

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas

Anaeli Queren Xavier Almeida

CONTINUIDADES NA MUDANÇA:
Um olhar arqueológico sobre os caminhos das Minas Gerais.
Séculos XVIII e XIX.

Belo Horizonte
2012

Anaeli Queren Xavier Almeida

CONTINUIDADES NA MUDANÇA:

Um olhar arqueológico sobre os caminhos das Minas Gerais.

Séculos XVIII e XIX.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Antropologia da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

Área de concentração: Arqueologia

Orientador: Prof. Dr. Andrés Zarankin
Universidade Federal de Minas Gerais

Coorientador: Prof. Dr. Carlos Magno
Guimarães
Universidade Federal de Minas Gerais

Belo Horizonte
Universidade Federal de Minas Gerais
2012

306

A447c

2012

Almeida, Anaeli Queren Xavier

Continuidades na mudança [manuscrito] : um olhar
arqueológico sobre os caminhos das Minas Gerais . séculos
XVIII e XIX. / Anaeli Queren Xavier Almeida. - 2012.

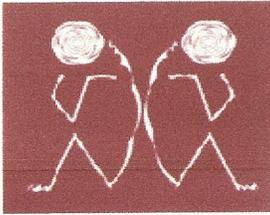
173 f. : il.

Orientador: Andrés Zarankin.

Coorientador: Carlos Magno Guimarães.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Minas
Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.

1.Antropologia – Teses. 2.Arqueologia - Teses. 3.Estrada
Real - Teses I. Zarankin, Andrés. II. Guimarães, Carlos
Magno. III. Universidade Federal de Minas Gerais.
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. IV. Título.



PPGAN - UFMG

Universidade Federal de Minas Gerais

Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas

Programa de Pós-graduação em Antropologia

ATA DA DEFESA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM ANTROPOLOGIA DE ANAELI QUEREN XAVIER ALMEIDA (Nº DE MATRÍCULA: 2010655812)

Aos 06 (seis) dias do mês de agosto de 2012 (dois mil e doze), reuniu-se no Auditório Prof. Bicalho, F-1003 - 1º andar do prédio da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais a Comissão Examinadora, para julgar, em exame final, a Dissertação intitulada: **“CONTINUIDADES NA MUDANÇA: um olhar arqueológico sobre os caminhos das Minas Gerais. Séculos XVIII e XIX”**, requisito final para a obtenção do Grau de Mestre em Antropologia, Área de Concentração: Arqueologia – Linha de Pesquisa: Arqueologia Histórica. A Comissão Examinadora foi composta pelos professores doutores: **Andrés Zarankin – Orientador (PPGAN-FAFICH/UFMG); Carlos Magno Guimarães – Co-Orientador - (PPGAN/FAFICH/UFMG); Marcos André Torres de Souza (FAFICH/UFMG) e Adriana Fraga da Silva (Dept. História/UFPAMPA)**. Abrindo a sessão, o Presidente da Comissão, Prof. Dr. Andrés Zarankin, após dar a conhecer aos presentes o teor das Normas Regulamentares do Trabalho Final, passou a palavra a Mestranda Anaeli Queren Xavier Almeida, para apresentação de sua Dissertação. Seguiu-se a argüição pelos examinadores, com a respectiva defesa da candidata. Logo após a argüição das examinadoras, a Comissão se reuniu, sem a presença da mestranda e do público, para julgamento e expedição do resultado final. Concluída a reunião, os membros da Comissão Examinadora aprovaram a Dissertação por unanimidade e o resultado foi comunicado publicamente a candidata pela Presidente da Comissão. Nada mais havendo a tratar, a Presidente encerrou a reunião e lavrou a presente ATA, que será assinada por todos os membros participantes da Comissão Examinadora. Belo Horizonte, 06 de agosto de 2012.

Prof. Dr. Andrés Zarankin
(orientador)


Carlos Magno Guimarães
(Co-Orientador)

Prof. Dr. Marcos André Torres de Souza


Profa. Dra. Adriana Fraga da Silva

Observação: Este documento não terá validade sem a assinatura e carimbo do Coordenador

**Para Eliana, Tiago (em memória) e Ludmila.
As melhores pontes para o meu passado.**

AGRADECIMENTOS

Não é possível e nem justo fazer um trabalho deste e deixar de agradecer a várias pessoas que fizeram parte desta jornada. Elas contribuíram de maneira inestimável para o surgimento, a consolidação e o desenvolvimento das minhas ideias, bem como para tornar esse momento menos penoso.

Primeiramente, agradeço ao meu Deus por prover a força, a saúde, a alegria e tudo além daquilo que pedi ou pensei. A Ele devo este trabalho.

À minha família. Ely e Ana, meus pais, que me suportaram com muita paciência e incentivo. Meus primeiros e principais professores, cujos ensinamentos valem para a eternidade. Lud e Vinícius, obrigada pelo carinho! Li e Zeu, obrigada pelo apoio sempre e por nos presentear com a pequena Elisa. Ela ainda não entende, mas um dia vai saber como ela foi importante pra mim, enchendo minha vida com seus sorrisos altamente sapecas. Vó Ondina e vó Lia com a doçura e a força peculiar de cada uma, exemplos para mim. Enfim, a todos os tios e primos que fazem da família Xavier Almeida algo especial, aconchegante e divertido.

Agradeço ao Andrés Zarankin a orientação. Sem o seu apoio, sua ajuda, seu incentivo, suas ideias, eu teria feito muito menos. Sua generosidade e atenção me marcaram profundamente. Principalmente, sou grata por dar asas aos meus pensamentos.

À equipe do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG pela paciência com que me recebeu todas as vezes. Especialmente ao seu coordenador e meu coorientador Carlos Magno Guimarães. Agradeço por manter as portas e o diálogo aberto. Obrigada pela confiança e pelas dicas e por deixar à minha disposição todos os dados do projeto e toda bibliografia necessária. E, também, por me apoiar e incentivar quando decidi fazer um campo no final do segundo tempo. Sou grata também a Anna Luiza Ladeia, Camila Fernandes e Mariana Moreira pelo apoio e ajudas de todos os tipos. Também agradeço ao Romeu Félix que sempre nos acompanhou com muita disposição nos trabalhos de campo.

Um agradecimento especial à banca examinadora: Marcos André T. de Souza e Adriana F. da Silva. Obrigada pela leitura atenta e pelos valiosos comentários e sugestões, algumas delas já incorporadas nesta versão.

Agradeço à Patrícia Machado os mapas desta dissertação e, também, o carinho e a disposição.

Agradeço à Elisângela de Moraes Silva por me passar sua experiência e sua força de vontade e, acima de tudo, pela amizade. Sou grata a outra querida amiga, Gabriela Veloso:

“pesquisadora e pessoa da maior qualidade, sem a qual este mundo seria muito, muito, muito chato!!!!” Lembra?

Também tive o prazer de conviver com a turma de 2010 do PPGAN/UFMG. Quero destacar os colegas da arqueologia: Luís Felipe Alves, Déborah Duarte-Talim e Sarah Hissa. Foi um prazer ter vocês como comentadores de minhas ideias. Valeu muito pra mim nossa convivência! Em especial à Sarah, pela ajuda com o *abstract* e pela amizade que vem desde os tempos da graduação e só cresceu. Também a todos os professores do programa. Em especial, aqueles com quem convivi mais de perto: Andrei Isnardis e Maria Jacqueline Rodet, obrigada pela dedicação e confiança em meu trabalho. E não poderia deixar de mencionar nossa secretária, Aninha, por sua eficiência em nos ajudar com toda a burocracia.

Também há pessoas especiais que me ajudaram nessa caminhada, desde quando tentei a seleção pela primeira vez. Cada uma à sua maneira conseguiu, além da minha gratidão, o meu carinho e admiração: Évelin Nascimento, Vanessa Linke, Juliana Cardoso e Anderson Alves Pereira. Dentre outras ajudas, o Anderson me apresentou meu mais novo colega Edenir Perin a quem agradeço aceitar o diálogo e me tirar várias dúvidas, permitindo estabelecer uma conexão Sul-Minas que deu muito certo!

Agradeço também aos alunos com quem aprendi muito no estágio docente (Ciências Sociais, disciplina Arqueologia da Violência) e na monitoria (Antropologia, disciplina Métodos e Técnicas em Pesquisa Arqueológica). Agradeço a confiança e o envolvimento e por despertarem em mim uma nova vocação: a docência.

Do mesmo modo, à amiga de longa data, Dayse Vilas Boas, sou muito grata! É bom poder encontrar alguém para compartilhar não apenas os anseios acadêmicos, mas também vitórias, derrotas, sorrisos, frustrações que fazem parte da vida como um todo. Uma verdadeira amizade que tem sobrevivido ao tempo e agora, também, à distância!

À Igreja Batista Memorial-BH, minha segunda casa. Obrigada a cada irmão pela atenção, o carinho, as orações e por acompanhar de perto. É até difícil citar nomes, mas vou destacar dois. Rafael Souza, obrigada pela ajuda precisa! E Armindo de Oliveira Silva, nosso professor, quanta saudade! Nós somos bem menos sem ele. Queria que ele estivesse aqui.

Ao pessoal do Arquivo Público Mineiro pela disposição e paciência em me ajudar. E ao apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Capes. Sem essa bolsa, com certeza, as dificuldades seriam maiores.

Por fim, os citados acima foram essenciais para o resultado final, mas a responsabilidade pelos problemas, ideias e limitações deste texto fica por minha conta.

RESUMO

Duas estradas construídas em Minas Gerais - a primeira no século XVIII (Caminho Novo) e a segunda no século XIX (Estrada do Paraibuna) - foram entendidas a partir da perspectiva de como as diferentes formas de governo (Colonial e Imperial, respectivamente) construíram seu poder por meio do estabelecimento das estradas, incluindo aspectos, como: seus traçados, suas estruturas viárias, suas relações com as pousadas e as cidades do seu entorno. A análise da cultura material, através de uma perspectiva da arqueologia interpretativa, permitiu entender os caminhos como formas de domesticação do ambiente e, por conseguinte, das pessoas que transitavam por eles. O domínio e controle do território criaram paisagens, e ao estudá-las foi possível reconstituir as estratégias para a reprodução do poder. Enquanto no século XVIII as estradas eram vistas como canais facilitadores do contrabando, no século XIX elas tornaram-se elementos fundamentais na integração das províncias e no aumento das riquezas do Império.

Palavras-chave: Caminho Novo, Estrada do Paraibuna, arqueologia da arquitetura, arqueologia da paisagem.

ABSTRACT

Two roads built in Minas Gerais – the first on the 18th century, Caminho Novo (New Path), and the second on the 19th century, Estrada do Paraibuna (Paraibuna Road) – are understood here as part of a strategy used by different forms of government (respectively, Colonial and Imperial governments) to fabricate their power through the establishment of roads, including aspects, such as: the path's drawing, their structures, their relations to inns, and the cities that surrounded them. Analyzing the material culture, and using interpretive archaeology as a theoretical perspective, we understand the roads as forms of domesticating the environment and, therefore, the people who used them. The territory's domestication and control created landscapes, and their study allowed for reconstituting strategies of power reproduction. While in the 18th century roads were seen as facilitators for smuggling goods, in the 19th century they had become fundamental elements for integrating provinces and increasing the Empire's wealth.

Keywords: Caminho Novo, Estrada do Paraibuna, archaeology of architecture, landscape archaeology.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO - Ponto de partida	8
1. POR ONDE COMEÇAR? A BUSCA PELO QUE JÁ FOI FEITO	17
1.1. A história dos caminhos ou os caminhos da história	17
1.2. Sobre a materialidade dos caminhos	23
2. A ARQUEOLOGIA E SEUS RUMOS. CONJECTURAS TEÓRICAS PARA UMA ARQUEOLOGIA DOS CAMINHOS	33
3. A PRODUÇÃO DOS DADOS E OS MÉTODOS DE ANÁLISE	42
4. CAMINHOS E PODER	55
4.1. Inícios da interiorização	56
4.2. O Caminho Velho	60
4.3. O Caminho Novo	61
4.4. A estrada oficial	83
4.5. A Estrada Geral da Corte	99
5. CONTINUIDADES NA MUNDANÇA - Considerações finais	147
5.1. É esta a chegada?	151
REFERÊNCIAS	153
ANEXO A – Ofício Diogo Clark	167

INTRODUÇÃO - Ponto de partida

Veredas de pé-posto; auto-estradas cinzas cruzando o espaço,
varando terra; [...]; obras de viandantes passageiros de jornada curta
para tantas metas.
(SERÁPHICO; SCARANO; GALANTE, 1978, p. 9).

Utilizar o caminho como metáfora para iniciar esta dissertação é quase inevitável. Isso porque, além da sugestão ser óbvia devido ao tema de estudo, a ideia de caminho é algo que nos leva a muitas reflexões. Olhando a definição do próprio dicionário (HOUAISS, 2009) encontramos o seguinte significado: uma faixa de terreno que nos leva de um ponto ao outro, “espaço ou distância percorrida ou por percorrer”; ou, em sentido figurado, pode significar “direção, rumo, destino”. Seria isso muito diferente de uma pesquisa ou o processo de escrita? O que um pesquisador faz quando se depara com um tema a estudar? Dentre várias coisas ele faz escolhas e essas escolhas saem de um lugar e levam a outro. E nesse processo há toda uma trajetória a ser percorrida que envolve muitas leituras, trabalhos de campo, opções teóricas/metodológicas, dúvidas, cortes... Após a caminhada, nunca somos os mesmos.

