encontro com outro rio (não especificado), quando tomava a direção nordeste até um ponto tríplice, onde se encontravam os Termos de Ouro Preto, Mariana e Queluz. Tomava a direção norte e, em linha reta, seguia até o pico do Itacolomi, onde fechava o polígono. A Figura 14 mostra os topônimos rotulados no mapa de referência.

v) Relação das cidades, vilas e povoações da Província de Minas Geraes com declaração do número de fogos de cada uma,⁵⁹⁰ de 1830 – Documento disponibilizado na *Revista do Arquivo Público Mineiro* onde se lê o nome das seguintes localidades: cidade e matrizes do Ouro Preto e Antônio Dias, capelas e distritos dos (Morro de São Sebastião e São João, Taquaral, Morro de Santa Ana e Piedade), arraial e matriz de São Bartolomeu, arraial e capela de Capanema, arraial e matriz da Casa Branca, arraial e matriz da Cachoeira do Campo, arraial e capela de São Gonçalo do Tijuco, arraial e matriz da Itabira do Campo, arraial de São José do Paraopeba, arraial e matriz de Congonhas do Campo, arraial da Boa Morte, arraial da Soledade, arraial e matriz do Ouro Branco, arraial da Passagem do Ouro Branco, arraial da matriz de Itatiaia, arraial de Santa Rita e arraial de Lavras Novas. A Figura 15 mostra os topônimos rotulados no mapa de referência.

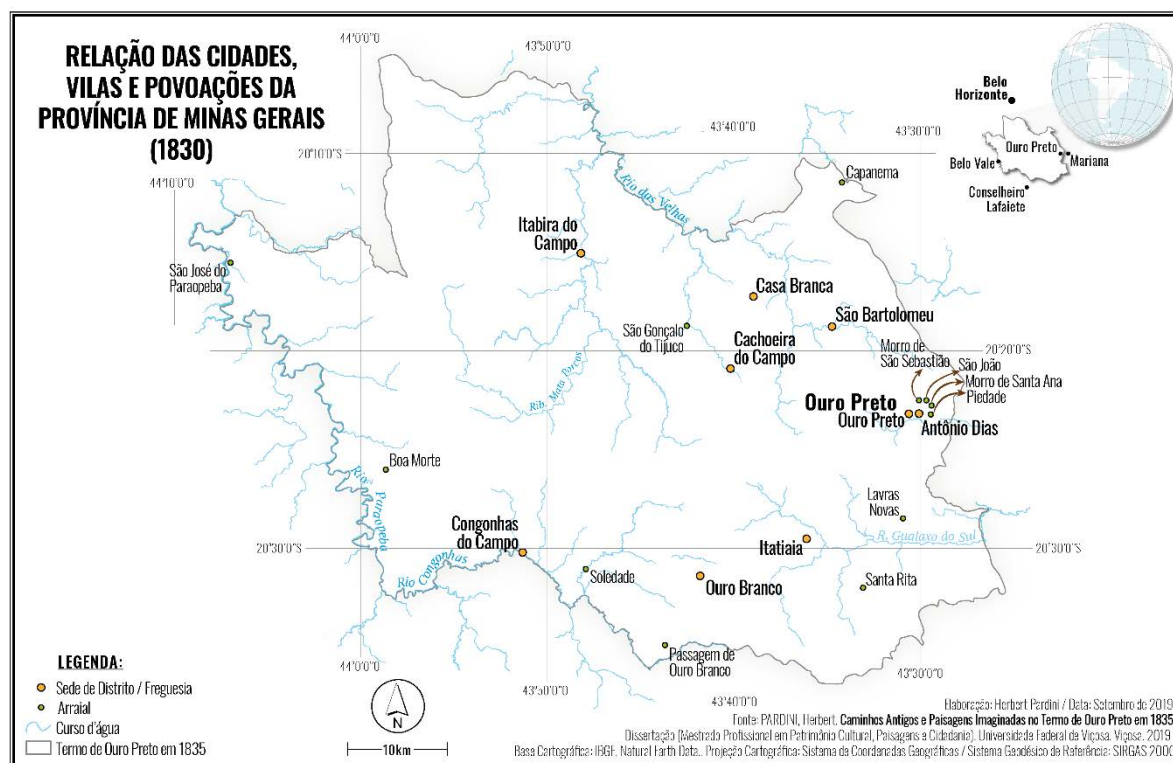
vi) Descrição do Termo de Ouro Preto, com grandes distritos e pequenos distritos⁵⁹¹ de 1837 – Raimundo José da Cunha Matos ao caracterizar o Termo de Ouro Preto, relacionou os arraiais em distritos grandes e distritos pequenos e utilizou dados demográficos de 1823 para destacar o número de habitantes e de fogos. Tarquínio de Oliveira alertou para a pouca confiabilidade dos dados. Entretanto, a divisão administrativa do Termo de Ouro Preto, parece estar coerente com as fontes anteriores, a saber: Nossa Senhora do Pilar da Cidade de Ouro Preto com Ouro Preto, Cabeças, Arraial de São Sebastião, Arraial de Boa Vista, Arraial do Rodeio; Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias da Cidade de Ouro Preto com Antônio Dias, Alto da Cruz, Taquaral, Padre Faria, Morro de Santana; São Bartolomeu com Capanema;

⁵⁹⁰ Relação das cidades, villas e povoações da província de Minas Gerais com declaração do número de fogos de cada uma (1830). **Revista do Arquivo Público Mineiro**. v.2, no.1, jan/mar. 1897, p. 18.

⁵⁹¹ MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v. 1, 1981, p. 96-100.

Casa Branca; Cachoeira do Campo com São Gonçalo do Tijuco; Itabira do Campo com São José do Paraopeba; Congonhas do Campo com Boa Morte e Soledade; Ouro Branco com Passagem do Ouro Branco; Itatiaia com Santa Rita (Figura 16).

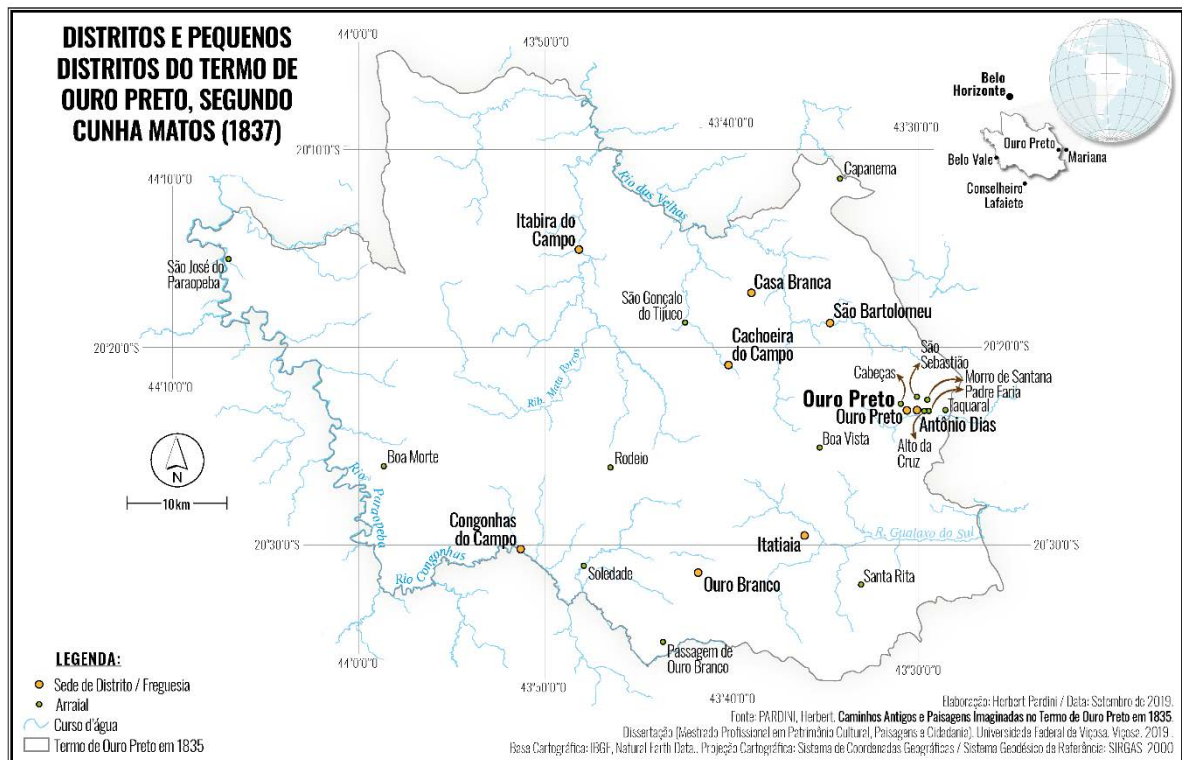
Figura 15 - Mapa Relação das cidades, vilas e povoações da Província de Minas Gerais



Fonte: Elaborado pelo autor.

Os primeiros mapas, de maior escala e com mais detalhes, representaram o limite do Termo por linhas retas, exceto quando a referência são os principais rios da região como Paraopeba ou Congonhas, por exemplo. O mapa de Eschwege, em menor escala, até consegue apresentar um limite mais detalhado, porém não permite observar tais detalhes pelas próprias limitações da escala. Os mapas destacados ratificaram a coincidência dos limites do Termo e da Comarca, ao sul pelo rio Congonhas, a oeste pelo Paraopeba e ao oeste pela serra do Espinhaço. As dúvidas sobre o limite noroeste foram dirimidas com a verificação da listagem de freguesias do Termo de Ouro Preto encontrada na obra *Plutu Brasilienses*, de 1814, na relação de paróquias e freguesias encontrada na obra *Visitas Pastorais de Dom Frei José da Santíssima Trindade*, entre os anos de 1821-1825, e nos documentos *Corografia Histórica da Província de Minas Gerais*, de 1837, e *Mappa da Capitania de Villa Rica*, elaborado por José Joaquim da Rocha, em 1779.

Figura 16 - Mapa Distritos e pequenos distritos do Termo de Ouro Preto, segundo Cunha Matos



Fonte: Elaborado pelo autor.

A partir das fontes citadas foi possível inferir que o limite noroeste localizava-se entre os arraiais de São José do Paraopeba e Aranha. A partir do mapa de Joaquim José da Rocha foi possível verificar, o uso de simbologia alusiva à presença de serras, e não de um curso d'água, na porção noroeste da Comarca de Vila Rica (coincidente com o Termo). A interpretação do mapa leva a crer que foi feita por terra, pela linha de crista da serra Morro do Chapéu.

Outro topônimo que exigiu verificação foi do arraial de Capanema. O local situa-se na vertente leste do Espinhaço, na bacia do rio Doce. No mapa de Eschwege é possível observar que o vértice do Termo, a nordeste, está próximo das nascentes do rio Conceição. Possivelmente o limite nessa extremidade possuía um formato de “dente”, apenas para incluir o arraial.

As relações não divergem entre si, existem omissões, como na relação de Eschwege, mas o objetivo não foi relacionar os distritos e sim as lavras de ouro. A única mudança percebida foi em relação ao arraial de São José do Paraopeba. No primeiro mapa está fora do Termo de Ouro Preto; no segundo mapa, de 1766, não aparece (mas estaria fora pela representação do limite no mapa); na relação de Eschwege, de 1814, aparece como subordinado ao distrito de Congonhas do Campo; no mapa de Eschwege também; e, a partir da relação de 1830, já consta como pertencente ao distrito de Itabira do Campo, o que também ocorre na descrição de Cunha

Matos, de 1837, com dados de 1823. Sendo assim é provável que tal mudança tenha ocorrido entre os anos de 1821 e 1823.

A proposta de delimitação do Termo de Ouro Preto utilizou como ponto de partida o mapa de Eschwege, de 1826 (Figura 17). Primeiro pela proximidade com o limite do marco temporal estudado; segundo pela “confiabilidade” do trabalho realizado por Eschwege, em relação ao conhecimento do território e confecção de mapas. Outra característica relevante aponta para a representação de um contorno mais “natural” para o limite pois, mesmo que não se conhecesse exatamente a região compreendida pelo Termo, é pouco provável que não utilizassem o relevo, a hidrografia e outros marcos notáveis, como as vias de circulação, como referência.

Figura 17 - Mappa da Província de Minas Geraes



Fonte: ESCHWEGE, 1826.

Com a utilização do *software MapAnalyst* foi possível identificar a escala aproximada do mapa (1:336.700), seu desvio médio (+/- 4.199 metros) e o erro médio de posicionamento dos pontos de referência utilizados no georreferenciamento realizado pelo *software* (+/- 5.938 metros), conforme observado na Figura 18. A pequena escala e o deslocamento verificado não impediram que o mapa fosse utilizado. Especificamente para o Termo de Ouro Preto, trouxe detalhes significativos para a tentativa de delimitação. Eschwege destacou as serras (Moeda e

Caraça), o pico do Itacolomi, rios com hidronímia (das Velhas, Paraopeba, dos Paulistas), rios sem hidronímia (provavelmente Passagem, Mata Porcos, Soledade e Cachoeira), a cidade de Ouro Preto e as paróquias de Cachoeira, Casa Branca (Glaura), São Bartolomeu, Itabira (Itabirito), Ouro Branco e Itatiaia.

Figura 18 - Deslocamento do mapa de Eschwege de 1826 em relação a pontos de referência, obtido com uso do software *MapAnalyst*



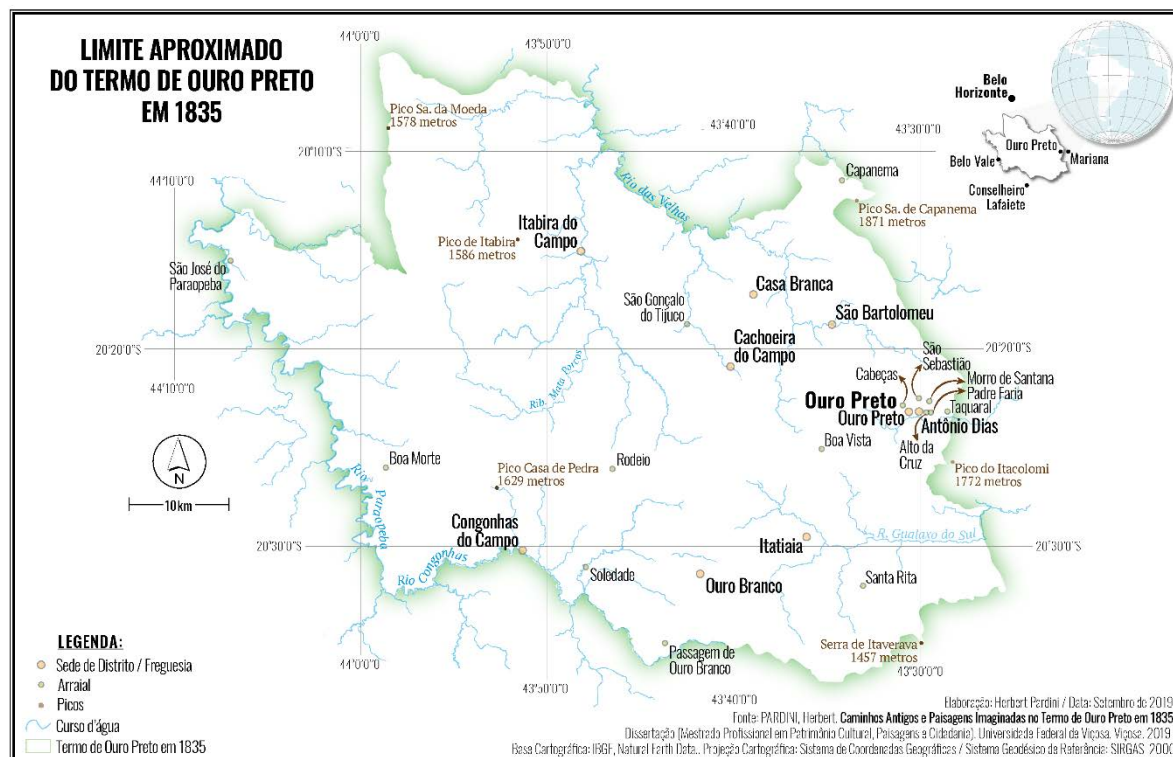
Fonte: Elaborado pelo autor.

As informações representadas no mapa de Eschwege foram confrontadas com as informações dos mapas produzidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística nas décadas de 1960 e 1970^{clxxxix}. Os rios Paraopeba e das Velhas, as serras do Caraça e da Moeda, a localização da paróquia de Congonhas no limite sul do Termo, e o pico do Itacolomi, foram as principais referências.

O Termo de Ouro Preto, na representação do mapa de Eschwege, incluiu todos os pontos mais altos das serras que circundavam a Cidade Imperial, entre eles o Itacolomi, com 1772 metros de altitude, o ponto mais alto da serra de Capanema, com 1871 metros, o ponto mais alto da serra da Moeda, com 1578 metros, o pico Casa de Pedra, com 1629 metros, o ponto mais alto da serra de Itaverava, com 1457 metros e o pico do Itabirito, com 1586 metros. Incluiu também os principais cursos d'água.

A partir do cruzamento de diferentes fontes foi então definido o limite aproximado do Termo de Ouro Preto, para o ano de 1835, conforme Figura 19.

Figura 19 - Mapa Limite Aproximado do Termo de Ouro Preto em 1835



Fonte: Elaborado pelo autor.

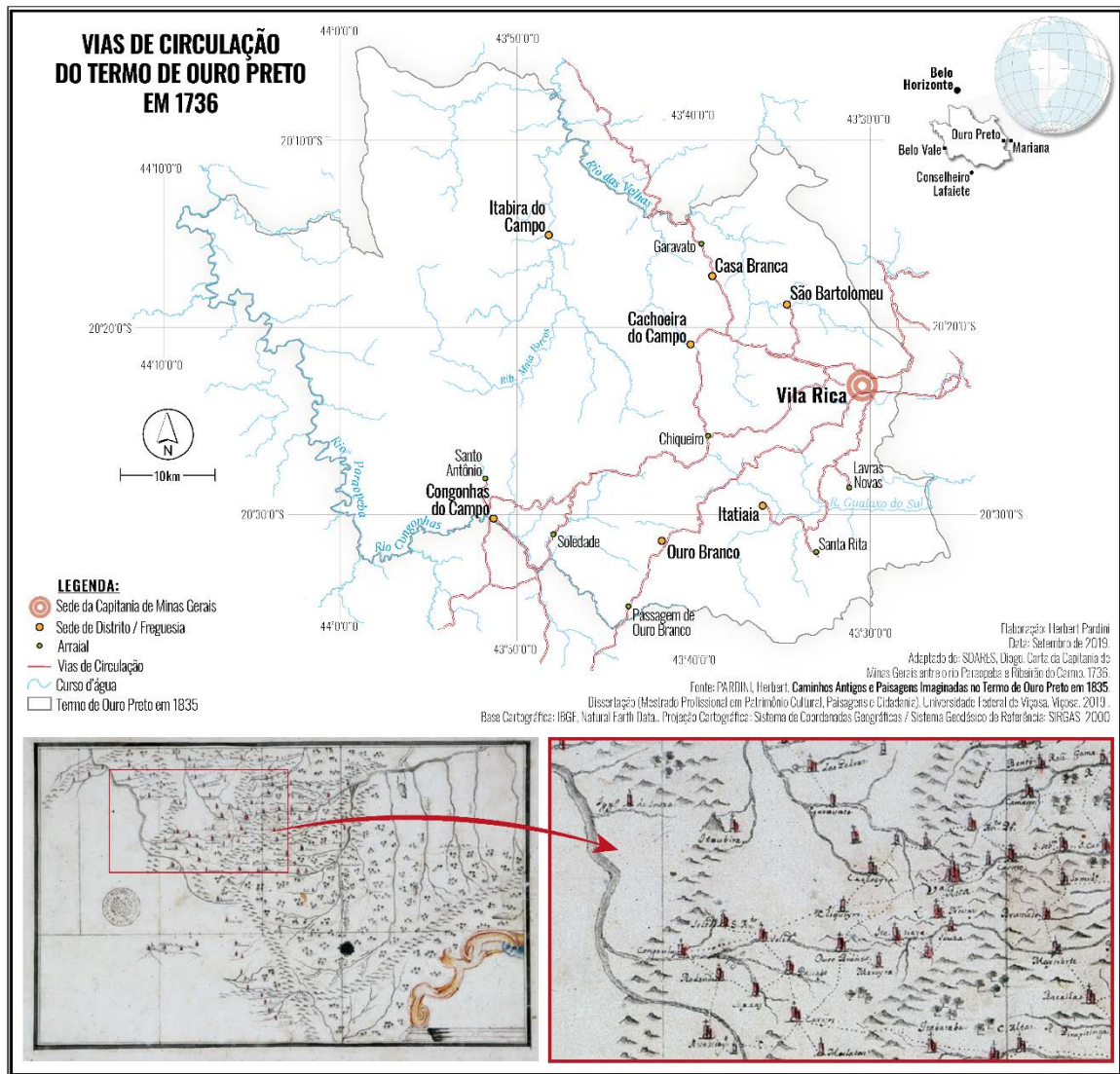
O trabalho de elaboração da metafonte prosseguiu com a localização das vias de acesso no interior do Termo de Ouro Preto. A sistematização das fontes cartográficas em formato de banco de dados foi a primeira etapa do trabalho. A pesquisa realizada apontou para uma configuração similar entre a rede viária de Ouro Preto, em 1835, e a implantada nas primeiras décadas do século XVIII. Desse modo foram utilizadas fontes cartográficas que representassem os primeiros anos de povoamento na região. O mapa mais antigo encontrado foi o *Mapa da maior parte da costa e sertão*, uma provável adaptação do mapa do padre Jaques Cocleo, produzido por volta do ano 1700⁵⁹². Infelizmente, apesar de representar a rede hidrográfica, os caminhos principais, e alguns topônimos, não foi utilizado o georreferenciamento das vias.

Outro documento cartográfico identificado, da primeira metade do século XVIII, foi o *Mapa das minas do ouro de S. Paulo, e a costa do mar que lhe pertence*, de 1714. No

⁵⁹² CINTRA, Jorge Pimentel; COSTA, Antonio Gilberto; OLIVEIRA, Rafael Henrique. O mapa do padre Cocleo: uma análise cartográfica. V *Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, 2013, p. 2.

manuscrito, um pouco deteriorado, foi possível identificar alguns pontos de referência como Vila Rica, Mariana, Sabará, Caeté, Borda do Campo, Camapuã, São Sebastião, São Caetano, Furquim, Catas Altas e Santa Bárbara, e o esboço de caminhos, onde o principal para esta pesquisa, seria o do Rio de Janeiro para as minas, cuja representação aponta a proximidade como o arraial da Borda do Campo. Entretanto, assim como a adaptação do mapa do padre Cocleo, esse documento não foi utilizado.

Figura 20 - Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1736

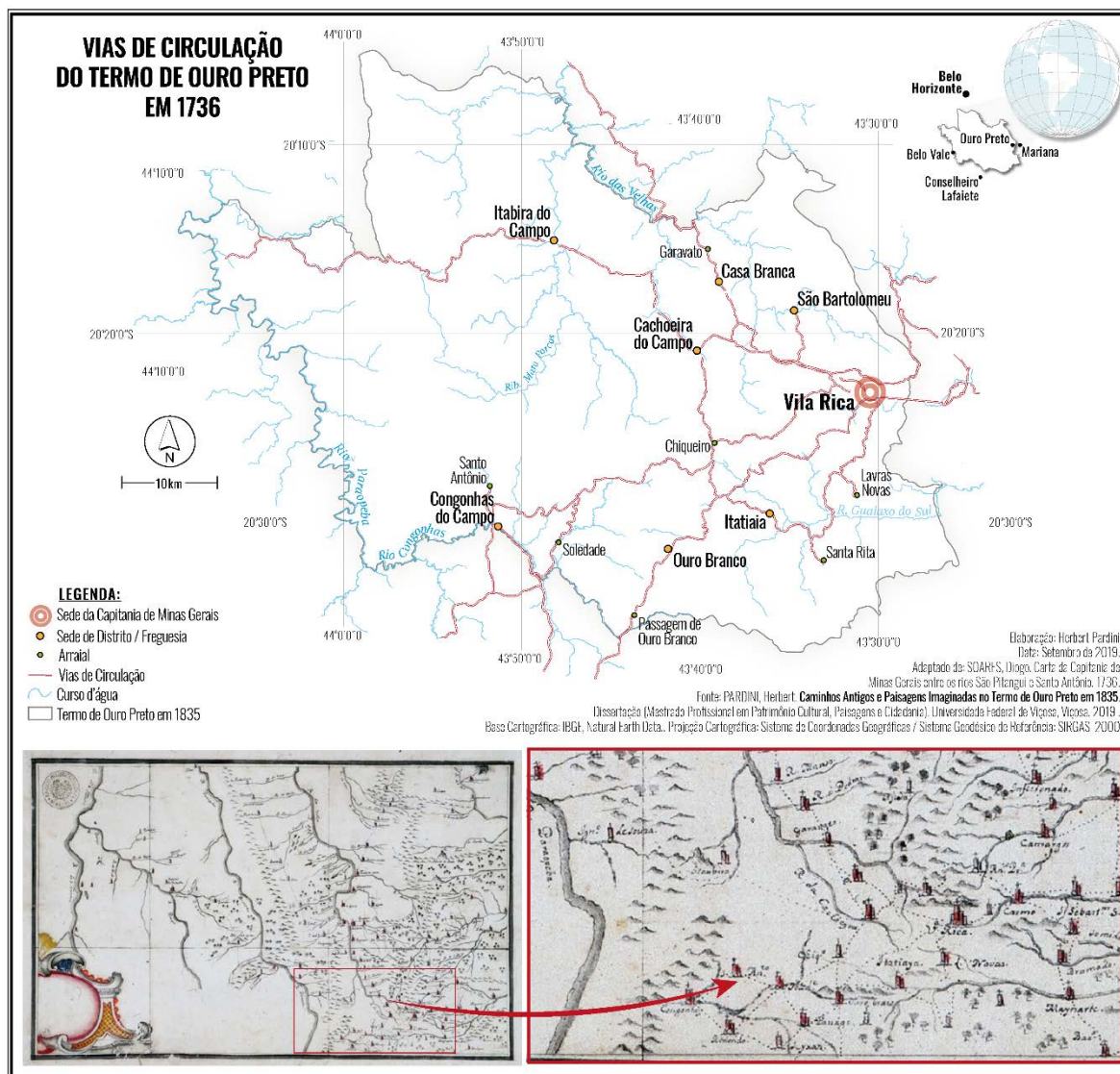


Fonte: SOARES, 1736; elaborado pelo autor.

Ainda da primeira metade do século XVIII, os primeiros mapas utilizados foram de Diogo Soares. A *Carta da Capitania de Minas Gerais entre o rio Paraopeba e Ribeirão do*

*Carmo*⁵⁹³ (Figura 20) e *Carta da Capitania de Minas Gerais entre os rios São Pitangui e Santo Antônio*⁵⁹⁴ (Figura 21), ambos de 1736.

Figura 21 - Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1736



Fonte: SOARES, 1736; elaborado pelo autor.

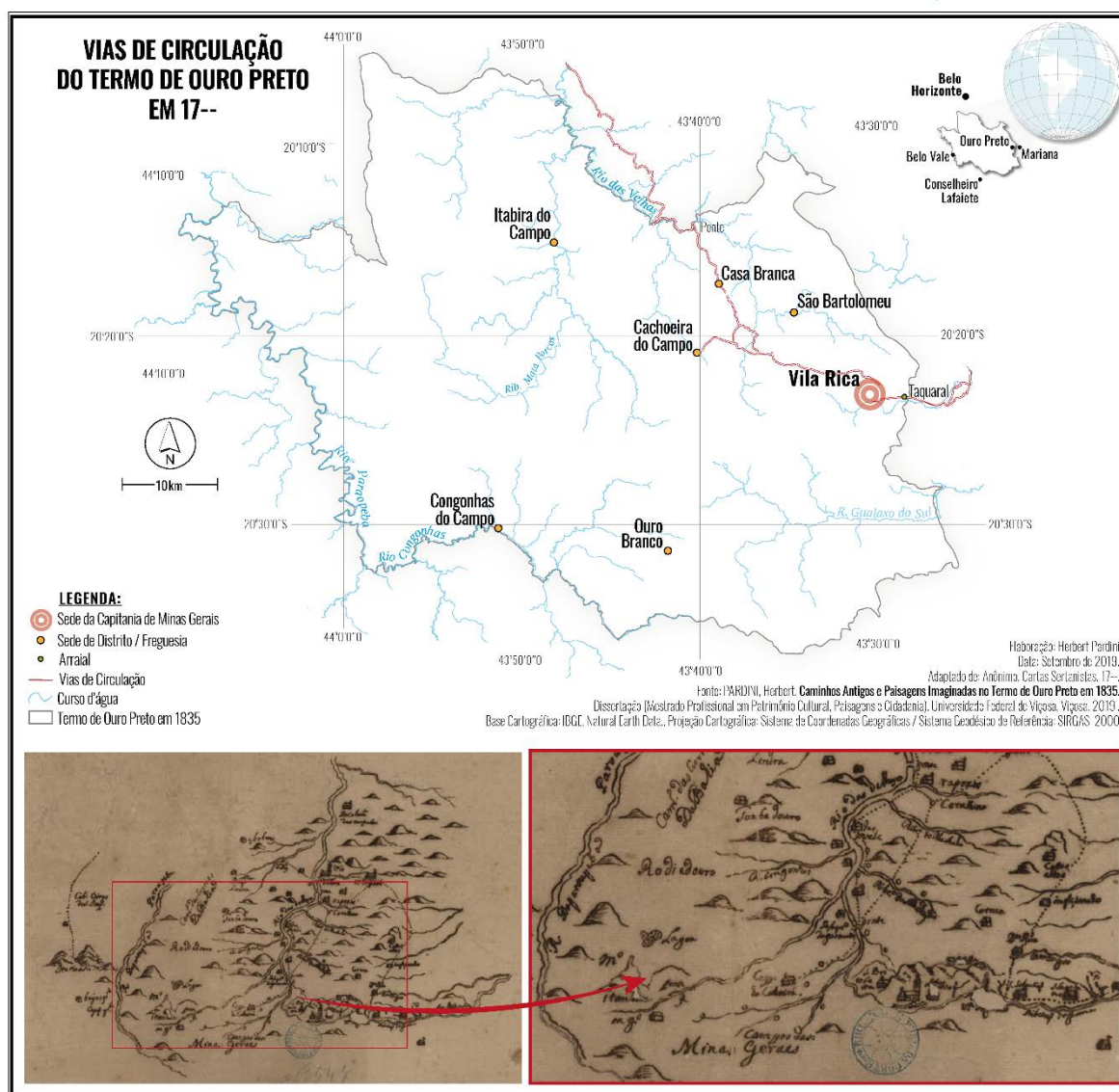
Apesar de serem mapas do mesmo autor, da mesma data e da mesma região, apresentam diferenças consideráveis entre si. Além de possíveis equívocos, principalmente nos acessos a Congonhas e Ouro Branco, a partir do sul, observa-se a ausência *de* importantes vias de conexão

⁵⁹³ SOARES, Diogo. *Carta da Capitania de Minas Gerais entre o rio Paraopeba e Ribeirão do Carmo*. [ca. 1736], desenho a nanquim, 19,7 x 32,5 cm em folha 23,4 x 35,2 cm. Projeto Resgate Barão do Rio Branco – Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino.

⁵⁹⁴ SOARES, Diogo. *Carta da Capitania de Minas Gerais entre os rios Pitangui e Santo Antônio*. [ca. 1736], desenho a nanquim, 19,8 x 32,4 cm em folha 22,9 x 35,7 cm. Projeto Resgate Barão do Rio Branco – Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino.

mostra pela escala ou petipé de 5 leguas⁵⁹⁵ (Figura 22), além de possuir layout agradável e de fácil leitura, trouxe informações importantes sobre a localização da rede viária naquele período. Chama a atenção o fato de Congonhas só possuir via de acesso para o Chiqueiro, com destino a Vila Rica, uma vez que era um dos principais “centros de conexão” da região, com vários caminhos chegando e saindo de lá, em diferentes direções. Itabira do Campo também não apresentou, no mapa, conexão com o vale do Paraopeba.

Figura 23 - Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 17--

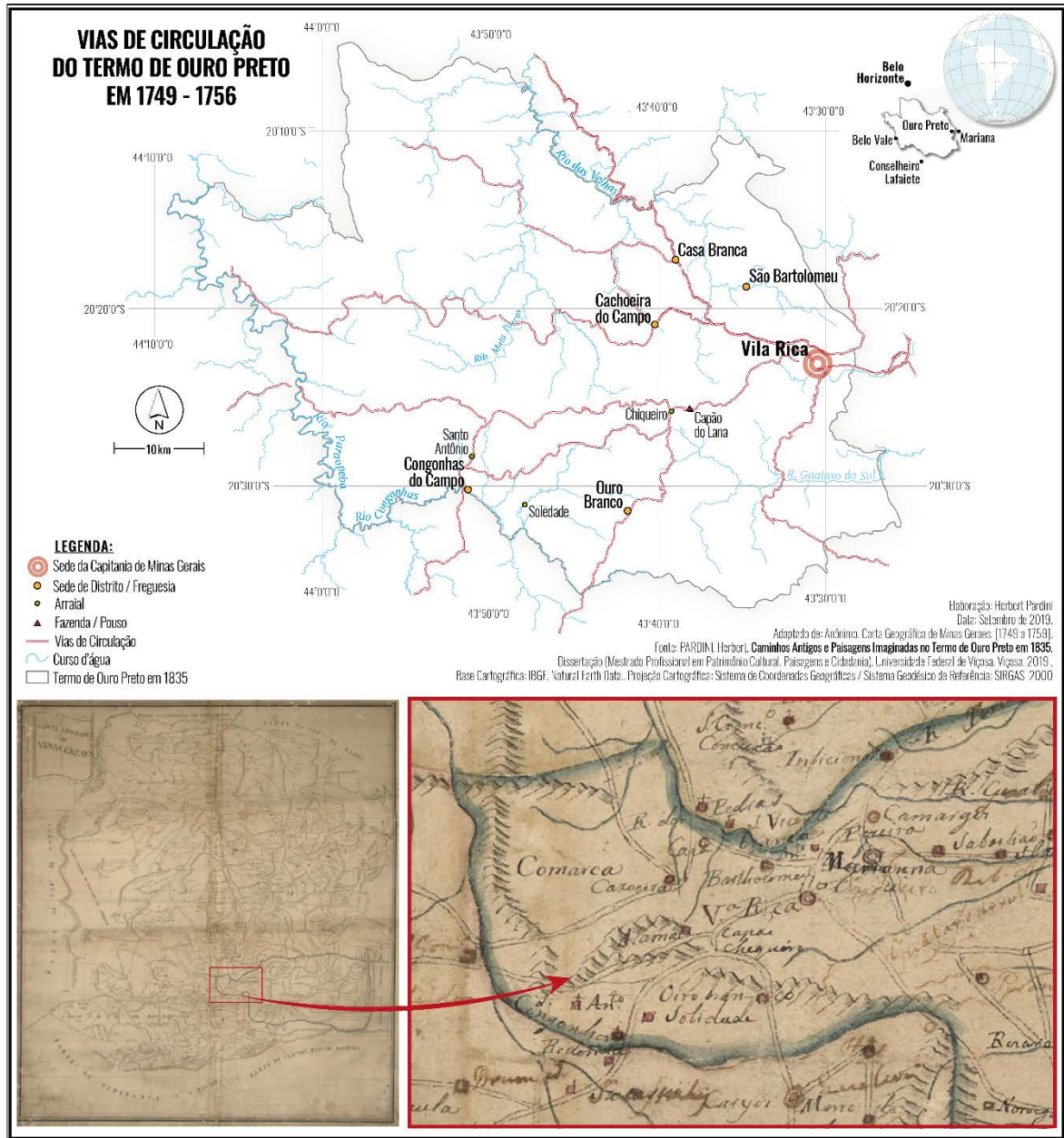


Fonte: Anônimo, 17--; elaborado pelo autor.

⁵⁹⁵ Anônimo. Carta Geográfica do Termo de Villa Rica, em q se mostra que os Arrayaes das Catas Altas da Noroega, Itaberava, e Carijós lhe ficam mais perto, q ao da Villa de São José a q pertencem, e igualmente o de S. Antonio do Rio das Pedras, q toca ao de Sabará, o q se mostra pela Escala, ou Petipé de leguas. [ca.1776], escala [ca.1:400.000], manuscrito e aquarela, 49,6 x 40,3 cm em folha 51,7 x 42,1 cm. Projeto Resgate Barão do Rio Branco – Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino.

Alguns mapas intitulados *Cartas Sertanistas*⁵⁹⁶, do século XVIII, sem data e autoria conhecidas, também foram utilizados no processo de construção da metafonte. Um deles, parcialmente reconstituído na Figura 23, além de destacar a hidrografia, o relevo, algumas localidades e pontos de referência, representou os caminhos principais a partir da região dos “campos”, para o norte e para o leste da capitania de Minas Gerais.

Figura 24 - Mapa Vias de Circulação do Termo de Ouro Preto entre 1749 e 1756



Fonte: Anônimo, ca. 1756; elaborado pelo autor.

⁵⁹⁶ Anônimo. *Cartas Sertanistas de Minas Gerais*. [ca.17--], 54 x 71 cm, desenho a tinta e a lápis. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

A *Carta geográfica de Minas Geraes*⁵⁹⁷ (Figura 24), cuja autoria é desconhecida e a data de confecção atribuída pela Biblioteca Nacional, ao intervalo entre 1746 a 1759, aparenta inicialmente ser um rascunho, com rótulos sobrepostos, sendo alguns incompreensíveis. Entretanto, para este mapa valeria a máxima “menos é mais”. A representação do relevo e da hidrografia é muito precisa, com detalhes sutis, mas que demonstram um grande conhecimento do terreno por quem o elaborou. Chama a atenção o fato de não ter incluído a localização de Itabira do Campo.

Outros mapas utilizados foram os de José Joaquim da Rocha. De acordo com Cláudia Damasceno, durante o governo de Luís Diogo Lobo da Silva (1764-1768), o oficial militar, ficou responsável por realizar levantamentos topográficos e cartográficos de todo o território mineiro.⁵⁹⁸ Os primeiros mapas teriam sido entregues apenas em 1780 a Dom Rodrigo José de Menezes. Segundo a autora “além da carta geral da capitania (da qual se conhecem diversas versões), Rocha realizou, em 1778, quatro documentos representando cada uma das comarcas”⁵⁹⁹.

De acordo com a mapoteca digital da Biblioteca Nacional, o *Mappa da Capitania de Minas Geraes: que mandou fazer o Ilmo, e Exmo. Senhor D. Anto. de Noronha, Governador e Capitão Genal. da mesma Capitania*⁶⁰⁰, de autoria de José Joaquim da Rocha, teria sido elaborado em 1777. Há uma divergência em relação às datas, mas não invalida seu uso como fonte cartográfica para esta pesquisa (Figura 25).

O *Mapa da Capitania de Minas Geraes com a Deviza de suas Comarcas*⁶⁰¹, de 1778, quando comparado aos outros mapas de José Joaquim da Rocha, lembra um croqui com erros. Apenas no recorte analisado para a pesquisa, foram observadas localizações equivocadas dos arraiais de Catas Altas, Casa Branca e São Miguel, assim como não foram representados os arraiais de Queluz e Cachoeira do Campo, entre outros (Figura 26). Ainda assim o documento foi muito útil à elaboração da metafonte.