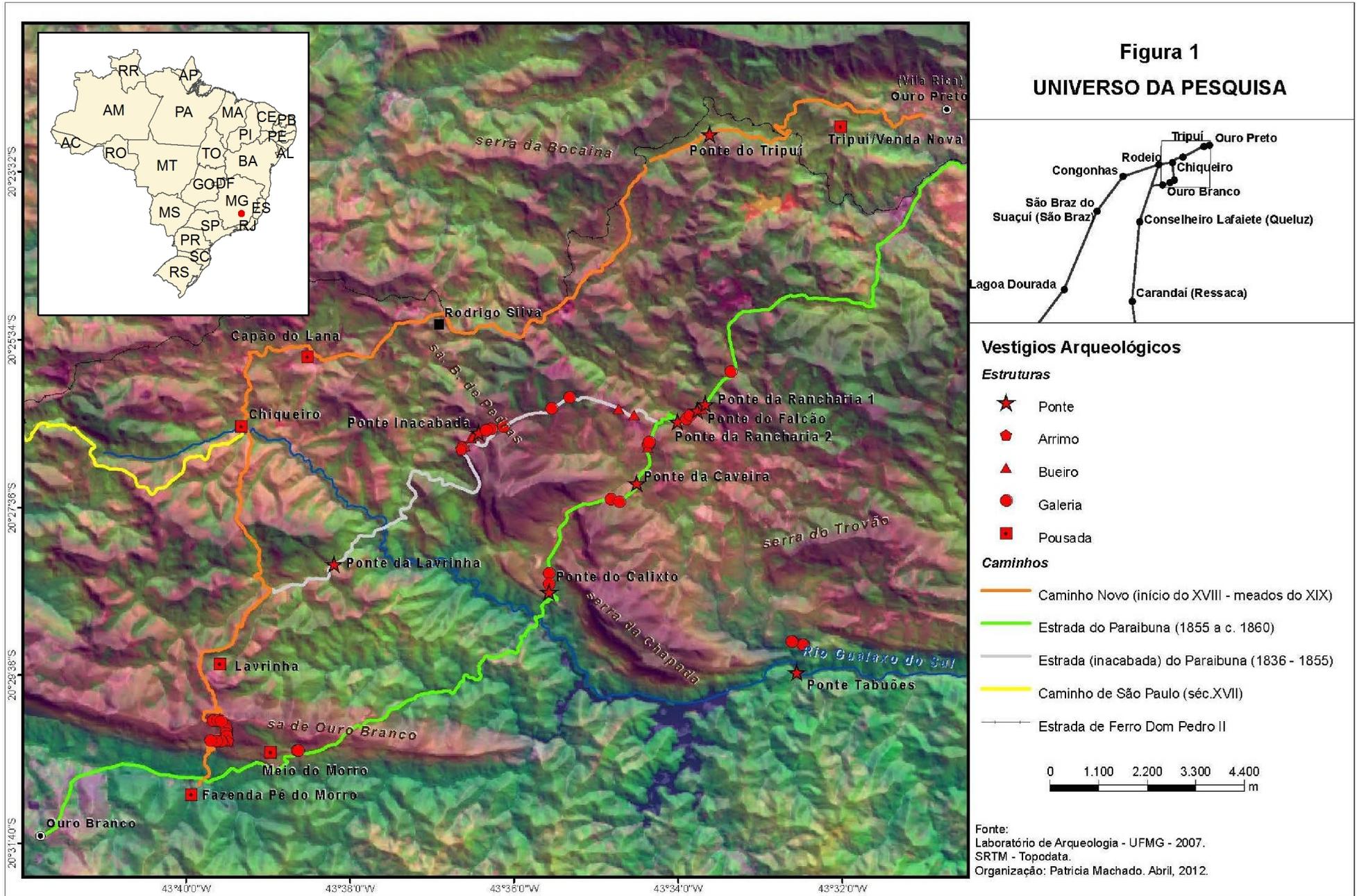
Tendo isso em mente um dos objetivos deste trabalho é não apenas contribuir para a expansão do conhecimento de um tema, mas também levar o leitor a refletir sobre seu próprio cotidiano. Muitas vezes estamos tão acostumados com os objetos, tarefas e elementos que integram nosso dia a dia que não paramos para pensar de onde vêm, o que significam, com qual objetivo foram criados, como influenciam nossas vidas e como podemos manipulá-los.

Começo, então, contando um pouco de como surgiu a ideia deste trabalho. Em 2006 no Laboratório de Arqueologia da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas - Fafich, da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG tive a oportunidade de trabalhar como estagiária bolsista no projeto *Levantamento histórico arqueológico da Estrada Real no trecho Ouro Branco Ouro Preto / MG* (GUIMARÃES, 2007)¹, sob coordenação do professor Carlos Magno Guimarães e financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais - Fapemig. Com o projeto tivemos a oportunidade de conhecer um trecho de 87Km de estradas antigas (construídas nos séculos XVIII e XIX) cravadas no território de Minas Gerais. Alguns trechos bem evidentes, outros nem tanto. O certo é que identificamos diversas estruturas arqueológicas como: arrimos, galerias, bueiros, calçamentos, pontes e ruínas de antigas pousadas e fazendas. Trabalhando na perspectiva de um projeto piloto, que

¹ Doravante este projeto será chamado *LHAER*.

desenvolvesse metodologias e técnicas de análise para a identificação e interpretação de estradas antigas dos períodos colonial e imperial, procuramos fazer uma pesquisa exaustiva para este trecho entre as cidades de Ouro Branco e Ouro Preto.² O resultado foi a identificação de três estradas: o Caminho Velho (século XVII), o Caminho Novo (século XVIII), a Estrada do Paraibuna e seu trecho inacabado, denominado Estrada (Inacabada) do Paraibuna (século XIX), FIG. 1.

² Fazer uma pesquisa exaustiva não quer dizer que esgotamos as possibilidades de estudo e de identificação das estruturas arqueológicas. Mas trabalhamos com o objetivo de identificar o máximo de vestígios possível. A ideia é estender o projeto para outros trechos da “Estrada Real”. Até agora só foi possível estudar as ruínas de uma das pousadas do Caminho Novo, o Capão do Lana (cf. GUIMARÃES, 2008).



Instigada pela complexidade do tema e (por que não dizer?) pelas belíssimas paisagens, comecei a me entusiasmar cada vez mais com a “Estrada Real”. Após a conclusão do projeto senti vontade de continuar estudando o assunto, pois não conseguia parar de pensar naquelas belas pontes. Primeiramente passei a estranhar meu próprio contexto, onde nosso projeto de boas construções é bastante diferente daqueles que havíamos estudado. As pontes do século XIX, que me impactaram com sua grandiosidade e beleza, me fizeram questionar se este era um sentimento exclusivamente de uma arqueóloga do século XXI, ou se essa contemplação, essa sensação de pequenez que a ponte me passava também poderia estar presente no viajante de outrora. Portanto, essa dissertação também é uma tentativa de superar distâncias. Como disse Heliana Angotti-Salgueiro (2006, p. 9) “[o] estranhamento diante [...] de um objeto do passado no espaço contemporâneo [...], indica sempre uma distância.”. E essa distância é de vários níveis, por exemplo: de percepção visual (o que vemos e o que não vemos), de entendimento (aquilo que compreendemos ou não), de interpretação (da “leitura” que fazemos dos significados e intenções do autor do objeto/obra analisada). Mesmo sabendo que essas distâncias jamais serão superadas completamente acredito que vale a pena tentar diminuí-las, pois os vestígios arqueológicos são objetos deslocados do seu tempo/mundo de criação, mas que estão vivos entre nós (ANGOTTI-SALGUEIRO, 2006).

Outra inquietação foi a grande diferença existente entre o Caminho Novo e a Estrada do Paraibuna. Enquanto as estradas do século XIX permaneceram bastante visíveis na paisagem, sendo inclusive reaproveitadas para o trânsito atual, o Caminho Novo foi de difícil visualização pela equipe. Ainda que também tenha tido parte do seu leito reaproveitado pelas estradas posteriores, ele não tem a mesma “concretude” da Estrada do Paraibuna, ficando apenas “visível” pela existência, até hoje, de várias das localidades relatadas por viajantes que passaram pelo caminho. Enquanto para grande parte da Estrada do Paraibuna podemos dizer “a estrada passou exatamente por aqui”, para o Caminho Novo isto não é possível a não ser por um pequeno trecho na encosta da serra do Ouro Branco e uma ponte de pedras bem próxima a Ouro Preto.

A existência de duas estradas bastante distintas fez com que eu começasse a perceber que havia algo mais do que simples escolhas ao acaso, ou apenas uma evolução das técnicas construtivas. Por isso, na minha monografia (ALMEIDA, 2007) parti para o estudo do trecho que mais me chamou a atenção: o do século XIX. Mas não deixei de pensar no século XVIII. A “ausência” de estruturas era para mim um desafio. Ausência é informação, mas como transformar a ausência em palavras? Por isso, no mestrado, dei continuidade à pesquisa incluindo o trecho do século XVIII, para tentar compreendê-lo um pouco mais. Também,

porque faz todo sentido pensar que com a mudança de uma sociedade colonial para uma independente, outras formas de organização do espaço também surgiriam.

Portanto, no subtítulo onde aparece o marco cronológico do trabalho, “séculos XVIII e XIX”, ele refere-se não apenas aos caminhos, mas também às sociedades que produziram esses caminhos. Aqui não há a pretensão de falar de um período que abrange duzentos anos, mas de tentar captar o sentido, o significado de uma época (o que talvez seja até mais pretensioso). Assim, com base em Maria Efigênia Lage de Resende (2007, p. 13) o século XVIII no Brasil vai desde a bandeira³ de Fernão Dias Pais em 1674 em busca das esmeraldas⁴ até 1808 com a vinda da família real para o Brasil, acontecimento que lançou as bases para o fim do sistema colonial que ocorreria oficialmente em 1815. Resende não faz o mesmo apontamento para o século XIX, pois não é o objetivo do livro, mas para mim ele começaria em 1808 e acabaria com a proclamação da República em 1889. Essa esquematização nos dá um longo século XVIII e um breve século XIX, mas isso não importa quando estamos falando de uma época. Compreendo, então, essas divisões como o século XVIII representando a efetiva instalação e consolidação do sistema colonial e o século XIX representando o fim desse sistema e a entrada em um período de formação de uma nova nação, independente, com um governo próprio, que passa a se preocupar com sua identidade.

Portanto, nesta dissertação meu objetivo é relacionar o contexto histórico e político de cada período ao projeto de construção de cada caminho. E chegar a esse objetivo leva a tentar responder às seguintes perguntas: quais as diferenças entre as estradas?; por que elas são tão diferentes?; quais variáveis definiam o traçado dos caminhos?; o que motivou a mudança do discurso das autoridades (coloniais e imperiais) em relação às estradas?

Os caminhos foram escolhidos como objeto de análise não apenas pelo desenvolvimento do projeto citado, mas também pelo reconhecimento de que foram elementos chave no processo de colonização, expansão e posterior integração do território nacional. Os caminhos são elementos fundamentais em qualquer sociedade, afinal, como disse

³ No século XVII este nome foi dado às expedições não oficiais de apresamento de índios e procura dos metais. No século seguinte a designação incorporou também as expedições oficiais, as entradas. Eram organizadas em um estilo militar, sendo comandadas por um cabo de tropa que reunia tanto funções civis quanto criminais. Essas expedições usavam também índios mansos que eram usados como batedores de caminho. Muitas vezes as famílias iam juntas além de outras pessoas como vadios que acompanhavam as bandeiras. Elas poderiam se compor de dez até cem pessoas. Viviam de frutos e animais silvestres e do que encontravam pelo caminho; iam plantando roças para ter mantimento e quando o alimento acabava atacavam as aldeias indígenas. Essas roças também contribuíram para o estabelecimento de locais de parada. A princípio faziam construções precárias, mas ao final foram se tornando locais importantes e estratégicos dos caminhos (Cf. BOTELHO, 2003, verbete “bandeira”). Costa (2005, p. 43) define como “entradas” as expedições oficiais baianas e as bandeiras seriam as expedições paulistas.

⁴ E que foi uma das precursoras do Caminho Geral do Sertão que ligava São Paulo aos sertões do São Francisco.

o filósofo Otto Bollnow, onde houver pessoas se movimentando, aí há caminhos (BOLLNOW, 2008, p. 106). Como se verá, também, será dada uma ênfase especial à análise das pontes. Isso porque elas são o grande diferencial entre as duas estradas. Não apenas pela quantidade, mas, também, pela utilização de estilos arquitetônicos diferentes.

A escolha de Minas Gerais também não é arbitrária. Desde o descobrimento das riquezas auríferas a capitania das Minas despontou em importância chegando a ter a maior população da América portuguesa em 1720 (RENGER, 2007b, p. 117) fazendo, também com que a Colônia entrasse no circuito internacional, já que o ouro era universalmente aceito (SOUZA; BICALHO, 2000, p. 34). Já no século XVIII adquiriu autosuficiência do mercado interno dependendo apenas da importação de escravos, do sal e de manufaturas europeias de luxo, tornando-se o principal destino das populações escravas até a primeira metade do oitocentos (GODOY; BARBOSA, 2008, p. 172). Finalmente, decidi continuar com o recorte proposto pela pesquisa do *LHAER*, delimitada entre Ouro Branco e Ouro Preto. Este trecho apresentou uma quantidade significativa de vestígios, não sendo necessário, no momento, ampliar a área de estudo.

Sendo assim, influenciada pelos questionamentos de Anthony King (1980) procurei fazer para as estradas de Minas as seguintes perguntas: o que podemos aprender das sociedades estudando seus caminhos e paisagens e o que podemos aprender dos caminhos e paisagens estudando as sociedades? Essa é uma das minhas propostas. Tentar responder essas perguntas.

O texto está estruturado da seguinte maneira. No capítulo um - Por onde começar? A busca pelo que já foi feito - procurei fazer uma leitura crítica dos antecedentes das pesquisas feitas até agora sobre estradas e caminhos antigos. O tema tem sido alvo de várias disciplinas, mas privilegiei, além da arqueologia, como é natural, a história. Isso porque este trabalho é de arqueologia histórica uma área da arqueologia que, dentre outras características, conta com a documentação do período estudado, ajudando na construção do contexto histórico e social no qual viveu a sociedade pesquisada (FUNARI, 1988). Outro motivo foi mostrar como os historiadores têm estudado o tema. Tendo reconhecido sua importância há algum tempo esses pesquisadores desenvolveram diversas contribuições no estudo dos caminhos que vão desde questões mais funcionais e econômicas que tentam responder a como e porquê as estradas foram construídas e por quem, até questões do cotidiano da estrada: o ir e vir dos transeuntes. Bebendo dessa fonte a arqueologia histórica brasileira passou a desenvolver, recentemente, estudos sobre caminhos antigos, revelando todo o seu potencial para analisar esse elemento de extrema importância na vida diária das pessoas (SOUSA, 1995; SILVA, 2006;

GUIMARÃES, 2007; ALMEIDA, 2007; HERBERTS, 2009). Através da abordagem da cultura material podemos inferir sobre questões de como as estradas interagem com os elementos naturais como topografia, hidrografia, além de esclarecer temas técnicos e funcionais, assim como analisar questões de cunho simbólico como o papel das estradas no contexto mais amplo de controle do território, bem como das pessoas. Como uma forma de mostrar o que acontece na arqueologia fora do Brasil selecionei apenas alguns trabalhos em Portugal e Espanha e outros na América Latina. Porém, fiz uma análise mais detalhada do trabalho de duas pesquisadoras brasileiras com o objetivo de dar um maior destaque ao trabalho feito no Brasil e por serem trabalhos que me ajudaram na minha interpretação.

O capítulo dois - A arqueologia e seus rumos. Conjecturas teóricas para uma arqueologia dos caminhos - é a parte em que eu explico meu referencial teórico, onde esclareço as escolhas, influências e motivações para esta pesquisa. Meus principais instrumentos teóricos estão reunidos nas arqueologias denominadas da Paisagem e da Arquitetura (CRIADO, 1991; ACUTO, 1999; PARKER PERASON; RICHARDS, 1994; ZARANKIN, 1999; 2002). Vejo ambas, no caso da minha pesquisa, como complementares, pois se a paisagem estuda as relações dos seres humanos com o entorno, sem que precise haver um ambiente construído, a arquitetura estuda as relações dos seres humanos com os ambientes construídos, que por sua vez são um dos elementos constitutivos da paisagem. O ambiente construído é um conceito mais abstrato que se refere, de maneira geral, a qualquer alteração física no ambiente natural feita pelos seres humanos, que vão desde simples casas a cidades altamente complexas. Por sua vez os ambientes construídos envolvem formas construídas, que permitem definir os tipos de edificações, como templos, abrigos, casas de reuniões etc.. Essas formas, ainda que sejam espaços definidos e delimitados não, necessariamente, são espaços fechados, como por exemplo, as praças e estradas. A arquitetura faz parte dessa definição, mas é, normalmente, associada a ambientes construídos que envolvem especialistas: tais como projetistas e construtores (LAWRENCE; LOW, 1990). Enfim, tanto a arquitetura quanto a paisagem são vistas pela lente das “arqueologias interpretativas” (SHANKS; HODDER, 1995). Existem várias maneiras de interpretá-las e isso dependerá dos pressupostos teóricos utilizados pelo pesquisador.

O capítulo três - A produção dos dados e os métodos de análise - apresenta informações sobre como foi feito o trabalho de campo, de arquivo e como os dados produzidos foram sistematizados. A maior parte do trabalho de campo foi realizada pela equipe do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG, bem como as informações produzidas referentes a desenhos e as bases cartográficas. Portanto todas as informações sobre

a metodologia, caracterização das estradas etc. foram retiradas do relatório, já citado, produzido no final do projeto.⁵ Aquilo que foi realizado posteriormente, na minha pesquisa do mestrado, foi devidamente indicado.

O capítulo quatro - Caminhos e poder - é o momento dos resultados, em que a aplicação dos conhecimentos teóricos aos vestígios encontrados resultará na análise dos contextos das estradas. Ainda que eu fale de outras vias o foco se concentra no Caminho Novo (XVIII) e na Estrada do Paraíba (XIX). Cada uma, por fazer parte de distintos contextos, foi tratada de maneira particular. A descrição das estradas e seus significados foram vinculados à contextualização histórica delas, ou seja, optei por não fazer uma separação entre uma parte “mais histórica” e uma parte “mais arqueológica”. Procurei mostrar como diferentes organizações sócio-políticas produziram diferentes discursos materiais.

No capítulo cinco – Continuidades na mudança – fiz uma revisão das principais ideias apresentadas, colocando algumas conclusões e considerações. Também, lancei algumas ideias para pesquisas futuras.

Enfim, terminando esta apresentação devo dizer que esta pesquisa também não está dissociada do seu contexto sócio-cultural. A importância que o termo “Estrada Real” ganhou na última década contribuiu para um incremento do interesse pelo tema. O grande destaque da mídia, em especial a mineira, para os assuntos relacionados a ela teve um amplo impacto na produção bibliográfica em geral e a academia não ficou alheia aos acontecimentos. Em especial, os historiadores se sentiram na obrigação de dizer algo sobre o tema. Na esteira do processo, a arqueologia também pode dar sua contribuição, pois possui uma abordagem diferenciada das demais disciplinas devido à sua ênfase nos vestígios materiais.

Creio neste momento, ser necessário fazer algumas ressalvas. Devido à complexidade do tema muitas questões ficaram de fora. Não porque não mereçam atenção, mas porque este é um momento em que temos que fazer escolhas, e escolhas implicam em permanências e abandonos. Alguns deles (os que eu percebi) foram os seguintes: não foi meu objetivo tratar de todos os caminhos e variantes existentes, mas privilegiei o estudo dos caminhos oficiais, bem como de seus troncos principais. Seria extremamente complexo tratar de todos os caminhos secundários envolvidos, mas com isso espero não ter empobrecido a análise.⁶ Tratar

⁵ Gostaria de destacar os nomes dos componentes da equipe, aos quais também sou grata pelo companheirismo e o aprendizado: coordenador - Carlos Magno Guimarães; pesquisadores - Adriana Assis, Anderson Alves Pereira, Évelin Nascimento, Luciana Machado e Patrícia Machado; estagiárias - Anaéli Almeida e Mariana O. e Souza.

⁶ Talvez seja importante também dizer que meu trabalho se concentra nos caminhos terrestres, porque os rios que cortam o Brasil são verdadeiras vias de comunicação a ligar todo o território e foram largamente utilizados não

apenas dos caminhos oficiais também significa que os atalhos e caminhos clandestinos, ou seja, as formas de resistência não recebem a devida atenção nesta análise. Estudá-los aumentaria muito este trabalho, pois são vestígios bastante complexos de serem identificados, devido ao seu caráter oculto e transitório. Portanto, devido a questões de tempo e espaço ficarão para um momento posterior assim como a análise aprofundada dos caminhos indígenas enquanto antecedentes das estradas aqui estudadas.

apenas pelos colonizadores, as chamadas monções (HOLANDA, 1976), mas também por viajantes naturalistas (BURTON, 1977; cf. SAINT-HILAIRE, 1974).

1. POR ONDE COMEÇAR? A BUSCA PELO QUE JÁ FOI FEITO

Pisando nas pisadas de quem o antecedeu, o homem marca. Mas cada viagem é diferente da viagem anterior e assim, pelos sulcos ou por trilhas novas, são tantos e tão variados os caminhos, impossível os recontar.
(SERÁPHICO; SCARANO; GALANTE, 1978, p. 10).

A existência de poucas pesquisas arqueológicas sobre os caminhos antigos de Minas faz com que precise haver um esforço, após vários estudos históricos sobre o tema, por tentar responder à pergunta sobre qual a contribuição da arqueologia.

Este capítulo mostra como estamos sempre acumulando passos: andamos avançando, retrocedemos para tentar seguir mais adiante... Cruzamos informações, questionamos algumas, agregamos outras. Portanto, fazendo uma revisão do que já foi feito espero poder trazer informações para minha pesquisa e levantar mais questões.

1.1. A história dos caminhos ou os caminhos da história

O tema em estudo sempre foi importante para alguns segmentos da academia como economistas, geógrafos, historiadores e engenheiros. Mas, para os objetivos deste trabalho saliento as pesquisas dos historiadores que avançaram de maneira sistemática na análise dos caminhos, considerando-os elementos importantes da exploração, ocupação e expansão do território brasileiro, desde seu descobrimento.

A partir do final do século XIX historiadores abordaram a questão dos caminhos pela via do bandeirismo. Portanto, seus autores estavam muito mais preocupados em retratar a vida e os feitos dos bandeirantes do que, propriamente, a análise dos caminhos. Uma literatura bastante comum, dessa época até princípios do século passado, é a que trata os bandeirantes como heróis desbravadores, que sacrificaram suas vidas pela abertura dos sertões. Como exemplo posso citar a reunião de documentos sobre as bandeiras feita por Taunay (1981). Outra obra importante do mesmo autor é a *História geral das bandeiras paulistas* (1924) que ainda que reconheça as bandeiras como empreendimentos que levaram à dizimação de populações indígenas, trata os primeiros sertanistas como verdadeiros heróis nacionais, responsáveis pela expansão e defesa do território colonial. Outro exemplo são as biografias de

paulistas relacionados ao Caminho Novo como Garcia Rodrigues Pais (MAGALHÃES, 1918). Ainda que tenham reunido boa documentação e explorado um tema pouco abordado na historiografia da época, esses autores devem ser lidos (como os demais) tendo em mente o viés da época: neste caso, a exaltação das “grandes figuras” da história, criando heróis nacionais responsáveis pela construção do país.

Prosseguindo, quero destacar dois estudos que se tornaram seminais para aqueles que se dedicam à pesquisa dos caminhos brasileiros: o primeiro deles é *Caminhos antigos e povoamento do Brasil* de João Capistrano de Abreu (1960) originalmente publicado em 1899, ou seja, ainda no período do qual acabo de tratar. O historiador Capistrano de Abreu foi considerado inovador por colocar na ordem do dia temas que não recebiam tanta atenção como o apresamento de índios e a criação de gado, tratando sempre de aspectos do cotidiano das populações estudadas (DUARTE, 2007, f. 47). Também analisou as bandeiras, mas, rompendo com a história clássica, ele se recusou a tratar os bandeirantes como heróis. Através do estudo da documentação, procurou demonstrar que a “abertura” de caminhos era muitas vezes o aproveitamento de antigas trilhas indígenas, além de mostrar que o povoamento foi feito a custo de muito sangue, especialmente, dos índios (ABREU, 1960, p. 75).⁷

Ainda que sua escrita repouse sobre uma crença na objetividade do historiador, algo comum na época em que ele escrevia, também não posso deixar de mencionar suas ideias como inovadoras, sendo, inclusive, influência para as próximas gerações. Foi o caso de Sérgio Buarque de Holanda que em 1957 escreveu *Caminhos e Fronteiras* (1994), a segunda obra de destaque sobre o tema. O livro é um conjunto de estudos (alguns retomados de *Monções* publicado em 1945) versando sobre São Paulo no período colonial tomando como base a vida material. Isso porque através dos aspectos materiais é possível perceber mais claramente onde se deu a “abertura cultural” entre indígenas e “adventícios”. Nas palavras do autor

“[...] neles [aspectos da vida material] o colono e seu descendente imediato se mostraram muito mais acessíveis a manifestações divergentes da tradição européia do que, por exemplo, no que se refere às instituições e sobretudo à vida social e familiar em que procuraram reter, tanto quanto possível, seu legado ancestral.” (HOLANDA, 1994, p. 12).