⁵⁹⁷ Anônimo. **Carta geográfica de Minas Geraes**. [ca.1746-1759], desenho a nanquim, aquarelado, 77,5 x 69,5 cm. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

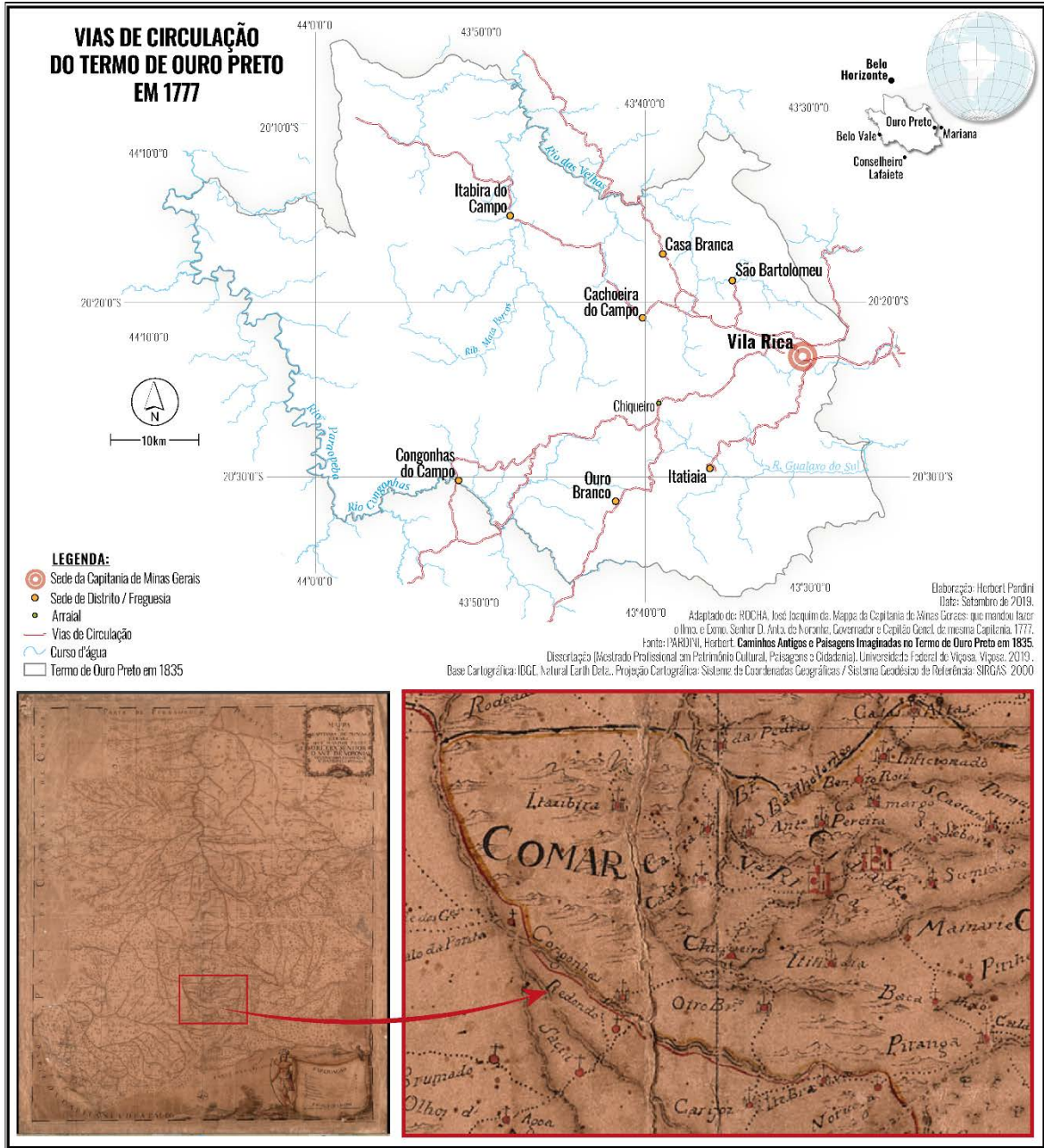
⁵⁹⁸ FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e vilas d’el Rei: espaço e poder nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011, p. 275.

⁵⁹⁹ FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e vilas d’el Rei: espaço e poder nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011, p. 276.

⁶⁰⁰ ROCHA, José Joaquim da. **Mappa da Capitania de Minas Geraes: que mandou fazer o Ilmo, e Exmo. Senhor D. Anto. de Noronha, Governador e Capitão Genal. da mesma Capitania**. 1777, desenho a nanquim, 89,2 x 34,5 cm. Coleção Benedicto Ottoni. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

⁶⁰¹ ROCHA, José Joaquim da. **Mapa da Capitania de Minas Geraes com a Deviza de suas Comarcas**. [ca. 1778], manuscrito colorido à mão, tinta ferrogálica e nanquim, 43,5 cm x 36,2 cm, em folha 44,5 x 36,9 cm. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

Figura 25 – Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1777

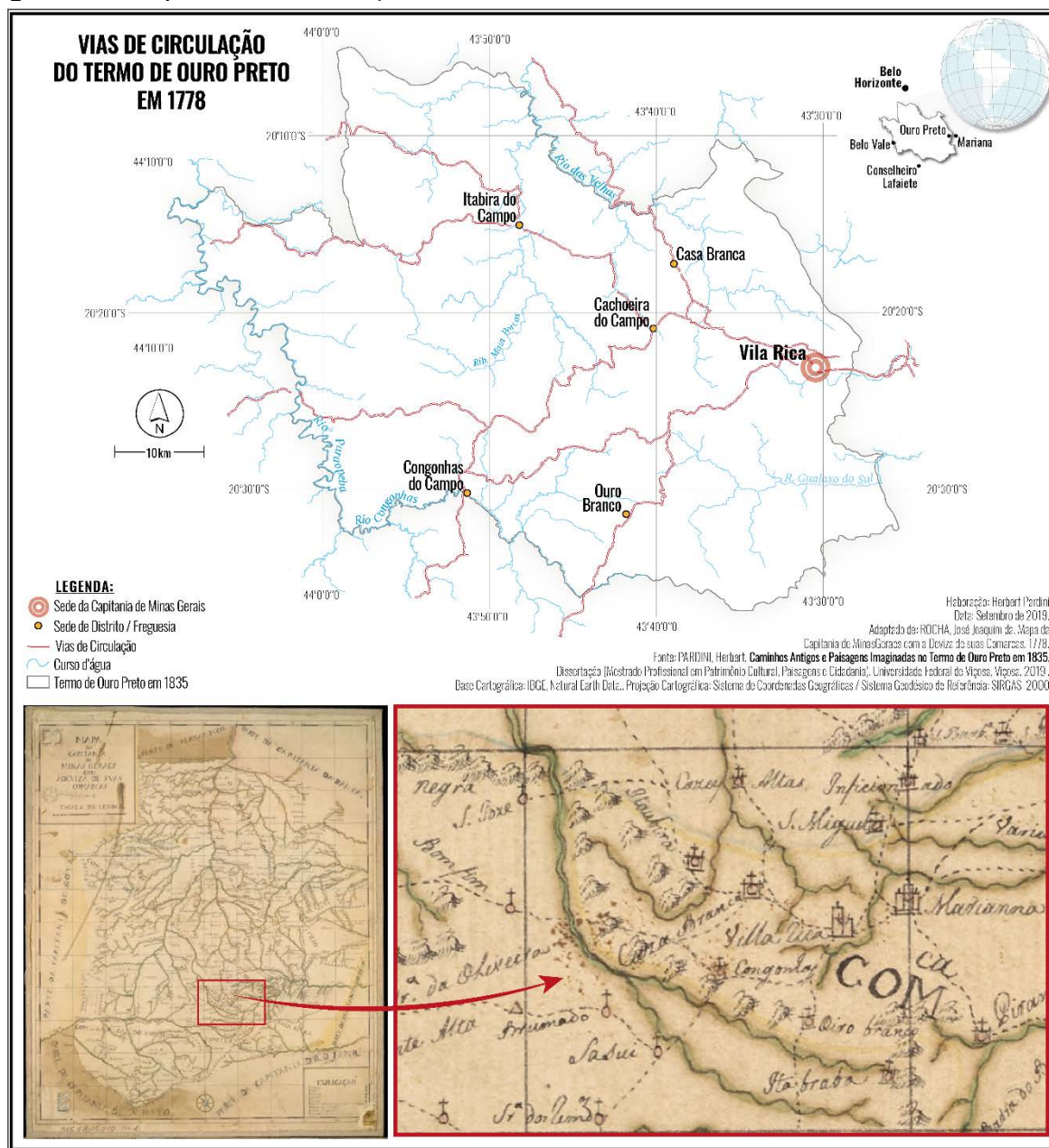


Fonte: ROCHA, 1777; elaborado pelo autor.

O *Mappa da Comarca de Villa Rica*⁶⁰² (Figura 27), de 1779, de autoria de José Joaquim da Rocha, não trouxe os mesmos equívocos do mapa anterior. Além disso trouxe informações não encontradas em outros mapas, como as conexões entre Cachoeira / Bação / Serra da Moeda e Pires / Capão do Lana. Ao mesmo tempo “isolou” São Bartolomeu, ao não destacar nenhum acesso até a sede da freguesia. É um mapa visualmente muito limpo e fácil de interpretar.

⁶⁰² ROCHA, José Joaquim da. **Mappa da Comarca de Villa Rica**. 1779, manuscrito colorido à mão, 40,8cm x 79,8 cm, em folha 54 x 83,8 cm. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

Figura 26 – Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1778



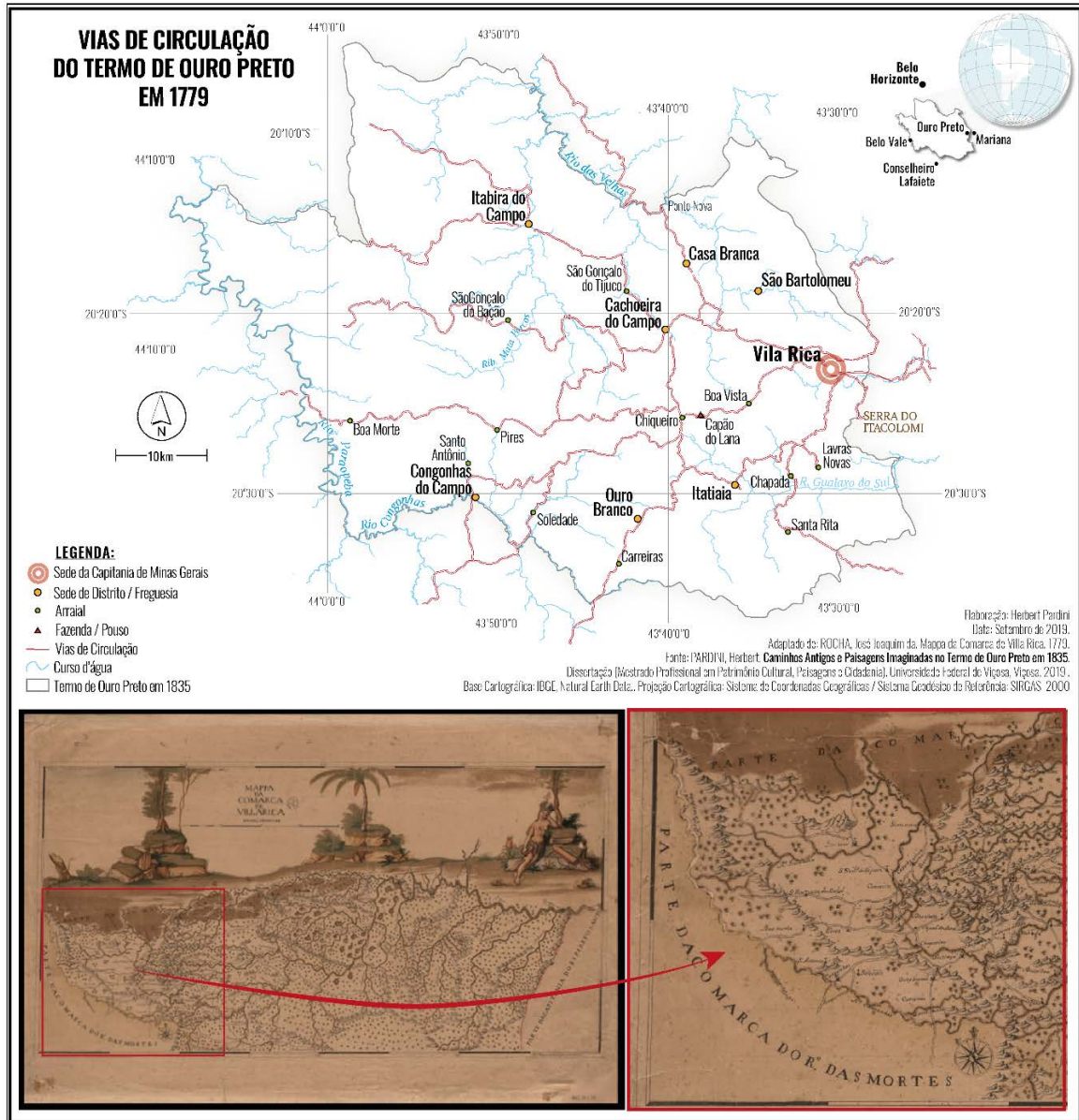
Fonte: ROCHA, 1778; elaborado pelo autor.

Mais um mapa que contribuiu para a elaboração da metáfora foi a *Planta Geográfica e Potamográfica das Capitanias do Espírito Santo, Rio de Janeiro, Partes das Geraes e S. Paulo*⁶⁰³, de autoria de Amador Veríssimo de Aleteia e Luís dos Santos Vilhena, em 1801. É um mapa com informações sucintas, que corroboram mapas anteriores. Talvez devido à escala de representação os autores tenham optado por omitir algumas informações. Entretanto não há uma justificativa plausível para não terem representado o trecho do caminho para a Bahia entre

⁶⁰³ ALETEIA, Amador Veríssimo de; VILHENA, Luís dos Santos. **Planta Geográfica e Potamográfica das Capitanias do Espírito Santo, Rio de Janeiro, Partes das Geraes e S. Paulo**. 1801, Coleção Benedicto Ottoni. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

Cachoeira do Campo e Sabará. Os autores rotularam a serra do Espinhaço no trecho entre Ouro Preto e o Caraça como serra de São Bartolomeu, toponímia que não apareceu nos demais mapas pesquisados. Entretanto omitiu da representação o arraial de mesmo nome (Figura 28).

Figura 27 - Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1779



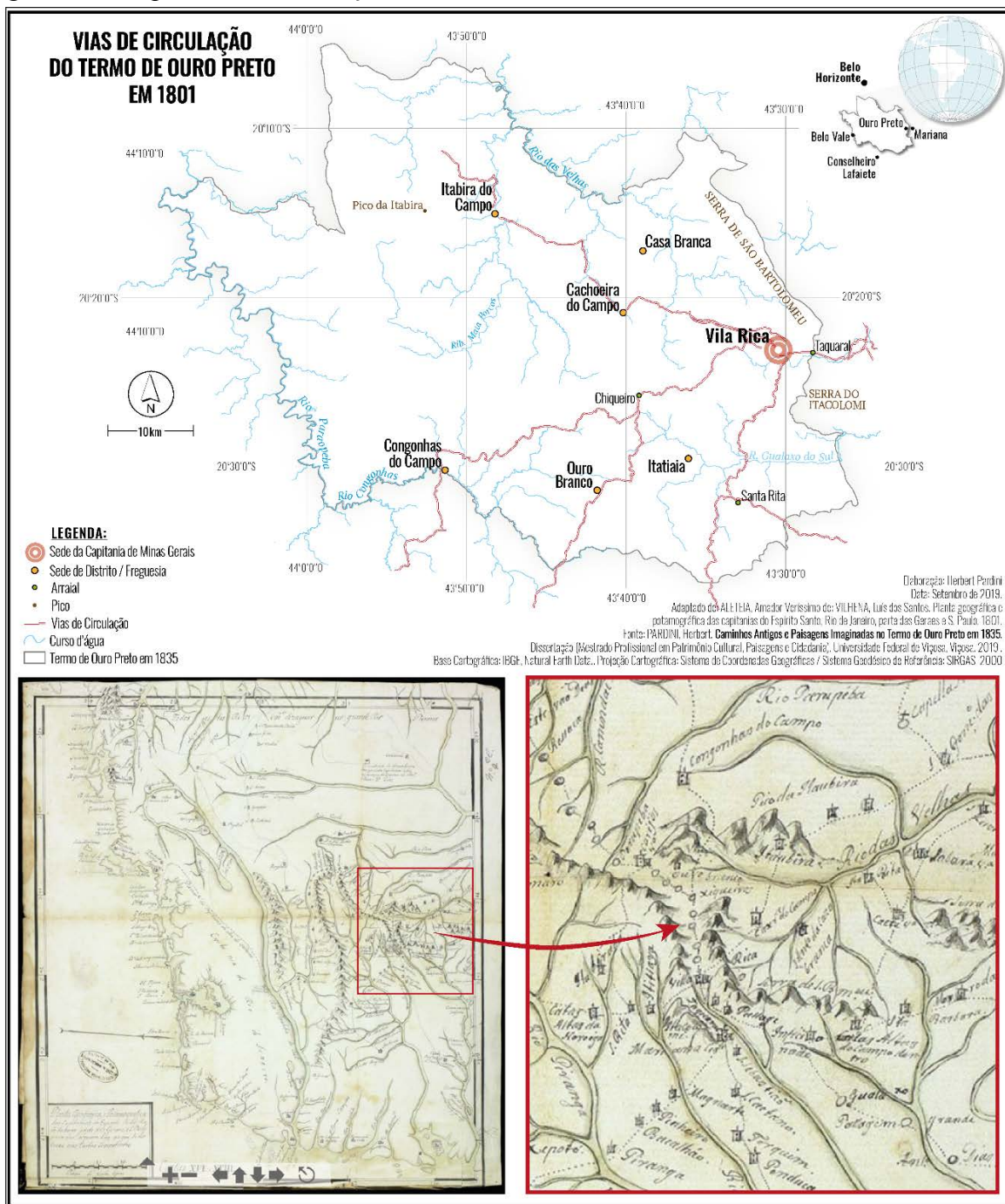
Fonte: ROCHA, 1779; elaborado pelo autor.

Outro mapa utilizado, também de 1801, e de autoria de Amador Veríssimo de Aleteia e Luís dos Santos Vilhena, foi a *Planta geográfica do continente, que corre da Bahia de Todos os Santos athe a Capitania do Espírito Santo, e da costa do mar athe o Rio Francisco*⁶⁰⁴ (Figura 29).

⁶⁰⁴ ALETEIA, Amador Veríssimo de; VILHENA, Luíz dos Santos. **Planta geográfica do continente, que corre da Bahia de Todos os Santos athe a Capitania do Espírito Santo, e da costa do mar athe o Rio Francisco**. 1801, Coleção Benedicto Ottoni. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

Mais uma vez a escala do mapa não permitiu aos autores representarem muitas informações do recorte geográfico estudado, mas é possível observar que “escolheram” as vias principais, ainda que algumas vias importantes tenham sido omitidas. Como, por exemplo, a passagem por Congonhas do Campo, que aparece no mapa apenas como um ponto desconectado das demais localidades.

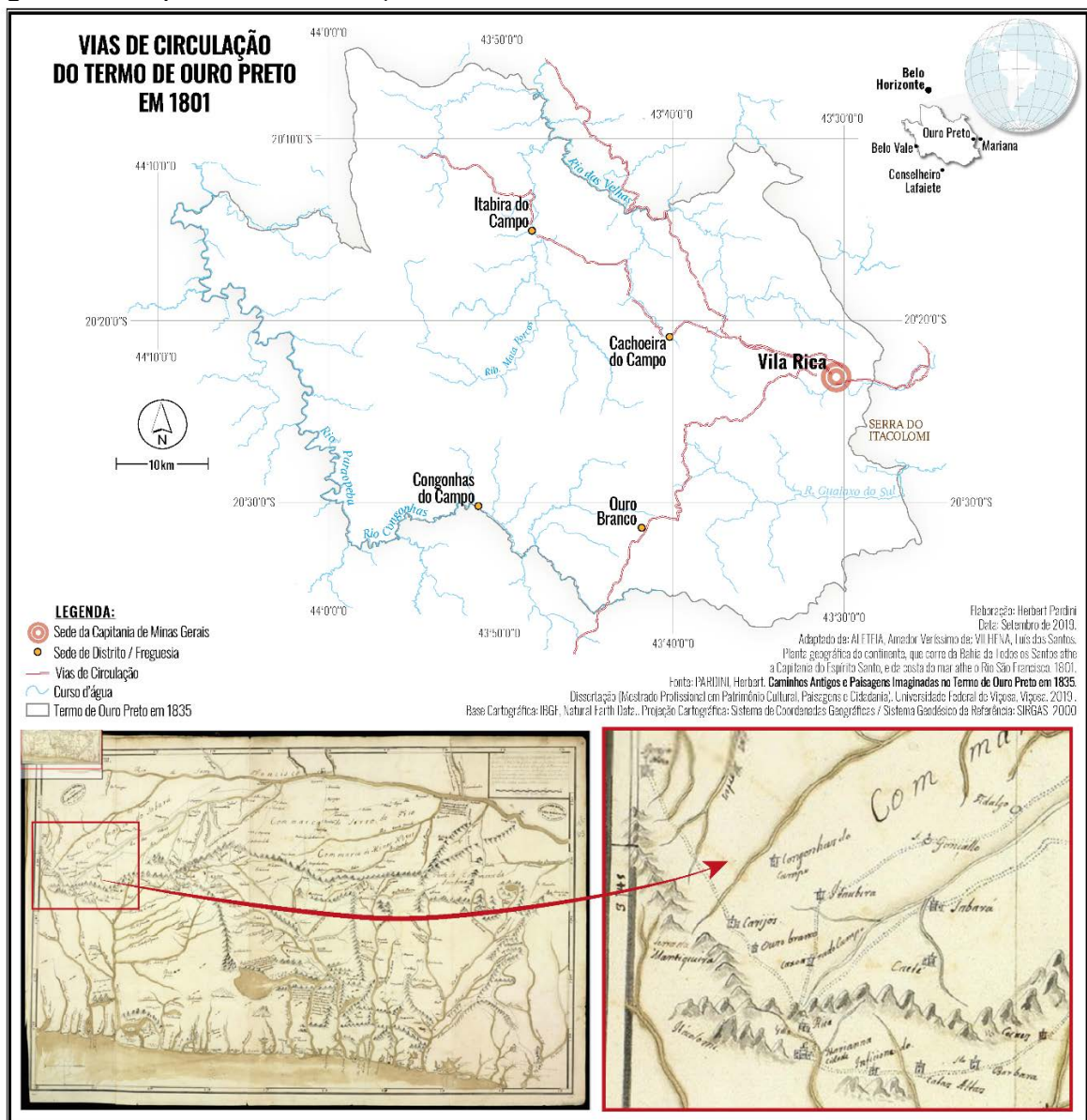
Figura 28 - Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1801



Fonte: ALETEIA, 1801; elaborado pelo autor.

O *Mapa da Capitania de Minas Gerais*⁶⁰⁵, de 1810, de autoria desconhecida, foi outra fonte cartográfica utilizada na construção da metafonte. Como destacado na dissertação, algumas localidades com importância estratégica para as primeiras expedições exploratórias que chegaram à região que viria configurar o território do Termo de Ouro Preto, praticamente “sumiram” do mapa, no século XVIII. Uma delas, Itaverava, ponto de encontro das vias de São Paulo, Rio de Janeiro e do vale do rio Doce, aparece na maioria dos mapas do século XVIII apenas como um ponto não “contemplado” por vias de circulação.

Figura 29 - Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1801

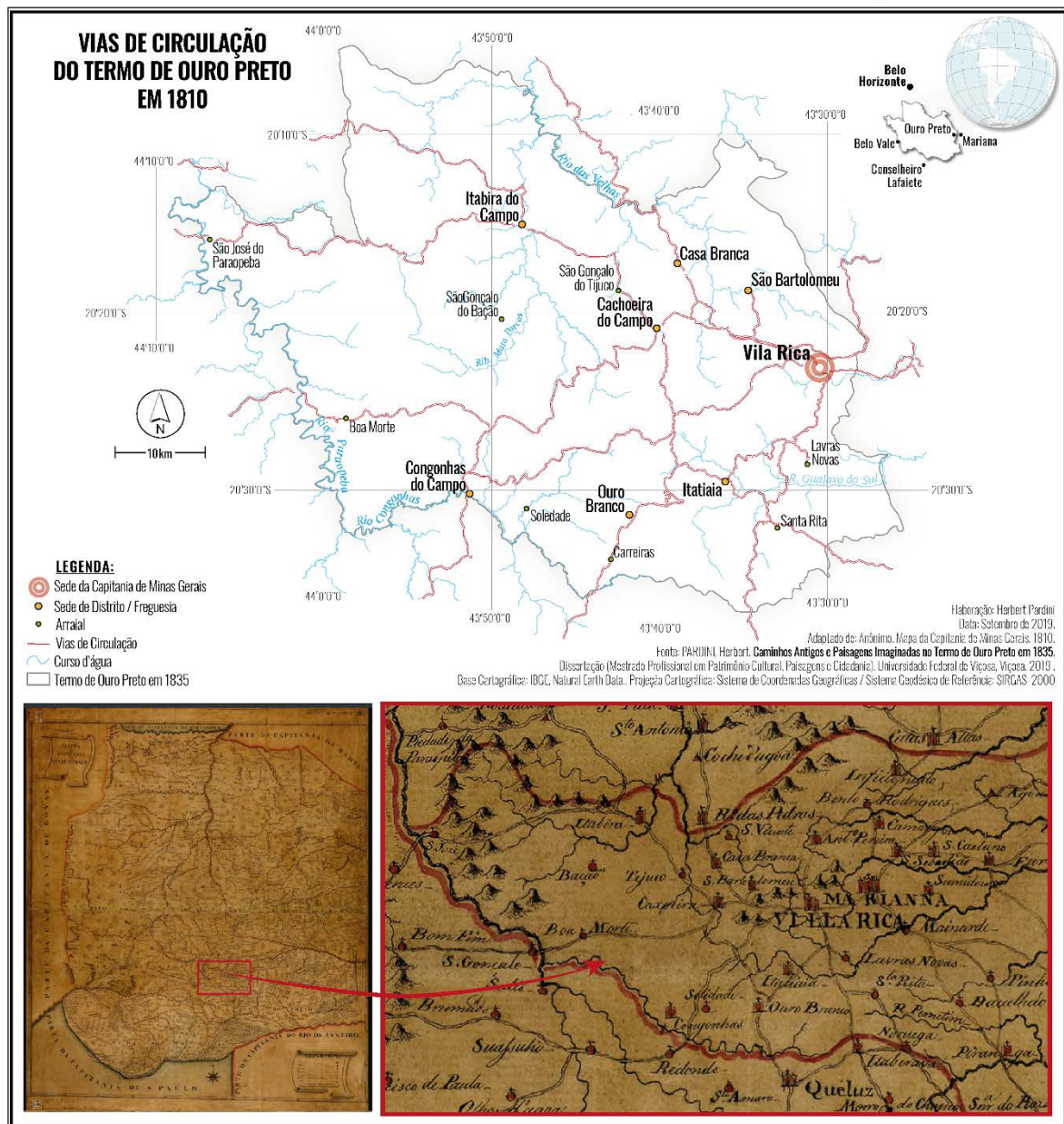


Fonte: ALETEIA, 1801; elaborado pelo autor.

⁶⁰⁵ Anônimo. *Mappa da Capitania de Minas Gerais*. 1810, desenho a nanquim, 95 x 82 cm. Coleção Carvalho. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

Neste mapa, de 1810, pode-se observar a conexão de Itaverava com Ouro Preto, a partir da via que passava próximo a Santa Rita e alcançava Vila Rica pela Venda do Campo, próximo a Lavras Novas. Fica a questão: por que um local tão estratégico e tão lembrado pela historiografia antiga de Minas Gerais, não aparece nos mapas do início do século XVIII associado a uma via de circulação? Independente da motivação é possível inferir que os caminhos tiveram seu traçado modificado ao longo dos primeiros anos de ocupação colonial da região de Ouro Preto (Figura 30) fazendo com que alguns povoados deixassem de fazer parte das vias de circulação principais.

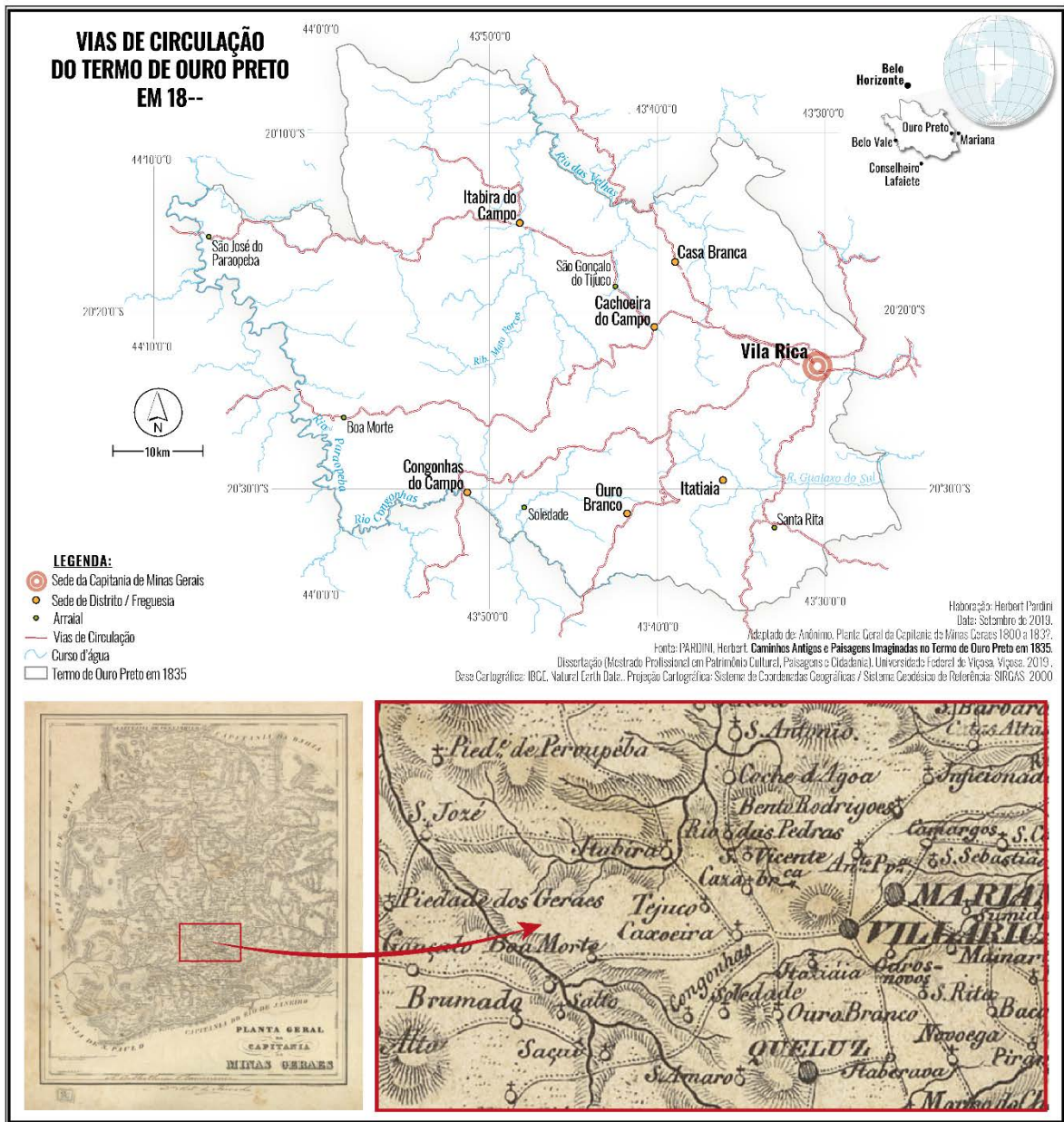
Figura 30 - Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1810



Fonte: Anônimo, 1810; elaborado pelo autor.

Duas outras contribuições importantes deste mapa são a representação dos caminhos que levavam ao vale do rio Paraopeba, a partir de Ouro Preto. É possível notar ao menos uma alternativa de acesso aos arraiais de Boa Morte e São José do Paraopeba, ambos na vertente oeste da serra da Moeda. E a delimitação da Comarca (coincidente com o Termo de Ouro Preto) no extremo noroeste, onde se observa uma “volta” seguindo a cumeeira de um conjunto de serras, o que corrobora com a proposta de limite apresentada anteriormente.

Figura 31 - Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 18--



Outro mapa utilizado na pesquisa foi a *Planta Geral da Capitania de Minas Geraes*⁶⁰⁶ (Figura 31), confeccionado possivelmente nas primeiras décadas do século XIX, sem autoria conhecida. É outro, dos poucos mapas que mostram uma via interligando as localidades de Itaverava e Ouro Preto. É um mapa confuso, de difícil interpretação. Parece não ter havido grande rigor na locação dos pontos referentes às localidades. As vias de circulação são representadas com linhas praticamente retas, sem pontos de referência intermediária, como por exemplo, entre Congonhas e Vila Rica, onde nenhum outro topônimo foi incluído entre os dois lugares. Outro dificultador foi a inclusão de topônimos não identificados em outros mapas, como “Ouros Novos”, por exemplo.

Outra obra importante para a construção da metafonte foi o atlas *Guia de Caminhantes*⁶⁰⁷, datado de 1817, e elaborado por Anastácio de Santana. Mais que um conjunto de mapas, trouxe também informações valiosas para a interpretação de outros documentos. De acordo com o autor

Se espera que esta obra será bem aceita e gostosa, porque, não só descreve os Reinos e Províncias, da América, especialmente do Brasil, segundo o seu Estado presente, senão também por dar notícias de muitos erros que se acham em alguns Mapas impressos, do interior desse Estado; e, seis Rios e desaguadouros, nas trocas dos nomes de suas Povoações, e ainda em Latitudes e Longitudes delas.⁶⁰⁸

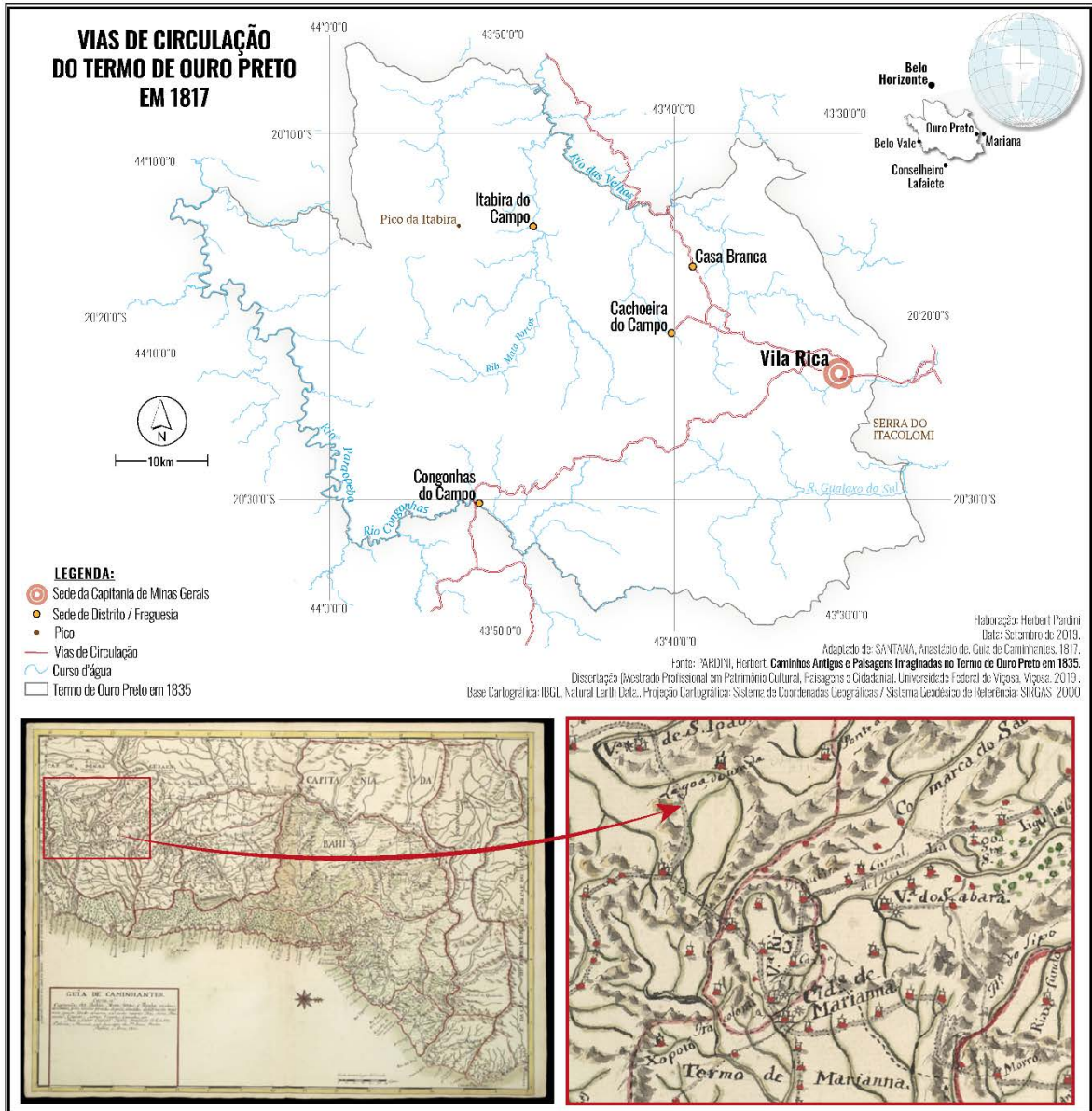
Infelizmente não há entre os mapas um específico para a Capitania de Minas Gerais. Nos mapas em que a Capitania de São Paulo e a Capitania da Bahia (Figura 32) são destacadas, pode-se observar na periferia do documento cartográfico a representação da região de entorno de Vila Rica. O mapa que da Capitania da Bahia trouxe mais elementos para a interpretação da rede viária que convergia para Vila Rica. A escala utilizada não permitiu detalhamento, desse modo percebe-se que o autor enfatizou as principais vias, a saber o caminho do Rio de Janeiro, o caminho de São Paulo, o caminho para a Bahia e o caminho para Diamantina. Poucos topônimos são observados, no primeiro apenas Vila Rica, a cidade de Mariana e as vilas de Caeté, Sabará, São João del Rei e Piranga. No segundo, além das já citadas, lê-se Cachoeira, Itabira, serra do Itacolomi, Curral del Rei, Lagoa Dourada e Lagoa Santa.

⁶⁰⁶ Anônimo. **Planta Geral da Capitania de Minas Gerais**. [183-?], 47 cm x 39,5 cm, em folha 50,5 x 43 cm. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

⁶⁰⁷ SANTANA, Anastácio de. **Guia de Caminhantes**. 1817, aquarelado, desenho a nanquim preto e vermelho, 53 cm x 75 cm. Coleção Moreira de Fonseca, Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

⁶⁰⁸ SANTANA, Anastácio de. **Guia de Caminhantes**. 1817, aquarelado, desenho a nanquim preto e vermelho, 53 cm x 75 cm. Coleção Moreira de Fonseca, Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

Figura 32 - Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1817



Fonte: SANTANA, 1817; elaborado pelo autor.

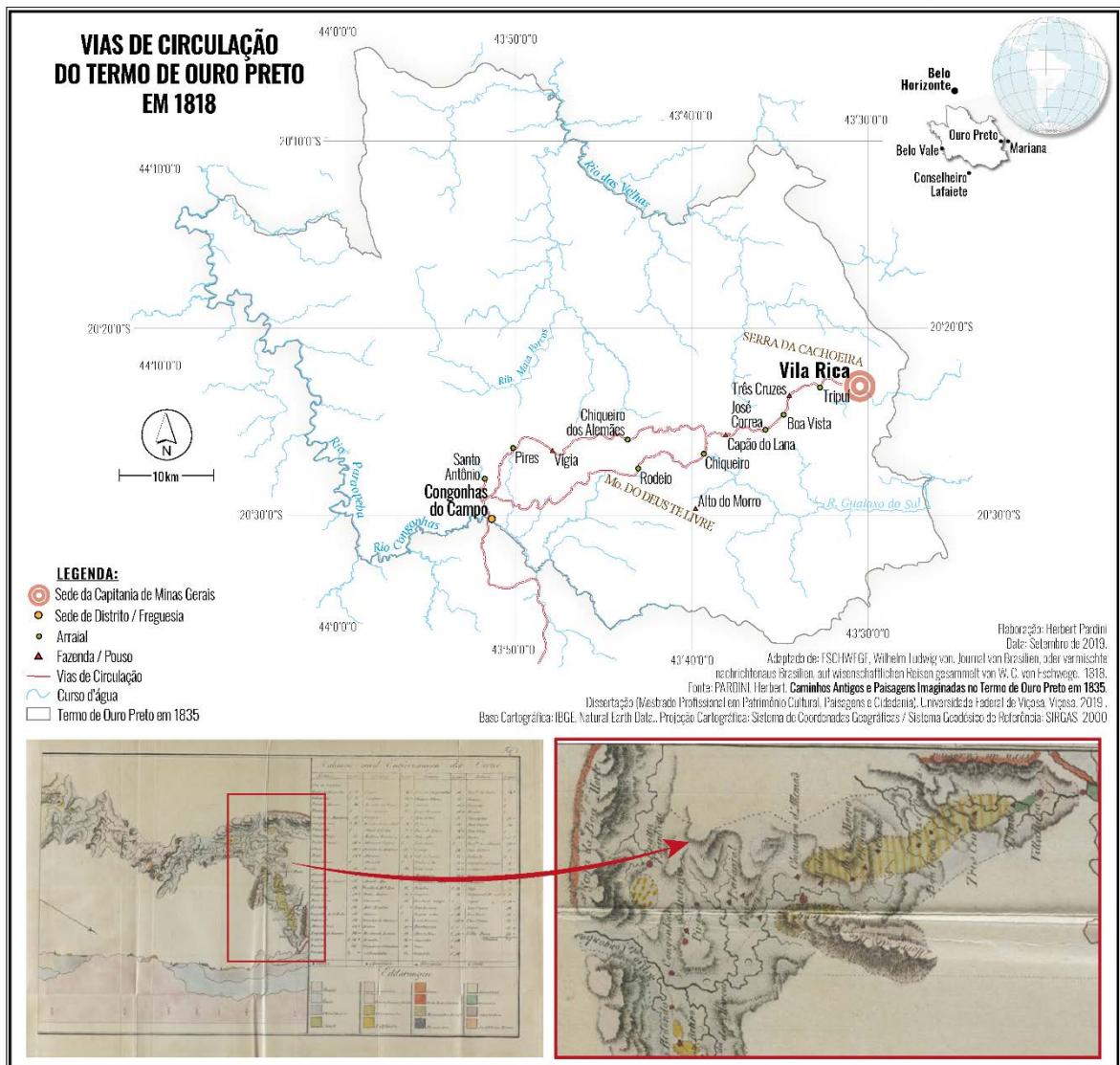
O geólogo Wilhelm Ludwig von Eschwege, em 1818, elaborou a obra *Journal von Brasilien, oder vermischte nachrichten aus Brasilien, auf wissenschaftlichen Reisen gesammelt von W. C. von Eschwege*⁶⁰⁹, traduzida para o português como *Jornal do Brasil* pela coleção Mineiriana. Nela observa-se um mapa topográfico com perfil geológico do caminho realizado entre o Rio de Janeiro e Vila Rica. A Figura 33 destaca apenas o trecho estudado neste trabalho.

⁶⁰⁹ ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Journal von Brasilien, oder vermischte nachrichten aus Brasilien, auf wissenschaftlichen Reisen gesammelt von W. L. von Eschwege**. 1818. Neue Bibliothek der Wichtigsten Reisebeschreibungen ... gesammelt und herausgegeben von Dr. F. J. Bertuch. Zweite Hälfte der ersten centurie. Ilustração, 22 cm, (7 est. desd., 12 tab. desd., 4 mapas desd.). Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

Nota-se que o caminho mapeado chegava ao Termo de Ouro Preto por Redondo e Congonhas, bifurcando-se em seguida na direção de Pires (e da Forja do Prata, implantada por Eschwege) e do Chiqueiro, após passar por Rodeio.

Uma das principais contribuições do mapa de Eschwege, de 1818, para esta pesquisa foi a representação da variante entre Congonhas do Campo e Rodeio, passando por Soledade. Inicialmente tudo levava a crer que o caminho “natural” passaria por Soledade, seguindo o curso do rio Congonhas (atual Maranhão) à montante, até a barra do ribeirão Soledade e, tendo esse como referência, partiria em direção a serra do Ouro Branco para rodeá-la. Esse inclusive seria o percurso utilizado pela ferrovia Central do Brasil na segunda metade do século XIX.

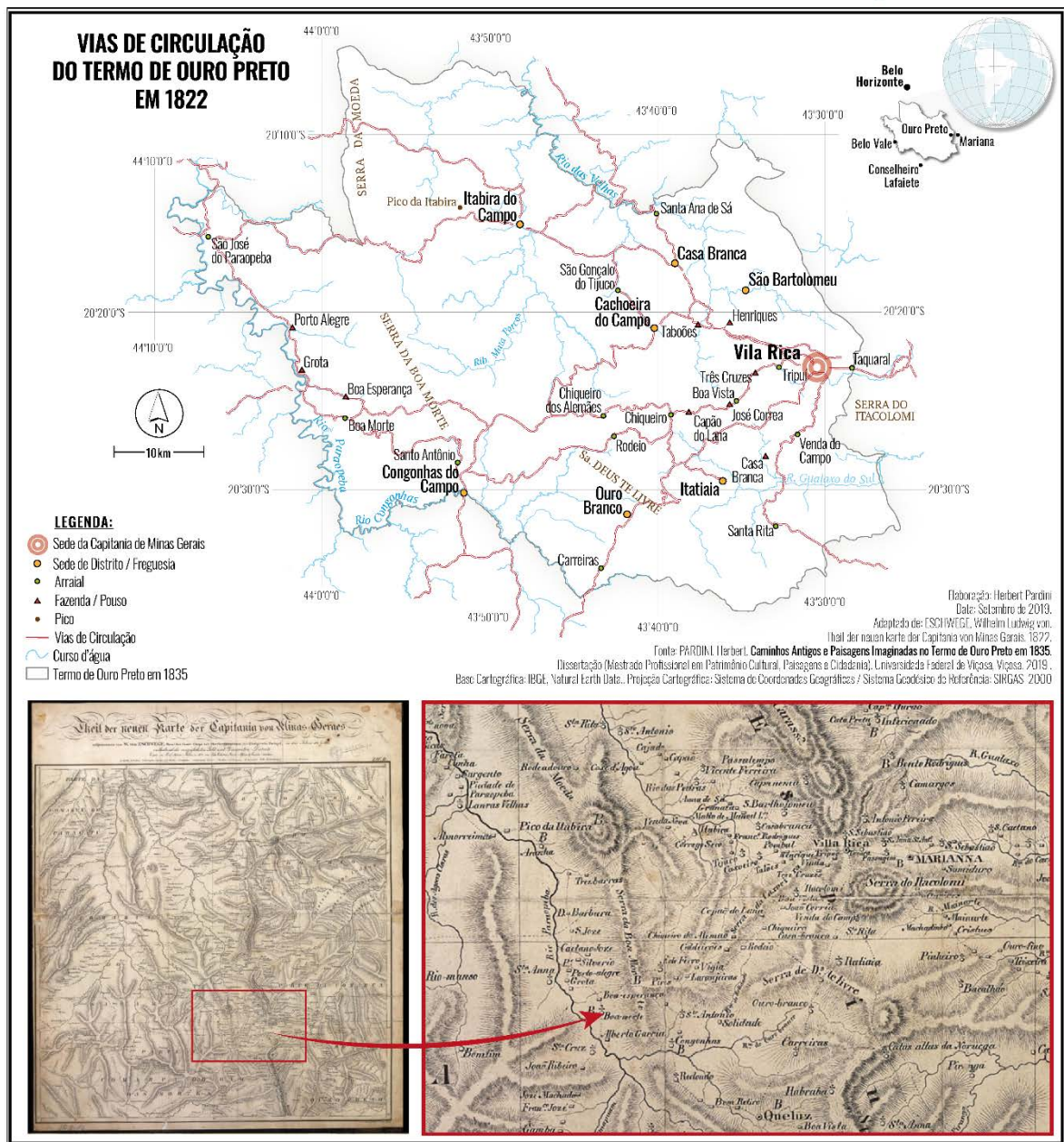
Figura 33 - Mapa Vias de Circulação do Termo de Ouro Preto em 1818



Fonte: ESCHWEGE, 1818; elaborado pelo autor.

Entretanto, nos relatos de viajantes como John Luccock (1817) e Spix e Martius (1818), que passaram pela região no mesmo período e, menções ao próprio Eschwege, foi possível concluir que havia um outro caminho, mais curto, porém, mais acidentado, que passava pela fazenda Chapada, situada provavelmente, em uma elevação de topo aplainado, no caminho entre Congonhas e Rodeio. É possível notar no mapa de Eschwege que o caminho representado não acompanha o rio, e sim, atravessa ao menos dois afluentes, até alcançar a margem direita do rio Soledade.

Figura 34 - Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1822



Fonte: ESCHWEGE, 1822; elaborado pelo autor.

Outro mapa de Eschwege utilizado na construção da metafonte foi *Theil der neuen karte der Capitania von Minas Gerais*⁶¹⁰, com data provável de 1822. Este mapa, assim como outros de Eschwege, traz muitas informações sobre fazendas e áreas de mineração. A princípio se parece com o mapa elaborado em 1834, em que o entorno de Ouro Preto aparece em um encarte. Entretanto possui diferenças, principalmente em relação aos acessos e conexões entre os arraiais de Itatiaia e Antônio Pereira. O autor desconsiderou alguns acessos, como por Soledade, Bação e São Bartolomeu que aparecem apenas como “pontos soltos” no mapa (Figura 34).

Entre os mapas identificados e utilizados na elaboração da Metafonte, cabe destacar ainda o trabalho elaborado por Eschwege, em 1834, com a representação de Ouro Preto e seus arredores na escala 1:480.000. Intitulado *Les environs de Villa Rica*⁶¹¹ (Figura 35) o mapa destaca a região litorânea do Espírito Santo e do sul da Bahia e, em encarte, traz além da cidade de Ouro Preto, a cidade do Rio de Janeiro e vizinhança e, em menor escala, a Baía de Guanabara. O mapa ressalta o relevo com o sombreamento da região serrana, os rios mais relevantes, as localidades e suas conexões viárias.

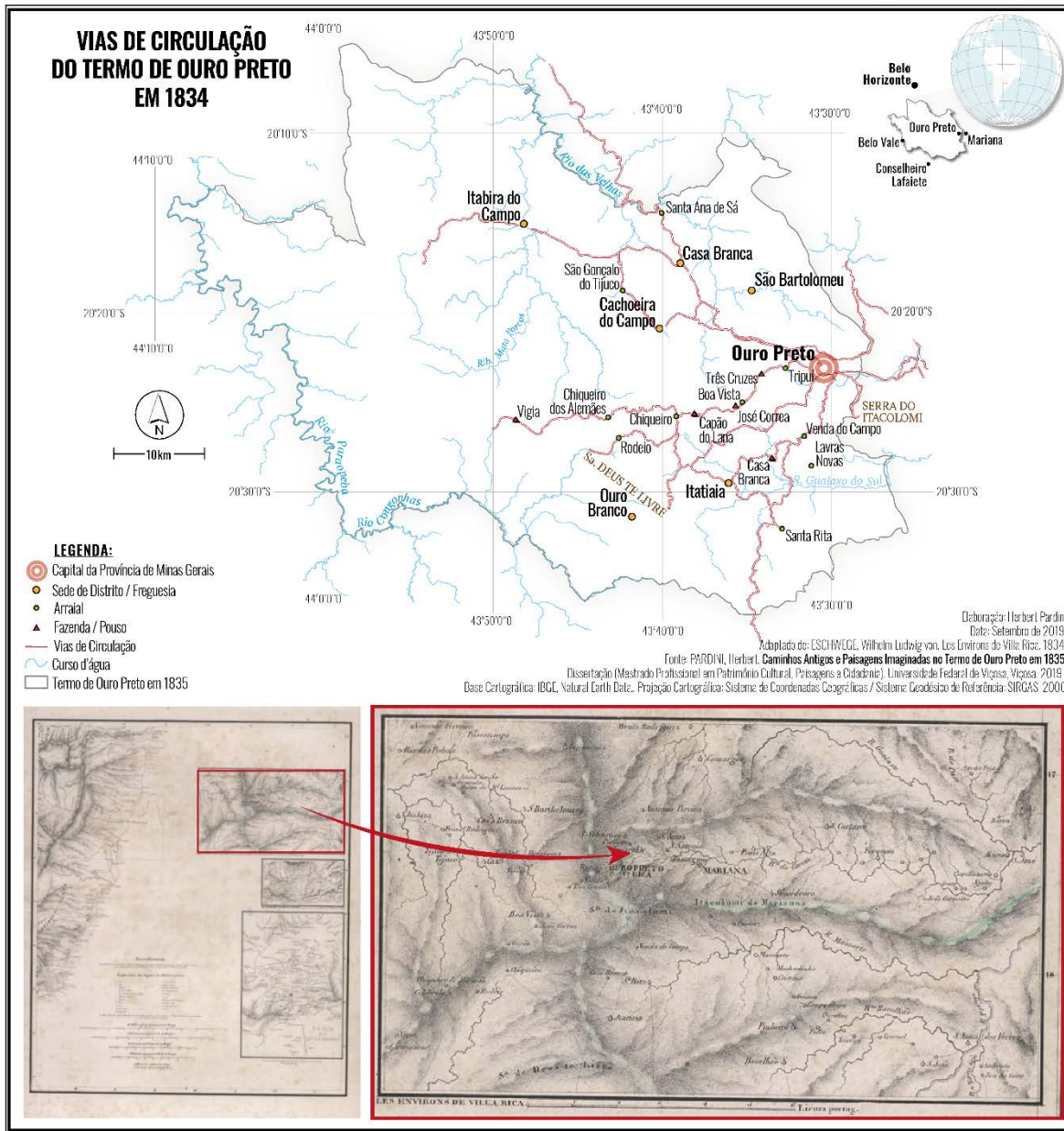
Em *Les environs de Villa Rica* observa-se as cidades de Ouro Preto e Mariana destacadas no centro da imagem, sendo que os arredores não correspondem exatamente aos limites dos respectivos Termos. É possível perceber que a vila de Congonhas do Campo e o arraial de Ouro Branco, pertencentes ao Termo de Ouro Preto, não estão representadas, enquanto pequenos povoados como o arraial de Capanema, dificilmente encontrados em outros mapas coevos, estão presentes no documento. Uma análise preliminar indica que o autor não estava preocupado com os limites administrativos, talvez com a representação de lugares visitados por viajantes que tiveram a companhia do Barão ou localidades com potencial minerário.

Além dos topônimos de propriedades como fazendas e lavras de mineração, que pouco apareceram nos demais mapas, existe a representação de duas variantes, uma interligando o arraial de Itatiaia e Venda do Campo, a outra, ligando Ouro Preto à serra do Ouro Branco, passando próximo ao Itacolomi e ao local de nome Casa Branca. O topônimo Casa Branca, referindo-se ao local representado no mapa de Eschwege, não apareceu em outros mapas e relatos de viagem pesquisados.

⁶¹⁰ ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Theil der neuen karte der Capitania von Minas Gerais**. 1822?. Litografado, 45,7 cm x 45,8 cm, em folha 54 cm x 48 cm. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

⁶¹¹ ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Karte von Ost-Brasilien. Carte géographique de la partie orientale de L'Empire du Bresil: Contenant les province maritimes de Pernanbuco Jusqu'a Rio de Janeiro, celle de Minas Geraes et une Partie des provincs limitrofes**. 1834. Encarte: Les environs de Villa Rica - Les environs de Rio de Janeiro - Bahia de Rio de Janeiro. 99,5 x 86,2 cm. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

Figura 35 - Mapa Vias de circulação do Termo de Ouro Preto em 1834



Fonte: ESCHWEGE, 1834; elaborado pelo autor.

Entretanto, é possível inferir que faça referência a uma mina anterior à conhecida como Bico de Pedra, situada provavelmente no mesmo local. Casa Branca não era um topônimo incomum, existindo outras na mesma região, sendo a principal a atual sede do distrito de Glaura. Abre-se aqui um tema para ser aprofundado posteriormente, pois, os dois segmentos de via citados, de acordo com a localização no mapa, levam a crer que os traçados da *Estrada do*

próximo de Itatiaia, o topônimo “Itaubira”. Faz ligação direta entre Ouro Branco e Vila Rica, atravessando o Gualaxo do Sul e omitindo o caminho por Capão e Tripuí. Não representou a ligação entre Redondo e Congonhas. Insere uma via direta entre Soledade e São Bartolomeu sem passar por Vila Rica ou Cachoeira. Refere-se a Mariana como ribeirão do Carmo (sendo um mapa do final do século XVIII), coloca Bento Rodrigues fora do caminho para Diamantina etc. Isso apenas no recorte do Termo de Ouro Preto e na vizinhança imediata. Chega a ser curioso como esse mapa é tão diferente dos demais.

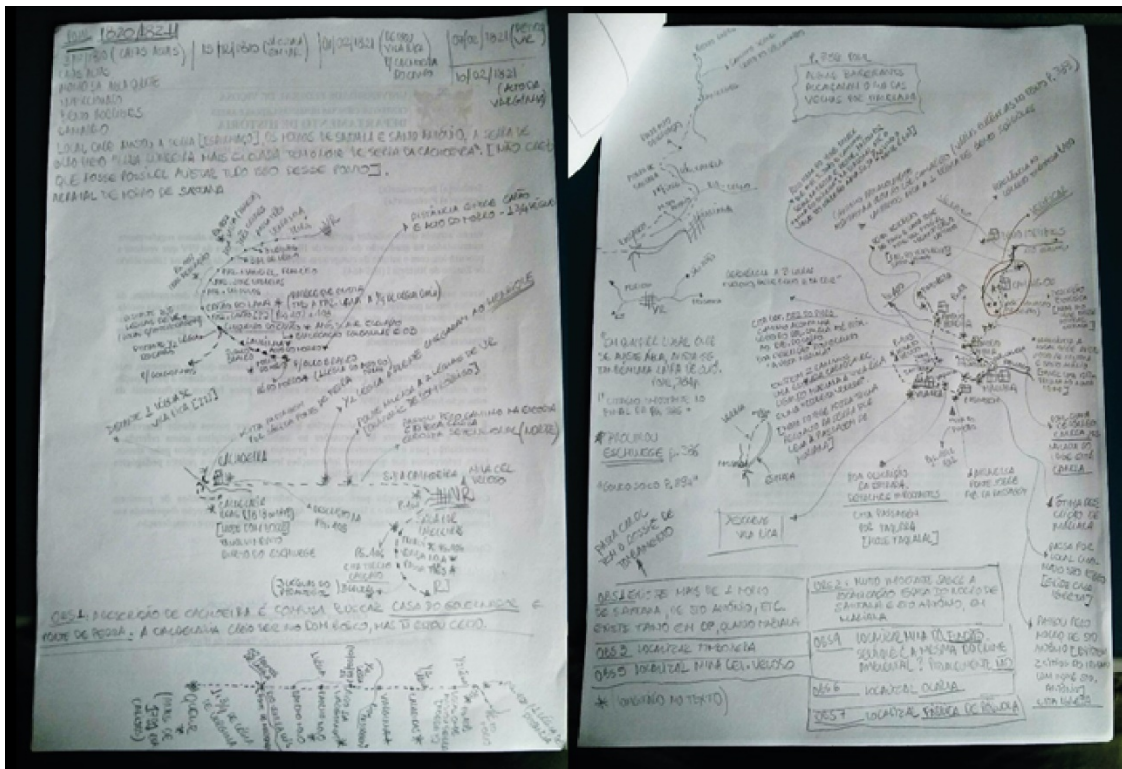
Os documentos cartográficos foram utilizados para montar o “quebra-cabeça” das vias de circulação do Termo de Ouro Preto. A interpretação de tais mapas só foi possível com o conhecimento do terreno. O conhecimento ainda que parcial, fruto de alguns anos de caminhadas pelo que restou das vias antigas de circulação, foi propiciado pela visita à algumas localidades (que nem figuram nos mapas atuais) e à subida nas mais altas serras para observar a paisagem a partir dos pontos mais elevados. À medida que os mapas eram analisados e confrontados com outras fontes históricas, como os relatos de viagem, era possível de fato imaginar os ditos lugares, pois, grande parte deles já havia sido observado *in loco* por este que escreve.

O processo de construção da metafonte também só foi possível com a utilização dos *softwares* de geoprocessamento. O georreferenciamento dos dados históricos, fez com que as “fontes falassem a mesma língua”, ainda que de recortes temporais diferentes. Os mapas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, da década de 1970, em geral, bastante desatualizados quando comparados à paisagem atual, estavam “relativamente próximos” da paisagem do século XIX. Principalmente em relação aos topônimos. Foi utilizada também a série de mapas do projeto *Álbum Chorographico Municipal do Estado de Minas Gerais*, de 1927, e os mapas municipais de 1939, organizados no fundo Secretaria de Viação e Obras Públicas, disponibilizados pelo Arquivo Público Mineiro. As ferramentas digitais foram imprescindíveis para a sistematização de dados, construção do mapa, edição de *layout* e adaptação para o ambiente *web*. Todavia a organização das ideias não prescindiu do papel (Figura 37). Foi sobre o papel que as hipóteses e interpretações se materializaram, antes de receberem o suporte computacional.

Após a elaboração dos croquis e a utilização dos *softwares* de geoprocessamento, em especial o *ArcGis*, para georreferenciar as vias e as localidades, o resultado foi confrontado com obras de referência como *Cultura e Opulência do Brasil*, em que Antonil apresentou os roteiros para as minas no início do século XVIII; o itinerário elaborado por Francisco Tavares de Brito em 1717, no códice Costa Matoso, o itinerário da viagem de Luis Diogo Lobo da Silva, em

1764; o roteiro de reconhecimento descrito por Luís de Albuquerque Melo Pereira Cáceres, em 1772; o roteiro realizado por D. Pedro I, em 1831, com destino a Ouro Preto; os relatos deixados por Eschwege, nas primeiras décadas do século XIX; o roteiro de Raimundo José da Cunha Matos, de 1836, na viagem entre o Rio de Janeiro e o Pará; e, por fim, os relatos de viagem entre os anos 1809 e 1835, em que os viajantes passaram pelo Termo de Ouro Preto.

Figura 37 – Croquis com interpretações dos relatos de viagens no início do século XIX



Fonte: Elaborado pelo autor.

O viajante inglês John Mawe trouxe muitos detalhes sobre os percursos que realizou, tanto sobre os lugares, quanto sobre as rotinas da viagem. A partir de Queluz, suas referências às distâncias, em milhas, não são precisas. As medidas em léguas também não são muito confiáveis. Deu atenção aos aspectos geológicos e à atividade de mineração. Não detalhou datas em que passou pelos lugares, apesar de manter certa cronologia (saímos, acordamos, chegamos, pernoitamos etc.). Fez uma abrangente descrição da paisagem e foi um dos poucos viajantes utilizados como fonte nesta pesquisa que não estiveram acompanhados de Eschwege.

O viajante alemão Georg Freireyss, por exemplo, deixou a cidade do Rio de Janeiro rumo a Vila Rica em 29 de junho de 1814. Seguiu o caminho do Rio de Janeiro, passando por Paraibuna e Barbacena. Utilizou como referência o relato de Mawe, de 1809. Revelou detalhes sobre o cotidiano dos trajetos. Cabe destacar as descrições das rotinas com as tropas e a

utilização dos pousos. Foi acompanhado por Eschwege durante sua viagem. Fez ainda descrições de fauna e flora, de locais onde pernitoou ou de pontos de referência ao longo do percurso. Também relatou aspectos geológicos e ligados à mineração. Manteve referências de tempo gasto e distância percorrida ao longo dos caminhos, com alguma regularidade. As referências ao longo dos caminhos foram objetivas, claras e de fácil entendimento. O principal problema identificado foi com a referência a alguns topônimos que se mostraram pouco confiáveis.

Emanuel Pohl, outro viajante cujo relato foi útil a esta pesquisa, teve sua narrativa focada no aspecto geológico e na mineração. A caracterização de fauna e flora, pode-se dizer, foi incipiente. Saindo do Rio de Janeiro não se deslocou diretamente a Vila Rica, chegando no dia 3 de dezembro de 1820, pelo caminho a partir de Catas Altas e Mariana. Deixou Vila Rica em 1º. de fevereiro de 1821. A narrativa apesar de detalhada, principalmente na caracterização biofísica do percurso (do caminho), não é clara em relação aos dias, ao tempo de permanência nos lugares, tampouco em relação às distâncias ponto a ponto.

Trouxe muitos detalhes sobre referências ao longo do caminho. Não adotou um sistema métrico único, ora usava passos, ora léguas. Suas referências às distâncias foram pouco precisas. No caminho entre Vila Rica e Cachoeira, por exemplo, afirmou ser a distância entre as duas localidades de 1 légua, o que é um equívoco. Mais que isso, próximo da metade do caminho, ao passar pela fonte (chafariz de Dom Rodrigo), registrou terem percorrido 2 léguas desde Vila Rica.

Georg Heinrich von Langsdorff, iniciou seus diários de viagem no Brasil a partir de 8 de maio de 1824 (partida para Minas Gerais) e terminou em 20 de maio de 1828. O volume I traz anotações entre 8 de maio de 1824 e 17 de fevereiro de 1825, período em que esteve na região de Ouro Preto. As anotações sobre a passagem por Vila Rica, especificamente, foram extraviadas, sendo possível observar as anotações até a chegada, vindo de Mariana, em 1º. de agosto de 1824, e após a sua saída da vila.

As menções a caminhos, estradas, estradas reais, vieram acompanhadas de detalhadas caracterizações, como declividade e estado de conservação, mas, como dito, não foi possível ter acesso às informações sobre o entorno imediato de Vila Rica. O viajante russo além de descrever a paisagem por onde passou e os costumes locais, organizou em quadros as distâncias entre as localidades e fazendas. Langsdorff terminou seu diário com a seguinte frase: “É impossível fazer uma viagem confortável nesse país”.

Auguste de Saint-Hilaire foi muito detalhista em suas descrições da paisagem, o que, a princípio, parece ser uma narrativa “completa”. Entretanto, em relação ao percurso realizado, e

as referências ao longo dos caminhos, trouxe poucas informações. É possível dizer que Saint-Hilaire “esgota” o que escreve e, ao mesmo tempo, deixa muita coisa sem escrever. Ao mesmo tempo que caracterizou de forma particular alguns lugares, trouxe informações genéricas, comuns a uma região ou até mesmo à toda a província e ao Brasil.

Destacou os sítios mais importantes com bastante informação paisagística, econômica, cultural, política e demográfica. Diferente de outros viajantes ele destacou a presença de igrejas nas localidades. Sua descrição de Vila Rica, ao observá-la da casa de Eschwege, é digna de menção. As medidas de distância e de direção não são muito confiáveis, parece se confundir e/ou utilizar referências de outros relatos. As referências são entre pontos distantes, ex. Vila Rica e Queluz, não são comuns referências de pontos próximos como, por exemplo, da Serra de Ouro Branco até o Capão do Lana.

Johann Baptist von Spix e seu companheiro de viagem Carl Friedrich Philipp von Martius, chegaram a Vila Rica no dia 28 de fevereiro de 1818. A narrativa de Spix, ao descrever a paisagem, beira à poesia. A descrição de alguns lugares reúne uma série de informações que não necessariamente foram observadas ali, mas como uma síntese do que foi observado em determinado trecho. Os relatos muitas vezes possuem tantos detalhes, ou tantas referências, com nomes de lugares (muitas vezes com nomes de pessoas) que confundem ao invés de ajudar. O foco na descrição de fauna e flora fica nítido nas narrativas.

Spix não detalhou os locais por onde passou como fez Pohl, por exemplo. Parece ter escolhido os lugares principais ou maiores. A interpretação do relato exigiu um conhecimento prévio do terreno e do provável trajeto percorrido. A reconstrução do percurso, na região estudada, foi prejudicada pela ausência de referências a alguns lugares “chave”, assim como, a alteração na ordem do caminhar e a utilização de topônimos diferentes das referências mais utilizadas.

Ao mesmo tempo, a descrição da paisagem e a introdução de novas referências ajudou a “refinar” o trajeto. Spix praticamente não fez referência às igrejas das localidades por onde passou. A aproximação de Vila Rica não recebeu, em sua narrativa, uma atenção especial. Suas referências de norte, sul, leste, oeste e de pontos colaterais, estão comumente erradas, o que dificultou muitas vezes a interpretação. Na região de Ouro Preto as referências utilizadas para caracterizar o percurso de caminhar mais atrapalharam, do que ajudaram. As referências foram confusas. Entre Mawe, Pohl e Spix e Martius, os últimos foram os mais difíceis de interpretar.

John Luccoch, um comerciante inglês que passou por Vila Rica em 1817, trouxe um olhar diferente para as narrativas. Demonstrou grande conhecimento naturalístico, porém,

quando comparado aos demais viajantes, inspirou pouca confiança. Por outro lado, suas descrições sobre o dia a dia, sobre cenas do cotidiano, sobre o modo de fazer, sobre aspectos culturais, foram relevantes e contribuíram para a imaginação da paisagem e elaboração da metafonte.

Charles Bunburry foi uma grata surpresa. Além da proximidade com o marco temporal estudado, trouxe informações variadas, tanto do dia a dia dos caminhos, quanto sobre aspectos biofísicos observados na paisagem. Provavelmente teve acesso aos relatos de viajantes anteriores, o que pode ter influenciado sua observação. As passagens pelos arraiais e vilas foram minuciosamente detalhadas. As referências de distâncias, tempo gasto e data em que passou pelos lugares foram também muito úteis.

No texto de Freireyss, assim como de outros viajantes, foi possível identificar nuances que os mapas não revelaram, como, por exemplo, ao passarem por determinada via, escreverem a frase: “voltar à estrada de Vila Rica”. O que significa que estavam em uma variante do caminho principal. O uso desta e de outras informações, associadas aos mapas poderia, em uma pesquisa posterior, ajudar a configurar uma hierarquia das vias de circulação do Termo de Ouro Preto.

Outro aspecto relevante na interpretação dos relatos remete à influência das condições climáticas. Não são apenas influências no humor ou nas condições de viagem, mas principalmente, na configuração de “obstáculos” à observação. Especificamente na região estudada, nos períodos de seca, entre abril e outubro, comumente os vales e, depois os altos de serra, são encobertos por uma espessa neblina. Desse modo, não era incomum que boa parte do trajeto realizado pela manhã, fosse feito às “escuras”. Ao menos até as 10 ou 11 horas da manhã. É possível observar diferenças entre as narrativas. Alguns segmentos percorridos não foram sequer citados.

De acordo com Jean-Marc Besse, “ler a paisagem é perceber modos de organização do espaço”⁶¹⁵. Foi o que esta pesquisa procurou realizar. Com o uso das fontes históricas e as vias de circulação como fio condutor, buscou-se imaginar e representar uma paisagem pretérita, a paisagem do Termo de Ouro Preto em 1835.

⁶¹⁵ BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem; tradução de Annie Cambe. Rio de Janeiro: EdUERJ. 2014, p. 31.

6 - CONCLUSÕES GERAIS

É chegado o final da travessia. Impossível deixar de comparar o percurso de construção de uma pesquisa acadêmica ao percurso de uma longa caminhada. O início cheio de entusiasmo, expectativas e receios. O final em que os sentimentos, envolvidos pelo cansaço, se dividem entre a satisfação e a impressão de que se poderia ter ido mais longe. E o meio? O meio é sem dúvida a melhor parte. É quando as hipóteses são testadas, as escolhas são feitas, as decisões são tomadas, a vontade de realizar algo que foi imaginado é confrontada com as dificuldades inerentes a um processo em que nem todas as variáveis são controláveis.

Chegado o final é hora de olhar para trás e resgatar aquilo que motivou o primeiro passo: o problema, a dúvida, a questão a ser respondida. Afinal, em que medida as vias de circulação influenciaram a construção da paisagem do Termo de Ouro Preto observada no ano de 1835? As vias de circulação conduziram os primeiros sertanistas ao interior do país; permitiram que “explorassem” o ouro; facultaram a passagem a milhares de pessoas que migraram para uma região deserta de colonizadores, em busca do metal precioso; levaram pessoas e animais às minas; transportaram riquezas, serviços, notícias e ideias; interligaram propriedades, pequenos povoados e colocaram em comunicação o interior e o litoral; deixaram cicatrizes em uma paisagem marcada pela mineração. Em outra perspectiva, definiram até onde se podia chegar, delimitaram as regiões a serem exploradas, influenciaram o ordenamento do território.

Obviamente, os caminhos não se materializaram de forma espontânea. Atenderam às diferentes necessidades requeridas pela sociedade em cada momento da história de Minas Gerais; adaptaram-se aos meios de transporte; guiaram e foram guiados; foram motivo de disputas, de impedimentos, de controle, de cobranças; perderam importância à medida que o cenário, principalmente econômico, exigiu soluções para a queda de arrecadação e para a circulação dos produtos.

Antes da partida para uma nova caminhada, cabe uma breve reflexão sobre impressões construídas ao longo do percurso que chega ao fim. Gostaria de ter dado mais atenção aos rios. Eles foram essenciais para o processo de exploração e fixação dos colonizadores na região de Ouro Preto. Como balizas para a penetração no interior, serviram de referência para as primeiras expedições, “mataram” a sede de água e de riquezas. Hoje escondidos sobre ruas, encobertos por moradias às suas margens, assoreados, poluídos, não recebem, principalmente em ambientes urbanos, a atenção merecida “por serviços prestados” ao longo da história das paisagens e dos lugares.

Outro motivo de reflexão foi a mobilidade das vias de circulação, principalmente entre a segunda metade do século XVII e as primeiras décadas do século XVIII. A referência não é à mobilidade de pessoas, animais e mercadorias, mas às mudanças de traçado. Tais mudanças exigem que a análise de uma via de circulação seja datada e contextualizada no espaço. Os caminhos dos primeiros anos do século XVIII eram diferentes dos caminhos do final do século XVII, ainda que alguns trechos se mantivessem sem alteração. O *caminho novo do Rio de Janeiro*, assim como as demais estradas reais comumente utilizadas pela historiografia para caracterização dos fluxos, principalmente no século XVIII, não foi constituído sempre da mesma via. O *caminho velho de São Paulo*, por exemplo, não passava por Congonhas do Campo, antes que a região se configurasse como centro minerador. A referência a esse caminho exigiria, ao menos, a atribuição AM / DM, antes da mineração / depois da mineração.

Outra reflexão, a respeito da configuração da paisagem, faz pensar sobre os primeiros anos de ocupação colonial da região de Ouro Preto e a rapidez com que uma nova paisagem foi estruturada. Impressiona pensar que expedições teriam se aproximado daquela região ainda no século XVI, que levaria aproximadamente 150 anos até que o ouro passasse a ser intensamente explorado e que, em compensação, em um curto espaço de 5 anos, arraiais e milhares de pessoas estariam vivendo a mais de 400 km do litoral.

O impacto desse processo é facilmente percebido nas edificações e ruínas da exploração minerária, mas outro impacto, menos perceptível, liga-se à mudança na morfologia do relevo, nas alterações de traçado dos rios, na interferência nos ecossistemas. O ribeirão do Carmo, próximo a Mariana, foi entupido, ainda no século XVIII, com um volume de sedimentos que fez com que seu leito se elevasse mais de 5 metros de altura⁶¹⁶. Ilhas fluviais foram formadas possivelmente a partir do carreamento de sedimentos, na bacia do rio Doce. Apenas para citar alguns exemplos do resultado avassalador da ação humana sobre a natureza naquela região.

Outra reflexão leva ao uso de fontes na narrativa da história. Talvez a distância do universo da produção historiográfica, tenha feito com que um interessado pelo tema se encontrasse “perdido” muitas vezes em meio a tantas versões, interpretações e hipóteses para eventos considerados, a priori, como de “entendimento comum”. O exercício de reconstrução das expedições “anteriores a Ouro Preto”, foi uma fabulosa experiência. Foi possível perceber como comumente é desqualificado aquilo que não se entende ou que não atende às expectativas. Assim como as vias de circulação foram criticadas quando não atendiam mais às demandas e

⁶¹⁶ CAPANEMA, Carolina Marotta. **A natureza política das minas: mineração, sociedade e ambiente no século XVIII**. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2013.

não se adequavam aos meios de transporte. No caso das expedições, para alguns autores, foi mais fácil adjetivar de fantasioso ou de equivocado o relato, do que assumir a incapacidade pessoal de análise do roteiro.

A mesma situação foi verificada no uso dos mapas como fonte. A reconstrução de 16 mapas e a constatação de 16 representações diferentes das “mesmas” vias, fez perceber que nem mesmo os mapas de José Joaquim da Rocha, elaborados em um intervalo de aproximadamente 3 anos, eram similares. Surgiriam então as perguntas: Qual a representação correta? Existe uma representação correta? Talvez não seja possível fazer inferências observando apenas um mapa ou uma fonte escrita, muitas vezes nem após observar vários. Imaginar qual critério foi utilizado para omitir uma ou outra informação poderá ser sempre um exercício de especulação.

Sem os mapas e os viajantes esta pesquisa não teria sido realizada. Em relação aos mapas deve-se ressaltar o entendimento de que são representações, não expressam verdades. Ao mesmo tempo, são muito mais que figuras e utilizá-los apenas como ilustração é um verdadeiro desperdício. A espacialização da informação, em especial dos relatos de viagem, pode contribuir para análises tanto por historiadores, quanto por geógrafos, afinal, tudo acontece em algum lugar.

Antes do redirecionamento deste trabalho, ainda no início da pesquisa, imaginava que os caminhos haviam sido “mortos” pelas estradas de rodagem, pelas ferrovias, pelas lavras de mineração. Entretanto, hoje entendo que os caminhos continuaram vivos e, ainda são, em alguns lugares do Brasil, a principal via de acesso. Os caminhos não morrem; resistem ou se adaptam. Possivelmente ao longo de uma larga rodovia sempre haverá uma “áspera, estreita ou tortuosa” vereda. Os caminhos são um símbolo de resistência, até mesmo de transgressão, a uma sociedade que exige rapidez e conforto a qualquer custo.

NOTAS EXPLICATIVAS

ⁱ O vocábulo “caminho” é utilizado em seu sentido denotativo, ou seja, indica “porção mais ou menos estreita de terreno entre dois lugares por onde alguém pode seguir; faixa de terreno ou local de passagem que serve de ligação ou comunicação terrestre entre dois ou mais lugares; via; espaço ou distância percorrida ou por percorrer para se chegar a determinado lugar; rumo, direção; trajeto, percurso, rota, itinerário”. Cf. HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**; elaborado pelo Instituto Antônio Houaiss de Lexicografia e Banco de Dados da Língua Portuguesa S/C Ltda. 1. ed. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009, p. 377.

ⁱⁱ Dia em que foi sancionada a Lei nº. 18 que regularia a construção de novas estradas e pontes na Província de Minas Gerais.

ⁱⁱⁱ O primeiro voo tripulado que se tem registro no Brasil ocorreu no dia 11 de novembro de 1885, na cidade do Rio de Janeiro. O aeronauta Eduardo Heill (ou Edouard Heilt) conseguiu, a bordo de seu balão de ar quente, permanecer algum tempo no ar até cair na baía da Guanabara, próximo à praia de Saco do Alferes, tendo, segundo consta, sobrevivido após ser salvo por pescadores residentes no local. Antes disso Heill já havia feito outras tentativas, sendo possível encontrar nos arquivos da Biblioteca Nacional detalhes da 2ª ascensão em meados do século XIX. Mas, já em 1868, o Brasil pôde utilizar das vantagens da observação feita do alto, ou do “olhar de pássaro” favorecido pelo sobrevoos com um balão tripulado. O aeronauta James Allen, na obra *Vista geral do teatro da guerra*, fez um detalhado mapa da região de conflito entre Brasil e Paraguai, onde constavam pontos estratégicos e de interesse militar, bem como, uma detalhada caracterização da paisagem observada. Cf. A primeira ascensão aérea. **Revista Careta**, nº. 1524, ano XXX, Rio de Janeiro, 4 de setembro de 1937, p. 8.

^{iv} Refiro-me à alteração da paisagem ocorrida com a “descoberta” do ouro no entorno da atual cidade de Ouro Preto, no final do século XVII.

^v Saint-Exupéry, na obra *Terra dos Homens*, destacou o conselho para que o aviador se atentasse não somente para o que estava representado no mapa, mas principalmente, com o que não estava. No silêncio do mapa poderia estar o melhor lugar para uma aterrissagem de emergência. O autor escreveu “porque só o Ebro, que mata a sede das grandes cidades, interessa aos geógrafos. Não aquele córrego escondido sob as ervas a oeste de Motril, aquele pequeno córrego que alimenta umas trinta flores. Desconfie deste córrego, ele encharca os campos. Tome nota dele na carta”. Cf. SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. **Terra dos homens**. Tradução de Rubem Braga. 17. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1973.