E é por essa via que Holanda vai tratar os caminhos antigos ou as “veredas de pé posto”: uma herança indígena. Quando os portugueses chegaram aqui encontraram um “sistema viário” que souberam aproveitar nas entradas e bandeiras. Apesar de considerá-las grandes empreendimentos colonizadores ele acredita que elas só foram possíveis pela

⁷ Ainda que muitas vezes suas ideias tenham entrado em choque com as de Taunay, seu trabalho foi reconhecido por esse autor (TAUNAY, 1924, p. 10).

influência e colaboração (mesmo que involuntária) dos índios, não apenas no sentido do aproveitamento dos caminhos já existentes, mas também nas estratégias de se guiar no meio do mato, nas formas de andar longas distâncias a pé e descalços (HOLANDA, 1994, p. 21, 25).

Enfocando especificamente os caminhos de Minas ao Rio de Janeiro há o livro de Léa Peixoto (1951) onde, diferentemente das obras anteriormente mencionadas, os caminhos são levados para o primeiro plano, ou seja, eles foram utilizados como elemento principal da análise. Sua abordagem, bastante influenciada por uma perspectiva da geografia, procura analisar a função das estradas, tanto coloniais quanto imperiais, numa tentativa de relacionar o “homem com o meio” (PEIXOTO, 1951, p. 9). Os processos econômicos foram analisados, mas apenas para observar como eles influenciaram na formação, manutenção e abandono das estradas. Peixoto, primeiramente, analisa a formação dos Caminhos Velho e Novo, os construtores, suas características, sua importância política. Posteriormente, o cotidiano dos caminhos, isto é, como se dava a circulação e como viviam as tropas, seu vestuário, alimentação, os locais de pouso. Também analisa as mudanças ocorridas no século XIX e a evolução das estradas e dos meios de transporte. Por fim, ela conclui relacionando os caminhos e a topografia, mostrando como esta dificultou a integração nos limites entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, devido à existência das serras do Mar e da Mantiqueira. Peixoto vê todo o processo como uma evolução natural, ou seja, primeiro vieram os caminhos terrestres, posteriormente apareceu a estrada de ferro e “no futuro assistir-se-á ao início de nova modificação com a vulgarização do avião como veículo comercial” (PEIXOTO, 1951, p. 98).

Outro autor que, mesmo não sendo historiador, deu uma grande contribuição à história dos caminhos antigos de Minas, foi o engenheiro Dermeval Pimenta (1971). Sua obra, ainda hoje, é usada como base para quem estuda o tema, pois através de um conjunto de documentos do século XIX e de pesquisas de campo lançou luzes sobre a construção das estradas do período imperial, esquematizando mapas bastante didáticos para a compreensão da evolução histórica dos caminhos. Seu trabalho, basicamente descritivo, apresenta com minúcia os itinerários dos Caminhos Velho e Novo e das estradas carroçáveis ou imperiais.

Posteriormente apareceram outros estudos de relevância como o de Guimarães e Reis (1987). Neste trabalho os autores procuraram registrar a importância da agricultura em Minas Gerais, mostrando que na terra do ouro a agricultura tinha um papel de destaque, usando como elemento de análise os caminhos com suas roças/paragens. Trabalhando com uma visão mais ampla do processo de ocupação das Minas no século XVIII os autores chamam a atenção para que a análise dos caminhos e das atividades agropastoris seja feita como uma totalidade,

para ter uma visão mais clara do processo histórico colonial mineiro (GUIMARÃES; REIS, 1987, p. 98).

Também Renato Venancio em um volume da *Varia historia* (v. 21, 2000) dedicado ao Códice Costa Matoso refletiu sobre o tema como “usurpação de estruturas viárias pré-coloniais” (p. 182). Seguindo a “trilha” de Capistrano de Abreu e Holanda, já citados, ele valoriza o aspecto pré-colonial dos caminhos enfatizando que os portugueses não construíram as vias dos séculos XVI, XVII e XVIII, mas se apoderaram de conhecimentos indígenas para consolidar suas entradas pelo sertão. Ele, inclusive, se baseia em um estudo arqueológico realizado por Maria da Conceição Beltrão (citado por VENANCIO, 2000) que enfatiza que a reutilização dos portugueses se deu não apenas em relação aos caminhos, mas também quanto aos pontos de assentamento, sendo encontrados vestígios arqueológicos nestes lugares.

Antes de continuar analisando os trabalhos feitos até agora considero importante mencionar um acontecimento, que para mim, teve influência na produção acadêmica do século XXI sobre o tema. Em vinte de janeiro de 1999 o governador de Minas, Itamar Franco, sancionou a Lei nº. 13.173/99 que “dispõe sobre o programa de incentivo ao desenvolvimento do potencial turístico da estrada real.”⁸ Além de versar sobre os objetivos do programa e quem estaria a cargo de sua promoção a lei definiu como estrada real “os caminhos e suas variantes construídos nos séculos XVII, XVIII e XIX, no território do Estado.” (Lei nº. 13.173/99. Artigo 1º, Parágrafo único).

Posteriormente, em outubro do mesmo ano foi criado o Instituto Estrada Real pela Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais - Fiemg com o objetivo de alavancar o “produto turístico Estrada Real.” O governo de Minas interessou-se pela idéia e em 2003 o projeto foi lançado oficialmente pelo então governador, Aécio Neves, em parceria com o Instituto Estrada Real. Implantado em 177 municípios, sendo que 162 deles em Minas e os demais no Rio e São Paulo,⁹ o projeto foi um sucesso, pelo menos no estado mineiro, causando repercussão na mídia e lançando as bases para uma explosão de publicações sobre o tema. Logicamente,



FIGURA 2 - Logotipo do Instituto Estrada Real.

Fonte:
<http://site.er.org.br//index.php/home/index>.

⁸

Disponível

em:

http://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?tipo=LEI&num=13173&comp=&ano=1999&aba=js_textoOriginal#texto. Acesso em 13/10/11.

⁹ Disponível em: http://www.paginarural.com.br/noticias_detalhes.php?id=36707. Acesso em 13/10/08. Atualmente, o roteiro passa por 199 municípios, 169 em Minas, 22 em São Paulo e nove no Rio de Janeiro. Disponível em <http://site.er.org.br//index.php/apresentacao/index/4>. Acesso em 17/10/11.

essas publicações, voltadas para fins turísticos e comerciais, pouco se preocuparam em caracterizar os caminhos antigos do ponto de vista histórico ou arqueológico.¹⁰ Isso incomodou alguns pesquisadores que sentiram a necessidade de voltar a estudar este tema de maneira aprofundada, inclusive conceituando o termo “Estrada Real”, tão utilizado, mas pouco debatido.



FIGURA 3 - Marco da Estrada Real em Cunha/SP.

Fonte:
<http://vamosviajarsempre.blogspot.com/2011/04/cunha-sp.html>

Portanto, em 2001, Márcio Santos lançou seu livro *Estradas reais: introdução aos caminhos do ouro e do diamante no Brasil* (2001), cujo objetivo foi reconstituir a formação e o desenvolvimento dos três principais caminhos oficiais em direção às Minas. Sua abordagem inovadora foi, justamente, desmistificar a idéia de que a “Estrada Real” é um caminho único. Este nome, hoje, abrange o Caminho Novo, o Caminho Velho de Parati, a estrada dos diamantes e a Estrada da Corte do século XIX. Nesta obra o autor procura deixar claro que a “estrada real” não era um único caminho com um ponto de partida e outro de chegada, nem mesmo estradas exclusivamente ligadas à área e à atividade mineradora como demonstra por meio de dois documentos. O primeiro é uma doação de sesmaria a Matias Cardoso, de 1653. O documento apresenta a extensão da sesmaria indicando como um dos limites “até a Estrada Real, que vai para Sergipe de El Rei, com todos os matos, águas, e pastos que nela houver” (citado por SANTOS, s/d, p. 26). O outro, de 1722, trata do termo de criação da Vila de Santo Antônio da Jacobina, e faz referência a uma estrada real que servia para escoamento do gado dos sertões do Piauí (citado por SANTOS, *idem, ibidem*). O primeiro documento além de ser anterior ao período da mineração, também faz referência a uma área não mineradora. Já o segundo documento liga o termo à pecuária.

O mesmo autor ainda afirma que

O conceito de Estrada Real, já historicamente impreciso e de difícil delimitação, tornou-se uma peça maleável, sujeita às mais diferentes versões e interpretações modernas. Alguns pretendem reduzir o conjunto dos caminhos abrigados sob esta

¹⁰ Para publicações com fins turísticos e/ou comerciais ver, por exemplo, Carneiro (2004) e Gonçalves; Rubião (2003). Outro indício do sucesso do programa pode ser visto no tema escolhido para o samba-enredo do Grêmio Recreativo Escola de Samba Estação Primeira de Mangueira em 2004: “Mangueira redescobre a Estrada Real... E deste eldorado faz seu carnaval” de Cadu, Gabriel, Almyr e Guilherme. Disponível em: <http://www.mangueira.com.br/mangueira/>. Acesso 27 jan 2012.

denominação ao antigo Caminho Novo, entre o Rio de Janeiro e Ouro Preto, na esteira da tradição mineira, claramente equivocada. Outros inexplicavelmente alocam a “verdadeira” Estrada Real no longo trecho entre Parati e Ouro Preto, deixando em segundo plano o caminho aberto por Garcia Rodrigues Pais, que veio a constituir, sob o ponto de vista econômico, a via mais importante entre as três grandes rotas coloniais de acesso às minas de ouro (SANTOS, 2001, p. 15).

Santos ainda assinala o esquecimento a que foram relegados o caminho para o Distrito Diamantino e o Caminho da Bahia. Sua falha consiste apenas em relacionar as estradas reais também às estradas imperiais. Mais tarde, ele fará uma revisão do conceito definindo-o como estradas oficiais do período colonial, aquelas que foram abertas e controladas pelo governo português: “[...] o nome *estrada real* passou a aludir, assim, àquelas vias que, pela sua antigüidade, importância e natureza oficial, eram propriedade da Coroa” (SANTOS, 2003, p. 61). Esta definição, muito mais clara e coerente com a documentação é a que eu utilizo para este trabalho. No entanto, prefiro utilizar os nomes pelos quais ficaram conhecidas cada estrada, evitando, assim, ambiguidades.

No mesmo contexto do livro de Márcio Santos apareceram as duas obras organizadas por Antônio Gilberto Costa (2004; 2005) que contou com vasta pesquisa documental e cartográfica além da utilização sistemática de relatos de viajantes e iconografias da época. O resultado, do ponto de vista histórico amplamente baseado no trabalho de Pimenta (1971), foi bastante satisfatório, pois reuniu uma quantidade de informações significativa, de caráter multidisciplinar permitindo o fácil acesso a boas sínteses históricas sobre a formação e consolidação dos caminhos, o cotidiano das estradas, a formação da cartografia, os relatos de viajantes, dentre vários outros temas relacionados. Sem dúvida tornou-se uma obra de referência e de consulta obrigatória.

Mesmo com toda a variedade dos estudos aqui apresentados é possível apreender os principais pontos mais enfocados pelos pesquisadores: ênfase no bandeirismo como elemento importante na consolidação dos caminhos posteriores; apropriação de conhecimentos indígenas por parte do colonizador, o que envolveu, muitas vezes, violência e morte de populações nativas; preocupação em esclarecer quem foram os construtores das estradas, como se deu tal construção, tempo, gastos etc.; mostrar a importância econômica dos caminhos e como eles estavam ativamente ligados às demais atividades das pessoas e não apenas com as que demandavam movimento; e, por fim, a contextualização das vias de comunicação.

1.2. Sobre a materialidade dos caminhos

Com relação à arqueologia o tema ainda é pouco abordado no Brasil. Ainda que a quantidade de estudos esteja aumentando, como veremos, ainda há muito a ser explorado se compararmos à situação de outras regiões do mundo. Meu objetivo nesta parte é dar um panorama geral do que tem acontecido na Península Ibérica e também na América do Sul. Após essa caracterização voltaremos os nossos olhos, de maneira mais aprofundada para o Brasil.

Na Europa é dada especial importância às vias romanas com destaque para Portugal e Espanha. Como exemplo há o trabalho de Fernando de Almeida (1956) e de Aurélio Belo (1960) sobre os marcos miliários das vias romanas em Portugal. Segundo os estudiosos, esses vestígios são a principal evidência de passagem da via e ao contrário do que acontece com as pontes e calçadas são fortes indícios de que, de fato, pertencem à época romana. A ressalva é que, muitas vezes, os miliários não estão em seu lugar de origem. A grande contribuição dos marcos para a compreensão das estradas é pelo fato de que eles possuem inscrições que indicam o ponto de partida e as distâncias percorridas, bem como outras informações sobre eventuais reparos feitos nos caminhos.¹¹ Há também o estudo de Lerenó Barradas (1956) que apresenta as vias romanas das regiões de Chaves e Bragança, também em Portugal, dando um panorama geral sobre as estradas, suas características e estado de conservação.