^{vi} De acordo com Tarquínio J. B. de Oliveira, a obra *Corografia Histórica da Província de Minas Gerais*, foi elaborada por Raimundo Cunha Matos entre os anos 1831 e 1837, apesar de fazer referência no título somente à segunda data.

^{vii} De acordo com Joaquim Ribeiro Costa “os primitivos distritos, alguns criados mesmo antes dos municípios, eram de natureza apenas administrativa, tendo por fim os serviços de polícia e fiscalização. Logo nos primeiros anos do povoamento surgiram as paróquias, também referidas sob o nome de freguesias, talvez como simples sinônimos ou para designar as mais populosas, com maior número de fregueses, sujeitas ao regime do padroado exercido pelo poder civil”. Cf. COSTA, Joaquim Ribeiro. **Toponímia de Minas Gerais**: com estudo histórico da divisão Territorial Administrativa. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado. 1970, p. 21.

^{viii} De acordo com José Joaquim da Rocha, a divisão das comarcas de Minas Gerais, em 6 de abril de 1714, definiu: “Que a Comarca de Vila Rica se dividisse, dali em diante, da Comarca de Vila Real do Sabará, indo pela estrada de Mato Dentro, pelo ribeiro que desce da ponta do morro, entre o sítio do capitão Antônio Ferreira Pinto e do capitão Antônio Correia Sardinha e faz barra no Ribeirão de São Francisco, ficando a Igreja de Catas Altas para a Vila do Carmo e, pela parte da Itabira, faria divisão no mais alto do morro dela, e tudo o que pertence, a águas vertentes para a parte do sul, tocaria à Comarca de Vila Rica, e, para a parte do Norte, tocaria à Comarca de Vila Real. O Ribeirão das Congonhas, junto do qual está um sítio chamado Casa Branca, serviria de divisão entre as Comarcas de Vila Rica e de São João del Rei, devendo tocar à Vila Rica tudo o que se compreende até ela, indo do dito ribeiro para as Minas Gerais, e, do mesmo, pertenceria à Comarca de São João del Rei, tudo o que vai até a vila do mesmo nome a qual se dividirá com a Vila de Guaratinguetá, pela Serra da Mantiqueira”. Cf. ROCHA, José Joaquim da. Divisão das Comarcas. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais**. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 165. Em 5 de outubro de 1779, um bando retificava os limites das comarcas na bacia do rio Doce. De acordo com o documento “à Comarca de Vila Rica ficam pertencendo todas as nascentes do rio Doce que emanam da parte do sul do mesmo rio e formam os rios Piranga, Xopotó, Turvo, Onça, Matipó, Sacramento, Cuieté, Maycassú [Manhuaçu?], Guandú e outros finalmente que vão desaguar no mesmo rio Doce”. Cf. Bando fixando os limites entre as comarcas de Vila Rica, Sabará, Rio das Mortes e Serro do Frio, pela parte do rio Doce. **Revista do Arquivo Público Mineiro**. v.7, fasc. 1, jan/jun, 1902, p. 412.

^{ix} Os limites sugeridos para o Termo de Ouro Preto foram definidos a partir da análise de fontes cartográficas e documentais dos séculos XVIII e XIX. A metodologia utilizada é detalhada no capítulo sobre o Produto.

^x Cláudia Damasceno, ao analisar as circunstâncias que interferiam na definição dos limites do Termos, escreveu: “Como os elementos topográficos eram frequentemente percebidos como obstáculos à circulação das pessoas, o fato de serem escolhidos como limites das circunscrições poderia tornar o interior destas últimas mais “cômodo” – ou seja, mais facilmente transitável por seus habitantes e pelas autoridades. No que toca à América portuguesa, tal vontade de racionalizar os limites manifesta-se de forma clara desde o início do século XVIII. Lembremos que, segundo as instruções do rei de Portugal, os mapas dos “padres matemáticos” deveriam conter não apenas a indicação dos limites das circunscrições (civis e eclesiásticas) existentes – cuja localização resultava da ocupação progressiva do território pelos colonos -, mas também sugestões de limites mais convincentes a serem adotados. Ou seja, de limites mais “cômodos” e mais “seguros”, que seriam definidos pelos “rios, montes e serranias”. Cf. FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e vilas d’el Rei: espaço e poder nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011, p.321.

^{xi} A área em km² do Termo de Ouro Preto, em 1835, foi calculada com o uso do *software* de geoprocessamento e análise espacial *ArcGis*. Após vetorizado o polígono correspondente aos limites do Termo, foi utilizada a ferramenta *Calculate Geometry* para chegar ao resultado. A título de comparação, a área atual do município de Ouro Preto, de acordo com o IBGE, é de 1.245,865 km². Segundo Joaquim Ribeiro Costa, o território de Vila Rica, quando de sua criação em 1711, era maior que o de Mariana, entretanto, em 1713, com a criação da vila de São João del Rei, perdeu grande parte de seu território. Tais limites se mantiveram praticamente inalterados até o ano de 1923, quando foi criado o município de Itabirito. Cf. COSTA, Joaquim Ribeiro. **Toponímia de Minas Gerais: com estudo histórico da divisão Territorial Administrativa**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado. 1970, p.79.

^{xii} É sabido, principalmente a partir das representações cartográficas que outros arraiais pertencentes ao Termo de Ouro Preto, como Chapada, Lavras Novas, São Gonçalo do Bação, São Gonçalo do Monte, já estavam estabelecidos no século XVIII. Diante da impossibilidade de identificar todos os arraiais e pequenos povoados existentes no Termo de Ouro Preto no ano de 1835, optei por priorizar todos os distritos existentes naquele período, incluir as demais localidades à medida que eram destacadas na documentação pesquisada, sem o objetivo de esgotar esta “camada” de informação.

^{xiii} Em negrito são destacadas as sedes de distritos ou de freguesias. Distâncias em quilômetros.

^{xiv} Charles Bunbury, ao analisar a distribuição da população no território mineiro, em 1834/35 escreveu: Toda essa região das minas de ouro é muito mais povoada, em comparação com a região mais para o sul. Encontram-se, de duas em duas ou três em três léguas, aldeias com algumas centenas de habitantes; mas nenhuma delas é bonita, nem tem aparência de muita prosperidade. Em todos os casos, provavelmente, devem a sua origem à descoberta de minas de ouro, que enriquecendo os primeiros aventureiros, atraíram outros para os mesmos pontos e produziram uma relativa concentração de população num distrito que entretinha tão brilhantes promessas”. Cf. BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 65 e 70.

^{xv} Charles Bunbury, em 1834, escreveu sobre o processo de construção das casas com paredes de barro: “são feitas de mourões fortes enterrados na terra e ligados por vigas transversais, ou ripas entrelaçadas por pequenas varas; blocos de barro são então colocados nos interstícios do entrelaçado e finalmente, tanto por dentro, como por fora, são as casas rebocadas com barro e algumas vezes caiadas. A coberta é em geral de telhas e, às vezes, raramente de folhas de palheira”. Cf. BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 63.

^{xvi} Sobre o emprego de técnicas de mineração e o uso político da natureza e da atividade extrativista no século XVIII, ver CAPANEMA, Carolina Marotta. **A natureza política das minas: mineração, sociedade e ambiente no século XVIII**. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2013.

^{xvii} Charles Bunbury escreveu sobre as plantas que encontrou às margens de caminhos que percorreu no entorno de Ouro Preto, em 1834/35: “Certas plantas fazem constantemente a sua aparição em terra recentemente desbravada nesta região do país, tais como *Buddleia Brasiliensis*, *Phytolacca decandra*, *Scaparia dulcis*, e diversas espécies de *Solanum* e *Hyptis*. A *Baccharis trimera*, de De Condolle (*B genistelloides*, de muitos autores) é, uma planta muito comum ao lado dos caminhos através de toda a região florestal, e igualmente assim nas colinas descampadas no distrito das minas de ouro, especialmente em volta de Gongo Soco. Seu aspecto é muito singular; não tem folhas, porém, o caule e os galhos são orlados em todo o seu comprimento com três largos e chatos desabrochamentos ou asas, da textura e cor de folhas. É excessivamente amarga, e muito usada e medicina (especialmente como remédio para cavalos) pelos brasileiros, que a chamam de Carqueja. Outras plantas muito comuns nas beiras das estradas são a *Sida carpinifolia*, outra parecida com uma Spermacece (*Iriodon glomeratus*, de Cand.) um arbusto baixo, ramalhudo e frondoso, de folhas pequenas, brotando em tufo de flores minúsculas.

Mimosa sensitiva é, do mesmo modo, abundante nesse trato da região, formando, em alguns lugares, matas de considerável extensão”. [...] “todas as *Melastomastáceas* são notáveis pelas singulares formas das pontas de seus estames, as quais variam, de fato, materialmente, nos diferentes gêneros, porém não se parecem com os de muitas outras plantas. Os da *Lasiandra* são muito compridos, e quase na fora de uma foice, e seus filamentos são mais ou menos peludos, mais notavelmente da mesma forma na *flor de Quaresma*. [...] Os musgos em geral são encontrados nas sombras densas das florestas, ou nas altas montanhas”. Cf. BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 117.

^{xviii} Pohl quando passou pelo local em dezembro de 1820, relatou serem apenas “meia dúzia de casas pequenas e mal construídas” Cf. POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**; tradução Milton Amado e Eugênio Amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1976, p. 400.

^{xix} Charles Bunbury, em 1834, registrou sua percepção sobre as vendas: “são construções miseráveis, simples choupanas ou cabanas, em geral, com um pequeno quarto sujo com chão de barro, para alojar o viajante e sua bagagem; este quarto não contém outro mobiliário que não seja um banco de madeira com uma esteira ou um couro de boi estendido sobre ele, o qual deve servir de cadeira, mesa e cama; às vezes nem mesmo janelas tem, a única luz que nele penetra é pela porta e pelas bandas do telhado”. Cf. BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 63.

^{xx} Charles Bunbury, em 1834, no caminho entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, caracterizou o rancho: “Consiste apenas num telhado de madeira apoiado em postes, sem paredes”. Cf. BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 56. Robert Walsh, em 1828, no mesmo caminho, escreveu: “Um rancho significa literalmente “agrupamento de pessoas” e, por conseguinte, designa o lugar onde os viajantes pernoitam; não passa de uma coberta espaçosa, armada sobre estacas e inteiramente aberta dos lados, não dispondo nem de alojamentos, nem de comida; é apenas um abrigo para os tropeiros e os burros”. Cf. WALSH, Robert. **Notícias do Brasil (1828-1829)**; tradução Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1985, p. 23.

^{xxi} Carolina Capanema ao analisar conflitos gerados pelo uso da madeira e as relações comerciais de compra e venda de lenha, no século XVIII, utilizou como exemplo a disputa entre sócios com negócios em Saramenha: “Uma querela judicial estabelecida em torno de dois sócios arrematantes do contrato do carvão e lenha para a Casa de Fundação de Vila Rica, em 1751, indica que a lenha e o carvão eram fabricados em Saramenha, hoje um bairro de Ouro Preto. Trata-se da primeira arrematação do contrato de lenha e carvão para a recém-criada Casa de Fundação de Vila Rica. [...] O local em que se fabricava o carvão e lenha foi chamado no processo de “roças do Padre Daniel”, antigo proprietário das terras”. Cf. CAPANEMA, Carolina Marotta. **A natureza política das minas: mineração, sociedade e ambiente no século XVIII**. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2013, p.177-178.

^{xxii} De acordo com Diogo de Vasconcelos a descida pelo morro de São Sebastião teria sido o acesso utilizado pelos bandeirantes paulistas, do serro Tripuí até o curso d’água, onde foram encontrados os “granitos cor de aço”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 120.

^{xxiii} Pandiá Calógeras fez sua interpretação do cotidiano das tropas ao chegarem aos ranchos: “Descarregavam a tarde o lote, sempre com o mesmo método. O cozinheiro, personagem importante, temperava o feijão que já vinha cozido e fazia a “janta”; fincava em algum esteio do rancho o “mancebo” com o coradouro, e esperavam, para comerem juntos, que os campeiros voltassem do pasto onde haviam deixado os animais. Caía a noite. Em torno do fogo, apareciam as violas ou as sanfonas, e davam largas à sua inspiração os cantadores, contemplativos ingênuos, poetas natos das estradas sertanejas. Ao lado, o cozinheiro punha ao lume na “trempe”, o feijão do dia seguinte, e durante toda a noite o vigiava. Essa, a vida monótona, invariável de sol a sol, do pessoal da tropa. Durava meses. Acidentes ou imprevistos, quase não havia. Travessias de rio. Atoleiros, onde animais afundavam. Intempéries. Uma ou outra discussão, que por vezes desfechava em tiro ou facada, e, no chapadão ou na mata, uma cruz tosca assinalava o túmulo da vítima que havia tombado”. Cf. CALÓGERAS, Pandiá. Transportes arcaicos. In: **Estudos históricos e políticos (Res mostra ...)**. 2ª. edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936, p. 584.

^{xxiv} De acordo com Charles Bunbury o feijão era o principal artigo da alimentação dos mineiros. Durante sua viagem entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, em 1834, relatou que “frango com arroz havia em todos os lugares em que parei entre o Rio e Ouro Preto, mas leite obtinha-se raras vezes, pão ainda mais raramente e vinho bebível quase nunca. [...] A gente do país alimenta-se principalmente de farinha (farinha de milho, não em forma de pão ou bolo, mas comida em pó mesmo), feijões, carne seca e bananas”. Cf. BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 57 e 63.

^{xxv} Charles Bunbury, ao caracterizou dessa forma os pequenos povoados que encontrou em sua viagem nos anos de 1835 e 1835: “As aldeias nesta parte do Brasil têm forte semelhança geral umas com as outras. Os objetos característicos, que mais chamam atenção do viajante que as percorre, são uma grande e brilhante igreja, caída de branco, que muitas vezes se torna visível a uma grande distância; pequenas casas de barro, mal construídas e de pobre aparência”. Cf. BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 70.

^{xxvi} Elza Keller escreveu sobre a influência dos fatores naturais na dispersão das unidades rurais de moradia. Segundo a autora “A *natureza dos solos* influi sobre o *habitat* porque somente a proximidade de extensas superfícies cultiváveis torna possível a existência de agrupamentos humanos importantes. Quando os solos férteis formam apenas pequenas parcelas no meio de terras impróprias à cultura, as fazendas se dispersam, cada uma estabelecendo-se perto de um trecho cultivável e os espaços intermediários permanecem despovoados. Os solos agem também por seu “valor econômico”: são as terras férteis e fáceis de trabalhar [...] que atraem os homens em primeiro lugar e foram nelas que estabeleceram os sistemas de culturas comunitárias com seu *habitat* agrupado. Sobre os solos mais pobres, mais difíceis de trabalhar, a ocupação é mais tardia e, geralmente, os habitantes se distribuem em forma dispersa procurando os melhores sítios. [...] As regiões planas e uniformes ou as regiões de vastas colinas, geralmente, são ocupadas numa forma de *habitat* agrupado, como nas planícies do norte da França. As regiões acidentadas com terras cultiváveis limitadas são, na maior parte, regiões de fraco agrupamento com *habitat* disperso. [...] Nas regiões de terrenos impermeáveis com abundância de fontes e rios o povoamento rural se faz de forma dispersa. [...] Nas regiões de invernos rigorosos, sujeitas a nevasdas prolongadas, os habitantes se agrupam para evitar o isolamento durante os meses hivernais [sic]. [...] Um único fator não é suficiente para explicar o agrupamento ou a dispersão da população rural. É o conjunto das condições naturais; relevo, solo, água, clima que cria um determinado meio capaz de influenciar o tipo de *habitat* rural.”. A autora completou sua análise afirmando que “muitas vezes os fatores naturais agem como elementos de atração para os estabelecimentos rurais. Por vezes, são as estradas os elementos ordenadores do *habitat* disperso original” e, ao tratar das sesmarias, acrescentou que essas eram doadas ao longo dos caminhos. Cf. KELLER, Elza. O habitat rural. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XVII, nº. 149, 1959, p. 139-143.

^{xxvii} Charles Bunbury, em 1834, escreveu sobre as casas de fazenda: “As casas das fazendas costumam ter um andar superior e ao longo deste, na frente, uma varanda aberta (como se vê em casas suíças), para a qual se sobe por uma escada exterior”. Cf. BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 63. Elza Keller, em seu artigo sobre o modo de vida rural, destacou que o estabelecimento rural era composto pela “casa de moradia, dependências de serviço, além do conjunto dos campos de cultura, pastagens, hortas, jardins, estradas e caminhos”. Segundo a autora a casa rural era o elemento central da exploração rural, unindo moradia, depósitos, estábulos, entre outras estruturas complementares. Cf. KELLER, Elza. O habitat rural. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XVII, nº. 149, 1959, p. 138.

^{xxviii} Carlos Magno Guimarães *et al.*, em artigo publicado na Revista do Arquivo Público Mineiro, sobre o Capão do Lana, escreveu: “Capão do Lana é a denominação dada à região e a um importante núcleo de apoio aos viajantes que transitavam pelas estradas das Minas Gerais, tendo sido uma das pousadas historicamente mais importantes dessa localidade, inserida em um amplo e complexo contexto de circulação de pessoas, mercadorias e ideias. O local onde se estabeleceu a estalagem, que era também a sede de uma fazenda, é hoje um sítio arqueológico onde existem ruínas das antigas edificações, como casas, currais, canais para abastecimento de água etc. Localiza-se em Rodrigo Silva, distrito de Ouro Preto (MG). [...] A pesquisa arqueológica identificou vestígios de, pelo menos, quatro edificações no sítio, além de muros, arrimos, canais e estruturas hidráulicas. As edificações e estruturas identificadas atestam um lugar propício à acomodação de pessoas e ao cercamento (e criação) de animais, enquanto a presença de um sistema de abastecimento de água permitia o cultivo e a produção de alimentos. A data de instalação do Capão do Lana não é certa, mas a primeira referência explícita à estalagem aparece em uma publicação, editada em 1732, de autoria de Francisco Tavares de Brito que menciona os caminhos utilizados para o deslocamento do litoral para as Minas. [...] Em seu registro, denomina a estalagem de “Olana””. Cf. GUIMARÃES, Carlos Magno *et al.* Capão do Lana: dos documentos à arqueologia. **Revista Arquivo Público Mineiro**. vol. 46, fascículo 2. 2010, p. 128-131.

^{xxix} Alguns viajantes narraram o encontro com cruzeiros ao longo dos caminhos. O viajante alemão Georg Wilhelm Freireyss, ao passar pelo caminho entre Mariana e Mainart, em 22 de dezembro de 1814, escreveu: “O caminho passava pela maior parte abeirando matas impenetráveis, esconderijo dos negros fugidos, como demonstravam as cruzeiros à borda do caminho e que indicavam outros tantos assassinatos. Há aqui o costume de levantar uma cruz em cada lugar onde se encontra um cadáver, qualquer que seja a causa da sua morte, com o fim de fazer os transeuntes completarem o número de Padre-Nossos necessários para resgatar do purgatório a alma de quem aqui morreu sem absolvição”. Cf. FREIREYSS, Georg Wilhelm. **Viagem ao Interior do Brasil**; tradução A. Löfgren. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1982, p. 77-78. Spix foi outro viajante que, ao passar pelo mesmo caminho que Freireyss, em 01 de abril de 1818, narrou ter observado as cruzeiros. De acordo com ele: “avistamos

um labirinto de montanhas ligadas ao Itacolomi e na maior parte cobertas de mato, e entre elas serpeiam vales profundos escuros; quadro sombrio que ainda tétrico se apresentava pela melancólica solidão que nos cercava e pela frequência das cruzeiras nas estradas, lembrando os trucidados por negros fugidos”. Cf. VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981, p. 218. Robert Walsh, em 1828/29 ao presenciar as cruzeiras no caminho trouxe uma outra interpretação: “Passamos por uma cruz erguida à beira da estrada sobre o tronco calcinado de uma árvore, ao redor da qual haviam sido colocadas oferendas de frutos e flores. Assinalava-se dessa maneira o local onde um homem havia sido assassinado. Essas cruzeiras são muito comuns, sendo sempre mencionadas como prova da insegurança das estradas e da frequência com que nelas ocorrem crimes e assaltos. Essa conclusão, entretanto, é inteiramente falsa. Muitas vezes as cruzeiras são erguidas para indicar uma estrada ou para cumprir uma promessa, independentemente de ter ou não ocorrido uma morte no local”. Cf. WALSH, Robert. **Notícias do Brasil (1828-1829)**; tradução Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1985, p. 44.

^{xxx} De acordo com Charles Bunbury, em 1833 ocorreu uma grande estiagem em Minas Gerais que impactou a agricultura, causando centenas de mortes por inanição no ano de 1834. De acordo com o viajante “o milho, do qual os habitantes de Minas dependem quase inteiramente para a sua subsistência, e que é plantado ao princípio da estação chuvosa, falhou completamente, por falta de chuvas: resultando daí uma fome”. Cf. BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 35 e 93.

^{xxxii} John Luccoch, escreveu sobre sua experiência com as mudanças do tempo durante o dia, na região de Ouro Preto, em 1817: “Há grande quantidade de umidade na atmosfera; as madrugadas eram geralmente nevoentas, o que por vezes se transformava em garoa, vinda sempre do norte por sobre o espigão do morro. Cerca das dez horas, a atmosfera clareava e o sol se fazia crestante até as quatro; há, no entanto, algo de insalubre nesse calor que queima a epiderme sem aquecer sensivelmente o ar. As tardes eram límpidas e lindas, brilhando intensamente as estrelas à noite, como nas de geada da Inglaterra, sem que as ofuscasse uma luminosidade geral que tornava distintos os mais remotos objetos”. Cf. LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975, p. 341.

^{xxxiii} Robert Walsh, que esteve no Brasil entre os anos de 1829 e 1829, definiu *mato* como sendo “um lugar, seja morro ou planície, coberto de árvores de pequeno porte”. Cf. WALSH, Robert. **Notícias do Brasil (1828-1829)**; tradução Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1985, p. 39.

^{xxxiiii} Os tropeiros viviam nos caminhos, ali era sua casa. Pierre Deffontaines ao escrever sobre o assunto, no século XX, destacou que a dispersão da população sobre o território exigiu uma configuração singular das formas de convivência. Ao invés do morador ir ao comércio, por exemplo, o comércio ia até ele. Tanto arraiais, quanto fazendas, não dispunham da maioria dos serviços que só se encontrava na cidade. Desse modo, vendedores ambulantes, médicos, dentistas, possuíam uma vida nômade, transportando sua estrutura em mueres ou carros de bois. De acordo com Deffontaines até mesmo o notário (tabelião) era “obrigado a vagabundar com a sua máquina de escrever pendurada na sela”. Cf. DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede das cidades. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano II, nº. 14, 1944, p. 141.

^{xxxv} De acordo com Carlos Magno Guimarães, a ideia de construção da Estrada Geral da Corte, tem início em 1835 com a lei nº. 18. A estrada deveria “alcançar a divisa com a Província do Rio de Janeiro, na Ponte do rio Paraibuna”. O prolongamento até o Rio de Janeiro, sob responsabilidade do governo da Província do Rio de Janeiro e do governo Imperial, teria sido iniciado apenas em 1852. Segundo Carlo Magno a estrada era composta por três partes: “Estrada do Paraibuna, de Ouro Preto até Barbacena; Estrada União Indústria, de Barbacena a Petrópolis; Estrada da Estrela, de Petrópolis ao Porto de Estrela, no rio Inhomirim”. Cf. GUIMARÃES, Carlos Magno. **Levantamento Histórico-Arqueológico da Estrada Real no trecho Ouro Branco-Ouro Preto**. Relatório Final. Laboratório de Arqueologia. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais. 2007, p. 30.

^{xxxvi} Carlos Magno, ao citar Antônio Gilberto Costa, destacou que o percurso feito pela Estrada do Paraibuna, cuja construção se iniciou em 1836 era: “Pelo traçado aprovado, a estrada carroçável partia da rua das Cabeças, em Ouro Preto, seguiria na direção do trecho inicial do Caminho Novo, passando por Tripuí, até encontrar o caminho para o arraial do Itatiaia, deixando aquela estrada à direita. Após transpor o rio Funil, passaria pelo sítio de Manoel Alves (atual Rancharia), continuando até o ribeirão Falcão, transpondo-o e prosseguindo por Caveira, Bico de Pedra e Fundão. Aí, pela serra do Ouro Branco, passaria por Lavrinha, Alto do Morro, descendo, em seguida, pela encosta por Mata-Cavalos e Pé do Morro, atingindo finalmente o arraial de Ouro Branco. Para evitar gastos com a construção de uma ponte sobre o rio Funil, foi proposta uma primeira modificação no traçado original, só adotada em definitivo em 1856. O ponto de partida passou então para a Ponte da Barra, no bairro de Antônio Dias e o rumo seguido foi o de Saramenha. Em 1855, após alguns avanços na transposição das serras e com grandes gastos por parte do Tesouro da Província, a construção do trecho entre o Falcão e Ouro Branco foi abandonada em definitivo e uma outra substituição ocorreu: engenheiros foram contratados para estudar uma alternativa para a estrada, passando pelos campos da Alegria, pela Garganta da serra de Itatiaia e pelo arraial homônimo, alcançando Ouro

Branco após passar a Fazenda Pé do Morro. Aprovada por Halfeld, as obras tiveram início em 1855”. Cf. GUIMARÃES, Carlos Magno. **Levantamento Histórico-Arqueológico da Estrada Real no trecho Ouro Branco-Ouro Preto**. Relatório Final. Laboratório de Arqueologia. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais. 2007, p. 31.

^{xxxvi} Diogo de Vasconcelos escreveu: “Em chegando, pois, ao Ribeiro de Garcia, o Coronel Furtado acertou de auxiliá-lo na exploração regular, e no estabelecimento do arraial; que embora paupérrimo hoje [final do século XIX], esteve riquíssimo nos primeiros tempos [...]. Esquecido mesmo e relegado em sua profunda humildade atual, ninguém lhe pode contestar a glória de ter sido o primeiro domicílio ereto nas Minas Gerais, o arraial do Fundão”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 131.

^{xxxvii} Com a redução dos índices de produção aurífera nas regiões de Ouro Preto, Goiás e Mato Grosso, voltaria o açúcar a ocupar lugar de destaque na economia brasileira. Com a concorrência antilhana e a queda no preço causada, entre outros fatores, pelas turbulências no comércio mundial em meio à Revolução Francesa, o café se mostraria uma alternativa viável para a agricultura, principalmente da região sudeste do Brasil. De acordo com Guerra *et al.*, se Antonil tivesse vivido e escrito sua famosa obra cento e vinte anos e meio mais tarde, atribuiria ao café, e não à cana, a primazia da *Cultura e Opulência do Brasil*. Cf. GUERRA, Antônio Teixeira; GUERRA, Ignez Amelia L. Teixeira. Subsídios para uma nova divisão política do Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XXII, nº. 178, 1964, p. 4.

^{xxxviii} Em se tratando da região foco deste trabalho, temos a serra do Espinhaço como principal divisor natural. Preston James caracterizou geologicamente a serra do Espinhaço como “uma cadeia de montanhas dominante e ininterrupta que se estende da parte central de Minas Gerais, internando-se no Estado da Bahia na direção norte. Separa a drenagem do rio São Francisco da de numerosas correntes menores litorâneas tais como o rio Doce. Segundo a interpretação de Harder e Chamberlin e outros a serra do Espinhaço é o produto de erosão diferencial ou circum-desnudação. Os quartzitos e xistos de que se compõe são muito mais resistentes ao processo de intemperismo nessas latitudes do que os granitos e gnaisses, especialmente os que são ricos em minerais ferromagnesianos. Sem embargo, a despeito da distância que separa esta serra das montanhas litorâneas e da diferença no material que as compõe, há uma flagrante similaridade no desenvolvimento dos níveis de erosão. A superfície mais alta da serra do Espinhaço acha-se entre 1700 e 1800 metros. Um nível de cumeada de caráter uniforme e rebaixado preserva-se aqui sobre áreas consideráveis pouco tocadas por dissecação fluvial posterior. Assentando nesta superfície há uma cobertura de seixos composta de cascalhos muito resistentes no norte, contendo os diamantes que tornaram famosa essa parte do Brasil. Então, os cumos de números contrafortes mais baixos da serra do Espinhaço preservam a superfície de 1400-1500 metros, como por exemplo, a serra do Curral, ao sul de Belo Horizonte, ou a serra de Ouro Preto, próxima à cidade do mesmo nome. Então, novamente, largos vales descem deste nível para os terraços entre 1000 e 1100 metros. Abaixo desses, jovens e estreitos cânions sofreram incisões locais como o ribeirão do Funil, próximo a Ouro Preto. Baseados no testemunho adicional da serra do Espinhaço, portanto, podemos sugerir uma interpretação de alguns desses níveis mais altos. A história começa com a falha dos quartzitos e xistos em fatias no complexo fundamental cristalino num período recuado da história geológica. A superfície mais alta (1700-1800) é tão bem desenvolvida no quartzito resistente que sugere ter sido o território reduzido ao estágio de peneplanície com somente alguns *monadnocks* restantes. Sucessivos levantamentos resultaram no desenvolvimento dos baixos níveis de erosão, rapidamente nos xistos e gnaisses, muito mais fracos e mais lentamente nos quartzitos e xistos. Assim, enquanto uma extensa planície de nível de base evoluía no que ora é o nível de 1000 metros dos planaltos cristalinos, este mesmo período desenvolveu nos quartzitos da serra do Espinhaço somente vales largos, abertos e maduros. Os próprios declives empinados com que a serra do Espinhaço defronta os planaltos circundantes como a frente da serra do Curral, em Belo Horizonte, representam escarpas de linhas de falhas, provavelmente obsequentes e o alcantilado dos declives ao longo das linhas de falhas exumadas dão uma medida da grande diferença em resistência entre as rochas de diversos tipos”. Cf. JAMES, Preston. A Configuração da Superfície do Sudeste do Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, nº. 45, 1946, p. 1112. Pierre Monbeig ao destacar o uso econômico das características geológicas da serra do Espinhaço escreveu que “as serras do Espinhaço são regiões montanhosas situadas no planalto brasileiro constituídas por camadas de quartzitos, filitos, arenitos, calcáreos ou itabiritos, fortemente perturbados por falhas e dobras e profundamente erodidos, dando lugar a feições topográficas muito típicas. As formas suaves são aí raras e os afloramentos da base cristalina são, por outro lado, ainda frequentes. Todas as diferentes séries geológicas que constituem estas serras contêm riquezas minerais excepcionais e as serras do Espinhaço representam a zona mineralizada por excelência: não somente o ferro e o manganês, mas também o ouro, os diamantes, as pedras coradas, as bauxitas (Ouro Preto), as piritas, as jazidas de magnetita e calcáreos dolomíticos. Cf. MONBEIG, Pierre. Uma Geografia da Indústria de Mineração. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, nº. 42, 1946, p. 680.

^{xxxix} Urbino Vianna data a expedição de “Bruza de Espinosa” em 1553, o que pode ser possível caso tenha saído no final do ano, pois em sua carta datada de junho de 1555, o padre Azpilcueta informa que “passa de ano e meio que, mandado do nosso padre Manoel da Nóbrega, ando em companhia de doze homens ...” Ver Carta do Padre João de Azpilcueta escrita de Porto Seguro a 24 de junho de 1555. **Cartas Avulsas, 1550-1568 / Azpilcueta**

Navarro e outros. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp. 1988, p. 172 e VIANNA, Urbino. **Bandeiras e sertanistas bahianos.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935, p. 15.

^{xi} Capistrano de Abreu afirma que a expedição teria ocorrido antes de 1567 ou 1568. Cf. ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamentos do Brasil.** Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p. 98.; Francisco de Assis Carvalho Franco afirmou que a saída de Porto Seguro se deu em 1567. Cf. FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil: século XVI, XVII, XVIII.** Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1989 – (Coleção Reconquista do Brasil. 3. Série; v. 6) p. 112. Calógeras crê que foi realizada em 1567 ou 1568. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação.** Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904, p. 14.

^{xii} Para Calógeras a expedição de Sebastião Fernandes Tourinho aconteceu entre os anos de 1571 e 1572. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação.** Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 380.

^{xiii} O rio conhecido pelos indígenas como Pará, foi batizado pelo português André Gonçalves e o italiano Américo Vespúcio, em 4 de outubro de 1501, durante viagem pela costa brasileira. Ver VIANNA, Urbino. **Bandeiras e sertanistas bahianos.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935, p. 9.

^{xiiii} O notável rio, segundo escritos de Pedro de Magalhães Gandavo, “procede de um lago mui grande que está no íntimo da terra, onde afirmam que há muitas povoações, cujos moradores (segundo fama) possuem grandes haveres de ouro e pedraria”. Desse lago nasceriam ainda os rios da Prata e Paraguai. Teodoro Sampaio ao fazer referência aos escritos de Gandavo afirmou que “chamava-se *Dourada* essa famosa lagoa, que nos faz lembrar o *Eldorado* das cabeceiras do Orinoco”. De acordo com Jaime Cortesão sobre a lagoa representada nos mapas antigos “desde o primeiro quartel do século XVI várias cartas portuguesas começam a delinear uma entidade geográfica, compreendida entre o delta amazônico e o estuário platino, que excede largamente os limites impostos pelo Tratado de Tordesilhas. O primeiro desses documentos é um mapa do Brasil, de Lopo Homem, de 1519, em que o *Magnus Brasil* aparece envolvido pelo Amazonas ao norte, e o Prata, ao sul e definido nas respectivas legendas, como uma unidade geográfica, econômica e humana. [...] A mesma representação pode ser vista em mapas como o de André Homem (1559), Bartolomeu Velho (1562), Luis Teixeira (+/- 1600) até ao de Nicolau Sanson (1650) de origem portuguesa. Só em 1559, com a carta de André Homem, ela começa a aparecer nos mapas portugueses e pouco depois nos holandeses, perfeitamente definida e sempre abrangida pelas bacias platina e amazônica, nascendo dum lago imenso. [...] Todas essas cartas, que se contam por centenas, figuram o Prata e o Amazonas unidos por um lago, à beira do qual ou em cujas ilhas interiores abundavam, segundo os escritores portugueses que se lhe referem, o ouro e a prata, e a que se atribuem vários nomes: *Eupana*, que aparece pela primeira vez na carta de Bartolomeu Velho (1562) e foi o mais generalizado; *Dourado*, como na carta de Luis Teixeira (c. 1600); *Laguna encantada del Paytiti*, como na carta espanhola de Lucas de Queiroz (1618); e *Paraupaba*, como nas relações do padre Antônio de Araújo, sobre as duas bandeiras de Pero Domingues (1613 e 1625)”. Cf. SAMPAIO, Theodoro. O sertão antes da conquista (Século XVII). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo.** Vol. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901, p.88; CORTESÃO, Jaime Zuzarte. **Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid.** Ed. Fac-similar. Vol. II. Brasília: Senado Federal, 2001, p. 135-136.

^{xliv} Sobre a zona baiana de criação de gado e a movimentação em direção à região de Ouro Preto pelo caminho da Bahia, ver MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial.** Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p.175. Sobre o uso da nomenclatura “rio dos currais” encontrada em carta de Pedro Taques de Almeida, de 20 de março de 1700, para caracterizar a região do alto São Francisco, entre os campos gerais de Minas e a Bahia, ver DERBY, Orville. Os primeiros descobrimentos de ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo.** Vol. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901, p.242. Ao longo da bacia do rio São Francisco a ação colonizadora dos paulistas ficaria evidente com a fundação de diversas vilas, aldeias e arraiais, mesmo antes da descoberta do ouro na região de Ouro Preto. Cf. TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas.** Tomo Primeiro. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 143.

^{xlv} A lagoa *Vapabuçu* teria sido encontrada por Fernão Dias nas proximidades das nascentes do rio Ourinas, atualmente rio Pardo. Ver VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais.** Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 74. Orville Derby afirmou que *Vupabuçu* era a lagoa Preta da expedição de Marcos Azeredo, em 1611. Cf. DERBY, Orville. Os Primeiros Descobrimientos de Ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo,** vol. V, 1901, p. 254.

^{xlvi} Orville Derby tentou definir a localização das referências imprecisas de Sabarabuçu. De acordo com Derby “a primeira, que chegou a figurar no mapa de Coronelli, em 1688, no sítio onde mais ou menos assenta hoje a serra da Canastra, era colocada, ora na região entre os rios Doce e Jequitinhonha, ora na do alto São Francisco. Nessa última região, o nome foi finalmente aplicado a uma serra perto do rio das Velhas, que não o conservou, sendo conhecido correntemente pelo nome de serra da Lapa ou da Piedade”. Para Derby os nomes Sabará ou Sabarabussú possuem designação dada por brancos e não pelos índios, após a descoberta do ouro no rio que margeia a serra. Ver DERBY, Orville. Os primeiros descobrimentos de ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo.** v. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901, p. 249.

^{xlvii} Para Derby a serra das Esmeraldas explorada por sertanistas como Adorno, Marcos de Azeredo e Fernão Dias, está localizada na região “das cabeceiras dos rios Cricaré [São Mateus], Mucuri, Itamarandiba e Uruçuca”. Cf. DERBY, Orville. Os Primeiros Descobrimientos de Ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. V, 1901, p. 254.

^{xlviii} Cunha Matos fez a seguinte caracterização do rio Doce: “Começa com o nome de Xopotó e recebe o ribeirão do Carmo pela esquerda, Depois deste, entram nas duas margens os dois gualaxos, do Norte e do Sul, e o rio Piranga. Adiante fica o rio do Peixe, na margem esquerda, lugar denominado Matias Barbosa. Segue-se pela direita o rio Casca e, adiante deste, na mesma margem, o Matipó. Logo depois fica, na margem esquerda, o rio Mombaça (ou Bombaça), que é formado de muitas lagoas que, segundo dizem, são pestilenciais e acham-se carregadas de vitríolo – que corrói a boca dos animais que nela bebem. Adiante do Mombaça entra pela direita o ribeirão do Sacramento e, logo adiante, pela esquerda, o Piracicaba. Aqui principia o rio a ser denominado Doce”. E, ao citar Pizarro, acrescentou: “Tem sua origem na serra do Ouro Preto, corre para a cidade de Mariana, donde segue rumo proximamente a NE e L até receber o Suaçuí Grande. Atravessa a província do Espírito Santo e entra no oceano após percorrer 80 léguas (60 léguas navegáveis)”. Cf. MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v. 1, 1981, p. 241.

^{xlix} O rio Piracicaba, que a meu ver é o rio Arvoredo da narrativa da expedição de Sebastião Fernandes Tourinho, foi reduto, segundo alguns historiadores, de Borba Gato. O sertanista teria se refugiado ali após a morte de D. Rodrigo Castelo Branco. Diogo de Vasconcelos afirmou que o caminho (picada) aberto pelos índios que acolheram Borba Gato, manteve-se transitável, fazendo com que no século XVIII fosse estabelecida comunicação entre as minas dos Cataguases e o litoral do Espírito Santo. Creio não haver coincidência nesses eventos. Borba Gato poderia ter ido para qualquer lugar, mas por algum motivo não destacado pela historiografia, chegou à região onde, muitos anos depois, seriam encontradas as jazidas de esmeraldas de Minas Gerais.

^l Calógeras fez referência a essa expedição, mas com interpretação diferente. Segundo ele Arzão partiu de São Paulo, em 1693, tendo como objetivo capturar índios na zona do rio Doce. Como o embate com os indígenas reduziu sua bandeira a um papel puramente defensivo, passou a procurar metais nos ribeirões. Arzão e seus companheiros chegaram até a bacia do rio Casca (Calógeras localizou Casca nos municípios de Ponte Nova e de Caratinga). Arzão encontrou ouro, seguiu para o Espírito Santo e retornou a Taubaté. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904, p. 59-60.

^{li} Existem diferentes interpretações sobre a localização da aldeia. A *Casa da Casca* muitas vezes se confunde com Cuieté. Alguns autores defendem que são sítios diferentes. E outros, como Diogo de Vasconcelos, afirmaram ser inadmissível sugerir que Arzão no caminho para a capitania do Espírito Santo tenha passado pelo Cuieté, tanto pela distância, quanto “pela impossibilidade de afrontar os índios ferozes, que dominavam o Rio Doce, a menos que o aventureiro dispusesse de um exército bem aparelhado”. Arzão após receber “subsídios” pelo descobrimento ofereceu ao mesmo guarda-mor as três oitavas de ouro extraídas da Casa da Casca e “mandou este fazer dois anéis, dos quais um lhe foi dado. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 125. Para Calógeras o local da descoberta do ouro não se pode identificar com as povoações modernas por falta de indicações. Lembrou que a *Chronologia*, de Azevedo Marques, fez referência ao achado em Caethé, o que permitiria supor se tratar do *Cuiethé*, à margem do rio Doce, “ponto para o qual mais tarde, levados pela fama de suas minas, D. Antônio de Noronha e D. Rodrigo José de Menezes [no séc. XVIII] dirigiram as vistas afim de se pesquisarem suas riquezas”. Ver CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 59. Para José Joaquim da Rocha, Casa da Casca e Cuieté eram o mesmo lugar. Rocha escreveu que “dos sertões penetrados naquele tempo, era o mais notável o da Casa da Casca, nome que se deu a uma aldeia de gentio, situada no lugar hoje denominado Cuieté, pouco distante do Rio Doce”. Cf. ROCHA, José Joaquim da. Introdução. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 77. Diogo Pereira Ribeiro de Vasconcelos (bisavô de Diogo de Vasconcelos) concordou com a versão de José Joaquim da Rocha ao registrar a localização do “sertão da Casca, nome derivado de uma aldeia de índios, estabelecida no lugar presentemente chamado Cuieté, ao meio dia e a cinco léguas do rio Doce”. Cf. VASCONCELOS, Diogo Pereira Ribeiro de. **Breve Descrição Geográfica, Física e Política da Capitania de Minas Gerais**. Estudo Crítico por Carla Maria Junho Anastasia; transcrição e pesquisa histórica por Carla Maria Junho Anastasia e Marcelo Cândido da Silva. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1994. (Coleção Mineiriana. Série Clássicos), p. 55.

^{lii} Eram vários os pontos possíveis de travessia da serra da Mantiqueira. Gentil Moura, integrante da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, entre os anos de 1891 e 1917, citado por Capistrano de Abreu, destacou que os principais pontos de travessia da Mantiqueira foram: “na região de Piracaia (antiga cidade de Santo Antônio da Cachoeira), nas gargantas dos rios Cachoeira e Muquém, afluentes do rio Atibaia, e situadas entre os morros do Lopo e a pedra do Selado. Fronteiras a Jacareí nas gargantas do rio do Peixe e do rio Buquira. Fronteira a Pindamonhangaba, e entre os morros de Itapeva e Pico Agudo, na garganta de Piracuama; a partir de Jacareí, as

gargantas convergem para a região mineira chamada Sapucaí etc.). Fronteiras a Guaratinguetá nas gargantas de Piajuí e Guaratinguetá; fronteira à Lorena, a do Piquete e fronteira à Cachoeira (Bocaina), na garganta de Embaú, onde se fez a entrada para as Minas Gerais, ganhando o vale de Passa Vinte, depois da travessia da serra”. Ver ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamentos do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p. 26.

^{liii} Basílio de Guimarães discordou da teoria de que os rios eram os principais eixos de penetração no interior do país e apontou que “até os fins do século XVII, ou, melhor, até 1719, a atividade incomparável dos pioneiros mamelucos [nas expedições] exercita-se essencialmente por vias xerográficas, que não hidrográficas. Somente daquela data em diante é que o descobrimento dos *placers* auríferos de Goiás e Mato Grosso e a ocupação definitiva dessas paragens se efetuam pelas “estradas que andam”, pelo Tietê, pelo Paraná, pelos afluentes deste, e, palmilhando pequenos varadouros, pelo Paraguai e seus tributários”. Imagino que o autor tenha tentado diferenciar paulistas e baianos também pelo padrão de caminharmento. Os paulistas se aventuravam por terra firme, enquanto os baianos se limitavam aos rios. Mas acredito que, ainda que utilizassem inicialmente a terra firme, tinham nos rios sua principal referência. Cf. MAGALHÃES, **Basílio de. Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 275-276.

^{liv} De acordo com Moacir Silva os produtos agrícolas, pastoris e industriais, em busca dos centros de consumo e de intercâmbio comercial, obedecem, como a água, à *lei da gravidade*, isto é, “descem das vertentes para os vales e destes para os escoadouro ou portos. Também as pessoas, como as mercadorias, no afastar-se das regiões de origem para outras quaisquer, de destino final, ou de simples passagem, em trânsito apenas, costumam seguir, à maneira das águas fluentes, os percursos de mais fácil escoamento, entendendo-se, aqui, tal facilidade de encaminhamento como: a) Maior rapidez, pela escolha das vias mais curtas, ou mais simples de percorrer; b) maior segurança, pela ausência de obstáculos difíceis ou perigosos de transpor; c) menor custo de transporte, pela adoção do sistema a isso adequado; d) finalmente, maior comodidade, seja no que se refere ao conforto físico dos viajantes, seja na segurança (ou no transporte, de porta-a-porta, sem baldeações), no que concerne às cargas (bagagens, encomendas, mercadorias, animais, etc.)... Cf. SILVA, Moacir M. F. Expansão dos Transportes Interiores. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano 9, nº. 3, 1947, p.367; SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano I, nº. 2, 1939, p. 84.

^{lv} Para Roy Nash as florestas no Brasil representam o benefício inestimável ou o inferno abominável. De maneira lírica o historiador escreveu que “para o gentio, [a floresta] oferece agasalho e conforto. Ao degredado, nela lançado pelo português primitivo, o tormento a cada passo, a morte de tocaia atrás de cada tronco. Para Hudson esse emaranhado de verdura constituía a “mansão verde” de infinitos deleites. Para Roosevelt, quase foi-lhe o túmulo”. Cf. NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**. Tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1939, p. 96.

^{lvi} Gentil trabalhou entre os anos de 1891 e 1917 na Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, juntamente com Orville Derby. Cf. MOURA, Gentil de Assis. Ata da 1130ª. sessão do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Discurso de posse do novo sócio Gentil de Assis Moura. **Diário Oficial** de 3 de julho de 1920. p. 23.

^{lvii} Para a ferrovia, o relevo foi também um grande obstáculo. A solução que trouxe incremento significativo para o transporte de mercadorias no século XIX, foi depreciada por Deffontaines no século XX. Para o geógrafo as soluções adotadas foram insuficientes, fazendo com que a eficácia do transporte sobre trilhos fosse reduzida. O autor criticou o uso de cremalheiras na transposição da serra do Mar e o número reduzido de vagões (cinco a seis no máximo). Para o geógrafo o resultado da implantação equivocada teria sido fruto de certa indolência por parte dos construtores ao evitarem “trabalhos demasiadamente dispendiosos”. As soluções adotadas foram “rampas muito fortes e sinuosidades inumeráveis e muito acentuadas”. As observações de Deffontaines são, a meu ver, similares às que foram feitas em relação aos caminhos antigos no início do século XIX. Cientes de uma nova técnica ou de novos materiais, criticaram soluções anteriores de forma anacrônica. Ainda que já estivessem defasadas as soluções encontradas no século XIX, precisariam ser analisadas dentro do contexto em que foram implantadas. Cf. DEFFONTAINES, Pierre. A evolução dos transportes no Brasil para a Aviação. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano III, nº. 27, 1945, p. 370.

^{lviii} De acordo com Pandiá Calógeras, organizar e conduzir uma tropa exigia talento especial e prática para não inutilizar os animais. De acordo com o autor, cabia ao tropeiro: “acertar com precisão a cangalha, equilibrar o conjunto, nem sempre simetricamente repartido, recorrendo para isto a vários artificios, alceando desigualmente as cargas, ou usando dos contrapesos, a que chamam “dobros”, - ou ainda com o “cambito ou arrox”, dando o “aperto” do lado conveniente. Cada lote contava sete, nove ou onze bestas, os de sete eram mais comuns na antiga província do Rio de Janeiro; os de nove, em geral, caracterizavam a tropa mineira; os de onze, a tropa goiana. O “arrieiro” usualmente, ia montado, e os camaradas a pé. Quando vários grupos se juntavam, costumava haver um capataz. Cada grupo de muares tinha “madrinha”, que era ou um cavalo ou uma besta mais segura, a servir de guia na marcha, e centro de reunião dos animais no apascentar noturno. Era hábito velho dar-lhes arreios especiais, com fitas e panos vistosos, e mais guisos e muita prataria nas cabeçadas”. Cf. CALÓGERAS, Pandiá. Transportes arcaicos. In: **Estudos históricos e políticos (Res mostra ...)**. 2ª. edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936, p. 581

^{lix} Os carros de bois podem ser divididos em duas categorias principais: a do carro de bois antigo, ou clássico, e a do carro de bois moderno, ou modernizado. De acordo com Bernardino Sousa, os carros antigos possuíam rodas maciças, “solidamente unidas por um eixo de madeira, formando o rodado, independente do estrado ou mesa, onde se acomoda a carga, ou seja, o carro cantador, assim denominado pelo rechinar [chiar] continuamente durante a marcha [carro que canta]”. Os carros modernizados contam com rodas de raios, independentes, “com eixo de madeira ou de ferro fixo ao estrado, chamados mais comumente carretas”. A partir do século XIX iniciou-se a substituição do carro de rodas maciças pelo de rodas de raios e eixo fixo de ferro. Outras mudanças continuaram a ser implementadas para torná-los compatíveis com as exigências do trânsito e dos próprios transportes. Cf. SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 96-98.

^{lx} Pierre Deffontaines escreveu sobre a ocupação das serras mineiras, não somente a sua transposição. De acordo com o autor as primeiras montanhas povoadas no Brasil pelos colonizadores foram as da região central de Minas Gerais, a partir da mineração. A atividade mineradora “desenvolveu uma civilização urbana; os mineiros foram fundadores de cidades como em muitas outras regiões, de modo que por seu intermédio a montanha se encheu de cidades. Cf. DEFFONTAINES, Pierre. Geografia Humana do Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, n.º 46, 1947, p. 1285.

^{lxi} Diogo de Vasconcelos escreveu que “para se achar o Itacolomi, fazia-se necessário que se preparassem outras diligências para o atacar, cada uma por seu lado: pois se se vendo, se acreditaria na confusão que as serras formavam, onde parecia estar o nó que as enfeixava, o batalhão de píncaros indecifráveis”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 124.

^{lxii} De acordo com o relatório o local teria sido utilizado por fugitivos, “tendo em vista as condições de implantação da gruta na paisagem, pois, não é possível avistar a cavidade no morro laterítico, situada de forma encaixada na canga, encoberta por vegetação rupestre, apesar de se poder enxergar todo o vale, a partir de sua entrada, na direção leste e arredores. As estruturas de combustão podem indicar que o local foi utilizado, possivelmente, para alguma atividade doméstica, talvez preparação de algum alimento ou mesmo para aquecimento da caverna em período noturno. A fumaça poderia sair pela claraboia situada na porção central da gruta, por onde entraria ventilação e iluminação natural. O lítico foi ali lascado para auxiliar em alguma atividade doméstica local, por isto foram encontrados alguns núcleos exauridos e *cassons*. O aproveitamento dos recursos naturais, como as rochas cortantes locais como quartzo e minério de ferro e pedaço de vidro (possivelmente utilizado para raspagem), é indicativo que os seus ocupantes teriam poucos recursos ou instrumentos no interior da gruta. Esta gruta parece também ter sido utilizada como apoio no que se refere ao abastecimento de água. Em época chuvosa, se observa vários pontos de gotejamento, mesmo horas após o término da chuva”. Cf. GERDAU, Açominas S/A. **Relatório Final de Prospecção e Resgate Arqueológico dos Sítios Arqueológicos Antena e Várzea do Lopes – Mina Várzea do Lopes, Itabirito – MG e Educação Patrimonial**. Belo Horizonte: 2010, p. 49.

^{lxiii} Sobre sua experiência na travessia de rios, em 1814, o naturalista alemão Freireyss destacou: “uma outra dificuldade para o viajante está nos muitos rios, sem pontes, que cortam as estradas e muitas vezes são fundos demais para serem atravessados a vau. Assim perdem-se muitas vezes dias e dias em procurar um lugar mais raso ou uma canoa, que, em regra, se acha na margem oposta, estando o dono ausentes ou longe demais para ouvir os gritos do viajante, e feliz será ele se alguém o vier tirar o embarço, atravessando o rio a nado, no caso em que ele ou alguém da sua comitiva não se anime a fazê-lo por medo ou por não saber nadar”. Cf. FREIREYSS, G. W. **Viagem ao interior do Brasil**; tradução A. Löfgren. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1982, p. 23.

^{lxiv} Moacir Silva destacou que os principais obstáculos ao longo das vias fluviais encontrados pelos sertanistas, nos primeiros séculos de ocupação colonial no Brasil, foram “além das cachoeiras, corredeiras, pedras, e paus submersos, nos rios nestes e fora destes, - o ataque dos índios, as febres e alguns animais ferozes”. Cf. SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano I, n.º 3, 1939, p. 65.

^{lxv} Moacir Silva ao citar o artigo *Animais introduzidos na América pelos conquistadores*, de Souza Fontes, atribui aos europeus a chegada em território brasileiro de animais domésticos como o boi, o cavalo, o muar, assim como, os porcos, cabras, carneiros, cães, gatos, galinhas e até ratos, sendo que estes de forma involuntária. Diante disso, não teriam existido índios cavaleiros no Brasil. A utilização de rebanhos pelos indígenas, só ocorreria após a chegada dos colonizadores. E a explicação para tal contato seria uma multiplicação ocorrida após a chegada dos espanhóis e uma provável disseminação pelo vale do rio da Prata, nas planícies do Paraguai e da Argentina. Ver SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano I, n.º 3, 1939, p. 62.

^{lxvi} O boi era usado para a tração (tiro) e para a alimentação (corte), o burro e o jumento (muars) para a carga direta sobre o lombo, e o cavalo para montaria. Ver SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano I, n.º 3, 1939, p. 63.

^{lxvii} Sérgio Buarque de Holanda ao citar alguns documentos defendeu a tese de que os sertanistas andavam descalços. O autor, aproveitando o mote dado pela ausência de calçados nas expedições, escreveu uma breve

história dos calçados no primeiro século de ocupação colonial no Brasil. Ver HOLANDA, Sérgio Buarque. **Caminhos e Fronteiras**. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 28-33.

^{lxviii} 1 palmo (8 polegadas) = 0,22 m. Cf. SIMONSEN, Roberto. **História Econômica do Brasil**. 7ª. ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977, p.585; CARRARA, Angelo Alves. **Minas e Currais: produção rural e mercado interno de Minas Gerais 1674-1807**. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2007. p.72; SPIX, Johann Baptist von. **Viagem pelo Brasil 1817-1820 / Spix e Martius**. Vol. 1. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo. 1981, p. 254.

^{lxix} Os muares são o cruzamento de asininos com éguas. Os asininos são o jegue, o jumento e o burro. De acordo com Pandiá Calógeras os animais eram amansados para sela ou para cangalha. “Dos primeiros exigia-se muito: beleza de formas, isenção de qualquer defeito ou tara, andares e por vezes requintes de apuro de doma; aos segundos, mais numerosos, pedia-se menos: saúde, fortaleza e resistência”. Cf. CALÓGERAS, Pandiá. Transportes arcaicos. In: **Estudos históricos e políticos (Res mostra ...)**. 2ª. edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936, p. 580. Roy Nash ao caracterizar as selas usadas no Brasil destacou: “As selas brasileiras são medianamente pesadas, acolchoadas e com cabeçote largo, geralmente enfeitado com trabalhos em prata ou metal branco. Sobre o lombo do animal, usam mantas ainda com os pelos. Sobre os arreios, atada por uma sobrecilha, colocam um ou dois pelegos de carneiro e finalmente, uma manta de couro macio. Com esses apetrechos o cavaleiro está habilitado a instalar uma confortável cama, caso a noite o surpreenda em viagem”. Nash explicou ainda a técnica de construção do arreio e arrumação das cargas: “É necessário que o animal tenha proteção muito cômoda e que o peso seja perfeitamente balanceado. Além disso é indispensável um amarrilho que mantenha a carga sempre na mesma posição, e, todos nós sabemos que o tipo mais comum dessa peça de arreio é o chamado diamante. (...) A única coisa que se vê é a cangalha da conformação, a que nos referimos anteriormente, e, para segurar a carga, uma corda de meia polegada passando pela barriga do burro e apertada na cangalha por meio de um pau, em torniquete, que a estica brutalmente até quase cortar o couro do animal. Cf. NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**. Tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1939, p. 360 e 363.

^{lxx} Aos vaqueiros cabia ainda: “amansar e ferrar os bezerros, curá-los das bicheiras, queimar os campos alternadamente na estação apropriada, extinguir onças, cobras e morcegos, conhecer as *malhadas* escolhidas pelo gado para ruminar gregariamente, abrir cacimbas e bebedouros”. Cf. ABREU, João Capistrano de. **Capítulos de história colonial**. 7 ed. São Paulo: EdUSP, 1988, p. 143. De acordo com Amaral precisavam estar atentos ainda a dois perigos: os valos que separavam as fazendas e as ervas. “Pelas suas bordas [do valo], as moitas de capim ficam mais bonitas, porque se as reses mais afoitas se deixam vencer pela tentação de pastá-las. E caem, morrendo de fome e de sede, se o vaqueiro não as descobre a tempo. [...] Boi ervado, é o que, com o capim, ingeriu alguma planta venenosa. Em geral não escapa. Desde que bebe água, começa a inchar o ventre e está liquidado”. Cf. AMARAL, L. **História Geral da Agricultura Brasileira**. São Paulo: Ed. Nacional, 1958. p. 346.

^{lxxi} O príncipe Maximiliano de Wied Neuwied, em seu livro *Viagem pelo Brasil*, publicado em alemão em 1820, destacou que o comércio entre Minas Gerais e Bahia era feito por tropas de sessenta a oitenta burros. Explicou ainda que os sete burros formavam um “lote” e chamou a atenção para os adereços, como arreios pintados e guarnecidos de numerosos guizos que eram levados pelo primeiro animal da tropa. E completou: “o chefe da tropa vai a cavalo, na frente, com alguns de seus associados ou ajudantes; todos vão armados de compridas espadas e vestem botas de couro castanho, que sobem até muito em cima. Cobre-lhes a cabeça um chapéu de feltro cinzento claro. Essas tropas interrompem às vezes a triste uniformidade desses campos”. Cf. WIED-NEUWIED, Maximiliano de. **Viagem ao Brasil**. Tradução de Edgar Süsskind de Mendonça e Flavio Poppe de Figueiredo. Tomo II. 1ª edição. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1940, p. 390.

^{lxxii} O estranhamento por parte de Walsh considerava o curto período entre a abertura de estradas para o interior [creio que se referia especificamente ao trecho de subida da serra da Estrela] e a estruturação dos serviços ao longo da via. Walsh escreveu: “As serras representavam uma grande barreira por trás da qual jazia a rica Província de Minas Gerais, uma espécie de *terra incógnita* que só podia ser alcançada por longos caminhos de muitas voltas, ficamos assombrados com o espírito do progresso e a energia necessários para se chegar ao presente estado das coisas. Essas serras desertas e agrestes se achavam agora, na verdade, tão cheias de viajantes e dotadas de tantos recursos como qualquer estrada inglesa afastada da capital ou de outras grandes cidades”. Cf. WALSH, Robert. **Notícias do Brasil (1828-1829)**; tradução Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1985, p. 37.

^{lxxiii} De acordo com Antonil a criação de gado vacuum transformou-se em elemento precioso para a fixação da população no sertão: “graças às condições mínimas que exigia para o seu trato: locomovendo-se por si mesmo evitava despesas com os transportes, dava-se bem nos terrenos que se prestavam à cultura da cana, não necessitava de um grande número de pessoas para dele cuidar e, finalmente, oferecia uma refeição farta e abundante durante a caminhada. Introduziu-o no Brasil o primeiro governador geral Tomé de Sousa, tendo-o trazido principalmente de Cabo Verde, e sendo o Recôncavo, região em torno da baía de Todos os Santos e da Cidade do Salvador, o local onde primeiro se desenvolveram os rebanhos de gado”. O gado buscava áreas de campo com água, próximo a rios ou lagoas: “por isso os currais da parte da Bahia estão postos na borda do Rio de S. Francisco, na do Rio das

Velhas, na do Rio das Rãs, na do Rio Verde, na do Paramirim, na do Rio Jacuipe, na do Rio Itapicurú, na do Rio de Sergipe: e de outros rios, em os quais, por informação tomada de vários, que correram este sertão, estão atualmente mais de quinhentos currais”. De acordo com Antonil as regiões que constituíram o foco de irradiação da pecuária, pertenciam quase todas a duas grandes famílias: à Casa da Torre, fundada por Garcia d’Ávila, e a do Mestre de Campo Antônio Guedes de Brito. Os herdeiros do Mestre de Campo Antonio Guedes possuíam terras desde Morro do Chapéu, na Bahia, até as nascentes do rio das Velhas, aproximadamente cento e sessenta léguas (aprox. 1000 km). O relato de Antonil demonstra que a irradiação do gado pode ter chegado à região central de Minas Gerais, ainda no século XVII. Cf. ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. Salvador: Progresso, 1955, p. 262-265. As regiões vizinhas do rio São Francisco tornaram-se, o núcleo principal da pecuária brasileira e, de tal modo era ela aí desenvolvida, que o próprio rio passou a ser conhecido pela denominação de “Rio dos Currais”. Cf. ROMARIZ, Dora de Amarante. O gado na expansão geográfica do Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano V, nº. 60, 1948, p. 1471. Roy Nash destacou que no vale do São Francisco o gado encontrou “depósitos de sal”, assim como, os “barreiros”, depósitos de cloreto de sódio e de magnésio que se desprendiam do terreno calcário. Cf. NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**, tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1939, p. 329.

^{lxxiv} De acordo com Bernardino de Sousa, “A mais antiga referência ao gado bovino deste lado do Atlântico é a do seu desembarque, em 29 de novembro de 1493, na ilha Hispaniola, hoje Haiti, trazido por Cristóvão Colombo em sua segunda viagem às terras que descobriria.” Sousa acrescentou que “boi é o nome dado ao bovino, que foi castrado, quando novilho ou garrote, para torná-lo mais dócil e mais próprio para o trabalho”. Cf. SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 339 e 342. Segundo Roy Nash “Os primeiros bovinos foram levados a São Vicente pela expedição de Martim Afonso de Souza, pouco depois de 1530. [...] Entre os primeiros espécimes bovinos levados pelos portugueses devem ter ido exemplares de chifres longos e curtos. Os de longas aspas eram idênticos aos introduzidos no México pelos espanhóis. Essa raça nunca se distinguiu pela produção de carne, mas, tinha outras qualidades que compensavam. [...] Esses animais eram dotados de bom porte, sendo que alguns deles atingiram proporções notáveis e grangearam fama lendária. Como animais de tiro, dificilmente encontravam concorrentes. As qualidades, porém, que mais lhe valeram, no meio em que tiveram que evoluir foram, o atilado instinto que os habilitava até a conhecer o tempo e a notável faculdade de que eram dotados, de achar água e capim onde ninguém imaginava que houvesse. Lutavam até a morte pela própria subsistência. [...] O de chifres longos [ou franqueiro] foi o bandeirante do mundo bovino. Aventamos a hipótese de uma importação remota de gado de chifres curtos, pelos portugueses devido à vasta disseminação da raça a que os brasileiros denominam “curradeira”. É uma vaca pequena, bem proporcionada, de ossos pequenos e chifres curtos”. Cf. NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**, tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1939, p. 328.

^{lxxv} Os carros de bois já estavam no Brasil na primeira metade do século XVI. Para Bernardino Sousa os primeiros carros supriram a demanda dos engenhos de açúcar. Existem registros de transporte de gado *vacum* a partir de Cabo Verde em 1550 e de bois de carro em 1552. Cf. SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 107.

^{lxxvi} Bernardino de Sousa explicou que “o carreiro ou carreteiro é propriamente o condutor do carro de bois, responsável, antes do mais, pela sua eficiência, segurança e utilidade. O guia é o seu ajudante ou auxiliar nas diferentes atividades da condução do veículo e da execução dos serviços correlatos.” Sobre os condutores dos carros o autor escreveu ainda que “o condutor, de rega um homem feito, e o ajudante, de costume um menino ou rapazola. Ao primeiro se chama carreiro, carreteiro, tangedor, tangerino, tocador: *carreiro* é denominação usada em quase todo o país.” Cf. SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 411-412. Calógeras fez menção ao papel de “mensageiro da civilização” exercido pelo dono da tropa. Segundo ele “era o homem que tinha ido à Corte, ou, pelo menos, a lugares nos quais se tinha notícia do que se passava na Corte. Nesse tempo em que raros jornais circulavam, sem assinantes no interior, linhas postais eram escassas, quando não inexistentes, a tradição oral do interior valia como meio quase único de contato com os acontecimentos do litoral e do estrangeiro. [...] Por eles, chegavam ao sertão longínquos rumores dos sucessos litorâneos, isto é, das alternativas políticas pelas quais tanto se interessavam os chefetes regionais, dos preços das mercadorias a comprar e dos gêneros a vender”. Cf. CALÓGERAS, Pandiá. Transportes arcaicos. In: **Estudos históricos e políticos (Res mostra ...)**. 2ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936, p. 584.

^{lxxvii} Como referência, os manuais de construção de trilhas para pedestres recomendam que rampas com declividade superior a 20% sejam substituídas por degraus. É possível então imaginar o esforço empreendido pelos bois ao puxarem cargas entre 400 e 800 quilos (em algumas regiões chegavam a 2000 quilos). Cf. LECHNER, Larry. Planejamento, Implantação e Manejo de Trilhas em Unidades de Conservação. **Cadernos de Conservação**. Ano 3. No. 3. Curitiba: Fundação O Boticário. 2006, p.54; SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 492.

^{lxxviii} Roy Nash escreveu sobre o impacto causado pelo carro de bois às estradas. De acordo com o historiador norte-americano o carro de bois é “um veículo desajeitado, com duas pesadas rodas maciças, de madeira inteiriça, puxado por seis a dez bois. Não apresenta ele melhoramento algum sobre os veículos adotados pelas primitivas

hordas Arianas que vagavam pelas florestas europeias, antes da era cristã. Sua única vantagem é a resistência. Sobre as pedras do caminho ou sobre o leito frágil dos rios, nas passagens à vau, vai saltando manhosamente; e, o guincho estridente proveniente da fricção do eixo de madeira contra o mancal sem lubrificação, ressoa por muitos quilômetros, quebrando o silêncio do sertão. Os aros estreitos que guarnecem suas rodas maciças vão cortando fundos sulcos paralelos pelos caminhos, e, por aí pode-se avaliar o estrago que produzem esses pesados veículos nas estradas do interior. Quando um trecho torna-se intransitável, fazem um desvio lateral, por dentro do mato. Mas, destituídos de nivelamento, de pavimentação e de obras de arte, é preciso forçar-se por demais o significado do vocábulo para dar-se a esses trilhos a denominação de estradas”. Ver NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**, tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1939, p. 300.

^{lxxxix} Nash ao citar estudo do Serviço Geológico Brasileiro, no início do século XX, destacou que aproximadamente 41% do território brasileiro era formado por campos, pantanais, caatingas e outras formações não florestais, e que, grande parte dessa área foi aproveitada para pastagem. Segundo ele “uma vasta extensão de mata foi convertida em invernadas” e a expansão só não foi maior porque a agricultura se utilizou das áreas florestadas. Cf. NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**, tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1939, p. 333.

^{lxxx} A técnica de conservação das invernadas consistia no uso da queimada. Nash explicou que “depois de uma vigorosa safra de capim, as hastes tornam-se tão rijas e altas que o gado nem lhes toca. Passando-se-lhe então uma queimada rápida, dentro de duas a três semanas já o animal tem o que pastar. Depois procede-se à queimada de mais uma parte, e, assim sucessivamente, até que toda a invernada tenha sido renovada em um ano”. De acordo com Nash dois foram os principais capins introduzidos: o Jaraguá e o gordura. A origem do capim gordura, mais utilizado na região central de Minas Gerais, é duvidosa, de acordo com Roy Nash. Segundo ele já se encontrava no Brasil há mais de duzentos anos [desde o século XVIII]. Cf. NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**, tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1939, p. 344-336.

^{lxxxix} Bernardino de Sousa destacou que a carga, uma vez arrumada, não era mexida até seu destino. Segundo ele: “O couro de tolda protegia contra o sol e chuva. A mesa do veículo, elevada acima do solo, impedia se umedecessem ou se sujasse as mercadorias. [...] Insensível às intempéries, o toldo dispensava a arrumação diária das cargas sob cobertura enxuta. [...] Assim milhares deles, de outubro a março, procuravam os centros distribuidores do sal, aí traziam os produtos sertanejos e os escambavam com as mercadorias litorâneas indispensáveis à vida do interior”. Cf. SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 119.

^{lxxxii} Sobre isso Charles Bunbury, em 1833, escreveu: “Os artigos, cujo valor é elevado em proporção ao volume, tais como ouro e pedras preciosas, podem recompensar o custo do transporte; em consequência são esses os únicos artigos trazidos das remotas províncias de Goiás e Mato Grosso. Minas Gerais envia [ao Rio de Janeiro], além dessas produções de valor, algodão, couro, e uma não muito considerável quantidade de café. Mas, no caso de artigos muito pesados e volumosos, tais como o ferro (do qual existem inesgotáveis reservas nas montanhas de Minas Gerais), a dificuldade e o custo do transporte seriam demasiados”. Cf. BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, p. 41.

^{lxxxiii} Pierre Deffontaines ao destacar as características do minério de ferro encontrado em Minas Gerais ressaltou que “os minérios ricos não são de fácil fusão pelo carvão vegetal; para aproveitá-los o Brasil se vê em face de várias soluções: ou exportá-los em bruto para países de grande indústria metalúrgica – Inglaterra, Alemanha, Japão, Estados Unidos – ou tentar transformá-los no local, seja importando coque estrangeiro, seja melhorando o extraído do carvão do Rio Grande do Sul, facilitando-lhe os transportes. Vacila-se entre estas soluções. De qualquer modo, a exploração destas colossais riquezas reclama meios de transporte de grande rendimento, completamente diferentes dos que existem atualmente”. De acordo com Deffontaines o minério de menor qualidade exigia menor poder de combustão nos processos de produção, o que era suprido com a madeira encontrada no entorno das siderúrgicas. Esse minério era aproveitado pelo próprio país. Cf. DEFFONTAINES, Pierre. **Geografia Humana do Brasil. Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, n.º 48, 1947, p. 1588.

^{lxxxiv} 1 libra ou arrátel (libra de comércio) = 0,46080 kg. Ver SIMONSEN, Roberto. **História Econômica do Brasil**. 7ª. ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 2005, p. 585. 1 libra ou arrátel = 0,459 kg. Ver CARRARA, Angelo Alves. **Minas e Currais: produção rural e mercado interno de Minas Gerais 1674-1807**. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2007, p. 72; SPIX, Johann Baptist von. **Viagem pelo Brasil 1817-1820 / Spix e Martius**. Vol. 1. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo. 1981, p. 254.

^{lxxxv} Em 28 de abril de 1864 o engenheiro Henrique Gerber apresentou ao Presidente da Província o que seria considerado o segundo Plano Viário de Minas Gerais. Cf. PIMENTA, Demerval José. **Caminhos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971, p. 38.

^{lxxxvi} Wilhelm Jost ten Glimmer [grafado também de outras formas] participou da expedição comandada por André de Leão, que partiu de São Paulo em 1601, com objetivo de alcançar as nascentes do rio São Francisco. Franco atribuiu a Glimmer a nacionalidade holandesa e o ofício de mineiro prático. Ver FRANCO, Francisco de Assis

Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p.45. Diogo de Vasconcelos afirmou que Glimmer era um naturalista alemão e teria sido o “primeiro homem de ciência a penetrar no território de Minas Gerais”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p.57. Calógeras adjetivou Glimmer de “obscuro holandês” que teria ganhado notoriedade por ter a narrativa da expedição transcrita na obra *Historia Naturalis Brazilie* do médico holandês Willem Piso e do naturalista, astrônomo e cartógrafo alemão Georg Marcgraf. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, pag. 31. Basílio de Magalhães refere-se a Glimmer como sendo flamengo, ou seja, de nacionalidade belga. Basílio provavelmente reproduziu a opinião de Orville Derby que fez referência à origem belga de Glimmer na tradução francesa da narrativa. Cf. MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p 87.

^{lxxxvii} O inglês Anthony Knivet acompanhou expedição organizada por Salvador Corrêia de Sá, em 1597. De acordo com Basílio de Magalhães a expedição partiu levando setecentos portugueses e dois mil índios, e teria alcançado a região sul de Minas Gerais. O autor julgou ser a narrativa de Knivet fantasiosa e repleta de ficções, principalmente ao mencionar trecho em que o inglês teria avistado a “montanha reluzente, de brilho ofuscante, e em ter achado pedras preciosas de várias cores e feitios, assim como pepitas de ouro do tamanho de uma avelã, afora o mais que lardeia a fantástica pabulagem”. Cf. MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p 110-111. Teodoro Sampaio, ao contrário de Basílio de Magalhães, publicou artigo reconstruindo os roteiros realizados por Knivet, uma singular contribuição para a pesquisa acerca das primeiras expedições que partiram de São Paulo rumo ao interior do atual estado de Minas Gerais. Cf. SAMPAIO, Teodoro. Peregrinações de Antonio Knivet no Brasil no Século XVI: estudo crítico para servir de contribuição a história e geografia do país. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Livraria J. Leite, v. 2, 1914, p. 364.

^{lxxxviii} De acordo com Teodoro Sampaio os portugueses entendiam que cabia a eles “mil e cinquenta léguas por costa, a começar, do lado do norte, na ponta ocidental do rio das Amazonas, na terra dos Caraibas, e indo a linha de demarcação pelo sertão a sair além da baía de São Matias, aos 45° aproximadamente de latitude sul”. Porém, para os espanhóis, “a meridiana de demarcação não entrava tanto a oeste, pois que correria a partir do norte, da ponta oriental do mesmo rio das Amazonas, indo pelo interior a sair na costa ao sul, em Cananéia”. Cf. SAMPAIO, Teodoro. Peregrinações de Antonio Knivet no Brasil no Século XVI: estudo crítico para servir de contribuição a história e geografia do país. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Livraria J. Leite, v. 2, 1914, p. 362-363.

^{lxxxix} De acordo com Sérgio Buarque de Holanda a descoberta das minas de Potosí, no Peru, se deu no ano de 1545. Cf. HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Visão do Paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil**. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000. – (Grandes nomes do pensamento brasileiro), p. 53. Para Teodoro Sampaio ocorreu em 1542. Segundo o autor as terras do Peru, a partir da linha imaginária definida pelo Tratado de Tordesilhas, corresponderiam a três quintos do atual território brasileiro, entre o trópico de Capricórnio e o Equador. Diante disso o Peru estava muito próximo de São Paulo e, por consequência, de Minas Gerais. Cf. SAMPAIO, Teodoro. Peregrinações de Antonio Knivet no Brasil no Século XVI: estudo crítico para servir de contribuição a história e geografia do país. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Livraria J. Leite, v. 2, 1914, p. 364; SAMPAIO, Teodoro. O sertão antes da conquista (Século XVII). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**. v. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901, p. 93. Calógeras destacou que o cenário era de “uma miragem permanente” de que o Brasil, tão próximo do território peruano deveria também possuir seus metais preciosos. Ver CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, pag. 8. As coordenadas de latitude e longitude de Potosí são 19°35'1”S e 65°45'11”O, de Ouro Preto 20°23'28”S e 43°30'20”O e de Diamantina 18°14'17”S e 43°36'40”O.

^{xc} A velocidade dos deslocamentos coevos alterou-se com o passar do tempo. Não só os caminhos foram sendo melhorados, ainda que estivessem aquém do que se esperava aqueles que os utilizavam, como também os meios de transporte empregados. Soma-se a isso as características do relevo e da vegetação e a motivação das expedições. Desse modo a utilização de informações sobre distâncias percorridas e tempos de percurso devem ser contextualizadas no período e no espaço.

^{xci} De acordo com Diogo de Vasconcelos Borda do Campo e depois, Registro Velho, eram o mesmo local. A proximidade com Barbacena, faz crer que Borda do Campo e Barbacena sejam o mesmo lugar, o que é um equívoco. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 183.

^{xcii} Urbino Vianna datou a expedição de “Bruza de Espinosa” em 1553, o que pode ser possível caso tenha saído no final do ano, pois em sua carta datada de junho de 1555, o padre Azpilcueta informa que “passa de ano e meio que, mandado do nosso padre Manoel da Nóbrega, ando em companhia de doze homens ...” Ver Carta do Padre João de Azpilcueta escrita de Porto Seguro a 24 de junho de 1555. **Cartas Avulsas, 1550-1568 / Azpilcueta**

Navarro e outros. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp. 1988, p.172 e VIANNA, Urbino. **Bandeiras e sertanistas bahianos.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935, p. 15.

^{xciii} Capistrano de Abreu interpretou, assim como Diogo de Vasconcelos, que a expedição teria utilizado como referência o rio Jequitinhonha e que a referência “serra mui grande”, remeteria às serras conhecidas por Almas, Grão Mogol e Itacambira, no norte de Minas. Entretanto levantou a hipótese de que o rio chamado Pará não fosse o São Francisco e sim o rio das Velhas. Capistrano fez referência a Orville Derby para apontar uma outra versão em que a expedição teria seguido para o interior a partir de Caravelas, alcançando as cercanias de onde se situa hoje Teófilo Otoni, descendo pelo campestre até a serra do Frio, na Cordilheira do Espinhaço. Ao Norte de Diamantina teriam acompanhado o vale do rio Itacambira e passado para o outro lado chegando ao rio São Francisco, na barra de algum rio maior, que corria próximo à serra, podendo ser o Jequitaiá ou mesmo o rio das Velhas. Derby destacou em seu artigo, *Os primeiros descobridores de Minas*, (**Revista do Arquivo Público Mineiro**, Tomo VI, 1901, p. 243-245) que os rios citados por Navarro seriam o Jequitinhonha (rio Grande) e o Araçuaí (rio das Urinas), não sabendo identificar a toponímia *Monayl* presente no relato. Ver ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoaamentos do Brasil.** Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p. 91-95. Calógeras discordou de Derby ao argumentar que o geólogo se utilizou de referência posterior à expedição (possível roteiro de Fernandes Tourinho e Adorno), mas de forma equivocada. Calógeras justificou sua posição ao alegar que “não nos parece, portanto, aceitável a deslocação para Sul da entrada de Spinosa; antes julgamos mais fundamentada a opinião de Capistrano de Abreu, que aventa a ideia de ter aquela expedição margeado o rio Grande, isto é, o Jequitinhonha. Efetivamente, para os bandeirantes os grandes rios e as grandes serras eram balizas naturais de que pouco se afastavam, e não se coadunaria com esse sistema, tão persistentemente seguido em todo o período do devassamento do nosso *hinterland*, subir o veio d’água do insignificante rio de Caravelas para depois cair em uma bacia diferente, inteiramente coberta por uma das matas mais densas do Brasil e onde seria difícilíssimo nortear-se. [...] Não se pode, realmente, dizer deste [o Araçuaí citado por Derby] e do Jequitinhonha que são tributários do Oceano “entre Ilhéus e Porto Seguro”, nem que nascem na mesma serra que corre de Norte a Sul, quando eles se originam nas vertentes opostas do pico do Itambé e seus contrafortes imediatos. É de notar-se desde já, entretanto, que o rio das Ourinas, desconhecido até então, foi explorado pela expedição Spinosa o bastante para que se lhe determinassem as nascentes, o volume avultado das águas e o lugar preciso do desaguadouro”. Calógeras corrobora com a interpretação de Francisco Lobo Leite Pereira, no artigo *Descobrimto e devassamento do território de Minas Gerais* (**Revista do Arquivo Público Mineiro**. Ano 7. No. 3. jul/dez. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais. 1902, p.556) de que *Monayl* seria o rio Mangahy. E continua sua interpretação a partir da serra do Espinhaço afirmando que “dos arredores de Diamantina, onde o rio Caeté-mirim desperta a lembrança de um Caeté-guassú (Cathiguçú) esquecido, transpuseram os bandeirantes a linha divisória das águas do São Francisco, que provavelmente atingiram, seguindo um de seus afluentes da margem direita, porventura o Jequitaiá. Chegaram por esta forma a aldeia sita à margem do rio Mangahy. Aqui fizeram canoas e intentaram voltar à Bahia descendo o rio; não puderam fazê-lo completamente, entretanto, e tiveram de atravessar o vale do mesmo, rumo de Leste, em uma zona plana por mais de trinta léguas. Parece referir-se esta indicação à região pouco acidentada entre o São Francisco e o rio Verde, o que levaria a admitir a chegada da leva no alto da mesma serra, orientada de Norte a Sul, abandonada nas cercanias da Diamantina (Tijuco). Caíam assim os sertanistas na bacia do Pardo, que, pela nossa interpretação, coincidindo com a de Capistrano de Abreu e do Dr. Francisco Lobo, seria o “rio das Ourinas”, efetivamente o único que desagua no Oceano no trecho entre Ilhéus e Porto Seguro e se origina da mesma serra que o Jequitinhonha, a cordilheira do Espinhaço. [...] O itinerário que assim interpretamos não teria menos de 1700 a 1800 quilômetros, pouco menos de 350 léguas de que fala o padre João de Aspilcueta”. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação.** Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 375-377. Calógeras provavelmente concordou com a proposta de caminhamento feita por Varnhagen, em sua obra *Historia*, de 1555, onde o autor ciente da fragilidade das informações para reconstrução do roteiro escreveu que “provavelmente” teriam partido de Porto Seguro atravessaram a serra do Mar [serra do Espinhaço], chegaram ao rio São Francisco e retornaram utilizando os rios Verde e Pardo, até o mar. Ver Carta do Padre João de Aspilcueta escrita de Porto Seguro a 24 de junho de 1555. **Cartas Avulsas, 1550-1568 / Azpilcueta Navarro e outros.** Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp. 1988, p. 177.