Como exemplo de um trabalho mais recente há a extensa obra de Rodríguez Colmenero, Ferrer Sierra e Álvarez Asorey (2004), que apresenta a identificação, catalogação, transcrição e estudo dos miliários e outras inscrições viárias da época romana na região da Galícia. O estudo é bastante detalhado, apresentando um panorama geral das vias, para depois estudar cada uma, em particular, abordando as seguintes problemáticas: determinação do percurso, existência ou não de variantes, mensuração das distâncias, dentre outros aspectos.

Esses trabalhos são, basicamente, descritivos preocupando-se com a identificação da originalidade das vias (se são do período romano ou não), bem como da sua preservação, inclusive para o turismo. As informações técnicas podem contribuir para a compreensão da construção das estradas nas colônias espanholas e portuguesas. Afinal, esse conhecimento construtivo de sistemas viários não ficou restrito ao período romano, mas sobreviveu influenciando as práticas construtivas de períodos posteriores.

¹¹ Para estas e outras informações sobre o sistema viário romano ver <http://viasromanas.planetaclix.pt/vrinfo.html>. Acesso em 28/10/11.

No caso da América do Sul também os estudos sobre caminhos antigos estão bem desenvolvidos, no entanto, a ênfase maior recai sobre as vias pré-coloniais. Com o objetivo de dar um breve panorama das pesquisas na região menciono quatro trabalhos que são distintos entre si, ainda que com temáticas parecidas.

Daniel Gutiérrez (2005) tem estudado os caminhos pré-colombianos na Bolívia. Ao analisar o trecho que liga as localidades Paria e Tapacarí ele joga por terra a forma tradicional de analisar os caminhos pré-coloniais como produto da administração inca. O caminho em questão é de uma época anterior, mas foi reutilizado pela administração inca, inclusive, sendo inserida em certos trechos uma organização e planificação do espaço características do domínio incaico (GUTIÉRREZ, 2005, p. 112). Essa atitude pode ser vista como uma forma de apropriação desse elemento, como estratégia de dominação. No entanto, são detalhes que passam despercebidos pelos pesquisadores.

Clark Erickson (2009) também estuda a região da Amazônia boliviana, mas seu objeto de estudo é um complexo hidráulico formado por canais e estradas que fazem parte de uma paisagem cultural pré-colombiana. Seu interesse está em reconstituir o movimento e fluxo das interações sociais que resultaram nesta complexa paisagem através da teoria da prática de Bourdieu: a criatividade e individualidade humanas criam inovações, que, quando adotadas na vida cotidiana se transformam em *habitus*. Com o tempo ele se torna um elemento importante, moldando as atividades humanas. Ao mesmo tempo os indivíduos, como agentes ativos, também podem mudar essas estruturas na prática cotidiana. Erickson acredita que a paisagem contém as informações sobre essas mudanças. Nesse sentido os caminhos tornam-se elementos centrais da análise (ERICKSON, 2009, p. 204).

Sua pesquisa mostra que as estradas-canais cumpriam com seus objetivos básicos de transporte e comunicação, mas pelas suas características estavam ligadas a questões de fronteira, manejo dos recursos hídricos e discursos ideológicos sobre ordem, orgulho, estética, ritual, dentre outros elementos. Em uma sociedade que não possuía pirâmides ou templos a monumentalidade foi expressa nas estradas e canais através da quantidade, largura e complexidade das obras. Apesar de essas estruturas compartilharem características formais, elas variaram de acordo com a agência dos grupos (ERICKSON, 2009, p. 229).

Tanto o trabalho de Gutiérrez quanto o de Erickson apresentam uma abordagem diferente da anterior (exemplificada pelos trabalhos da Europa) que busca compreender como as pessoas interagem com os caminhos e as paisagens formadas por eles. São pesquisas que mostram indivíduos ativos moldando as paisagens e sendo moldados por elas.

Outro exemplo são as pesquisas na Ilha de Páscoa, mais especificamente as estradas das estátuas pré-históricas da ilha. Pesquisadores como Carl Lipo e Terry Hunt (2005) têm investido nas discussões acadêmicas sobre como as enormes estátuas foram transportadas para cada lugar da ilha. Extremamente pesadas, elas foram movidas sobre o acidentado terreno. Neste trabalho Lipo e Hunt conjugam a análise de imagens de satélite com trabalhos de campo que além de mostrar a distribuição e estrutura das estradas ajudam a esclarecer outras questões. A hipótese dos pesquisadores é de que elas foram levadas por grupos independentes, ao invés de serem o resultado do comando de uma chefia central. Isso porque eles notaram que cada região tinha sua própria estrada para a entrega das estátuas, e que não, necessariamente, as vias eram compartilhadas. Isso sugere que, provavelmente, não havia uma direção centralizada coordenando a produção e transporte das estátuas como dizem as pesquisas tradicionais. Eles preferem falar de pequenos grupos competitivos que investiam em trabalho intensivo de transporte e produção das estátuas. No entanto, a questão de como os grupos as transportaram permanece um mistério. Outro objetivo do trabalho é denunciar a destruição das estradas pelas atividades atuais, necessitando de proteção.

Finalmente, há o trabalho de Gaëtan Juillard (2007) sobre o “Caminho do Inca” que liga Cuzco a Macchu Picchu, o trecho mais famoso do Qhapac Ñan a grande rede viária andina fruto do Tawantinsuyu, que abrange Peru, Colômbia, Equador, Bolívia, Argentina e Chile. Suas problemáticas referem-se a definir os trechos pertencentes ao Caminho do Inca; origem e processo que resultou na via e qual sua função. Coloca também questões da ordem de como os problemas de conservação dos caminhos e os processos erosivos e topográficos têm influenciado na interpretação dos vestígios.

Dentre outros aspectos que poderiam ser destacados, esses dois últimos trabalhos contribuem para a metodologia de prospecção de estradas, desenvolvendo bastante o uso das imagens de satélite na identificação de caminhos. Também se preocupam com a conservação desses vestígios, denunciando ações destrutivas e propondo medidas de preservação dos mesmos.

No caso do Brasil foi a partir da década de 1990 que começou a surgir de uma maneira mais sistemática publicações sobre o tema a partir da arqueologia. Nessa perspectiva merece destaque o trabalho realizado por Ana Cristina de Sousa (1995) no qual a autora analisa os caminhos antigos, especialmente o Caminho Novo como “vetores de relações sociais e econômicas” (SOUSA, 1995, p. 72). Como a autora não fez pesquisa de campo sua análise está voltada para o levantamento de questões potenciais a serem abordadas através de pesquisa arqueológica. Seu foco são as estruturas de apoio aos viajantes como vendas,

ranchos, pousos, hospedarias, fazendas e casas. Por meio da literatura de viagem ela trata essas unidades através da percepção da existência de espaços públicos e privados e como eram usados para permitir/proibir a entrada de estranhos, como propiciavam ou não a agregação de relações sociais e a diluição de hierarquias.

Sousa tanto aponta possibilidades para análises sobre a existência de objetos mais caros ou baratos, indicando posições sociais, como para análises de questões subjetivas e simbólicas como as situações de convívio e confraternização propiciadas pelos pousos de qualquer tipo. Outra possibilidade é o “delineamento do universo feminino”. Como as mulheres estavam relegadas a uma posição secundária a cultura material pode indicar suas posturas sociais, atividades cotidianas, preocupações com a saúde etc. (SOUSA, 1995, p. 83).

Ainda que ela não tenha abordado de uma maneira mais profunda o tema da arqueologia da paisagem, a autora levanta uma questão importante, que será retomada: como a política de exploração portuguesa se materializou nas paisagens através dos caminhos.

Outra obra é a dissertação de Paulo Zanettini (1998) intitulada *A Calçada do Lorena: o caminho para o mar*.¹² A Calçada é o trecho pavimentado do Caminho do Mar, construído no final do século XVIII em São Paulo (atual região de Cubatão). A dissertação é fruto de um trabalho anterior feito no caminho com o objetivo de identificar a via principal e suas artérias, as técnicas construtivas, localização de jazidas e reconstituição de sistemas de drenagem e escoamento de águas pluviais. Essas informações foram importantes também para fornecer bases para programas turísticos que levassem em conta a preservação do caminho. Zanettini interpreta a Calçada como uma conjugação de interesses de negociantes de açúcar paulistas com os ideais e valores da Ilustração vindos de Portugal. Era uma forma de levar a civilização para terras longínquas onde o ser humano também teria o domínio sobre a natureza.

Também foi realizado o projeto de arqueologia de salvamento denominado “Programa Arqueológico do Rodoanel de São Paulo”, em seu trecho oeste, realizado pela Documento - Antropologia e Arqueologia Ltda., coordenado por Erika Robrahn-González e Paulo Zanettini (ROBRAHN-GONZÁLEZ, 2006). Neste trabalho, bastante amplo, um dos temas era reconstituir a evolução e sobreposição do conjunto de rotas do século XX aos caminhos antigos. Isso porque muitas das rodovias atuais¹³ correspondem a rotas e caminhos antigos, ainda que parcialmente.

Uma região que tem desenvolvido bastante o tema é o sul do Brasil. Lá acontece o Seminário Nacional sobre Tropeirismo - Senatro, desde 1992 e o Encontro do Cone Sul sobre

¹² Informações disponíveis em: <http://www.arqueologia.arq.br/bt8.htm>. Acesso 01/12/11.

¹³ Como Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castelo Branco, Anhanguera e Bandeirantes.

Tropeirismo, desde 1998. Ambos são eventos voltados para historiadores, onde se destacam também estudos de amadores apaixonados pelo tema, cujo objetivo é integrar e divulgar as pesquisas existentes sobre o tropeirismo e propiciar novas abordagens (citado por HERBERTS, 2009, f. 49).

Na arqueologia, recentemente, sobressaem os trabalhos de duas pesquisadoras. A primeira delas é Adriana Fraga da Silva (2006; 2007) em cuja dissertação buscou compreender as construções e transformações bem como as “(re) significações” do espaço, enfocando o tropeirismo nos Campos de Cima da Serra/RS. A pesquisa enfoca a abertura de estradas no século XVIII até meados do XIX com vistas à expansão do território e exploração do gado das Vacarias no sul da América. Através da arqueologia da paisagem a autora buscou mostrar os processos de ocupação e domínio do espaço através de estratégias materiais que formaram diferentes espacialidades construindo “novas paisagens compostas por elementos concretos e simbólicos de domínio e controle do espaço, das pessoas e dos movimentos” (SILVA, 2006, f. 4).

O principal componente transformador desse espaço foi o tropeirismo definido como “fluxo de homens, transportando não somente gado e produtos em lombo de mulas, a serem comercializados, mas também idéias e costumes [...]” (SILVA, 2006, f. 15).

Silva trabalhou com dois grupos: a sociedade colonial e a indo-colonial. Enquanto os colonos tinham o objetivo de manter a posse da região e fazer fronteira com os espanhóis, os indígenas queriam permanecer em suas terras e manter a sobrevivência do grupo. As estratégias materiais entram neste jogo de forças apontando para um controle simbólico da área. As estruturas em destaque são as de apoio aos viajantes como pousos, fazendas e vendas e as de pedágio e guarda como os registros e currais, respectivamente. Também há os corredores que funcionavam como limitação da área transitável. No entanto, os elementos naturais como árvores e rios também elaboram a paisagem.

Muito positivas foram suas contribuições metodológicas. Ao estudar os pousos, por exemplo, estruturas mais simples que não sobreviveram na atualidade ela combinou a documentação histórica, com relatos orais de pessoas mais velhas que “tropearam” ou que conheceram tropeiros e estruturas mais recentes (1940) semelhantes aos antigos pousos. Seu objetivo não foi fazer analogias diretas, mas abrir o leque de interpretação dos vestígios.

Outro ponto interessante que eu destaco é a metodologia empregada pela autora para definir estruturas mais antigas e mais recentes. As técnicas de datações comumente conhecidas estão voltadas, principalmente, para materiais mais antigos, que na maior parte das vezes ultrapassam as datas “históricas”. Portanto, a arqueologia histórica precisou

desenvolver técnicas próprias de datações dos vestígios encontrados, como louças, vidros, cerâmicas através de marcas de fabricantes, de moldes, tipos de decoração e antiplástico, por exemplo.

No caso das estruturas a situação pode ser um pouco mais complexa. Muitas vezes somos tentados a definir estruturas mais rudes, feitas com materiais mais brutos e com poucos detalhes construtivos, como mais antigas do que outras que receberam acabamento, onde foi utilizado rejunte etc..¹⁴ Na discussão sobre os currais e os corredores Silva chamou a atenção para esse detalhe.

Ainda que tenha informações orais de que currais ou corredores do século XIX poderiam ser construídos em “taipa” (FIG. 4),¹⁵ com materiais brutos, sem preparo, essa informação não pode ser generalizada. Muitas vezes algum construtor do século XX necessitava que a estrutura fosse construída rapidamente e possivelmente não teria alguém para preparar as pedras (lascar e dar a elas um formato mais regular). Também, algumas vezes, foi observado em campo que as estruturas em taipa são mais estáveis do que as que utilizaram pedras trabalhadas e rejunte. Essa discussão também se aplica para os currais em madeira ou para aqueles cujo limite era feito pela construção de valas.

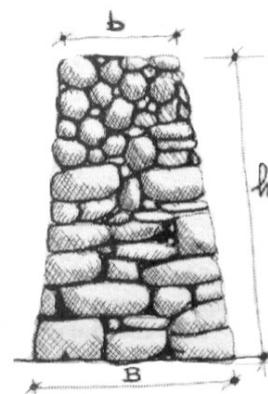


FIGURA 4 - Modelo de uma taipa em pedra.
Fonte: SILVA, 2006, f. 124.

Como, então, definir estruturas mais antigas e mais recentes? Silva aponta alguns caminhos: observar as matérias-primas disponíveis na região, o tipo de terreno, as características culturais (por exemplo, a arquitetura local):

[...] a partir destas prerrogativas pode-se inferir se consiste em técnicas construtivas que remetem a períodos mais recuados, ou às escolhas dos construtores por questões culturais ou de recursos disponíveis (SILVA, 2006, f. 130).

A análise de Adriana Silva é bastante rica, pois vai além das interpretações tradicionais de cunho econômico e funcionalista, abordando a ocupação do Sul da colônia portuguesa por um viés simbólico de relações de poder entre grupos estabelecidos na região:

¹⁴ Pouco pensadas deste ponto de vista, essas ideias escondem um resquício de pensamento evolucionista do século XIX que relacionava diretamente objetos/estruturas simples a sociedades simples e objetos/estruturas complexas a sociedades complexas.

¹⁵ Aqui há um caso de regionalismo: a taipa a que a autora se refere remete a construções que utilizam pedras sobrepostas sem a utilização de argamassa, o que em Minas chamamos junta seca. Para o contexto mineiro, taipa refere-se a “parede feita de barro socado ou mole, misturado a outros materiais, que lhe emprestam maior plasticidade e resistência, a exemplo de cal, areia, cascalho, fibras vegetais, estrume animal, etc.”. Variações: taipa de pilão e taipa de sebe ou pau-a-pique (ÁVILA; GONTIJO; MACHADO, 1980, p. 87. Verbete “taipa”).

indígenas e colonos. Ao utilizar a arqueologia da paisagem como ferramenta metodológica ela abre a questão da influência que as paisagens têm na vida das pessoas e como elas podem ser utilizadas para marcar territórios, por exemplo.

A segunda pesquisadora em destaque é Ana Lúcia Herberts (2009) que estudou em sua tese o Caminho das Tropas também por meio da Arqueologia da Paisagem. Esse caminho, aberto por Cristóvão Pereira de Abreu em 1731, estabelecia a ligação entre as capitanias de São Paulo e Rio Grande do Sul. Sua finalidade era facilitar o deslocamento de gado vacum, cavalos e muletas para os centros consumidores e distribuidores do país. Como objeto de análise ela escolheu um trecho do Caminho entre os municípios de Lages e Correia Pinto em Santa Catarina. A pergunta central da autora, que perpassa todo o estudo é “como o Caminhos das Tropas se materializou e formou a paisagem do Tropeirismo nos Campos de Lages?” (HERBERTS, 2009, f. 31).

Para responder a essa pergunta, ela seguiu vários passos que vão desde a identificação dos vestígios encontrados, quem financiou, como e por que até quais são as variáveis ambientais que influenciam os caminhos e como se deram as modificações neles ao longo dos séculos. Para alcançar seus objetivos Herberts não se limitou a identificar e descrever os vestígios encontrados, também analisou a construção e formação das estruturas e comparou as características do Caminho das Tropas com outros caminhos estudados no contexto brasileiro.

Sua visão do tropeirismo dá uma ênfase maior aos aspectos econômicos, colocando-o em estreita relação com a descoberta mineral em Minas Gerais. Essa situação na região mineira fez com que surgisse a necessidade de animais para consumo e transporte das riquezas tiradas das minas (HERBERTS, 2009, f.33). Em resumo “[...] o Caminho das Tropas é o vetor das relações sociais, da comunicação entre pessoas e lugares, do transporte de bens e mercadorias, da ocupação e domínio de um território, um símbolo do alcance do poder imperialista.” (HERBERTS, 2009, f. 72).

Sua principal ferramenta teórica, a paisagem, é entendida como um objeto, mas também como um olhar. Isso porque a paisagem só pode ser entendida em relação com a sociedade. Portanto, para entender as marcas deixadas pelo tropeirismo ela trabalha com um conceito de paisagem definido como “construção cultural teórica feita no presente sobre as relações de uma sociedade e o meio no passado.” (HERBERTS, 2009, f. 61).

Sua abordagem pretende perceber não as mudanças físicas do caminho. Mas através de uma perspectiva histórica entender o “processo de conquista e de ocupação de um território através de uma via antiga, conformando a constituição do que atualmente denomina-se a paisagem tropeirística.” (HERBERTS, 2009, f. 71). Outro aspecto foi perceber continuidades

e alterações na paisagem arqueológica. Não houve escavação de áreas. Seus métodos se basearam na fotointerpretação e imagens de satélite combinando fontes escritas, cartográficas e iconográficas com realização de levantamento arqueológico com a utilização de Sistema de Gestão de Base de Dados Relacional - SGBDR e Sistema de Informação Geográfica - Sig.

Analisando o Caminho das Tropas e o Caminho Novo em Minas podemos observar tanto similaridades quanto diferenças significativas. Dentre as semelhanças destaca-se a construção feita por particulares, sem investimento da Coroa, mas que possibilitava mercês aos construtores; também a falta de manutenção dos caminhos que acabavam ficando sob responsabilidade dos moradores locais ou dos próprios tropeiros. A grande diferença é quanto à cultura material dos caminhos. O Caminho das Tropas caracteriza-se pela existência de corredores, de grande largura cercados por muros construídos de “taipa”, tipo construtivo dado pelo empilhamento de pedras em junta seca, ou seja, sem utilização de argamassa ligante, conforme esclarecido em nota anterior.



FIGURA 5 - Corredor de tropas: exemplo
Fonte: Ricardo Almeida. Acervo do Iphan/SC.
Cedida por Edénir Perin.



FIGURA 6 - Corredor: taipa.
Fonte: Ricardo Almeida. Acervo do Iphan/SC.
Cedida por Edénir Perin.

Outra diferença marcante, que, inclusive, decorre da anterior, é a escolha do trajeto que baseou-se na opção por uma via que oferecesse o menor desgaste possível aos animais, ao contrário do Caminho Novo, cujo principal objetivo era diminuir o tempo de jornada entre o Rio de Janeiro e as Minas. Essa escolha por lugares mais favoráveis no Caminho das Tropas relaciona-se intimamente com a presença dos corredores, porque uma vez dentro deles só se poderia ir para frente ou para trás. Portanto, era necessário haver lugares de aguada e pastagem, bem como locais para parada de descanso. Enfim, concordamos com uma análise contextual dos caminhos antigos em solo brasileiro, ou seja, cada estrada deve ser abordada levando-se em consideração suas especificidades históricas e regionais. Afinal, o que vemos

para o Caminho das Tropas é um padrão que não pode ser generalizado, com uma “conjuntura histórica local, periférica à administração colonial e imperial no Brasil.” (HERBERTS, 2009, f. 397).

Os corredores não estão em todo o trecho do Caminho, portanto para explicar a ausência e presença dos corredores em diferentes trechos Herberts privilegia as análises ambientais, como características do relevo e hidrografia. Ainda que ela não desconsidere os elementos históricos e econômicos sua análise é mais rica e detalhada quando em relação às características ambientais da região.

Finalizando, a autora acredita que, assim como pode ser inferido para outras vias, o Caminho das Tropas também foi originado de um conhecimento prévio dos caminhos indígenas, mas é difícil comprovar isso por meio da arqueologia, por falta de evidências materiais. Apesar, também, de ainda não ter encontrado essa informação na documentação, é uma hipótese bastante plausível. O tipo de caminho que será construído está relacionado ao uso, no entanto, os caminhos brasileiros dependiam da importância que tinham para a administração pública. Dependendo desta receberiam apoio financeiro para sua construção e manutenção. Fator que não ocorreu com o Caminho das Tropas (HERBERTS, 2009, f. 467).

Resumindo, creio que as contribuições mais importantes de Herberts foram pensar sempre em uma análise contextual dos caminhos, no sentido de ter em mente histórias específicas relacionando-as com as condições ambientais da região. Também, sua abordagem metodológica de utilizar as fotografias aéreas como uma evidência, no mesmo pé de igualdade que os documentos históricos ou vestígios materiais, levou a análise para um contexto mais amplo de perceber os vestígios arqueológicos em outra escala de observação. Do mesmo modo propôs boas discussões (que não serão tratadas aqui por não ser o meu foco) sobre os métodos de catalogação, elaboração de fichas e datações para um vestígio, relativamente, “novo” na arqueologia brasileira: os caminhos.

Finalizando este capítulo é válido destacar as diferenças entre a história e a arqueologia quanto à abordagem dos caminhos. A mudança de enfoque dos estudos históricos para os arqueológicos passa, principalmente, pela ênfase dada à cultura material por parte da arqueologia. Enquanto a história constrói as bases para a compreensão do contexto das estradas (situação política, construtores, tempo/dinheiro gasto etc.) com base na documentação encontrada, pela arqueologia os caminhos são vistos como vestígios materiais do passado, bem como as paisagens formadas por eles. Tudo o que se refere à materialidade dos caminhos e dos viajantes passa a ser elemento crucial da análise indicando, muitas vezes,

informações que não estão presentes no documento escrito. Ou seja, se o enfoque mudou as perguntas também serão diferentes, propiciando outros tipos de respostas.

Ainda que a documentação textual também permita uma abordagem simbólica, o contato direto com a cultura material torna possível perceber como a materialidade influencia a vida das pessoas, como ela condiciona comportamentos e como ela é manipulada pelas pessoas tanto para reproduzir uma estrutura social, quanto para transformá-la ou evitá-la. Além disso, a arqueologia contribui para informar sobre técnicas construtivas, impactos antrópicos e influências do ambiente no estado e conservação dos vestígios fornecendo, também, informações que ajudem na sua preservação como patrimônio arqueológico.

Como já disse anteriormente, aqui não há uma ideia de hierarquia entre as disciplinas, mas de uma construção conjunta entre elas. Uma troca, um diálogo, uma via de mão dupla.

2. A ARQUEOLOGIA E SEUS RUMOS. CONJECTURAS TEÓRICAS PARA UMA ARQUEOLOGIA DOS CAMINHOS

Há tantas maneiras de partir e o tempo traz sempre mais caminhos
novos [...]
(SERÁPHICO; SCARANO; GALANTE, 1978, p. 10).

Como vimos no breve panorama do que a arqueologia brasileira tem feito sobre o tema dos caminhos é hora de apresentar minha proposta de análise. Conforme visto, em Minas Gerais, o único trabalho feito até agora em arqueologia (além do *LHAER* e da minha monografia) é o de Ana Cristina de Sousa (1995), que mesmo assim, é mais um estudo de sugestão de questões, de propostas de trabalho, do que, propriamente, uma análise mais conclusiva.

Ainda que eu tenha tomado como base as três autoras mencionadas (Sousa, Silva e Herberts) meu trabalho está bem próximo da proposta de Adriana da Silva (2006) para os Campos de Cima da Serra/RS que propõe uma análise simbólica dos vestígios encontrados relacionando-os ao contexto do domínio português. No caso de Silva sua principal ferramenta interpretativa foi a arqueologia da paisagem. No meu caso conjugo a arqueologia da paisagem com a arqueologia da arquitetura (PARKER PEARSON; RICHARDS, 1994; ZARANKIN, 1999) por entender que as estradas foram construídas (especialmente pensando no século XIX) e como todo ambiente construído, requer o mínimo de planejamento e organização.

E ainda que os caminhos mineiros tenham sido estudados pelos historiadores, conforme mostrado, a arqueologia histórica está em posição de abordar elementos ainda não explicados pelas outras disciplinas quando enfoca a cultura material. Nesse sentido, o desenvolvimento desta pesquisa permite uma nova abordagem do tema que pode contribuir para uma melhor apreensão dos processos de construção da sociedade moderna mineira. A Arqueologia Histórica, compreendida como “o estudo da formação do Mundo Moderno” (ORSER, 1996) tem possibilitado o entendimento dos processos de transformação dessa sociedade envolvendo diversos aspectos da vida cotidiana. Portanto, com o advento do capitalismo (ligado à formação da sociedade moderna) novas práticas sociais foram surgindo implicando em mudanças nas relações entre os indivíduos e entre eles e as coisas (SENATORE; ZARANKIN, 2002, p. 6).

A arqueologia histórica contribui para o incremento do conhecimento de aspectos não explorados por outras disciplinas, pois o seu registro não se encontra escrito “formalmente”,

mas inscrito na materialidade produzida e consumida pelas sociedades (FUNARI, 1988, p. 9). O principal elemento utilizado pela arqueologia é a cultura material definida como “todos os produtos, conscientes ou não, elaborados pelo homem – desde objetos até paisagens” (ZARANKIN 2002, p. 44). Portanto, seu estudo tem como ponto de partida os próprios restos materiais das pessoas que viveram no período analisado.