^{xciv} As interpretações dadas por Varnhagen e Calógeras coincidem com o entendimento que faço do trajeto realizado pela expedição Espinosa / Navarro. Concordo que a viagem percorreu um itinerário em circuito, tendo início e término em Porto Seguro, adentraram o sertão tendo o rio Jequitinhonha como baliza e retornaram ao litoral pelo rio Pardo. Concordo ainda que a expedição circulou pela região norte do atual estado de Minas Gerais, ultrapassando a fronteira com a Bahia. Desse modo sua maior relevância para esta pesquisa é o fato de que em meados do século XVI o colonizador já possuía conhecimento de vias de acesso ao interior e já havia chegado ao rio São Francisco em seu terço médio.

^{xcv} Talvez seja mais “justo” dizer que consolidaram entradas já conhecidas pelos colonizadores e ampliaram a penetração no interior, deixando informações para que novas expedições continuassem fazendo o mesmo.

^{xcvi} Para Diogo de Vasconcelos a expedição de Tourinho baseou-se em informações de outras entradas e tomou como fio condutor o rio Doce “evitando assim o país dos aimorés, que dominavam a serra e as passagens de Porto

Seguro”. Tourinho teria evitado a foz do rio Doce partindo em direção à barra do rio Guandu, seguindo até o rio Manhuaçu, navegado pelo rio Doce até o encontro com o rio Coaraceri [Suaçuí]. Pelo Coarareci subiu quarenta léguas (240 km) até onde foi possível navegar. Deixou o rio e caminhou mais trinta léguas (180 km). Percorreu mais seis léguas “colheu safiras, esmeraldas, e cristais de primeira qualidade, além de boas amostras de minério aurífero”. As jazidas estariam localizadas em “uma serra fragorosa e coberta de matas espessas: cuja altura da base ao pico se calculava no tamanho de uma légua” o que para Diogo de Vasconcelos correspondia ao pico do Itambé. A expedição de Tourinho teria ainda percorrido a serra até encontrar o rio Jequitinhonha e retornado ao litoral por ele. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 51. Para Capistrano de Abreu foram duas expedições ao invés de uma, sendo ambas realizadas antes de 1573. Uma expedição teria partido do rio Jequitinhonha e outra pelo rio Doce. A que provavelmente teve como referência o Jequitinhonha teria chegado aos limites do atual estado do Rio de Janeiro, uma vez que os exploradores teriam avistado a serra dos Órgãos. As referências de tal roteiro ajudam pouco, mas Capistrano em um precioso trabalho de linguística, sugere que a palavra *Razo-Aquipe* encontrada na descrição de Gabriel Soares, indica o rio Araçuaí, um afluente do rio Jequitinhonha. A segunda expedição descrita por Capistrano corresponde, em parte, à detalhada por Diogo de Vasconcelos. Em parte, porque apenas o início, até o rio Guandu, parece ser similar. Capistrano escreveu “Na segunda expedição, Sebastião Tourinho subiu o rio Doce, até um seu afluente chamado Mandi, nome que os viajantes e mapas modernos converteram em Guandu. Entrando nele desembarcando com sua gente, seguiu por terra umas vinte léguas em rumo de O.S.O. até uma lagoa donde sai um rio em rumo de E., que perlongaram por mais de 30 léguas; depois caminharam umas setenta léguas, durante quarenta dias, em rumo de Oeste, até chegar ao rio Doce novamente. Neste rio fizeram canoas de cascas e foram-no subindo até um seu afluente chamado Aceci, pelo qual entraram quatro léguas e desembarcando caminharam em rumo de NO, onze dias, e atravessaram o Aceci, e andaram muitas léguas, descobrindo afinal as pedras verdeongas, azuis etc.”. Cf. ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoadamentos do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p. 100. Para Orville Derby ambas as expedições teriam seguido pelo rio Doce. “Na primeira entraria pelo Cricaré [São Mateus], descobrindo a lagoa de Juparaná, e o trecho do rio Doce, entre esta lagoa e o mar. Na segunda explorou o rio Doce, seu afluente Suaçuí até as cabeceiras nas proximidades da atual cidade do Serro, e a secção da serra do Espinhaço, que depois ficou célebre com o nome de Serra do Frio. As serras de pedra verde entre as quais andou trinta léguas, poderiam ser as do distrito diamantino, onde de fato se encontram pedras verdeongas (quartzitos com mica verde) e o mineral lazulito ou Klaprotina, que facilmente se confunde com a turquesa. Pode-se também interpretar a expedição como tendo Tourinho subido pelo Urupuca, afluente do Suaçuí em cujas pontas está a lagoa de Água Preta, que é a *Vupabuçu* de Marcos de Azeredo e outros, e descendo pelo rio Itamarandiba até tomar o Araçuaí”. Para Derby as explorações ao sul do rio Doce não ocorreram, “mesmo com os detalhes da tomada do Sol e o reconhecimento da serra dos Órgãos. O primeiro pode facilmente ser um erro de observação ou um exagero de quem contou a história, e o segundo é simplesmente impossível para que nunca tinha visto a serra dos Órgãos, pelo lado de trás. Serras dentadas que de algum modo se assemelham em aspecto à dos Órgãos, abundam em toda a região explorada, e é de presumir que a que foi assim denominada ficasse bastante afastada da baía do Rio de Janeiro, Se realmente houve alguma exploração no Sul do rio Doce, esta provavelmente foi uma entrada pelo rio Manhuaçu acima, até avistar uma serra que erradamente se identificou com a serra dos Órgãos”. Cf. ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoadamentos do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p. 92. Calógeras interpretou a narrativa de Gabriel Soares como sendo referente a apenas uma expedição e, para justificar sua interpretação do itinerário, precisou considerar que o relato estava errado, o que não havia feito em análises anteriores. Segundo Calógeras “a viagem de Tourinho se fez para os lados do Sul, tanto assim que ele julgou ter chegado à latitude do Rio de Janeiro. Isto robustece a hipótese aventada pelo Dr. Orville Derby de ter sido feita a entrada a Norte do rio Doce, limite meridional dos caminhos percorridos, que ela somente atingiu depois de andar por terra muitas léguas. Não parece aceitável a adoção integral do texto, isto é, a navegação pelo Doce acima até onde deixa de comportar barcos de certo vulto, e a subida do rio Mandi (Manhuaçu?), porque o roteiro levaria à parte alta do vale do rio Doce, pela vizinhança da Ponte Nova, Caratinga quando muito. Daí ao Aceci e ao distrito das esmeraldas, iniludivelmente localizado a Norte, seria necessário descer o rio e nunca subir-lhe a correnteza, como expressamente declara Gabriel Soares. Aceitamos, pois, parcialmente a solução proposta pelo Dr. Derby: as embarcações de Tourinho, vindos de Porto Seguro, entraram pelo São Matheus e por um afluente meridional deste; daí, por terra, teriam os portugueses chegado à lagoa de Juparanan, cujo desaguadouro reconheceram, não o do Sul, sim o de Leste, mais fácil de descobrir para quem vinha do Norte, desaguadouro que liga esse vasto lençol d’água às lagoas da Testa, de São Martim e outras (nesse ponto divergimos do eminente professor de São Paulo), o que explicaria o trecho “chegando ao campo grande, acharam lagoas e riachos que se metiam no rio Grande”. Não se pode admitir que este rio Grande seja o Jequitinhonha, locado pelo próprio Gabriel Soares muito a Norte do que nos ocupa. Assim poderia ser explicada a alusão ao reservatório líquido chamado “boca do mar” pelo gentio, como uma reminiscência da barra no Atlântico da lagoa de Monsarás. Mais fácil ainda seria aceitar esse modo de ver, si se supusesse a expedição feita em período de enchente nesta região, até hoje frequentemente alagada, mais coberta d’água ainda há quatro séculos, pela menos definição do atual aparelho litorâneo, e pelo maior volume d’água correlato à conservação de florestas. Aceita esta interpretação, compreende-se que os

exploradores tenham caminhado pelo rio interlacustre em rumo de Leste por muitos dias até chegar ao rio Doce; as trinta léguas citadas por Soares, si não representam distâncias exatas que não podiam ser dadas por quem tinha corrido estas paragens quase perdido “à ventura”, são entretanto uma indicação de ser longo o sangradouro da lagoa. Assim chegaram ao rio Doce, junto à barra, achando-o largo e possante; seguiram-lhe as margens, águas acima, durante quarenta dias, avaliando a distância percorrida em setenta léguas, estimativa evidentemente exagerada e talvez resultante das dificuldades dos caminhos, que impediam as marchas diárias; nesta peregrinação é possível encontrassem o canal direto da ligação da Juparanan com a caudal que perlongavam. Explica-se assim o dito do *Tratado descritivo* sobre o que parece ser a dualidade da drenagem entre a lagoa e o rio. Força é confessar, entretanto, ser este trecho da descrição de Gabriel Soares o mais confuso, o mais difícil, portanto, de ser reconstituído; menores dificuldades apresenta o roteiro desde que acompanha o veio do rio Doce. Este foi seguido até um afluente da margem esquerda (rumo de Noroeste, diz o livro) que Capistrano de Abreu, com todo o fundamento, identifica com o Suaçuí; por este mesmo subiu a expedição, e aí começam as divergências. Três soluções são apresentadas: a primeira, proposta pelo mesmo autor, é a volta pelos contrafortes da serra dos Aimorés e por um dos rios que nascem em sua vertente oriental, o rio de Caravelas talvez; a ida ao Distrito Diamantino, ou o desvio para Nordeste no rumo da lagoa Vupabuçu, conhecida hoje sob o nome de Água Preta, saindo pela mesma serra, constituem as duas últimas defendidas pelo Dr. Orville Derby [...]”. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, pag. 380-386. Sobre o roteiro feito por Tourinho, Urbino escreve usando palavras de Álvaro da Silveira, que “Sobre a expedição de Tourinho posso conjecturar este trajeto: Subiu o rio Doce até o Guandú. Aí desembarcou porque neste ponto existem as cachoeiras das Escadinhas, que vão até pouco acima de Aymorés (antiga Natividade). Caminhando não se sabe quantas léguas, encontrou uma grande lagoa, que pode ser uma das muitas que existem nessa região. Depois de andar 70 léguas, chegou a um ponto do rio Doce onde desemboca o seu afluente Acesi, que é o rio Santo Antônio, afluente da margem esquerda. Da confluência deste a Aymorés deve ter pouco mais de 70 léguas pelo vale do rio Doce. Subiu este afluente e depois de andar 50 léguas, encontrou a serra de uma légua de comprimento onde achou esmeralda perfeita. Este local é, na minha opinião, onde existe a serra cujo nome tradicional, antiquíssimo, é serra das Esmeraldas, que tem uma légua de comprimento e era, naquela época, coberta de mata, hoje, em grande parte derrubada e substituída por pastos e capoeiras. Fica perto da povoação das Esmeraldas, que é também antiquíssima e distante cerca de 15 quilômetros do rio Santo Antônio, afluente da margem esquerda do rio Doce. Apenas é pouco inferior a 50 léguas, a distância da serra das Esmeraldas à barra do Santo Antônio; esta deve ser de trinta a quarenta léguas. É a única discordância que encontro entre o roteiro de Tourinho e o trajeto que indiquei, uma zona que em grande parte eu próprio conheço. Não sei se alguém já terá indicado esse ou algum outro trajeto para Fernandes Tourinho, eu, porém, estou convencido de que a jazida de esmeraldas que atualmente se explora a 2 quilômetros da povoação das Esmeraldas, é a mesma em que Tourinho colheu a esmeralda perfeita”. Cf. VIANNA, Urbino. **Bandeiras e sertanistas bahianos**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935, p.131 e 132.

^{xcvii} De acordo com Derby as notícias a respeito da viagem de Tourinho são confusas. Segundo ele existem erros ou omissões na narrativa de Gabriel Soares. Cf. DERBY, Orville. Os primeiros descobrimentos de ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**. Vol. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901, p. 251-252.

^{xcviii} De acordo com Franco “a busca das esmeraldas foi a iniciativa que mais perdurou na história bandeirante. Começada desde os tempos de Gabriel Soares de Sousa, que segundo Varnhagen, escreveu uma “Relação do Descobrimto das Esmeraldas”, que existiu na biblioteca do conde de Vimioso, veio persistentemente através do tempo, até a última arrancada de seus crentes, que foram certamente Garcia Rodrigues Velho, Sebastião Pinheiro da Fonseca Raposo, Lucas de Freitas de Azevedo, Braz Esteves Leme, Sebastião Leme do Prado e Domingos Dias do Prado. Todos esses agiram ao norte da capitania de Minas Gerais, em seus limites com a Bahia, cujo território invadiram e, na demanda das pedras verdes, toparam com álveos auríferos, revelando desse modo as Minas Novas, Fanado, Serro Frio e Itacambira, além das minas do rio das Contas”. Cf. FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 179.

^{xcix} Não entrarei em detalhes sobre as expedições de Martim Carvalho e Antônio Dias Adorno por acreditar que não influenciaram diretamente o contexto de produção da paisagem do Termo de Ouro Preto.

^c O sertão da Parnaíba localizava-se a noroeste de São Paulo, região onde atualmente se encontram as cidades de Santana de Parnaíba, São Roque e Sorocaba. Ver FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil: século XVI, XVII, XVIII**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1989 – (Coleção Reconquista do Brasil. 3. Série; v. 6) p. 107.

^{ci} Diogo de Vasconcelos é voz (ou escrita) dissonante em relação a Taunay, Franco e Taques. O historiador mineiro associou a toponímia Paraupaba ao rio Paraopeba, mas não deixou justificativa sobre como chegou a tal conclusão. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 92. A interpretação dada por Carvalho Franco foi de que o *Paraupava* remetesse ao atual rio Araguaia. Provavelmente tomou como referência a informação dada por Pedro Taques de que a expedição chegou “no centro do grande rio Paraupava ao norte da Capitania que hoje é de Goiás e encaminha suas águas a sepultá-las no caudaloso rio do

Maranhão”. Cf. FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 44.

^{cii} Orville Derby, a quem fez referência Basílio de Magalhães, interpretou que teriam utilizado o *caminho dos Guaianazes* para atravessar a serra do Mar a partir de Parati, passando por Facão (atual Cunha), transpor o rio Paraibuna e chegar até o vale do Paraíba. Após atravessarem o rio entre São José dos Campos e Pindamonhangaba, chegaram até a serra da Mantiqueira. Após vencerem o obstáculo natural representado pela Mantiqueira alcançaram o rio Sapucaí ou o rio Verde, e retornaram ao Rio de Janeiro após aproximadamente um ano de jornada. Cf. MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 111.

^{ciii} A grafia Melchior Dias, pode ser atribuída a Belchior Dias Moréia, sertanista baiano que no ano de 1595 saiu em busca de ouro e prata, na direção do rio Paraguaçu, onde permaneceu por oito anos até retornar em 1603. Ele era parente de Gabriel Soares de Souza. Ou a Belchior Dias Carneiro, que buscou ouro no sertão de Parnaíba no final do século XVI e, em 9 de março de 1607, partiu com cerca de “cinquenta homens brancos e muitos índios” em busca de ouro e prata na região noroeste da capitania de São Paulo, tendo como referência o rio Tietê. Cf. FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil: século XVI, XVII, XVIII**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1989 – (Coleção Reconquista do Brasil. 3. Série; v. 6) p. 107-108 e 262.

^{civ} De acordo com Taunay havia dois focos iniciais de irradiação paulista, um por São Vicente e outro por São Paulo de Piratininga. A partir de São Paulo abria-se outros três: Taubaté, Itú e Sorocaba. A dispersão para o norte, ultrapassando a Mantiqueira, seria a principal. De acordo com o autor, um *espantoso ondular das bandeiras*, seguiria os padrões já conhecidos: preferencialmente o curso dos grandes rios e, na impossibilidade deles, usavam as vias xerográficas (trilhos dos índios). Taunay afirmou ser o vale do Paraíba e a travessia pela garganta do Embaú a principal diretriz das bandeiras paulistas para a “internação no sertão dos Cataguás”. Cf. TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Primeiro. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 142-143.

^{cv} De acordo com Orville Derby, D. Francisco de Sousa provavelmente possuía um roteiro que levaria às procuradas minas e a expedição de 1601 tinha como objetivo “procurar minas de prata na serra de Sabarábussú”. Segundo ele havia o “intuito de promover oficialmente a continuação na região do alto São Francisco das malogradas explorações de Gabriel Soares e de seu irmão”. Ver DERBY, Orville. Roteiro de uma das primeiras bandeiras paulistas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. IV, 1898, p. 331-332.

^{cvi} Orville Derby traz em seu artigo um minucioso estudo sobre o possível roteiro da bandeira de André de Leão. Assim como outras tentativas, essa se manterá no campo especulativo. Cf. DERBY, Orville. Roteiro de uma das primeiras bandeiras paulistas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, vol. IV, 1898, p.333-350. Basílio de Magalhães resumiu a reconstituição de Derby: “Tendo partido de São Paulo, acompanhando o curso do Tietê, passou a bandeira para um afluente do Paraíba, navegou este rio até a sua seção encachoeirada, galgou a Mantiqueira, atravessou diversos rios pertencentes ao sistema platino (vale do alto rio Grande) e foi ter às cabeceiras do São Francisco, identificando com o Sabarabuçu uma serra que é provavelmente a de Pitangui”. Cf. MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 87. Eduardo Canabrava Barreiros fez também sua interpretação para o roteiro de Glimmer. Segundo ele o “rio que deriva do Nascente” é o rio Verde; “rio que corria da banda do Norte” seria, a princípio um equívoco, pois nenhum rio vem do norte na região, porém tomando-se a volta do rio Grande, entre a cachoeira dos Pilões e a fazenda do Quintino, tem o curso na direção descrita por Glimmer; “outro rio que corre quase de norte” seria o rio das Mortes em trecho com volta similar ao explicado anteriormente; “Junto a este último rio, encontramos, finalmente, numa aldeia de indígenas” seria o local onde se estabeleceu o arraial de Ibituruna pela leva de Fernão Dias; “chegamos a uma estrada larga e trilhada” seria uma rota costumeira de indígenas acompanhando o ribeirão da Serra, passando pela serra das Vertentes; “serras Sabaraasu” seria a serra das Vertentes. Barreiros não explicou a referência aos dois rios que formariam as cabeceiras do rio São Francisco. Cf. BARREIROS, Eduardo Canabrava. **Roteiro das Esmeraldas: a bandeira de Fernão Dias Pais**. Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília: INL. 1979, p. 35-37.

^{cvi} Creio que ainda haverá muita controvérsia em relação ao primeiro e ao principal local de travessia da serra da Mantiqueira a partir de São Paulo. Tendo a acreditar que a passagem pela serra do Lopo, atual cidade de Extrema, em Minas Gerais, enquadra-se nos padrões de caminhamento do século XVI. O local de passagem apresenta menor altitude (870 m) que a garganta do Embaú (1200 m) e, conseqüentemente um gradiente altimétrico menor em relação a São Paulo (785 m). A distância, considerando as principais drenagens, a partir de São Paulo é também menor (80 km para serra do Lopo e 223 km para garganta do Embaú). E, como já destacado, o trânsito e a ocupação do vale do Paraíba do Sul é tardia em relação a outras regiões da capitania de São Paulo. Uma análise preliminar, uma vez que não é objeto desta pesquisa, faz crer que saídas de São Paulo teriam preferido a região da cidade de Extrema e por onde passa o leito da rodovia federal BR-381. Saídas de Taubaté teriam preferido a garganta do Embaú, distante “apenas” 95 km. O contato com o caminho vindo de Parati ajudaria a intensificar o fluxo de passagem pelo Embaú.

^{cviii} Caso Diogo de Vasconcelos não tenha se equivocado com “subido o rio”, a expedição provavelmente alcançou as nascentes do rio Grande. Caso tenha descido o rio Sapucaí, alcançaram o rio Grande em local hoje inundado pela represa de Furnas. Ver VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 57.

^{cix} De acordo com Carvalho Franco as bandeiras naquele período eram escravagistas e não estavam em busca de metais. Além disso a região do Guaíra, ao sul, era mais visada para a procura do “escravo índio”. Baseado nisso e em interpretações de Affonso de Taunay, Franco entendeu que a expedição chegou ao território de Santa Catarina, em local denominado “sertão dos Carijós” e “aldeia dos Gualachos”. Cf. FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 58.

^{cx} Pedro Taques escreveu que a expedição alcançou “o centro do sertão do grande rio *Paraupava* ao norte da Capitania que hoje é de Goiás e encaminha suas águas a sepultá-las no caudaloso rio do Maranhão”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 92.

^{cxii} Para Diogo de Vasconcelos o rio Paraupava era o rio Paraopeba. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 92. Para Robbe o rio Paraupava corre no sul do estado do Pará e possui a denominação de Paraupeba, ou Paraopeba. Cf. ROBBE, J. Alberto J. A exploração do vale do S. Francisco pela bandeira de Nicolau Barreto (1602-1604) e a fábula da invasão do Guayrá - Parte III. **Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo**. v. 12. São Paulo: J.Bignardi & Cia. 1953, p. 179.

^{cxiii} Existe um hiato na historiografia sobre expedições que tenham seguido para a região central do atual estado de Minas Gerais, de aproximadamente 50 anos, entre a viagem de Pedroso e a quase saída de Agostinho Barbalho. A única referência encontrada foi à expedição de Félix Jaques.

^{cxiiii} Diogo de Vasconcelos utilizou a expressão “descoberta por este modo passagem da serra do Embaú” o que parece ser um equívoco, afinal expedições anteriores citadas por ele já haviam passado por aquele local. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 62.

^{cxv} Calógeras, com base em cartas régias de março e abril de 1674, aponta que a expedição saiu em 21 de julho de 1674. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 44.

^{cxvi} Uma lista mais ampla pode ser verificada em BARREIROS, Eduardo Canabrava. **Roteiro das Esmeraldas**: a bandeira de Fernão Dias Pais. Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília: INL. 1979, p. 25.

^{cxvii} Para Diogo de Vasconcelos o itinerário de Fernão Dias partiu de São Paulo e chegou a Guarantiguetá, “região aberta e frequentada, havia anos; mas daí em diante começaram a cair pela serra as brumas das terras ermas. Não eram, como já se disse, de todo ignotas as paragens da Mantiqueira. As mesmas regiões do hoje dito Sul de Minas haviam sido penetradas; desde que Félix Jaques deixou entrada franca a Francisco Dias Ávila, a Calabar e a outros já mencionados aventureiros. É, porém, para se imaginar com espanto a passagem destes novos Alpes por veréias [veredas?], que o mato cegara, e que só a bússola indicava nas caligens do Embaú; e não menos com emoção contemplar o painel que avistavam do alto da serra e que atirava sobre a imensa e triste solidão do continente. Desse cume, que o túnel hoje corta próximo, desceram à região dos Pinheirais, pouco adiante passaram o rio Passa-Trinta (hoje Passa-Quatro), e vieram a Capivari, de onde, chegando a um sítio ameno, descansaram algum tempo, dando-lhe o belo nome de *Mbmáépendi* (Pouso Bom ou Alegre). Do Baependi seguiram para o rio Verde, transpuseram o rio Grande e vieram estabelecer o primeiro arraial na Ibituruna (Serra Negra), o mais antigo lar da pátria mineira. Situada em posição felicíssima, nem perto nem longe das grandes águas, no centro de matas férteis de caça e mel, foi a Ibituruna propícia ao desporto de todos os viandantes no período do povoamento. Passada a estação das chuvas, em março do ano seguinte [1675], dirigiram-se os bandeirantes em diretura à Serra da Borda e atravessaram a região do Campo, entrando na do Paraopeba (*Piraipeba*, rio do peixe chato), onde fundaram o segundo arraial (Sant’ Ana). Em seguida, marcharam para o *Anhanhancanhura* (água para que some no buraco do mato), onde erigiram o terceiro arraial, de São João do Sumidouro, destinado aos mais comoventes episódios desta jornada” [...]. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 67-68. Para Calógeras “A tropa entrou pela zona do alto rio Grande e fixou seu primeiro pouso em Ibituruna (*Vituruna*, de Southey); entrou por um caminho de índios dirigido para o Norte, e estabeleceu segunda parada nas margens do Paraopeba (*Peraopeba*, do mesmo autor); daí passou para o vale do rio das Velhas e foi parar em um sítio onde o rio desaparecia, o que batizou de Sumidouro esta nova estação, cujo local talvez coincida com a quinta do Sumidouro, no Fidalgo, distrito do atual município de Santa Luzia do rio das Velhas; quarto descanso divisou na zona entre este município e o da Diamantina, em ponto em que fizeram plantações, donde o nome de Roça Grande, impossível de ser localizado exatamente, mas que é lícito supor dever achar-se no trecho entre a Conceição e o Serro; continuou o itinerário para o Norte até a serra do Itacambira (o *Tucumbira*, do Dr. Diogo Pereira Ribeiro de Vasconcelos, e de Southey); procuraram-se, então, as cabeceiras do Itamarandiba (*Itamerendiba*, naquela história, *Itamiryndiba*, do atestado da câmara de Parnahyba citado por Azevedo Marques e *Itamerindiba* de Taques, atravessando o vale do Jequitinhonha e subindo o afluente do Araucaí, influência possível, mas duvidosa, de recordações da viagem de Fernandes Tourinho ...”. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 404-405. Para Eduardo Barreiros o trecho entre São Paulo e o rio das Mortes foi comum ao de Glimmer. A partir de Ibituruna seguiram

pela estrada larga e batida citada por Glimmer, acompanhando o ribeirão da Serra até a atual cidade de Passa Tempo. Depois ultrapassaram o rio Pará, as cabeceiras do rio Macaúbas, passaram onde hoje está localizada Piedade dos Gerais e chegaram a São Pedro do Paraopeba, próximo ao encontro do rio Santana com o rio Paraopeba. Cf. BARREIROS, Eduardo Canabrava. **Roteiro das Esmeraldas**: a bandeira de Fernão Dias Pais. Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília: INL. 1979, p. 49-55.

^{cxvii} Para Calógeras, Fernão Dias e seus companheiros seguiram o caminho pela garganta do Embaú, ou o que viria a ser chamado de estrada real do sertão, a partir de duas evidências: “primeiro em que não se conheciam outras linhas de penetração por São Paulo e, em segundo lugar, nos nomes de três das localidades onde fizeram roças e pontos de parada, de que há notícia por um escrito [referência ao relato de Pedro Dias Pais na obra de Southey, *History of Brazil*], são esses pousos Vituruna, Peraopeba e Sumidouro do rio das Velhas”. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 45-46. De acordo com Capistrano de Abreu o roteiro de Fernão Dias a partir de São Paulo teria sido o mesmo realizado por D. Rodrigo. Segundo ele “D. Rodrigo partindo de São Paulo a 19 de março de 1681, a 24 assinava um documento em Atibaia; a 19 de abril fugiam-lhe índios na paragem de Sapucaí; estes dois nomes bastariam para mostrar que o caminho seguido não foi o Paraíba do Sul”. Cf. ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoados do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p. 46.

^{cxviii} Vituruna seria a atual Ibituruna, localizada pouco acima da confluência do rio das Mortes com o rio Grande. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 45-46. Para Derby o arraial de Vituruna está localizado “presumidamente no ponto onde a expedição de 1601 [relatada por Glimmer] encontrou uma grande aldeia de índios que fraternizaram com os de São Paulo”. Cf. DERBY, Orville. Os Primeiros Descobrimientos de Ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. V, 1901, p. 261.

^{cxix} Provavelmente Paraopeba. Sua localização também gera questionamentos. Vasconcelos faz referência a Santana do Paraopeba que segundo ele, seria a atual cidade de Bonfim. Ver VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 67-68. Carvalho Franco fez referência a São Pedro do Paraopeba. Cf. FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 144. Waldemar Costa em seu dicionário trouxe os topônimos Santana do Paraopeba e São Pedro do Paraopeba como sendo os mesmos lugares. BARBOSA, Waldemar de Almeida. **Dicionário Histórico Geográfico de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1995, p. 302. Para Calógeras o local chamado Paraopeba seria o mesmo que Antonil descreve como “as roças de Garcia Rodrigues”. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 45-46. Para Barreiros o arraial de São Pedro do Paraopeba está situado nas cercanias da atual Vargem de Santana, no município de Belo Vale. Cf. BARREIROS, Eduardo Canabrava. **Roteiro das Esmeraldas**: a bandeira de Fernão Dias Pais. Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília: INL. 1979, p. 60.

^{cxx} O local chamado Sumidouro do rio das Velhas, de acordo com Calógeras, poderia gerar dúvidas inicialmente por serem frequentes os sumidouros na região calcárea por onde corre o dito rio. Ainda assim entendeu Calógeras que se trata do local chamado atualmente de Fidalgo. De acordo com ele “acontecimentos posteriores, como a morte de D. Rodrigo Castelo Blanco perpetuada na tradição pelo nome de Fidalgo dado a um arraial pertencente ao município de Santa Luzia, e o apelativo de “Arraial do Borba” que se encontra em vários roteiros, fixam esse ponto no exutório [parte mais baixa da bacia hidrográfica] da Lagoa Santa”. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 45-46. De acordo com Orville Derby o nome Sumidouro indica a “região calcárea que se estende de Lagoa Santa, perto da atual cidade de Santa Luzia, até a de Sete Lagoas, ou além. Dos sumidouros nesta região um dos mais notáveis é o do desaguadouro da própria lagoa Santa”. Cf. DERBY, Orville. Os Primeiros Descobrimientos de Ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. V, 1901, p. 261.

^{cxxi} De acordo com Orville Derby, “Roça Grande não pode ser identificado”. De acordo com o geólogo norte-americano, não existem evidências suficientes para determinação de sua localização. Cf. DERBY, Orville. Os Primeiros Descobrimientos de Ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. V, 1901, p. 261.

^{cxxii} Provável Itacambira, localizada, segundo Derby no vale do rio de mesmo nome e “é de presumir que o caminho continuava para o norte fraldeando o grande paredão ocidental da serra do Espinhaço até enfrentar com este vale. A grande volta para o norte até Itacambira, para depois tornar ao sul até Itamarandiba (Itamenendiba), provavelmente indica que se andou procurando a antiga estrada dos Tupiniquins pela qual a expedição de 1553 [Espinosa] tinha alcançado o rio São Francisco cruzando a serra do Espinhaço”. Cf. DERBY, Orville. Os Primeiros Descobrimientos de Ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. V, 1901, p. 261-262.

^{cxxiii} Para Derby, Fernão Dias ao sair de Itacambira teria “descido o vale deste rio até o Jequitinhonha e, atravessando este a língua de terra entre ele e o Araçuai, subisse pelo Itamarandiba, em cuja margem se estabeleceu outro posto, até as suas cabeceiras contravertentes com as do Urupuca, onde se achava a Lagoa Vupabuçu de Marcos de Azeredo”. Cf. DERBY, Orville. Os primeiros descobrimientos de ouro em Minas Gerais. **Revista do**

Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. v. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901, p. 262.

^{cxxiv} Para Derby, Esmeraldas e Mato das Pedrarias foram pontos de permanência enquanto Fernão Dias procurava as pedras verdes. Cf. DERBY, Orville. Os Primeiros Descobrimientos de Ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. V, 1901, p. 262.

^{cxxv} Para Derby a expedição de Fernão Dias buscou um atalho para Sumidouro a partir do local onde explorou as pedras verdes. Esse atalho teria passado pela atual cidade do Serro, cuja referência nos escritos de Robert Southey é Serra Fria. Cf. DERBY, Orville. Os Primeiros Descobrimientos de Ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. V, 1901, p. 262.

^{cxxvi} Penso que D. Rodrigo foi enviado para fazer o que Fernão Dias não conseguia fazer. Já havia passado muito tempo que saíra de São Paulo, sem nenhuma evidência concreta das esmeraldas. Dom Rodrigo em 7 de março de 1681 partiu para Minas. Em 20 de junho estava em Sant'ana do Paraopeba onde se encontrou com Garcia Rodrigues [ou seja, 105 dias, mais de 3 meses, então devem ter tratado de ir melhorando o caminho ou tiveram dificuldades]. Dom Rodrigo foi morto por Manuel da Borba Gato, ou por seus companheiros, em 1688. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 80-81. Taunay fez alusão a datas diferentes, tomando como referência Alfredo Ellis Júnior, na obra *O Bandeirismo paulista e o Recuo do Meridiano*. D. Rodrigo teria deixado São Paulo no dia 12 de março de 1681 e em 5 dias estava em Atibaia. A meu ver sua expedição pode ter escolhido o caminho por Atibaia por estar levando animais de carga e montaria. De Atibaia, “D. Rodrigo deve ter seguido o curso do Camanducaia, entrando em Minas, com o Lopo à direita, para chegar em meados de abril ao Sapucaí, onde estacou, com a fuga de 27 índios da expedição que lhe roubaram muito material e armamento. Por volta do dia 15 de junho D. Rodrigo estava no arraial de S. Pedro do Parabipeba, nas margens do Paraopeba. Em 18 de junho continuava no arraial de Paraopeba e, após encontro com Garcia Rodrigues, enviava carta e embrulho com pedras verdes que dizia serem esmeraldas. Em 10 de julho de 1681 expediu uma ordem a partir de Paraopeba. Em 6 de janeiro de 1682 D. Rodrigo escreveu à Câmara, a partir do Sumidouro. Em 25 de fevereiro de 1682 as cartas estavam em Santos. Em 25 de maio de 1682 D. Rodrigo escreveu novamente, estando no Sumidouro. Em 21 de outubro de 1682 chegou em São Paulo a notícia do assassinato de D. Rodrigo. Cf. TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Sexto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p.195-210. De acordo com Diogo de Vasconcelos, da dispersão daqueles que estavam com D. Rodrigo teria surgido Sete Lagoas, Curumataí, Jaguará e São Francisco, “por lá fundando as fazendas de criação de onde pulularam os rebanhos, que mais tarde abasteceram o mercado das Minas Gerais e ainda hoje se exportam”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 86. Derby condenou tal versão de que o gado teria sido introduzido no vale do rio das Velhas pela dispersão das comitivas de Borba Gato e Dom Rodrigo de Castelo Branco. Segundo Derby “é certo que neste tempo a ocupação do sertão de São Francisco pelos criadores baianos já se tinha efetuado até bem próximo, senão dentro do vale do rio das Velhas”. Cf. DERBY, Orville. Os Primeiros Descobrimientos de Ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. V, 1901, p. 276.

^{cxxvii} De acordo com Taunay, ao citar a biografia de Mathias Cardoso elaborada por Pedro Taques, o companheiro de Fernão Dias passou entre 3 e 4 anos com o sertanista e retornou a São Paulo. Cf. TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Sexto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 107.

^{cxxviii} Taunay e Diogo de Vasconcelos escreveram que Fernão Dias encontrou turmalinas e não esmeraldas. Cf. TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Sexto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 107; VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 118.

^{cxxix} Calógeras escreveu que Borba Gato se declarou sabedor das jazidas de ouro e ofereceu manifestá-las em troca de seu indulto. Enquanto aguardava o momento de retornar a Sabará, teria permanecido “cuidando de suas fazendas no alto Paraíba, acompanhando discretamente novas entradas pelo sertão”. A interpretação feita por Calógeras indicou que “preocupado com a prata e as pedras verdes, não ligara importância aos indícios prenunciadores de ouro nas areias do rio das Velhas e mais afluentes. Depois de trabalhar com o padre João de Faria nos tabuleiros do rio Grande, do das Mortes, do Sapucaí, despertou-se-lhe a ideia de que, na zona semelhante do trecho onde hoje estão Sabará e o rio Paraopeba, os mesmos descobrimientos podiam ser feitos, e foi então que, em lance arriscado, deliberou oferecer-se a patentear minas, de que talvez ele próprio nada mais soubesse além de alguma informação de índio já prático nas lavagens de cascalho nos depósitos de Ouro Preto, e do ribeirão do Carmo”. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 56-57.

^{cxxx} De acordo com o próprio Antonil “O ouro, a quem chamam de preto, por ter na superfície uma cor semelhante à do aço, antes de ir ao fogo, provando-se com o dente logo aparece amarelo vivo, gemado, e é o mais fino, porque chega quase a vinte e três quilates”. Cf. ANTONIL, André João. **Cultura e Opulência do Brasil**. Salvador: Progresso, 1995, p. 177.

^{cxxxi} A utilização de tal adjetivo reflete uma admiração pelo trabalho realizado por Diogo de Vasconcelos. Duramente criticado por outros cronistas e historiadores coevos pela falta de referência às fontes e por uma escrita

que leva a crer que estava presente em quase todos os eventos narrados, Vasconcelos procurou explicar o que os outros ignoraram. Cabe a quem o lê decidir se há coerência em seus escritos. Eu tendo a concordar com essa interpretação.

^{cxxxii} Itaverava possui o ponto de menor altitude (975 m) e a declividade menos acentuada do encontro entre o campo e a mata. Provavelmente essa característica fez com que as expedições que buscavam o rio Doce, vindas de São Paulo, ou que subiam o rio Doce, vindos do Espírito Santo, encontrassem nessa região (que pode não ser exatamente o local onde a cidade está situada) um ponto de referência. De acordo com Derby a serra de Itaverava “se acha situada no caminho mais natural de passagem da bacia do rio Grande para o rio Doce, sendo de presumir que serviu de baliza para as bandeiras de caçadores de índios. Cf. DERBY, Orville. Os Primeiros Descobrimientos de Ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. V, 1901, p.274. Cunha Matos explicou que Itaverava era o “ponto geográfico de bifurcação, pois a noroeste levava ao rio das Velhas e a nordeste e norte, acompanhando o rio Doce. Cf. MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v. 1, 1981, p. 77. Teodoro Sampaio, escreveu que a palavra *Itaberaba*, na língua tupi, admitia dois significados “cristal” e “pedra resplandecente ou reluzente”. Segundo ele a lenda do *Sabarabussú* teve origem na confusão gerada pelos significados. Os indígenas denominavam *Itaberaba* a montanha rochosa de encostas lisas, sem vegetação, muito íngreme e que, banhada pelas águas límpidas dos manadeiros, reluzia ao Sol. Sendo assim, qualquer serra com as mesmas características seria considerada Itaberaba. Cf. SAMPAIO, Teodoro. Peregrinações de Antonio Knivet no Brasil no Século XVI: estudo crítico para servir de contribuição a história e geografia do país. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. 1º. Congresso de História Nacional. Rio de Janeiro: Livraria J. Leite, v. 2, 1914, p. 349-350. Diogo de Vasconcelos escreveu que “da Mantiqueira a Borda e aos Campos Gerais o caminho aberto: e pouco era avistar da Serra das Taipas [atual Pedra do Sino, próximo à Carandaí] o pico de Itaverava (*Itaberab* – pedra relâmpago). O que aponta também para o fato de que a serra de nome Itaverava era uma *referência à distância* para os sertanistas. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, p. 122-123.