Segundo Giannichedda (2001, p. 105) a pesquisa da cultura material pode ser definida como

[...] o estudo dos aspectos materiais das atividades que têm como finalidade a produção, distribuição e consumo, os modos em que estas se realizam, as relações que têm com o processo histórico mais geral.¹⁶

É a análise das relações sociais e das condições de vida das sociedades sem limitar-se a fatos isolados, mas concentrando-se na infra-estrutura social e em objetos/vestígios concretos.

No entanto, não apenas isso, mas também a

[...] cultura material tem um valor simbólico que não é apenas importante em si mesmo, mas também responsável por distorcer as mais óbvias interpretações de funções técnicas, econômicas e sociais. Além disso, esse valor simbólico varia não apenas de cultura para cultura, mas inclusive de situação para situação¹⁷ (SHAW; JAMESON, 1999, p. 175).

Diante dessa afirmação acredito que o estudo dos objetos só faz sentido em seu contexto e é através desses dois elementos (objeto e contexto) relacionados que poderemos estudar valores, ideias, representações, crenças e normas das sociedades pesquisadas.

Mas essas ideias dependem das escolhas teórico-metodológicas de quem faz a pesquisa. Essas escolhas vão muito além de responder às perguntas do tipo o quê se quer fazer, com qual objetivo e como será feito, mas influencia a própria concepção daquilo que se quer estudar. Se uma pessoa está interessada em examinar os impactos ambientais ocasionados pelas estradas, ou sua função, ou as técnicas e materiais empregados, ou seus significados simbólicos depende dos interesses e influências que o pesquisador recebe. Suas escolhas pessoais, mesmo que não conscientes também estão em jogo.

Acredito que por essas palavras já ficou claro que o surgimento das minhas ideias está extremamente influenciado pelos pesquisadores da chamada “Arqueologia pós-processual” ou

¹⁶ Minha tradução (“[...] el estudio de los aspectos materiales de las actividades que tienen como finalidad la producción, distribución y consumo, los modos en que éstas se llevan a cabo, las relaciones que tienen con el proceso histórico más general”).

¹⁷ Minha tradução (“[...] material culture has a symbolic value that is not only important in itself, but also liable to distort the interpretation of more obvious technical, economic and social functions. Furthermore, this symbolic value varies not only from culture to culture, but even from situation to situation.”)

“Arqueologias Interpretativas” (*interpretive archaeologies*)¹⁸ como preferem Michael Shanks e Ian Hodder (1995). Concordando com esses autores, não há aqui uma “nova” arqueologia (SHANKS; HODDER, 1995, p. 3), mas um modo, dentre outros, de fazer e entender a arqueologia.

Assim, é útil destacar os pontos mais relevantes listados por Shanks e Hodder (1995, p. 5) que influenciam o modo como eu vejo a arqueologia e conseqüentemente a paisagem e a arquitetura, enfim, como eu vejo os vestígios arqueológicos. Primeiramente, destaco o papel do pesquisador. É preciso que a pessoa entenda que ela é responsável pelas suas ações e afirmações sobre o passado, o que significa tomar consciência de que possuo meus próprios preconceitos e estou influenciada por meu próprio contexto cultural, social, econômico, religioso etc.. Portanto há dois contextos em jogo: o do passado e o do presente. “Os homens criam seu mundo através de suas ações dentro de limites culturais que existem em sua época histórica” (ORSER, 1992, p. 75). Essa frase de Orser vale tanto para nós pesquisadores quanto para aqueles que estudamos. Esse entendimento nos leva a compreender a arqueologia como uma prática do presente, uma construção social. O que fazemos é dar sentido às coisas e isto é uma prática interpretativa. Quando selecionamos a documentação histórica, os sítios arqueológicos a serem estudados, a forma de catalogação, as fotografias a serem utilizadas e a maneira de usá-las, quando afirmamos coisas e deixamos outras de lado, estamos interpretando. Essa prática interpretativa também implica em buscar informações sobre o que não está visualmente presente, sobre aspectos que superam a descrição das características visuais dos artefatos. O resultado não leva a uma conclusão definitiva sobre o passado, mas é um processo contínuo. Nós abrimos caminhos para outras interpretações à medida que novos dados são colocados, novas ideias, novas possibilidades, novos métodos são explorados.

Fechando essa caracterização proposta por Shanks e Hodder chamo a atenção para a questão de que essas considerações não devem levar a uma idéia de que a arqueologia pode ser feita sem argumentos sólidos ou uma postura crítica. Eu não acredito no relativismo total e entendo que as interpretações, ainda que devam ser “plurais” e “multivocais” são limitadas pelos aspectos funcionais e produtivos da sociedade em estudo (TERRENATO, 2001, p. 291), e eu acrescento, também, os aspectos culturais e sociais.

É dentro dessa linha de pensamento que busquei ferramentas investigativas também na Arqueologia da Paisagem e na Arqueologia da Arquitetura, conforme mencionado. Nesta dissertação, ainda que em algumas partes seja dada maior atenção à paisagem ou à

¹⁸ Para uma introdução ao tema ver TRIGGER, 2004 e JOHNSON, 2000.

arquitetura, dependendo do momento, entendo que elas estão em constante diálogo. Segundo Rapoport (1982) há uma relação direta entre o meio ambiente e a cultura, sendo a arquitetura a expressão desse contato. Preferindo uma posição mais cautelosa, acredito que o ambiente exerce sua influência sobre a cultura, porém não de uma maneira determinista, mas condicionante. Muitas vezes, as soluções arquitetônicas mais “fáceis”, de acordo com as características do ambiente, não são as mais adotadas. E é este o ponto interessante a discutir pelas ciências sociais, sendo a arqueologia uma delas.

Já é lugar comum dizer que a paisagem é um conceito polissêmico, além de interdisciplinar. A diversidade de significados relaciona-se ao fato de que a paisagem possui várias dimensões e cada corrente de pensamento irá enfatizar uma delas. Por exemplo, a dimensão morfológica, refere-se ao conjunto de formas criadas tanto pela natureza quanto pela ação humana; a funcional, que remete à relação entre suas diversas partes; a histórica, pois a paisagem sofre a ação humana ao longo do tempo; espacial, pois cada paisagem ocorre em um lugar da superfície terrestre; e a simbólica, já que a paisagem é carregada de significados, mitos, crenças etc. (CORRÊA; ROSENDAHL, 2004).

Os diversos conceitos de paisagem que surgiram foram resumidos por Criado Boado (1991, p. 6) em três grupos: o primeiro, **empirista**, que entende a paisagem como uma realidade já dada, portanto pode ser medida e quantificada; o segundo, **sociológico**, entende a paisagem como meio e produto das relações sociais e, por último, o grupo “**culturalista**”, onde a interpretação da paisagem é dada como “objetificação das práticas sociais, tanto de caráter material como imaginário”.¹⁹ Segundo uma concepção culturalista, o estudo da paisagem implica em uma rica fonte de informações sobre a realidade sócio-cultural estudada, pois o espaço e sua experimentação é um sistema sócio-político, uma construção social em constante transformação (CRIADO, 1991, p. 7), mesmo que apenas no plano mental. Essa perspectiva que é a que eu utilizo e que vejo como complementar à perspectiva sociológica coloca o espaço em estreita relação com a sociedade o que significa que pelo estudo do espaço chegaremos à compreensão da sociedade, suas relações sociais, políticas e culturais, pois essas se expressam no entorno.

Complementando essa ideia falo aqui não só de um espaço matemático, aquele que pode ser medido, quantificado, mas do espaço vivenciado (BOLLNOW, 2008), isto é, o espaço real, concreto, onde a vida acontece. Segundo Otto Bollnow (2008, pp. 21 e 22) assim como o tempo o espaço é indispensável para o desenvolvimento da vida, pois ela se expande

¹⁹ Minha tradução (“objetificación de las prácticas sociales, tanto de carácter material como imaginario”).

no espaço, não uma expansão geométrica, de preenchimento, mas de desenvolvimento. Bollnow chama a atenção para o fato de que o ser humano não está no espaço como um objeto está em uma caixa. Não existe a vida sem o espaço, portanto essa relação deve ser pensada nessa linha, de que não há uma separação, não existe um sujeito sem espaço. “Assim, a espacialidade da vida humana corresponde ao espaço vivenciado pelo homem e vice-versa, e eis aqui uma forte correlação.” (BOLLNOW, 2008, p. 22). Essa afirmação implica em que o que se diz sobre um, afirma-se sobre o outro, ou seja, se o indivíduo se transforma o espaço também muda e se o espaço adquire determinadas características devem-se buscar as explicações na sociedade.

Outra contribuição interessante a ressaltar é a de Félix Acuto (1999), que, influenciado pelas idéias de Edward Soja (1996), distinguiu três tipos de espaço: o **físico**, que remete à natureza; o **mental**, ligado à cognição e às representações e o social ou **espacialidade**, que é socialmente construído e expresso através da cultura material. Assim como os indivíduos, o espaço social é entendido como um elemento dinâmico, pois participa de maneira ativa da vida social. Tanto reflete como contribui para a estruturação da sociedade (ACUTO, 1999; ZARANKIN, 1999; QUIROGA, 1999). Ele tanto comporta significados, como os gera. O espaço é, pois, entendido através do entrelaçamento das três características expostas acima (SILVA, 2006). Ele é o local da ação humana e a partir dessa ação, do habitar, é que o espaço passa a comportar significados, começando aí a geração de lugares (BOLLNOW, 2008).

A paisagem, então, é o resultado das ações humanas. Quando as práticas humanas entram em interação com o entorno, ficam marcas culturais que podem ser lidas (SILVEIRA, 2009). A paisagem é formada por espaços, construídos ou não, transformados ou não pela ação humana, mas que receberam significação social contendo informações sobre a sociedade estudada. A paisagem é dinâmica, está em constante transformação, pois é o resultado do “habitar” (*dwelling*) o mundo (INGOLD, 2000): nossos movimentos, nossas atividades/tarefas de morar, procurar os meios de se sustentar, fabricar ferramentas, casas, deslocar-se etc. fazem com que a paisagem esteja em constante reconstrução.

Assim, pode-se perceber que formas/significados antigos e novos entrarão em contato o que levará à superposição de paisagens. Portanto, em uma mesma sociedade, também existem formas distintas de perceber, viver e experimentar uma mesma espacialidade, por exemplo, diferenças de gênero, classe e idade. Mas ainda que existam múltiplas significações existe aquelas consideradas oficiais e legítimas, ou seja, aquelas que são estabelecidas pelos grupos que estão no poder, normalmente para validar e reproduzir seu domínio. Tais significados são, em maior ou menor escala, reconhecidos por todos os segmentos sociais

(ACUTO, 1999, p. 38). A imposição de uma ordem através do espaço social faz parte dos processos de dominação, mas também deixa espaços para resistência. Entendidas sob essa perspectiva tanto a materialidade como a sociedade apresentam um caráter dinâmico. Os sistemas de poder criam, portanto, formas de ordenar a vida e as atividades cotidianas, assegurando assim sua reprodução (ZARANKIN, 1999).

Além desses aspectos, certos símbolos podem funcionar como expressão material da “espacialidade de domínio” (QUIROGA, 1999). Por exemplo, a utilização de determinados estilos arquitetônicos ou formas de construir podem ser símbolos que marcam os lugares do poder ou que mostram à população como agir e interagir. A utilização dessas estratégias de controle através da materialidade indica a existência de um controle simbólico (SILVA, 2006). O estudo da cultura material se mostra, então, de extrema importância, pois uma estratégia bastante eficaz de reprodução do poder é a “construção das relações sociais por meio de discursos materiais” (ZARANKIN, 2002, p. 15). E é aqui que entra a arquitetura.

Entendo o objeto arquitetônico como possuindo três dimensões: a **artística** ou simbólica, onde a obra está relacionada a percepções, emoções e crenças, ou seja, ligando-se também à esfera dos desejos, possibilitando a arte através de seus aspectos visuais; a **funcional**, ligada ao uso, é o ordenamento do espaço visando as atividades para as quais foi projetado; e a dimensão **tecnológica** que envolve o conhecimento técnico e a habilidade do profissional, bem como os materiais e inovações no campo do saber fazer (MALARD, 2006, p. 52). Portanto, a arquitetura tanto obedece a aspectos técnicos, construtivos e a fins predeterminados como pode também conjugar o caráter de arte. E é nesse meio que as relações acontecem, onde elas se “materializam” (ZARANKIN, 2002; 2008), ou se “espacializam” (MALARD, 2006, p. 13).

No caso desta pesquisa meu foco está orientado, justamente, para os aspectos simbólicos/artísticos da arquitetura. Mesmo que esta escolha não contemple o objeto arquitetônico em toda a sua complexidade são, exatamente, as aparências que o marcam e que o tornam “conhecido, apreciado, discutido, polêmico.” (MALARD, 2006, p. 55).