^{cxxxiii} Diogo de Vasconcelos atribuiu a origem da toponímia Itacolomi a *Ita-curumi* – pedra menina, por parecerem “mãe e filha ao pé uma da outra”. Segundo ele o Itacolomi era o “farol do Tripuí” e a paisagem do local onde o ouro foi encontrado poderia ser descrita como “um vale enorme de serras fragosas, cobertas de florestas; um ribeiro claro e frio, a que chamaram Tipii (*Tipii-i* – água de fundo sujo) por correr num leito de pedras e areias negras. As ribanceiras, as margens, e os próprios montes eram todos cravados de blocos de minério cor de aço”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 122-123.

^{cxxxiv} Francisco Franco destacou em seu *Dicionário dos Bandeirantes e Sertanistas do Brasil* que José Gomes de Oliveira foi o primeiro a encontrar ouro em Itaverava, em 1691, junto com Vicente Lopes. Sobre Vicente Lopes o autor escreveu “nada se sabendo de positivo sobre tal diligência, havendo, porém, a tradição de que chegaram até as nascentes do rio Doce”. Cf. FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil: século XVI, XVII, XVIII**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1989 – (Coleção Reconquista do Brasil. 3. Série; v. 6, p.228 e 276. Como se vê, o dicionário ora aponta a importante descoberta de ouro, ora relata não ter havido nada de positivo na expedição. Diogo de Vasconcelos ressaltou que alguns autores atribuíram ao retorno de Vicente Lopes até Taubaté o aviso de descoberta de Itaverava. Ao discordar dessa teoria Vasconcelos escreveu “Nada, pois, mais absurdo que a viagem deste para denunciar aos amigos uma serra, como tantas outras, e, ao demais, já de antes conhecida”. O autor não revelou o que teria acontecido com José Gomes após a partida de Vicente Lopes. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 124.

^{cxxxv} Diogo de Vasconcelos destacou que na serra dos Arrepiados, conhecida como serra do Brigadeiro, existe um pico denominado Pedra Menina, parecido com o Itacolomi, e que isso deve ter motivado a jornada de Arzão. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 124. Essa, a meu ver, é uma interpretação audaciosa. É possível avistar a serra do Brigadeiro a partir da serra de Piranga, o que corrobora com a hipótese de Vasconcelos. É possível também que Arzão tenha se confundido e tomado a direção leste pensando ter avistado um grande maciço onde estaria o Itacolomi.

^{cxxxvi} Existem diferentes interpretações sobre a localização da aldeia. A *Casa da Casca* muitas vezes se confunde com Cuieté. Alguns autores defendem que são sítios diferentes. E outros, como Diogo de Vasconcelos, afirmaram ser inadmissível sugerir que Arzão no caminho para a capitania do Espírito Santo tenha passado pelo Cuieté, tanto pela distância, quanto “pela impossibilidade de afrontar os índios ferozes, que dominavam o Rio Doce, a menos que o aventureiro dispusesse de um exército bem aparelhado”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 125. Para Calógeras o local da descoberta do ouro não se pode identificar com as povoações modernas por falta de indicações. Lembrou que a *Chronologia*, de Azevedo Marques, fez referência ao achado em Caethé, o que permitiria supor se tratar do *Cuiethé*, à margem do rio Doce, “ponto para o qual mais tarde, levados pela fama de suas minas, D. Antônio de Noronha e D. Rodrigo José de Menezes [no séc. XVIII] dirigiram as vistas afim de se pesquisarem suas riquezas”. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 59. Para José

Joaquim da Rocha, Casa da Casca e Cuieté eram o mesmo lugar. Rocha escreveu que “dos sertões penetrados naquele tempo, era o mais notável o da Casa da Casca, nome que se deu a uma aldeia de gentio, situada no lugar hoje denominado Cuieté, pouco distante do Rio Doce”. Cf. ROCHA, José Joaquim da. Introdução. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 77. Diogo Pereira Ribeiro de Vasconcelos (bisavô de Diogo de Vasconcelos) concordou com a versão de José Joaquim da Rocha ao registrar a localização do “sertão da Casca, nome derivado de uma aldeia de índios, estabelecida no lugar presentemente chamado Cuieté, ao meio dia e a cinco léguas do rio Doce”. Cf. VASCONCELOS, Diogo Pereira Ribeiro de. **Breve Descrição Geográfica, Física e Política da Capitania de Minas Gerais**. Estudo Crítico por Carla Maria Junho Anastasia; transcrição e pesquisa histórica por Carla Maria Junho Anastasia e Marcelo Cândido da Silva. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1994. (Coleção Mineiriana. Série Clássicos), p. 55. Cunha Matos destacou que Cuieté significava “região das cuias, enquanto Caeté significava a região das matas fechadas, de *caá*, floresta”. A região a leste da serra do Espinhaço, na bacia do rio Doce, seria chamada de Mato Dentro. Cf. MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v. 1, 1981, p. 77.

^{cxviii} Calógeras fez referência a essa expedição, mas com interpretação diferente. Segundo ele Arzão partiu de São Paulo, em 1693, tendo como objetivo capturar índios na zona do rio Doce. Como o embate com os indígenas reduziu sua bandeira a um papel puramente defensivo, passou a procurar metais nos ribeirões. Arzão e seus companheiros chegaram até a bacia do rio Casca (Calógeras localizou Casca nos municípios de Ponte Nova e de Caratinga). Arzão encontrou ouro, seguiu para o Espírito Santo e retornou a Taubaté. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 59-60.

^{cxviii} Basílio de Magalhães destacou que em 1692 “a bandeira escravista de Antonio Delgado da Veiga (com seu filho João da Veiga) e Miguel Garcia, saindo de Taubaté, galgaram a Mantiqueira através da garganta do Embaú, deram nome ao Pouso Alto e alcançaram um afluente do rio Verde, a quem chamaram Baependi”. E que, na mesma região, antes de 1694, outra bandeira, voltada à busca de riquezas minerais teria passado por ali e encontrado “metal”. Cf. MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. v. XLV. 2ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 153. É possível que a segunda bandeira seja a do Padre João de Faria destacada por Orville Derby. Cf. DERBY, Orville. Os primeiros descobrimentos de ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**. v. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901, p. 268-269.

^{cxviii} José Joaquim da Rocha narrou uma jornada quase epopeica da bandeira de Bartolomeu Bueno entre Taubaté e Itaverava. Segundo ele “romperam os matos gerais e servindo-lhes de norte o pico de algumas serras, que eram os faróis na penetração dos densíssimos matos, vieram estes conquistadores a sair finalmente sobre a Itaberaba, serra que de Vila Rica dista oito léguas”. Cf. ROCHA, José Joaquim da. Introdução. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995. p. 77. Creio ser necessário relativizar tal façanha. O caminho já estava aberto, minimamente estruturado, inclusive com roças plantadas por Fernão Dias. Poderiam ter optado por um outro itinerário, mas caso o fizessem teriam que ter escolhido uma opção melhor do que a existente, e não o contrário.

^{cxli} Segundo Diogo de Vasconcelos “chamavam então Rio das Velhas a todo o país estante a noroeste das Congonhas, inclusivamente o vale, também ubérrimo, do Paraopeba; a cujos produtos naturais crescia de aumento o celeiro do arraial de Sant’Ana em plena florescência”. Ainda segundo Vasconcelos “a zona dos Campos Gerais ou das Congonhas (*canhanhonha* – mato sumido), representa a vasta bacia de um lago mediterrâneo. A Itatiaia foi o deque separador, o *divortium aquarum* dos dois rios proto-históricos de nossa pátria [creio que tenha feito referência aos rios São Francisco e Doce]. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 127 e 156. Essa informação é valiosa para a compreensão espacial da região. Significa que não foram longe, pois o Arraial de Santana do Paraopeba (ou São Pedro do Paraopeba) estava relativamente próximo. Cabe destacar que a toponímia Congonhas não correspondia ainda ao arraial de Congonhas do Campo. Faz sentido também porque até então apenas Borba Gato “conhecia” o trecho superior do rio das Velhas, onde havia encontrado a serra de Sabarabuçu.

^{cxli} Para José Joaquim da Rocha o ouro foi entregue para o governador Antônio Pais de Sande. Cf. ROCHA, José Joaquim da. Introdução. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995. P. 77. De acordo também com o memorialista José João Teixeira Coelho, as amostras

do ouro foram entregues ao governador do Rio de Janeiro, Antônio Paes Sande. Carlos Pedroso da Silveira foi nomeado “provedor dos quintos”, sendo ordenado pelo governador a estabelecer uma Casa de Fundação em Taubaté. Cf. COELHO, José João Teixeira. **Instrução para o governo da Capitania de Minas Gerais**. Introdução por Francisco Iglésias; leitura paleográfica e atualização ortográfica por Cláudia Alves Melo. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais. 1994. (Coleção Mineiriana. Série Clássicos), p. 12?

^{cxlii} De acordo com Diogo de Vasconcelos “o manifesto não era propriamente do ouro e sim do ribeiro. O manifestante havia de jurar e certificar não ser embuste a denúncia, que fazia, do manancial de onde saiu o metal”. De acordo com o historiador mineiro, o ribeirão Garcia (pertencente à bacia do rio Gualaxo do Sul) ficaria na história registrado por ser o “primeiro que se tirou das Minas Gerais”. Vasconcelos destacou ainda que “o fato de terem chamado minas da Itaverava as que se descobriram no Gualaxo do Sul, deve-se ao costume ou necessidade de se designar pelo nome do lugar conhecido toda a região adjacente ainda sem nome”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p.129 e 145. José Joaquim da Rocha atribuiu a descoberta do ouro à bandeira de Salvador Fernandes Furtado, desconsiderando a existência de Miguel Garcia. De acordo com Rocha, Furtado e seus companheiros teriam sido auxiliados por índios cativados nos sertões do Cuieté. Cf. ROCHA, José Joaquim da. Introdução. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 77. Calógeras apresentou uma outra interpretação para o descobrimento de ouro na região de Itaverava. De acordo com o autor, Bartolomeu Bueno, Antônio de Almeida, Miguel de Almeida e demais companheiros, partiram em direção ao rio Doce em 1694. Na mesma época “outras bandeiras organizaram-se pela mesma ocasião; algumas foram também para os lados do Casca, à procura de índios mais do que de ouro, e, voltando do Cuieté, encontraram a primeira [de Bartolomeu Bueno] trabalhando nos cascalhos de Itaverava. [...] Sendo de poucos recursos este sertão, resolveram Bueno e seus companheiros plantar roças no lugar e ir ao rio das Velhas [...]. Em princípios de 1695 já se achavam de volta os bandeirantes, quando, tornando todos montaria aos índios, chegaram o coronel Salvador Fernandes Furtado de Mendonça, o capitão Manoel Garcia Velho e outros [...]. Essas mesmas, descobertas por Bartholomeu Bueno, foram entregues por seu sócio Miguel de Almeida ao coronel em troca de armas de preço. O capitão Manoel Garcia Velho, a seu turno, quis possuir esta amostra e adquiriu-a pela entrega a Salvador de duas índias moças e belas, aprisionadas no sertão. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 60-61. Orville Derby reproduziu informações passadas ao padre Diogo Soares por José Rebello Perdigão e publicadas na *Revista do Arquivo Público Mineiro*. As referências mais importantes para este estudo reproduzidas por Derby são que: “Os primeiros sertanistas de São Paulo informam que um Duarte Lopes, fazendo experiência num ribeirão que deságua no Guairanga com uma bateia tirou ouro, de que no povoado fez várias peças lavradas para uso de sua casa. Saíram muitas bandeiras à busca da casa da Casca no verão de 1694, trazendo por seus primeiros cabos Manoel de Camargo, seu cunhado Bartholomeu Bueno, seu genro Miguel de Almeida, e João Lopes Camargo, seu sobrinho. Fizeram as primeiras experiências em Itaberaba, descobrindo o precioso ouro. [...] Miguel Garcia descobriu na foz da Serra de Itatiaia um ribeirão, que agora se chama Gualacho do Sul; mas recusando os paulistas dar partilha aos taubateanos, estes fizeram uma bandeira tendo por cabo Manoel Garcia e em breve descobriram o célebre Ouro Preto. Cf. DERBY, Orville. Os primeiros descobrimentos de ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**. v. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901, p. 272. Referência à edição da *Revista do Arquivo Público Mineiro* ilegível no texto de Orville Derby, na *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*.

^{cxliii} Diogo de Vasconcelos escreveu sobre a notícia de ouro no ribeiro Pitangui que Bartolomeu Bueno teria ouvido de índios enquanto permaneceu no arraial de Santana. Segundo ele o ribeiro “fornecia aos pedaços ouro de suas areias; e pedaços ele viu em ornatos das índias”. Segundo Vasconcelos o nome Pitangui é posterior à chegada de Bueno e se deve ao fato de indígenas terem abandonado crianças no leito do rio quando ouviram os sertanistas chegarem – *Pitang-i*, rio das crianças. A chegada de Bueno se deu em 1696. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 131.

^{cxliv} A essa afirmativa de Vasconcelos cabem considerações. Não fica claro o que ele caracterizou como “domicílio ereto”. Como citado ao longo do texto, os arraiais de Ibituruna, Paraopeba e Sumidouro são mais antigos. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 131.

^{cxlv} Diogo de Vasconcelos foi (e ainda é) questionado por não revelar as fontes que utilizou na construção de sua narrativa sobre a história de Minas Gerais. Entretanto, para a informação sobre os ribeiros, citou como fonte a Carta Régia, de 16 de dezembro de 1696. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 131.

^{cxlvi} Bento Fernandes era filho do coronel Salvador Fernandes Furtado de Mendonça e foi responsável por difundir a história da expedição de Arzão e seus desdobramentos. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 62.

^{cxlvii} Calógeras tentou explicar a ligação de Manoel Garcia com o Tripuí. Segundo ele a bandeira de Manoel Garcia, entre meados e fins de 1696, se separou da leva de Miguel Garcia, estabelecida desde o ano anterior no Itatiaia à margem do ribeirão Gualaxo do Sul. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 65.

^{cxlviii} Em 2 de abril de 1697, Arthur de Sá e Menezes tomou posse, no Rio de Janeiro, do cargo de Governador das Capitâneas reunidas do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas. Cf. DOCUMENTOS do Arquivo da Casa dos Contos (Minas Gerais). Relatório da Diretoria. Copiados e Anotados por José Afonso Mendonça de Azevedo. **Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**. Volume LXV ca. 1943. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945, p. 17.

^{cxlix} Diogo de Vasconcelos usou a expressão “animar os descobrimentos”, mas pelo que pode ser observado em seu texto as notícias sobre os descobrimentos já animavam a população que em um “turbilhão migratório embocava nas veréias do Embaú”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 133. José Joaquim da Rocha também escreveu sobre esse movimento migratório que se iniciava. Segundo ele “animaram os paulistas a armarem tropas e a prevenirem-se de alguma fábrica mais proporcionada ao uso de minerar e a desampararem a pátria, rompendo os matos gerais, desde a grande serra da Mantiqueira, até penetrarem o mais recôndito das Minas, menos já na conquista do gentio que na diligência do ouro. O grande número de concorrentes que buscavam as Minas, e a emulação que logo se acendeu entre os da Vila de São Paulo e os naturais de Taubaté, fez que, estendidos por várias partes, buscasse cada um novo descobrimento em que se estabelecesse, não se contentando os paulistas de entrarem em parte das repartições das faisqueiras que denunciavam os de Taubaté, nem estes nas que denunciavam os paulistas. Esta opinião veio finalmente a produzir a grande utilidade de se desentranharem em toda a sua extensão, as minas de ouro do nosso Portugal, de serem penetradas de uns e de outros, não se perdendo ao rio mais remoto e caudaloso, nem a serra mais intratável e áspera, se bem que o conhecimento de ouro nas montanhas e serras veio a conseguir-se mais tarde que os dos rios, seus tabuleiros, que são as margens planas que os cercam dos lados. Espalhados, pois, os concorrentes pelos dilatados sertões, foram descobrindo e dando ao manifesto as faisqueiras que encontravam”. Cf. ROCHA, José Joaquim da. Introdução. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 77.

^{cl} José Joaquim da Rocha escreveu sobre o rio das Velhas: “[...] sendo o das Velhas o primeiro na fertilidade de ouro, e ainda hoje são excelentes as suas faisqueiras, suposto que de demasiado custo e trabalhosas para os mineiros que cultivam o tal rio, onde se não pode fazer serviço em tempo de inverno, pelo impedimento de suas inundações, que levam os mineiros às fábricas. O Rio das Velhas tem seu nascimento nas abas setentrionais da Serra de Vila Rica e vai desaguar no Rio São Francisco, dividindo a Comarca do Sabará da Comarca do Serro Frio, desde o lugar em que nele se mete o Rio Cipó até o Arraial da Barra do Rio das Velhas.” Cf. ROCHA, José Joaquim da. Descrição dos Rios da Capitania de Minas Gerais. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 161.

^{cli} Calógeras citou como sua fonte o artigo, *Um município de ouro*, publicado na Revista do Arquivo Público Mineiro, vol. VI, p. 322, por Augusto de Lima.

^{clii} Borda Gato [também escrito Gatto] é inocentado e recebe a posição de tenente general na busca pelas minas de prata de Sabarabuçu, onde deveria trabalhar em parceria “ajudando um ao outro” com o cunhado Garcia Rodrigues Pais na abertura do caminho mais curto para as minas. Cf. DOCUMENTOS do Arquivo da Casa dos Contos (Minas Gerais). Relatório da Diretoria. Copiados e Anotados por José Afonso Mendonça de Azevedo. **Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**. Volume LXV ca. 1943. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945, p. 18.

^{cliii} Vasconcelos afirmou ainda que nos anos 1701 e 1702, Garcia Rodrigues Pais chegou ao ribeiro do Campo, onde foi estabelecido o arraial de Congonhas do Sabará (atual Nova Lima) e o Coronel Leonardo Nardes Sisão de Sousa chegou às minas de Caeté, onde “os irmãos Guerra (Antônio Leme e João leme), sobrinhos da Condessa Mariana de Sousa Guerra, donatária de Itanhaén, fundaram o arraial de que depois se fez a Vila Nova da Rainha”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 136 e 153.

^{cliv} Calógeras transcreveu a resposta dada por D. Pedro em 22 de outubro de 1698: “Arthur de Sá Menezes viu-se a vossa carta de 24 de Maio deste ano, em que dá conta do intento, com que ficara de abrir novo caminho para as Minas de Cataguazes, assim pelas riquezas delas, como pela conveniência, que se poderá conseguir a meus vassallos, com a fertilidades dos campos para os gados e brevidade do caminho para o ouro, em que a minha Fazenda vai tão interessada, oferecendo-se para este negócio Garcia Rodrigues Pais pelas notícias que teve deste vosso intento, e por ser pessoa prática nesses sertões quando foi a descobrir as chamadas esmeraldas; e que conseguido este novo caminho ficará remediada a esterilidade que ameaça a essa terra, a perda dos campos dos Cataguazes, em tanto facilitado o descobrimento do Sabarabuçu pela vizinhança que fica dessa Praça”. Cf.

CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 65-66.

^{clv} Diogo de Vasconcelos ao referir-se à cobrança do quinto explicou: “As minas de qualquer espécie, conforme a legislação antiquíssima, pertenciam à coletividade representada nos soberanos, municípios ou imperadores. Quando no Brasil a ideia dos descobrimentos acentuou-se em fatos esperançosos, o Rei espanhol tratou de reformar o sistema e promulgou o regimento de 1603 a que logo seguiu o de 1618, mais completo, sob cujas disposições manifestaram-se ainda as minas do sul, mais tarde das nossas dos Cataguases. O Rei, que então personalizava a coletividade, e se reputava o senhor do subsolo, não as quis explorar por si oficialmente, e mais interessante, julgou dá-las a particulares, que se mostrassem habilitados e idôneos, mediante, porém, o pagamento de uma porção enfiteuticária do ouro extraído em salvo as despesas. E foi o quinto”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 137.

^{clvi} A construção de estradas sempre se mostrou uma atividade além de estratégica, economicamente viável, tanto para quem mandava construir, quanto para quem construía. Os responsáveis pela abertura recebiam em troca sesmarias, direitos de cobrança por passagens, instalavam estruturas de pouso etc. Tanto que Garcia Rodrigues não foi o único a se oferecer para realizar a atividade. Amador Bueno da Veiga foi um dos que se ofereceu “em troca de sesmarias e mercês honoríficas, a abrir à sua custa, no prazo de um ano, um caminho “dobradamente” mais curto “do que aquele que abriu o capitão Garcia Rodrigues Pais” e pelo qual pudessem passar cavalgadas” em 23 de setembro de 1704. Cf. MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 307. De acordo com Calógeras “não era somente Garcia Rodrigues quem assim procurava facilitar a missão do governador das capitanias reunidas do Rio, São Paulo e Minas; eram, à porfia [disputa], todas as principais personagens de São Paulo, e Pedro Taques registra os nomes dos 25 destinatários de carta autografadas d’El Rei, agradecendo o zelo e o patriotismo com que auxiliavam o real serviço”. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 66.

^{clvii} Basílio de Magalhães escreveu um capítulo somente sobre Garcia Rodrigues, com referências a documentos e cartas régias relacionadas à construção do caminho novo. Traz muitos detalhes, inclusive uma proposta de permitir que o caminho servisse ao transporte de gado. Cf. MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935, p. 352-357. Nos documentos transcritos e organizados do Arquivo da Casa dos Contos é possível encontrar capítulos dedicados a Manoel de Borba Gato, Garcia Rodrigues Paes e outros bandeirantes. Cf. DOCUMENTOS do Arquivo da Casa dos Contos (Minas Gerais). Relatório da Diretoria. Copiados e Anotados por José Afonso Mendonça de Azevedo. **Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**. Volume LXV ca. 1943. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.

^{clviii} Vale ressaltar como o caminho de Garcia Rodrigues teria reduzido substancialmente as distâncias para as minas. É necessário observar que não foi somente a via que determinou tal redução, o meio de transporte utilizado também. No ofício de 24 de maio de 1698, Arthur de Sá afirmou que o tempo gasto entre o Rio de Janeiro e as Minas era de 3 meses, então façamos algumas contas. Considerando que o caminho a partir do Rio de Janeiro seguia por mar até Parati, atravessava a serra do Mar, passava por Cunha, chegava à região de Lorena, encontrava com o caminho de São Paulo, seguia para a serra da Mantiqueira, ia em direção ao rio das Mortes, alcançava suas nascentes próximo à região de Ressaca, seguia até a serra do Ouro Branco, e chegava ao arraial de Ouro Preto, temos uma distância aproximada de 630 km. A distância do *caminho novo* (em sua primeira versão, digamos) de Garcia Rodrigues, entre o Rio de Janeiro e o arraial de Ouro Preto tinha, aproximadamente 380 km. Se o tempo gasto no caminho velho era de 90 dias, e a distância total de cerca de 630 km, tínhamos uma média de 7 km percorridos por dia. Se o percurso pelo caminho novo era feito em 15 dias, temos que a média percorrida diariamente passava para 25 km. Por melhor que fosse a nova via, e inicialmente não era, triplicar a distância percorrida em um dia exigiria aumentar bruscamente a velocidade a pé, ou utilizar outro tipo de meio de transporte. Foi o que aconteceu com o uso das tropas. A “parceria” entre via e meio de transporte teria feito a diferença para aqueles que buscavam a região das minas.

^{clix} De acordo com Diogo de Vasconcelos o bairro do Padre Faria, em Ouro Preto, recebeu esse nome “depois de descoberto, quando foi o ribeiro concedido ao padre pelo Coronel Furtado em 1700. A capela, em que o Padre Faria funcionou, foi a de São João, primeiro arraial dos bandeirantes, que por ali entraram. A capela dita do Padre Faria foi ereta depois que o padre se retirou para Guartinguetá e por uma circunstância singular: o arraial do Bom-Sucesso de antes povoou-se mais que o do Padre Faria. Tendo a capela dali ficado poluída, foi interdita e então os habitantes trasladaram a imagem de Nossa Senhora do Bom-Sucesso para uma nova capela ereta no bairro do Padre Faria, e cuja antiguidade remonta ao ano de 1710”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia. 1999, p. 199-200.

^{clx} De acordo com Diogo de Vasconcelos “o descobridor de qualquer mina ou ribeiro tinha direito a uma data privilegiada de 80 varas sobre 40, escolhida na mais pingue extensão do terreno, e além dessa à uma outra de 60 braças sobre 30 igual às mais, que se repartiam pelos concorrentes. Gozava o descobridor sobretudo de imunidade e mercês; e preferia a todos no governo do lugar. Semelhante à data do descobridor tirava-se uma segunda para

Sua Majestade, em particular, data que se dava por administração, ou se punha em hasta para se dar a quem mais por ela avançasse”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 138.

^{clxi} De acordo com Diogo de Vasconcelos a ligação entre Ouro Preto e Mariana foi inicialmente concebida pelo “prumo”: “seguia pela serra de São João, descendo sobre o arraial do Carmo, e daí subindo de novo a serra de Mariana para descer na praia da Ponte Grande, trajeto por florestas e despenhadeiros: diligência, pois que custaria os três dias. [...] O que não se pode todavia admitir é que se gastassem três dias para se chegar ao sítio do arraial do Carmo, coisa natural para o sítio da Ponte Grande”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 146 e 148.

^{clxii} Assim como feito nos primeiros descobrimentos em Sabará, não pretendo me estender nos descobrimentos do ribeirão do Carmo. Cabe destacar que, em 1701, Domingos Velho Cabral plantou roça nos morros onde corre o córrego das Aroeiras, em 1703, o arraial de São Sebastião (atual Bandeirantes) já existia com a capela de Santa Teresa e o arraial de São Caetano (Morro Grande) já estava estabelecido com a capela de Nossa Senhora do Loreto. A leste João de Siqueira Afonso encontrou as minas do Sumidouro (atual Padre Viegas) e uma légua adiante João Pedroso encontrou as minas do Brumado (atual Cachoeira do Brumado). Mais adiante Antônio Forquim da Luz encontrou as minas do Furquim onde a capela do Bom Jesus do Monte foi consagrada em 1704. De acordo com Diogo de Vasconcelos o Coronel Matias Barbosa da Silva fundou o arraial da Barra Longa e, ainda em 1704, o Coronel Salvador Fernandes mandou seus filhos Antônio Fernandes e Feliciano Cardoso ao sul do ribeirão do Carmo. Dessa viagem tiveram como resultado a descoberta das minas de Pinheiro (atual Pinheiros Altos), do Bacalhau (atual Santo Antônio do Pirapetinga), do Rocha (Conceição) e dos Prazeres (atual Lavras Novas). Ao norte de Camargos foi criado o arraial de Bento Rodrigues (não existe mais, foi soterrada pelos rejeitos da barragem das minas do Fundão e Santarém, da empresa Samarco, em 2015), em 1702. Mais adiante o arraial do Inficionado (atual Santa Rita Durão). Domingos Borges alcançou as minas de Catas Altas, Francisco Bueno descobriu as lavras do Brumado (atual Brumal) e, em seguida, as de Santa Bárbara, em 4 de dezembro de 1704. Abaixo do arraial de Miguel Garcia, no rio Gualaxo do Sul, estabeleceram-se Pedro Ferreira Cibrão, Francisco Lopes Bonito, os irmãos Jorge e Guilherme Mainarti, os Cunhas, Miguel Rodrigues Garcia e Pedro Correia de Godói. O arraial de Piranga foi criado em 1704 por João de Siqueira Afonso. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 151-156; BARBOSA, Waldemar de Almeida. **Dicionário Histórico Geográfico de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1995.

^{clxiii} Pascoal da Silva Guimarães teria sido pioneiro no “uso da água em regos para desbancar a terra vegetal e os montes a talho aberto” em Ouro Preto. Em 1704 iniciou seus trabalhos na serra de Ouro Preto nas cabeceiras de Antônio Dias. Encontrado um veieiro próximo das Lajes, a população teria começado a minerar em direção ao alto da serra em direção ao morro de São Sebastião. Pascoal “tomando para si os terrenos, depois que o povo devastou a superfície, prosseguiu na exploração, e formou o arraial do Ouro Podre [...] e toda a serra de alto e baixo se chamou do Pascoal”. Além de próspero minerador, com 300 escravos, em 1708, o que já seria suficiente para despertar a ira dos paulistas, uniu-se a Nunes Viana, fornecendo “além de escravos, números sequazes, aderentes de seu ouro, cerca de dois mil homens armados”. Em 1720, no levante ocorrido em Vila Rica, Pascoal foi preso e trasladado para Lisboa. Enquanto isso o Conde de Assumar teria “mandado queimar o seu arraial, desde esse tremendo dia chamado o Morro da Queimada”. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 200-202.

^{clxiv} De acordo com Franco, Garcia Rodrigues Paes ainda foi nomeado por provisão régia de 19 de abril de 1702, para o posto de Guarda-mor geral das minas e tal cargo não o obrigava a se afastar da empresa do “Caminho dos Cataguazes”, porque a nomeação lhe outorgava o poder de designar guardas-mores distritais. Cf. FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 154.

^{clxv} Diogo de Vasconcelos ressaltou que a carta modificava o sistema anterior de promessas e mercês, dando ao descobridor de minas abundantes de ouro e prata a foro de fidalgo, o hábito de uma das três ordens e a propriedade plena. Ficaria sujeito somente ao pagamento do quinto referente ao mineral extraído. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 227.

^{clxvi} Urbino Viana ao escrever sobre a importância dos caminhos para a mineração destacou que “seria impossível a vida nas minas se não houvesse a estrada por onde o alimento acudiu na calamidade da fome, que a imprevidência dos descobridores fez cair naquele formigueiro humanos sem víveres. Os currais da Bahia, maximé da zona lindeira do São Francisco, e as propriedades agrícolas deram as carnes e farinhas que salvaram os mineiros. A estrada foi tudo”. Cf. VIANNA, Urbino. **Bandeiras e sertanistas bahianos**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935, p. 158.

^{clxvii} As restrições a estrangeiros também seriam implementadas. Em 18 de janeiro de 1702, teria sido determinada a “expulsão das minas de todos os estrangeiros, que aí se achassem, pena de sequestro e prisão”. O mesmo ocorreria em 27 de agosto de 1711, quando um bando, baseado em carta régia de 2 de fevereiro de 1711, também exigiria a saída dos estrangeiros. Cf. Documentos do Arquivo da Casa dos Contos (Minas Gerais). Relatório da Diretoria.

Copiados e Anotados por José Afonso Mendonça de Azevedo. **Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**. Volume LXV ca. 1943. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945, p. 22.

^{clxviii} De acordo com Diogo de Vasconcelos o governador Arthur de Sá e Meneses nomeou Borba Gato “provedor dos quintos com jurisdição nos caminhos para ordenar os confiscos dos contrabandos da Bahia”. Borba Gato, que já era tratado por Tenente-general, foi nomeado Guarda-mor das Minas do Rio das Velhas em 6 de março de 1700. Cf. VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999, p. 170.

^{clxix} O artigo Caminhos ou Picadas, da *Revista do Arquivo Público Mineiro*, ano 16, p. 457, trouxe outra data, ao fazer menção ao dia 9 de abril de 1745.

^{clxx} De acordo com Bernardino de Sousa a influência romana na região ibérica, em especial em Portugal, se materializou também nas vias de circulação e meios de transporte. De acordo com o autor, Portugal fazia parte do *Orbis Romanus* região do império romano em que suas marcas ficariam mais evidentes. Ao citar Menendez y Pelayo o autor afirmou que “a civilização peninsular se tornou “romana da cabeça aos pés”. Ao citar Raphael Altamira o autor fez menção à influência na difusão de “todas as manifestações da civilização material”, o que incluiu as técnicas de construção de caminhos, edifícios públicos, agricultura, comércio, transportes”. Cf. SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 71.

^{clxxi} De acordo com Maria Efigênia Lage de Resende “esses trabalhos têm como horizonte a mesma conjuntura, buscam o fundamento histórico para explicar a situação das Minas, propõem-se a instrumentar o poder político em função da melhor gestão fiscal, administrativa, política e econômica das Minas”. Ao referir-se ao trabalho realizado por José Joaquim da Rocha, Resende, o caracterizou como destinado ao governante da Colônia, enquanto a memória econômica de [José João] Teixeira Coelho, serviria ao governante na Metrópole. Segundo ela seriam “dois destinatários e dois discursos”. Para Resende as memórias “são representativas da influência do pensamento ilustrado na Metrópole. Elas pautavam-se pela aplicação do princípio fisiocrático no Brasil, por meio, principalmente, do estímulo à agricultura e pela reserva da industrialização à Metrópole”. ROCHA, José Joaquim da. Estudo Crítico. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 53-56.

^{clxxii} A ideia de rudimentalidade seria perpetuada pela interpretação de cronistas e historiadores no século XIX e XX. Calógeras, por exemplo, escreveu: “A mecânica era ignorada, salvo no emprego de pesadas rodas de tipo uniforme, fossem quais fossem a queda e o volume d’água utilizada; os meios de transporte arcaicos. Tudo estava por fazer-se. Era impossível, portanto, melhorar a situação geral das minas na parte relativa à racionalidade dos processos de manejo empregados, enquanto não viessem habitar o novo continente homens com o preparo técnico necessário para ensinar aos trabalhadores, aferrados a velhas usanças rotineiras, as normas lógicas da arte de minerar, já então bastante aperfeiçoada relativamente ao que se conhecia na capitania”. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, p. 158.

^{clxxiii} Segundo Demerval Pimenta “embora as primeiras ocorrências de minério de ferro se verificassem, no Brasil, quarenta anos após o seu descobrimento, somente no princípio do século passado [XIX] surgiram as primeiras tentativas para o seu aproveitamento industrial. Cf. PIMENTA, Demerval José. O minério de ferro na economia do Estado de Minas Gerais. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIII, nº. 127, 1955, p. 405. De acordo com Francisco de Assis Barbosa, as primeiras tentativas da implantação da indústria siderúrgica no Brasil ocorreram por iniciativa de Afonso Sardinha, em São Paulo, com a fundição e refino do metal pelo sistema dos fornos catalães, ainda no século XVII. Cf. BARBOSA, Francisco de Assis. Dom João VI e a Siderurgia no Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIX, nº. 165, 1961, p. 805. O governador Rodrigo José de Meneses, em 1780, ao clamar pela construção de uma fábrica de ferro em Minas Gerais, alegou: “Se em toda a parte do mundo é este metal necessário, em nenhuma o é mais que nestas minas; qualquer falta que dele se experimente cessa toda qualidade de trabalho; seguem-se prejuízos irreparáveis, e é uma perdição total. Fabricando-se aqui pode custar um preço muito mais módico, não obstante os direitos que se lhe devem impor, como abaixo direi; facilita-se deste modo a compra dele, concorre este artigo para que faça mais conta ao mineiro extrair o ouro, tendo barato o ferro. Para o termos, excessivamente caro, somos obrigados a comprá-lo, e a pagar por ele avultadas somas aos suecos, hamburgueses e biscainhos. A esse inconveniente, já em si mesmo bem prejudicial, podem crescer outros muito mais essenciais, que não saem da ordem da natureza das coisas: aquelas nações podem simultaneamente ou separadamente ter uma guerra, que dificulte a sua navegação mercante, e as impossibilite de carregar para os nossos portos este precioso metal sem que se possa dizer que os navios portugueses o irão exportar, havendo poucos mais além dos necessários para a navegação das colônias: nós mesmos, apesar de toda a prudência e política, com que possamos conduzir-nos, alguma vez não estamos livres, pelos nosso próprios interesses, de entrar nas agitações da Europa, e sendo-nos então muito difícil ganhar os portos da América, que perda não resultaria ao Real Erário, se por falta de ferro parasse o trabalho das minas!”. Cf. BARBOSA, Francisco de Assis. Dom João VI e a Siderurgia no Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIX, nº. 165, 1961, p. 806. De acordo com informações de Pierre Deffontaines, em meados do século

XX, Minas Gerais dispunha de 23% das reservas mundiais de ferro e de manganês. Ao caracterizar o minério encontrado em Minas o geógrafo francês destacou: “É preciso distinguir dois tipos principais de minérios: os de forte teor metálico, até 70% ou 80%, como os que constituem o maciço de Itabira, e os pobres, de 40% a 50%, que formam camadas superficiais chamadas “canga”. A distinção, do ponto de vista econômico, é capital; os de mais fraca percentagem e maior fusibilidade podem ser tratados facilmente com o único combustível abundante na região – o carvão de madeira. Por isso, o Brasil começou a exploração de suas reservas pelos minérios pobres”. Deffontaines explicou ainda que o consumo de lenha era considerável, “5 metros cúbicos por tonelada de ferro fundido”. Cf. DEFFONTAINES, Pierre. Geografia Humana do Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, nº. 48, 1947, p. 1586-1587.

^{clxxiv} Calógeras considerou Eschwege o fundador da geologia brasileira, o “investigador sagaz de nosso subsolo, que tanto contribuiu para os melhoramentos decisivos da mineração do ouro e da siderurgia em nosso país”. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904, pag. 159. Eschwege teria dito sobre a produção das siderúrgicas: “Decerto, metal nenhum contribui tanto para a riqueza e indústria nacional que o ferro. Ainda que pouco lucro tirem os fabricantes que o produzem, contudo é uma fonte de que milhares de pessoas tiram o seu sustento, é o móvel que vivifica a agricultura e todas as fábricas e que mais influi sobre o aumento da população de um país. O interior do Brasil, principalmente a província de Minas Gerais, é a mais abençoada região a esse respeito, e um hábil governo deve procurar todos os meios para tirar as vantagens destes bens da natureza. Animar a fabricação por meio de prêmios, aumentar as fábricas pequenas espalhadas em toda a província, será o verdadeiro método que influirá sobre a felicidade dos povos. Fábricas grandes por modo algum poderão substituir no interior. A população é ainda muito diminuta, por conseguinte o consumo está na mesma proporção”. Cf. BARBOSA, Francisco de Assis. Dom João VI e a Siderurgia no Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIX, nº. 165, 1961, p. 807.

^{clxxv} De acordo com Francisco de Assis Barbosa, “Câmara fora despachado para o Brasil em fins de 1800 como Intendente Geral das Minas na capitania de Minas Gerais e Serro frio, mas somente conseguiria tomar posse do cargo em Vila Rica sete anos mais tarde, precisamente a 27 de outubro de 1807. [...] De 1801 a 1807, permaneceu na Bahia a estudar os recursos naturais da Capitania, onde procurou estabelecer uma fábrica de ferro, em sociedade com o riquíssimo padre Francisco Agostinho Gomes. Cf. BARBOSA, Francisco de Assis. Dom João VI e a Siderurgia no Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIX, nº. 165, 1961, p. 807.

^{clxxvi} O francês Monlevade construiu um alto forno em Caeté e, em 1825, uma forja catalã em São Miguel do Piracicaba, atual João Monlevade / MG. Cf. SILVA, Edmundo de Macedo Soares e. O ferro e o carvão na História, na Economia e na Civilização do Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XI, nº. 115, 1953, p. 333.

^{clxxvii} Taunay ao enaltecer o trabalho realizado na construção das primeiras ferrovias no Brasil, destacou que, em 1853, na região fluminense, foi construído um pequeno trecho ferroviário, em seguida, “Visconde de Mauá, serviu de princípio a um sistema galgador da serra dos Órgãos, por meio da magnífica estrada de rodagem União e Indústria”. Os produtores de café de Vassouras, então capital do café, liderados pelos irmãos Teixeira Leite, “organizavam a Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II, cuja ferrovia, à custa de ingentes esforços galgaria os declives da serra do Mar para atingir as ribanceiras do Paraíba. Isto lhe permitiria logo depois o fácil percurso de centenas de quilômetros, para leste e oeste, do entroncamento principal da Barra do Pirai. Na província de São Paulo mais abrupto ainda fora o vencimento da serra, mas muito mais curta a distância a vencer-se. Ainda foi ao gênio de Mauá que se deveu a realização dessa linha da São Paulo Railway que tão prodigioso instrumento de progresso, riqueza e civilização veio logo a ser”. Cf. TAUNAY, Afonso de E. O café e a economia brasileira. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIX, nº. 163, 1961, p. 451.

^{clxxviii} O mandato de Antônio Paulino Limpo de Abreu durou até 5 de abril de 1835. Cf. GOVERNO de Minas Geraes. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, v. I, jan/mar 1896, p. 11.

^{clxxix} Dois dias antes, em 30 de janeiro de 1835, às 10 horas da manhã na presença de 25 deputados, a Lei Constitutiva no. 16, de 12 de agosto de 1834 (Ato Adicional) havia sido colocada em prática com a posse da primeira Assembleia Legislativa da Província de Minas Gerais. ATA da Primeira Sessão da Assembleia Legislativa Provincial de 30 jan 1835.

^{clxxx} Bernardo Pereira de Vasconcelos, nasceu em Vila Rica, a 27 de agosto de 1795. Filho de Diogo Ribeiro Pereira de Vasconcelos. Após formar-se como bacharel em Direito em Coimbra, retornou ao Brasil e assumiu o cargo de juiz de Guaratinguetá, em 1º de janeiro de 1821, ficando apenas até o ano seguinte. Criou em 1824 o jornal *O Universal*, em Ouro Preto. Em 1826 foi eleito deputado por Minas Gerais para a Assembleia Geral. Em 1831 assumiu o Ministério da Fazenda. Em 1833, durante a Sedição Militar de Ouro Preto ocupava, ao mesmo tempo, as funções de deputado da Assembleia Geral, membro do Conselho Provincial de Minas Gerais e vice-presidente da Província de Minas Gerais. De acordo com Alfredo Valladão, Bernardo Vasconcelos marchou com seis mil homens da Guarda Nacional, de diversos municípios de Minas Gerais, para Ouro Preto para combater os rebeldes. Segundo Norman Holub, Bernardo de Vasconcelos possuía vínculos com fazendeiros produtores de açúcar e café, situados próximo à capital da Província do Rio de Janeiro. Transitou entre o liberalismo e conservadorismo. Holub ao resumir a vida política de Bernardo Vasconcelos escreveu: “Era, em essência, um monarquista, e como líder

dos liberais na Câmara dos Deputados do Primeiro reinado foi o responsável, mais do que qualquer outro, pela associação do sistema monárquico com o liberalismo, e pela reforma da classe média conservadora. A concepção monárquica de Vasconcelos continha-se, entretanto, dentro da moldura de um governo ministerial parlamentar e isto, acredita o autor deste artigo, foi a sua maior contribuição para o sistema político brasileiro: a crença nos benefícios de uma legislatura feita pela maioria do povo. [...] Todavia, quando não ocupava a posição de liderança seria capaz, como os Andradas, de recorrer aos ex-inimigos e tentar formar coligações para recuperar o poder político perdido. [...] Seu talento como jornalista e político tornaram-no um adversário temido tanto dos seus inimigos quanto dos seus amigos. Era um inválido capaz dos mais prodigiosos trabalhos, e como chefe exigia os mesmos esforços da parte dos seus subordinados”. CF. VALLADÃO, Alfredo. Bernardo Pereira de Vasconcelos. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Vol. 207, abr-jun, Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1950, p. 159; HOLUB, Norman. Bernardo Pereira de Vasconcelos: o gigante aleijado (1795-1850). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Vol. 296, jul-set, Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1972, p. 38-51.

^{clxxxix} Vale destacar que a medida da légua pela Lei no. 18 equivalia a 5.084 varas (5.592,4 metros) e seria a menor medida de referência adotada. Diferenciava-se dos 6.170 metros (1/18 do arco de um meridiano de 1 grau) adotado como referência por Spix & Martius (1981), por exemplo, ou 6.522 metros (3.000 braças) adotado pelas Câmaras do Brasil como a légua brasileira. Quanto menor a légua, mais léguas seriam necessárias para percorrer uma mesma distância. Cf. COSTA, Antônio Gilberto. **Roteiro prático de cartografia: da América Portuguesa ao Brasil Império**. Belo Horizonte: UFMG, 2007, p. 69.

^{clxxxix} Alguns artigos atendem a mais de um tema, por este motivo o percentual total é superior a 100%.

^{clxxxix} Luís da Cunha Meneses governou a capitania de Minas Gerais entre os anos de 1783 e 1788 e, em seu governo, as *Cartas Chilenas* ridicularizaram as autoridades governamentais e criticaram o sistema fiscal empregado pela Metrópole. Cf. ROCHA, José Joaquim da. Estudo Crítico. In: **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995, p. 53. Claude-Henri Gorceix foi bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas pela Escola Normal Superior de Paris e fundou, a pedido de D. Pedro II, a Escola de Minas de Ouro Preto. Dirigiu a escola entre os anos 1876 e 1891. Ver SCHWARCZ, Lília Moritz. **As barbas do Imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 150; RINGER, Friedrich Ewald. Saudades de Ouro Preto. **Revista do Arquivo Público Mineiro**. Belo Horizonte: APM. v. 161. 2012, p.163.

^{clxxxix} Angelo Carrara *et al.*, ao citar o trabalho de Jean-Philippe Genet, na década de 1970, atribuiu o termo metafonte ao conjunto de dados produzidos e disponibilizados em ambiente computacional. Ao adequar o conceito à pesquisa histórica, o autor afirma que duas condições devem ser observadas. A primeira de que a metafonte deve estar sempre aberta às revisões. Segundo que exista um rigor no processo metodológico de construção, uma vez que após construído o banco de dados, talvez não seja mais possível modificá-lo sem que um novo trabalho tenha que ser iniciado. Diante disso, Carrara destaca que “a possibilidade de revisão da base de dados é, de fato, fundamental, porque coloca sobre os ombros dos historiadores a necessidade permanente de atenção à confiabilidade da base de dados que se encontram prontas para serem usadas”. Cf. CARRARA, Angelo A; VALENCIA, Carlos E; GRAVA, Massimiliano. Metafuentes y el uso de los sistemas de información geográfica em historia económica. **Am. Lat. Hist. Econ.** México, v. 25, nº. 3, p.40-70, dic. 2018. Disponível em <http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532018000300040&lng=es&nrm=iso>. Acesso em 19 agosto 2019. <http://dx.doi.org/10.18232/alhe.906>.

^{clxxxix} A expressão em latim significa “facilmente acreditamos naquilo que desejamos”. Ver TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Quinto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924, p. 232.

^{clxxxix} Besse fala sobre o enquadramento da paisagem e cita a janela formada pela moldura do quadro, em uma análise pictural da paisagem. A janela separa o observador do que é observado, estabelece o distanciamento necessário, ou “espaço de cultura” em que existe a interpretação e a “invenção” da paisagem. Ver BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo: exercícios de paisagem; tradução de Annie Cambe**. Rio de Janeiro: EdUERJ. 2014, p.16-17.

^{clxxxix} De acordo com Cláudia Damasceno o mapa pode ter sido elaborado por Cláudio Manuel da Costa, servindo de rascunho para a *Carta Geográfica do Termo de Vila Rica*. Essa inferência baseia-se no topônimo *Fazenda de Cláudio M.*^{el} representado no documento cartográfico. Segundo Cláudia Damasceno, ao fazer referência a afirmação de “diversos autores”, uma “carta topográfica” de Vila Rica teria sido encomendada a Cláudio Manuel por volta do ano de 1758, o que poderia estar relacionado com o dito mapa. Cf. FONSECA, Cláudia Damasceno. **Retóricas cartográficas: as vilas e seus territórios nas Minas setecentistas**. 3º Simpósio Iberoamericano de História da Cartografia. São Paulo: Universidade de São Paulo. 2010, p. 4-5.

^{clxxxviii} Cláudia Damasceno atribui a data de 1758 para confecção desse mapa. Segundo a autora teria sido o primeiro mapa municipal da capitania de Minas Gerais: “Ele não traz data nem assinatura, mas se refere explicitamente a uma disputa territorial que se iniciou por volta de 1753, quando a câmara e o ouvidor de Vila Rica pediram para anexar diversos arraiais às suas jurisdições (em detrimento da Vila de São José, da Comarca do Rio das Mortes, e da Vila de Sabará, pertencente à Comarca do Rio das Velhas). [...] Na década de 1770 o conflito ainda não havia sido solucionado. É possível que o mapa tenha sido desenhado por Cláudio Manuel da Costa, então secretário de Governo de Minas”. Cf. FONSECA, Cláudia Damasceno. **Retóricas cartográficas**: as vilas e seus territórios nas Minas setecentistas. 3º Simpósio Iberoamericano de História da Cartografia. São Paulo: Universidade de São Paulo. 2010, p. 4-5.

^{clxxxix} Utilizei as cartas topográficas do IBGE na escala 1:50.000, a saber, Ouro Preto, Ouro Branco, Acuruí, Itabirito, Rio Acima, Catas Altas, Mariana, Piranga, Conselheiro Lafaiete, Belo Vale, Brumadinho, Entre Rios de Minas.

FONTES, JORNAIS E REVISTAS

ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. Salvador: Progresso, 1955.

BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**; tradução Helena Garcia de Sousa. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981.

_____. **Cartas Avulsas, 1550-1568/ Azpilcueta Navarro e outros**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp. 1988.

CONTINUAÇÃO da Falla do Exm. Presidente da Província de Minas Geraes na (?) da Assembleia Legislativa Provincial. In: Suplemento ao Universal nº. 1140. **O UNIVERSAL**. nº. 1140, Ouro Preto. 04 fev 1835.

DOCUMENTOS do Arquivo da Casa dos Contos (Minas Gerais). Relatório da Diretoria. Copiados e Anotados por José Afonso Mendonça de Azevedo. **Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**. Volume LXV ca. 1943. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.

ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Pluto brasilienses**; tradução Domício de Figueiredo Murta. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v.2, 1979.

FALA do Exm. Presidente da Província de Minas Gerais na Assembleia Legislativa Provincial. **O UNIVERSAL**. nº. 1139, Ouro Preto. 02 fev 1835.

FREIREYSS, Georg Wilhelm. **Viagem ao Interior do Brasil**; tradução A. Löfgren. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1982.

GANDAVO, Pedro de Magalhães. **Tratado da Terra do Brasil: história da província Santa Cruz, a que vulgarmente chamamos Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2008.

GERBER, Henrique. **Noções Geográficas e Administrativas da Província de Minas Gerais**. Organização e estudo crítico [de] Friedrich Renger. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013.

GOVERNO de Minas Geraes. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, v. I, jan/mar 1896.

LUCCOCH, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**; tradução Milton da Silva Rodrigues. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1975.

MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, v. 1 e 2, 1981.

MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1978.

NOTÍCIA sobre chuva ocorrida 29/01/1835 em Ouro Preto. **O UNIVERSAL**. nº. 1138, Ouro Preto. 30 jan 1835.

PARENTE, Filipe Alberto Patroni Martins Maciel. **A viagem de Patroni pelas províncias brasileiras**. Parte 1. Lisboa: Typ. Lisbonense de José Carlos de Aguiar Vianna. 1851.

PATRONI, Filipe Alberto. **A Viagem de Patroni pelas províncias brasileiras de Ceará, Rio de S. Francisco, Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro nos anos de 1829 e 1830**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2015.

POHL, Johann Emanuel. **Viagem ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1976.
Relação das cidades, villas e povoações da província de Minas Gerais com declaração do número de fogos de cada uma (1830). **Revista do Arquivo Público Mineiro**. v.2, no.1, jan/mar. 1897

RUGENDAS, Johann Moritz. **Viagem pitoresca através do Brasil**. Paris, França: Lith. de G. Engelmann, 1835.

SAINT-HILAIRE, Auguste. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, 1974.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagens pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 2000.

SILVA, DBG., org., KOMISSAROV, BN., *et al.*, eds. **Os Diários de Langsdorff** [online]; tradução Márcia Lyra Nascimento Egg and others. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, v.1, 1997.

SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Ed. 2ª. Rio de Janeiro: Typographia de João Ignácio da Silva, 1879.

SOUSA, Pero Lopes de. **Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa pela costa do Brazil até o rio Uruguay (de 1530 a 1532)**. ed. 4ª, Rio de Janeiro: Typographia de D. L. dos Santos, 1867.

SOUTHEY, Robert. **História do Brasil**. Tomo Quinto. Rio de Janeiro: Garnier. 1862.

SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS, Karl Friedrich Philipp von. **Viagem pelo Brasil: 1817-1820**. 4. ed. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981.

VON MARTIUS, C. & VON SPIX, J. **Viagem pelo Brasil (1817-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: EdUSP, vol.1, 1981.

WALSH, Robert. **Notícias do Brasil (1828-1829)**; tradução Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1985.

WIED-NEUWIED, Maximiliano de. **Viagem ao Brasil**. Tradução de Edgar Sússekind de Mendonça e Flavio Poppe de Figueiredo. Tomo II. 1ª edição. Coleção Brasiliana. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. 1940.

MEMÓRIAS

COELHO, José João Teixeira. **Instrução para o governo da Capitania de Minas Gerais**. Introdução por Francisco Iglésias; leitura paleográfica e atualização ortográfica por Cláudia Alves Melo. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais. 1994.

COUTO, José Vieira. **Memória sobre a Capitania de Minas Gerais**: seu território, clima e produções metálicas. Estudo crítico, transcrição e pesquisa histórica por Júnia Ferreira Furtado. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais. 1994.

ROCHA, José Joaquim da. **Geografia histórica da Capitania de Minas Gerais**. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais / José Joaquim da Rocha; estudo crítico: Maria Efigênia Lage de Resende; transcrição e colação de textos: Maria Efigênia Lage de Resende e Rita de Cássia Marques. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995.

VASCONCELOS, Diogo Pereira Ribeiro de. **Breve Descrição Geográfica, Física e Política da Capitania de Minas Gerais**. Estudo Crítico por Carla Maria Junho Anastasia; transcrição e pesquisa histórica por Carla Maria Junho Anastasia e Marcelo Cândido da Silva. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1994.

LEGISLAÇÃO

Bando fixando os limites entre as comarcas de Vila Rica, Sabará, Rio das Mortes e Serro do Frio, pela parte do rio Doce. **Revista do Arquivo Público Mineiro**. v.7, fasc. 1, jan/jun, 1902. CARTA Régia de 16 de agosto de 1810. **Collecção das leis do Brazil de 1810**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

CARTA Régia de 4 de dezembro de 1816. **Collecção das leis do Brazil de 1816**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1830. Parte primeira. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, p. 1, 22, 28, 40, 41 e 45.

DECISÃO no. 13 de 5 de junho de 1818. **Indice das decisões de 1818**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, s.d.

DECISÃO no. 27 de 13 de março de 1822. **Collecção das decisões do governo do Imperio do Brazil de 1822**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887.

DECISÃO no. 395 de 14 de dezembro de 1832. **Collecção das Decisões do Governo do Imperio do Brazil de 1832**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875.

DECISÃO no. 399 de 15 de dezembro de 1832. **Collecção das Decisões do Governo do Imperio do Brazil de 1832**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875.

DECRETO de 20 de fevereiro de 1818. **Collecção das leis do Brazil de 1818**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

DECRETO de 2 de dezembro de 1825. **Collecção de decretos, cartas imperiais e a leis do Brazil de 1825**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

DECRETO de 12 de agosto de 1831. **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1831**. Primeira parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875.

DECRETO de 25 de outubro de 1831. **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1831**. Primeira parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875.

DECRETO de 10 de julho de 1832. **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1832**. Primeira parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874.

DECRETO de 23 de outubro de 1832. **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1832**. Primeira parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874.

DECRETO de 23 de outubro de 1832 sobre a navegação dos rios Doce e Jequitinhonha, abertura de estradas e reparação das existentes na direção da Província de Minas Gerais para as da Bahia e Espírito Santo. **Coleção das Leis do Império do Brasil (1831 – 1840)**. Câmara dos Deputados: Brasília Parte 1. 1832.

DECRETO de 3 de novembro de 1832. **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1832**. Primeira parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874.

DECRETO de 26 de agosto de 1833. **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1833**. Parte primeira. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1872.

DECRETO de 8 de outubro de 1833. **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1833**. Parte primeira. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1872.

LEI de 29 de agosto de 1828. **Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1828**. Parte primeira. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1878.

LEI no. 18 de 01 de abril de 1835. **Livro da Lei Mineira**. Tomo I. Parte I. Folha no. 8. Coleção Leis Mineiras 1835-1889. APM. Ouro Preto: Tipografia do Universal. 1835.

MAPAS

ALETEIA, Amador Veríssimo de; VILHENA, Luíz dos Santos. **Planta Geográfica e Potamográfica das Capitanias do Espírito Santo, Rio de Janeiro, Partes das Geraes e S. Paulo.** 1801, Coleção Benedicto Ottoni. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

Anônimo, [Mapa de parte de Minas Gerais, mostrando o Termo de Vila Rica]. 35x45cm, manuscrito e aquarela. IEB-USP (CoL. JFAP, 23 – Folha 22) – Fotografia: José Rosael. In: COSTA, A. G. et al. **Cartografia da Conquista do Território das Minas.** 1.ed. Lisboa/Belo Horizonte: KAPA e UFMG, v.01, 2004.

Anônimo. **Carta geográfica de Minas Geraes.** [ca.1746-1759], desenho a nanquim, aquarelado, 77,5 x 69,5 cm. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

Anônimo. **Carta Geográfica do Termo de Villa Rica, em q se mostra que os Arrayaes das Catas Altas da Noroega, Itaberava, e Carijós lhe ficam mais perto, q ao da Villa de São José a q pertencem, e igualmente o de S. Antonio do Rio das Pedras, q toca ao de Sabará, o q se mostra pela Escala, ou Petipé de leguas.** [ca.1766], escala [ca.1:400.000], manuscrito e aquarela, 49,6 x 40,3 cm em folha 51,7 x 42,1 cm. Projeto Resgate Barão do Rio Branco – Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino.

Anônimo. **Cartas Sertanistas de Minas Gerais.** [ca.17--], 54 x 71 cm, desenho a tinta e a lápis. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

Anônimo. **Mappa da Capitania de Minas Gerais.** 1810, desenho a nanquim, 95 x 82 cm. Coleção Carvalho. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

Anônimo. **Mapa topografico e hidrografico da capitania de Minas Geraes: toda esta capitania he coberta de mattas e só nas comarcas do Rio das Mortes, Sabará e Ferro tem manxas de Campo.** [17--]. 74,5 cm x 67,5 cm, em folha 74 cm x 68,8 cm. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

Anônimo. **Planta Geral da Capitania de Minas Gerais.** [183-?], 47 cm x 39,5 cm, em folha 50,5 x 43 cm. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Journal von Brasilien, oder vermischte nachrichten aus Brasilien, auf wissenschaftlichen Reisen gesammelt von W. L. von Eschwege.** 1818. Neue Bibliothek der Wichtigsten Reisebeschreibungen ... gesammelt und herausgegeben von Dr. F. J. Bertuch. Zweite Halfte der ersten centurie. Ilustração, 22 cm, (7 est. desd., 12 tab. desd., 4 mapas desd.). Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Theil der neuen karte der Capitania von Minas Gerais.** 1822?. Litografado, 45,7 cm x 45,8 cm, em folha 54 cm x 48 cm. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von; PINTO, Luiz Maria da Silva. **Mappa da província de Minas Geraes: Levantado por Coronel E. G. Barão d'Eschwege.** 1826, 56x76cm, manuscrito. Biblioteca Nacional.

ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Karte von Ost-Brasilien. Carte géographique de la partie orientale de L'Empire du Bresil : Contenant les province maritimes de Pernanbuco Jusqu'a Rio de Janeiro, celle de Minas Geraes et une Partie des provincs limítrofes.** 1834. Encarte: Les environs de Villa Rica - Les environs de Rio de Janeiro - Bahia de Rio de Janeiro. 99,5 x 86,2 cm. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

ROCHA, José Joaquim. **Mappa da Capitania de Minas Geraes: que mandou fazer o Ilmo, e Exmo. Senhor D. Anto. de Noronha, Governador e Capitão Genal. da mesma Capitania.** 1777, desenho a nanquim, 89,2 x 34,5 cm. Coleção Benedicto Ottoni. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

ROCHA, José Joaquim. **Mapa da Capitania de Minas Geraes com a Deviza de suas Comarcas.** [ca1778], manuscrito colorido à mão, tinta ferrogálica e nanquim, 43,5 cm x 36,2 cm, em folha 44,5 x 36,9 cm. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

ROCHA, José Joaquim. **Mappa da Comarca de Villa Rica.** 1779, manuscrito colorido à mão, 40,8cm x 79,8 cm, em folha 54 x 83,8 cm. Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

SANTANA, Anastácio de. **Guia de Caminhantes.** 1817, aquarelado, desenho a nanquim preto e vermelho, 53 cm x 75 cm. Coleção Moreira de Fonseca, Biblioteca Digital Luso-Brasileira. Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

SOARES, Diogo. **Carta da Capitania de Minas Gerais entre o rio Paraopeba e Ribeirão do Carmo.** [ca.1736], desenho a nanquim, 19,7 x 32,5 cm em folha 23,4 x 35,2 cm. Projeto Resgate Barão do Rio Branco – Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino.

SOARES, Diogo. **Carta da Capitania de Minas Gerais entre os rios Pitanguí e Santo Antônio.** [ca.1736], desenho a nanquim, 19,8 x 32,4 cm em folha 22,9 x 35,7 cm. Projeto Resgate Barão do Rio Branco – Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino.

BIBLIOGRAFIA

A primeira ascensão aérea. **Revista Careta**, nº. 1524, ano XXX, Rio de Janeiro, 4 de setembro de 1937.

ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamentos do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.

AMARAL, L. **História Geral da Agricultura Brasileira**. São Paulo: Ed. Nacional, 1958.

ANDERSON, Paul S. **Princípios de Cartografia Básica**. Volume 1 da Série Princípios de Cartografia. 1982.

AUGUSTIN, Günther. **Literatura de viagem na época de Dom João VI**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

BACH, Richard. **Um**. Rio de Janeiro: Record. 1988.

BARBOSA, Francisco de Assis. Dom João VI e a Siderurgia no Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIX, nº. 165, 1961.

BARBOSA, Lidiany Silva. Os provedores da técnica: os engenheiros provinciais e a edificação da infraestrutura viária de Minas Gerais. In: **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, Rio de Janeiro, v.18, nº. 3, jul-set, 2011.

BARREIROS, Eduardo Canabrava. **Roteiro das Esmeraldas: a bandeira de Fernão Dias Pais**. Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília: INL. 1979.

BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. Elementos para o estudo geográfico das cidades. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XVIII, nº. 154, 1960.

BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo: exercícios de paisagem**. Rio de Janeiro: Editora da UERJ, 2014.

BITTENCOURT, Edmundo Regis. **Caminhos e Estradas na Geografia dos Transportes**. Rio de Janeiro: Editora Rodovia. 1958.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **Desenho e Designio: o Brasil dos engenheiros militares (1500 – 1822)**. São Paulo. EDUSP. 2011.

BURKE, Peter. **A Escola dos Annales (1929-1989): a Revolução Francesa da historiografia; tradução Nilo Odalia**. São Paulo: Fundação Editora de UNESP, 1997.

CALÓGERAS, João Pandiá. **As Minas do Brasil e sua Legislação**. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1904.

CALÓGERAS, Pandiá. Transportes arcaicos. In: **Estudos históricos e políticos (Res mostra ...)**. 2ª. edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936.

CAPANEMA, Carolina Marotta. **A natureza política das minas: mineração, sociedade e ambiente no século XVIII**. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2013.

CARRARA, Angelo Alves. **Minas e Currais: produção rural e mercado interno de Minas Gerais 1674-1807**. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2007.

CARRARA, Angelo A; VALENCIA, Carlos E; GRAVA, Massimiliano. Metafuente y el uso de los sistemas de información geográfica em historia económica. **Am. Lat. Hist. Econ**, México, v. 25, n.º. 3, p.40-70, dic. 2018.

CASTRO, José Flávio Morais. **Geoprocessamento de mapas de Minas Gerais nos séculos XVIII – XIX**. Belo Horizonte: Editora PUC Minas, 2017.

CHANTAL, Blanc-Pamard & RAISON, Jean-Pierre. “Paisagem”. In: **Enciclopédia Einaudi**. V.8. Lisboa: Imprensa Nacional. 1996.

CINTRA, Jorge Pimentel; COSTA, Antonio Gilberto; OLIVEIRA, Rafael Henrique. O mapa do padre Cocleo: uma análise cartográfica. **V Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica**, 2013.

CORRÊA FILHO, Virgílio. Considerações acerca de Sesmarias. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIV, n.º. 135, 1956.

CORTESÃO, Jaime Zuzarte. **Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid**. Ed. Fac-similar. Vol. II. Brasília: Senado Federal, 2001.

COSGROVE, Denis. “A geografia está em toda parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas”. In: CORREA, Roberto Lobato; ROZENDAHL, Zeny (Org.). **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: Editora da UERJ, 1998.

COSTA, Antônio Gilberto. **Roteiro prático de cartografia: da América Portuguesa ao Brasil Império**. Belo Horizonte: UFMG, 2007.

COSTA, Antônio Gilberto. **A cartografia do território de Minas Gerais e seus limites oitocentistas: anexações e desmembramentos**. IV Simpósio LusoBrasileiro de cartografia Histórica. Porto, 2011.

COSTA, Joaquim Ribeiro. **Toponímia de Minas Gerais: com estudo histórico da divisão Territorial Administrativa**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado. 1970.

COSTA FILHO, Miguel. Engenhos de Minas Gerais. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XX, n.º. 170, 1962.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede das cidades. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano II, n.º. 14, 1944.

DEFFONTAINES, Pierre. A evolução dos transportes no Brasil para a Aviação. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano III, n.º. 27, 1945.

DEFFONTAINES, Pierre. Geografia Humana do Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, nº. 48, 1947.

DERBY, Orville. Roteiro de uma das primeiras bandeiras paulistas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. IV, 1898.

DERBY, Orville. Os primeiros descobrimentos de ouro em Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**. v. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901.

DERBY, Orville. As Bandeiras paulistas (De 1601 a 1604). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, v. VIII, 1903.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**; elaborado pelo Instituto Antônio Houaiss de Lexicografia e Banco de Dados da Língua Portuguesa S/C Ltda. 1. ed. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

ESPIG, Márcia Janete. O Conceito de Imaginário: reflexões acerca de sua utilização pela História. **Revista Textura**. No. 9. Nov. 2003 a jun. 2004. Canoas.

FONSECA, Cláudia Damasceno. **Retóricas cartográficas**: as vilas e seus territórios nas Minas setecentistas. 3º Simpósio Iberoamericano de História da Cartografia. São Paulo: Universidade de São Paulo. 2010.

FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e vilas d'el rei: espaço e poder nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011.

FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Bandeiras e bandeirantes de São Paulo**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940.

FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil: século XVI, XVII, XVIII**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1989.

FURTADO, Júnia Ferreira. **Oráculos da geografia iluminista**: dom Luís da Cunha e Jean-Baptiste Bourguignon D'Anville na construção da cartografia do Brasil. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

GERDAU, Açominas S/A. **Relatório Final de Prospeção e Resgate Arqueológico dos Sítios Arqueológicos Antena e Várzea do Lopes – Mina Várzea do Lopes, Itabirito – MG e Educação Patrimonial**. Belo Horizonte. 2010.

GUERRA, Antônio Teixeira; GUERRA, Ignez Amelia L. Teixeira. Subsídios para uma nova divisão política do Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XXII, nº. 178, 1964.

GUIMARÃES, Carlos Magno. **Levantamento Histórico-Arqueológico da Estrada Real no trecho Ouro Branco-Ouro Preto**. Relatório Final. Laboratório de Arqueologia. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais. 2007.

GUIMARÃES, Carlos Magno; ALMEIDA, Anaeli Queren Xavier; VELOSO, Gabriela Pereira. Capão do Lana: dos documentos à arqueologia. **Revista do Arquivo Público Mineiro – História e Arquivística**, Belo Horizonte: APM, v.2, 2010.

GUIMARÃES, Carlos Magno; MOREIRA, Mariana Gonçalves. Cartografia, Arqueologia e História das Minas Gerais (Séculos XVIII e XIX). **Anais do I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica**. Parati. 2011.

HARARI, Yuval Noah. **Sapiens: uma breve história da humanidade**; tradução Janaína Marcoantonio. 21 ed. Porto Alegre, RS: L&PM, 2017.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e fronteiras**. 3ª. ed. São Paulo: Companhia da Letras, 1994.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Visão do Paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil**. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000.

HOLUB, Norman. Bernardo Pereira de Vasconcelos: o gigante aleijado (1795-1850). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Vol. 296, jul-set, Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1972.

IGLÉSIAS, Francisco. **Política econômica do governo provincial mineiro (1833-1889)**. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura. 1958.

INVENTÁRIO de Proteção do Acervo Cultural de Ouro Preto – Distrito de Amarantina. Prefeitura Municipal de Ouro Preto, 2018. No prelo.

JAMES, Preston. A Configuração da Superfície do Sudeste do Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, nº. 45, 1946.

JAMES, Preston E. Belo Horizonte e Ouro Preto: estudo comparativo de duas cidades brasileiras. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, nº. 48, 1947.

KELLER, Elza. O habitat rural. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XVII, nº. 149, 1959.

KERSHAW, Alex. **Jack London: uma vida**; tradução Maria Lúcia Leão. São Paulo: Benvirá, 2013.

KURY, Lorelai. **Viajantes-naturalistas no Brasil oitocentista: experiência, relato e imagem**. Revista História, Ciência, Saúde. Vol. VIII. 2001.

LOBATO, Monteiro. **Cidades Mortas**. São Paulo: Editora Globo. 2009.

LUCA, Tania Regina de. Monteiro Lobato e a metáfora das Cidades mortas. **Remate de Males**, 27 (1) – jan./jun. 2007.

MAGALHÃES, Basílio de. **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**. Série Brasileira. Vol. XLV. 2ª. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1935.

MARTINS, Roberto Borges. Tschudi, Halfeld, Wagner e a Geografia de Minas Gerais no Século XIX. In: HALFELD, H. G. F. **A província brasileira de Minas Gerais: H.G.F. Halfeld e J.J. von Tschudi**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro: Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1998.

MATOS, Odilon Nogueira de. Vias de comunicação. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de & CAMPOS, Pedro Moacir (Org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. Tomo II - O Brasil Monárquico. Vol. 6. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1997.

MONBEIG, Pierre. Uma Geografia da Indústria de Mineração. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, nº. 42, 1946.

MONBEIG, Pierre. Estudo Monográfico duma Estrada de Ferro. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IV, nº. 45, 1946.

MOURA, Gentil de Assis. Ata da 1130ª. sessão do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Discurso de posse do novo sócio Gentil de Assis Moura. **Diário Oficial** de 3 de julho de 1920. MOURÃO, Rui. **Boca de Chafariz**. 5ª. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.

NASH, Roy. **A Conquista do Brasil**. Tradução de Moacyr N. Vasconcelos. Coleção Brasileira. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939.

Notável viagem que, no ano de 1591 e seguintes, fez Antonio Knivet, da Inglaterra ao mar do sul, em companhia de Thomas Candish. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Tomo XLI, Parte Primeira, 1878.

OZZORI, Manoel. **Almanack Administrativo, Mercantil, Industrial, Científico e Litterario do Municipio de Ouro Preto**. Ouro Preto: Typographia d'a Ordem, Ano I, 1890.

PEREIRA, Francisco Lobo Leite. Descobrimento e devassamento do território de Minas Gerais. **Revista do Arquivo Público Mineiro**. Ano 7. No. 3. jul/dez. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais. 1902.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Em busca de uma outra história: imaginando o imaginário. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 15, no. 29, 1995.

PIMENTA, Demerval José. O minério de ferro na economia do Estado de Minas Gerais. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XIII, nº. 127, 1955.

PIMENTA, Demerval José. **Caminhos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Transportes e comunicações no Brasil: breves considerações sobre as fontes para sua história. **Revista América Latina em la Historia Económica**. México. 2014.

RENGER, Friedrich Ewald. Saudades de Ouro Preto. **Revista do Arquivo Público Mineiro**. Belo Horizonte: APM. v. 161. 2012.

RESENDE, Maria Efigênia Lage de. Itinerários e interditos na territorialização das Geraes. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (orgs.). **As Minas Setecentistas**. vol. 1 e 2. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo. 2007.

ROBBE, J. Alberto J. A exploração do vale do S. Francisco pela bandeira de Nicolau Barreto (1602-1604) e a fábula da invasão do Guayrá - Parte III. **Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo**. vol. 12. São Paulo: J.Bignardi & Cia. 1953.

ROMARIZ, Dora de Amarante. O gado na expansão geográfica do Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano V, n°. 60, 1948.

ROMERO, Edgard de Araújo. Circulação do ouro em pó e em barras: as casas de fundição. In: **Anais do Museu Histórico Nacional**. Vol. III, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1942.

SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. **O pequeno príncipe**: com aquarelas do autor; tradução de Dom Marcos Barbosa. 48.ed. Rio de Janeiro: Agir, 2009.

SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. **Terra dos homens**. Tradução de Rubem Braga. 17. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1973.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. Quadro da Vegetação Primitiva da Província de Minas Gerais. **Boletim Geográfico**. vol.6. n°.71. fev. Rio de Janeiro: IBGE. 1949.

SAMPAIO, Theodoro. O sertão antes da conquista (Século XVII). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**. v. 5. 1899-1900. São Paulo: Typographia do Diário Oficial. 1901.

SAMPAIO, Teodoro. Peregrinações de Antonio Knivet no Brasil no Século XVI: estudo crítico para servir de contribuição a história e geografia do país. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Livraria J. Leite, v. 2, 1914.

SANTOS, Márcia Maria Duarte dos. Técnicas e elementos da cartografia da América Portuguesa e do Brasil Império. In: COSTA, Antônio Gilberto. **Roteiro prático de cartografia**: da América Portuguesa ao Brasil Império. Belo Horizonte: UFMG, 2007.

SAVIANI, Demerval. **História das ideias pedagógicas no Brasil**. 2ª. ed. Rev. e ampl. Campinas, São Paulo: Autores Associados, 2008, p. 80.

SCHIER, Raul Alfredo. **Trajatórias do conceito de paisagem a geografia**. R. RA'E GA. Curitiba, n°. 7, Editora UFPR, 2003.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **As barbas do Imperador**: D. Pedro II, um monarca nos trópicos. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Edmundo de Macedo Soares e. O ferro e o carvão na História, na Economia e na Civilização do Brasil. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, ano XI, n°. 115, 1953.

SILVA, Marcela Verônica; SILVA, Mariana Matheus Pereira da; JÚNIOR, Moisés Gonçalves dos Santos. A modernidade em Monteiro Lobato: cidades mortas e o retrato de um Brasil decadente no início do século XX. **Revista Virtual de Letras**, v. 05, n° 01, jan./jul., 2013.

SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro: IBGE, ano I, nº. 3, 1939.

SILVA, Moacir M. F. Expansão dos Transportes Interiores. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano 9, nº. 3, 1947.

SIMONSEN, Roberto. **História Econômica do Brasil**. 7^a. ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977.

SODRÉ, Néelson Werneck. Travessia do gado. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano 12, nº. 2, 1950.

SOUSA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

TAUNAY, Affonso de E. **História Geral das Bandeiras Paulistas**. Tomo Quinto. São Paulo: Typographia Ideal H. L. Canton. 1924.

TULIO, Paula Regina Albertini. Um falsário nas Gerais: Inácio de Souza Ferreira e a Casa da Moeda do Vale do Paraopeba (1700-1734). In: **Serra da Moeda: patrimônio e história**. Belo Horizonte: Orange Editorial, 2015.

VALLADÃO, Alfredo. Bernardo Pereira de Vasconcelos. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Vol. 207, abr-jun, Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1950.

VASCONCELOS, Diogo de. **História antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999.

VELOSO, Tércio. **Terrenos Urbanos: os aforamentos da sesmaria da câmara de Vila Rica e a sociedade aluvional mineira (1711-1809)**. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana, 2018.

VENÂNCIO (2001) *apud* RESENDE, Maria Efigênia Lage de. Itinerários e interditos na territorialização das Geraes. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (orgs.). **As Minas Setecentistas**. vol. 1 e 2. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo. 2007.

VIANNA, Urbino. **Bandeiras e sertanistas bahianos**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935.

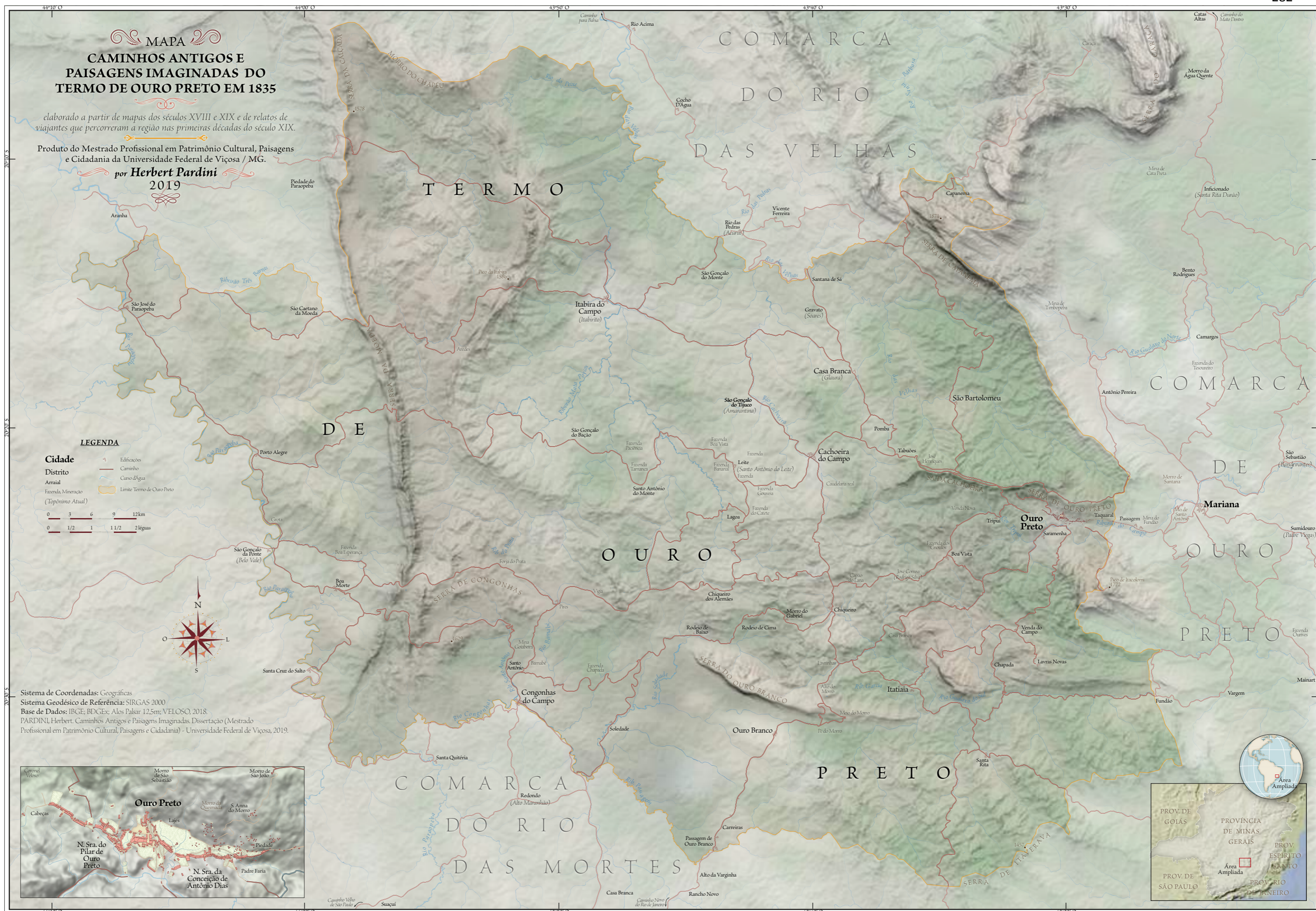
ANEXO

MAPA
**CAMINHOS ANTIGOS E
 PAISAGENS IMAGINADAS DO
 TERMO DE OURO PRETO EM 1835**

elaborado a partir de mapas dos séculos XVIII e XIX e de relatos de viajantes que percorreram a região nas primeiras décadas do século XIX.

Produto do Mestrado Profissional em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania da Universidade Federal de Viçosa / MG.

por **Herbert Pardini**
 2019



LEGENDA

- Cidade: Edificações
- Distrito: Caminho
- Arraial: Curso d'Água
- Fazenda, Mineração: Limite Termo de Ouro Preto

(Topônimo Atual)

0 3 6 9 12 km
 0 1/2 1 1 1/2 2 léguas



Sistema de Coordenadas: Geográficas
 Sistema Geodésico de Referência: SIRGAS 2000
 Base de Dados: IBGE; BDGE; Alos Palsar 12,5m; VELOSO, 2018.
 PARDINI, Herbert. Caminhos Antigos e Paisagens Imaginadas. Dissertação (Mestrado Profissional em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania) - Universidade Federal de Viçosa, 2019.