O arquiteto, como ser social, está profundamente influenciado pelo seu contexto sócio-cultural. Ele não pode virar as costas para sua sociedade (PEVSNER, 2002) porque a arquitetura não é uma prática isolada, mas envolve um projeto construído com uma finalidade, pago por alguém que, assim como o arquiteto, possui seus próprios interesses políticos, econômicos, sociais, dentre outros.

Assim como os diversos objetos feitos pelas pessoas “são ativos, dinâmicos, portadores e geradores de significados” (ZARANKIN, 2002, p. 15), assim são os ambientes

construídos. Eles não só carregam a marca de seu autor, como, também ressignificam as relações sociais com as pessoas que estão em constante contato com eles. Portanto, a cultura material nunca é a mesma, mas está em constante reelaboração, ainda que apenas no plano simbólico. Ou seja, ainda que as características físicas de um determinado objeto permaneçam as mesmas, ele pode sofrer uma ressignificação por parte das pessoas que convivem com ele. Essa mudança pode se dar tanto com o passar do tempo, como pelas diferentes situações e contextos onde o objeto é empregado.

Portanto, a descrição do documento arquitetônico é aqui substituída pela sua interpretação pois vejo a Arquitetura “como um tipo particular de linguagem” (ZARANKIN, 2002, p. 16), uma linguagem não verbal (COLIN, 2000; MALARD, 2006). A comunicação não verbal não é redutível à linguagem verbal. Ela tem sua própria estrutura de significação. Enquanto a comunicação verbal expressa significados através da linguagem oral, a comunicação não verbal pode ser expressa através do manejo (manipulação, ordenamento etc.) de objetos materiais. Seus usos podem transmitir mensagens relacionadas a posição de *status*, grupo étnico, religioso etc. (ZARANKIN, 1999, p. 250).

Aqui, não me refiro à arquitetura como representação dos discursos (STANCHI, 2008), pois isso significa deslocar o lugar da mensagem para um outro plano. A arquitetura apenas representaria uma mensagem. No meu caso quero dizer que a arquitetura está, de fato, mandando mensagens aos indivíduos que com ela interagem; elas não podem ser ouvidas, ou lidas como um texto convencional, mas podem ser decodificadas com os corpos das pessoas por meio dos vários sentidos (visão, audição, olfato, tato).

Creio que neste ponto já tenha ficado claro que rejeito as interpretações que entendem o ambiente construído como um ambiente livre de intencionalidades. De acordo com Parker Pearson e Richards (1994) dificilmente o meio material é neutro, pois ele é pensado antes de ser construído (cf. RAPOPORT, 1990). Além de Amos Rapoport (1990) outros arquitetos também reconheceram essa característica da arquitetura. Para citar alguns, Sílvio Colin (2000) fala da capacidade dos edifícios transmitirem sensações como insegurança/segurança, opressão/liberdade etc.. Richard Etlin (1994) também destaca que os aspectos físicos das construções causam vários tipos de impactos nos indivíduos.

Se entendermos as expressões arquitetônicas como um meio tanto de expressar ideologias de indivíduos ou grupos, já que não são neutras, como, também, um meio de moldar indivíduos e grupos, logo, percebemos que há uma relação tão dinâmica quanto complexa entre as pessoas e o meio. Mas, não um meio qualquer, e sim o espaço enquanto lugar, conforme dito anteriormente. Ao nomear um **espaço** indiferenciado ele se torna um

lugar marcado e definido (PARKER PEARSON; RICHARDS, 1994, p. 4). Diante dessa afirmação podemos colocar as estradas enquanto espaços definidos e delimitados, logo, lugares.

Em síntese, a arqueologia da arquitetura, aqui abordada, tem como objetivo integrar a análise dos ambientes construídos com uma perspectiva arqueológica, que privilegia os usos e significados da cultura material.

No meio de toda essa discussão sobre espaços, paisagens e arquitetura está o tema central desta pesquisa: os caminhos. O movimento de ir e vir é algo tão intrínseco à vida humana que, muitas vezes, passa despercebido. Não nos ocorre questioná-lo, nem estudar seus significados, ou o fato de que condicionam nosso comportamento, algo tomado como óbvio. O partir e regressar não é um movimento arbitrário: partimos de um local, com um determinado objetivo e depois que esse objetivo é alcançado, ou não, regressamos para um ponto de referência (BOLLNOW, 2008). E o próprio avançar nesse espaço também não é arbitrário: normalmente, nas paisagens, já existem caminhos pré-definidos e as pessoas são condicionadas a seguir por eles (BOLLNOW, 2008, p. 105).

O contínuo mover-se dos indivíduos por caminhos faz com que se formem artérias no chão que são capazes de mostrar “a estrutura das funções do trabalho”, o movimento diário e as atividades das pessoas (BOLLNOW, 2008, p. 106). É verdade que muitas vezes os caminhos surgem do movimento espontâneo dos indivíduos e à medida que eles vão sendo utilizados, eles são “corrigidos”, criam-se variantes e atalhos. Por outro lado, existem os caminhos que nascem da ação planejadora das pessoas, que podem construí-los onde eles ainda não existiam ou aproveitar os já existentes para consolidá-los (BOLLNOW, 2008, p. 107). Segundo Bollnow (2008) para toda construção de estradas oficiais há dois critérios: dominação e planejamento. Como em Roma onde há o exemplo da conexão entre uma bem sucedida rede viária e um forte poder político central.

As estradas, então, também contribuem para a criação de novas paisagens. Os caminhos vão se formando e em suas margens aparecem as vilas que se tornam cidades e o inverso também acontece: a construção de estradas a partir de certas localidades. Com esse processo toda uma rede viária pode se formar cobrindo toda a extensão de um país, por exemplo (BOLLNOW, 2008). Outro pesquisador que compartilha dessa idéia é Armando De Guio (2001). Ele relaciona as estradas com as infraestruturas do poder, pois as obras que exercem funções conectoras, como os caminhos, muitas vezes se relacionam a projetos expansionistas e de ocupação. Mas como entender o poder?

Ainda que meu foco esteja orientado no sentido de relacionar os mecanismos ideológicos utilizados pelas elites eu não pretendo reduzir o poder à dominação. Quando entendemos o poder apenas como uma forma de dominar, seu modo de ação fica restrito aos mecanismos de repressão e ideologias. Nesse caso é útil a abordagem de Foucault (1985) que propõe a substituição “negativa” do poder (domina, encobre, impede), por uma “positiva” (constrói), através da qual o poder **produz** indivíduos normalizados. Portanto, prefiro entender as estradas como lugares de relações de poder.

Eric Wolf (1990) propôs a existência de quatro formas de poder: 1 - poder como capacidade de uma pessoa, como um atributo pessoal. Essa forma de poder nos permite buscar informações sobre as competências de uma pessoa no jogo do poder; 2 - poder como habilidade de um indivíduo conseguir impor sua vontade sobre outro. Essa concepção nos informa sobre as relações interpessoais envolvidas; 3 - poder como controle de lugares e espaços onde os outros realizam suas atividades cotidianas, o que Wolf chama de “poder tático ou organizacional”; 4 - poder de organizar os lugares e os espaços relacionados ao trabalho e à produção, chamado por Wolf de “poder estrutural”.

Nesta pesquisa, a forma que mais me interessa está ligada ao poder tático, pois ele está relacionado à capacidade que determinados indivíduos ou governos têm de influenciar as esferas de ação das outras pessoas. Como, por exemplo, por meio dos caminhos. A organização torna-se um conceito chave, pois ela diz respeito ao controle e alocação dos recursos e recompensas, monopolizando ou permitindo o compartilhamento de certas garantias e o cumprimento das reivindicações (WOLF, 1990).

Nessa perspectiva a análise do discurso é importante, pois o poder está indissociavelmente ligado à produção da verdade. Assim, como veremos, o Estado produziu um discurso no século XVIII e outro no século XIX em relação às estradas. Portanto, os objetivos são: entender como os diferentes discursos produziram diferentes estradas; de que maneira elas são diferentes; quais as estratégias de controle envolvidas em cada estrada; como se estabelecia a relação das pessoas com os caminhos.

Diante do exposto até aqui, espero ter ficado claro minhas escolhas teóricas, o que influenciou diretamente nas perguntas/objetivos, na escolha dos métodos de análise e nos resultados obtidos. A opção por essa perspectiva implica em uma abordagem que se pretende contextual, ou seja, que procura compreender os vestígios de acordo com sua época histórica, mas sempre tendo em mente que este é um trabalho interpretativo cujo resultado é um processo contínuo de reelaboração.

3. A PRODUÇÃO DOS DADOS E OS MÉTODOS DE ANÁLISE

Muitos caminhos existem, apagados, nítidos, longos ou estreitos.
Cada qual enxerga alguns, os olhos do ser humano não podem tudo
abarcар.
(SERÁPHICO; SCARANO; GALANTE, 1978, p. 10).

Esta pesquisa contou com, basicamente, dois tipos de fontes: a escrita e a cultura material. Ainda que eu use a definição de arqueologia histórica como o estudo da formação do mundo moderno (ORSER, 1996), uma característica marcante dela é a possibilidade de consultar textos da época em estudo. A existência de documentos textuais sobre um grupo social ou sobre a sociedade da qual esse grupo fez parte é de extrema importância na pesquisa sendo uma fonte bastante rica para os arqueólogos históricos. No entanto, as fontes materiais e textuais têm sido usadas de maneira independente e com diferentes propósitos: os artefatos podem ser usados para testar as fontes escritas; os textos podem ser usados para ampliar as informações arqueológicas; os textos e artefatos podem ser vistos como fontes que se completam; e, mais recentemente, tem sido dada atenção às dissonâncias entre ambas as fontes revelando elementos que ficaram invisíveis historicamente (GALLOWAY, 2006; FUNARI, 2002).

Tentei dar aos dois tipos de evidência a mesma importância, porém respeitando suas peculiaridades. Em geral, as fontes escritas ajudaram a recuperar o contexto sócio-político de cada época enquanto as fontes materiais me ajudaram a compreender os princípios de organização do espaço. Tendo isso em mente pude trocar as informações tentando ver o que os vestígios materiais diziam sobre a sociedade e o que as fontes escritas diziam sobre a organização do espaço (CURBELO, 1999).

É importante pensar, concordando com Patricia Galloway (2006), que os vestígios materiais e os documentos textuais passam pelos mesmos processos de criação, recuperação e interpretação. Foi o que ela chamou de “níveis de geração de significados” (*layers of meaning generation*). São três: o **contexto original** é aquele de criação, uso e deposição do objeto ou texto; o **contexto de preservação** é o da descoberta, recuperação e guarda dos materiais ou textos; por fim, o **contexto interpretativo** é o da seleção da cultura material ou dos textos por parte do pesquisador que irá participar da construção da interpretação (GALLOWAY, 2006, p. 44)²⁰. O grande problema é que desconhecemos, em sua totalidade, os significados gerados

²⁰ No original: *original context; preserving context; interpretive context*.

no contexto original dos textos e objetos. Já os contextos de preservação e interpretação são constituídos por complexas redes de teorias, práticas, equipamentos, corpo técnico etc. que envolvem, basicamente, quatro “personagens” (“*dramatis personae*”): os arqueólogos, as pessoas do passado, os objetos e os textos. Os arqueólogos fazem parte do mundo das teorias e práticas do presente; os objetos e textos são resultado tanto das pessoas estudadas quanto dos arqueólogos; e as pessoas do passado são, pelo menos parcialmente em minha perspectiva, construídas pelas atividades arqueológicas (GALLOWAY, 2006).

O levantamento dessas questões tem como objetivo mostrar o motivo pelo qual defendo que ambas as fontes devem ser analisadas em pé de igualdade. Pois são evidências construídas, passam por processos semelhantes de criação, resgate e interpretação. Além disso, possuem como características peculiares serem variáveis na forma e no conteúdo, além de extremamente fragmentárias (GALLOWAY, 2006, p. 42), o que faz do arqueólogo um malabarista. No entanto, no meu caso, as perguntas feitas são guiadas por um enfoque arqueológico ligado à percepção de processos sociais que podem ser identificados através da cultura material (SENATORE; ZARANKIN, 1996-7).

As fontes escritas foram de diversas naturezas. Os documentos oficiais produzidos pelas autoridades da época, relatos de viajantes que percorreram as estradas do Brasil no século XIX, bem como o trabalho de pesquisadores que se debruçaram sobre os temas abordados e apresentaram sua interpretação sobre o contexto social, político e econômico.

Primeiramente, os documentos oficiais, são cartas de sesmarias, correspondências trocadas entre governadores e rei e cartografia. Parte da pesquisa foi feita na época da realização do *LHAER* e outra parte complementar para esta dissertação. A maioria dos documentos do século XVIII foi acessada através de historiadores, pois preferi investir minha pesquisa na documentação do século XIX, por ser o período onde eu poderia conseguir maiores informações sobre cultura material. Também porque o setecentos recebe muito maior atenção dos historiadores do que o oitocentos, principalmente com relação às estradas terrestres.

A pesquisa documental foi feita em sua maioria no Arquivo Público Mineiro - APM, seção de Obras Públicas, enfocando os documentos referentes aos assuntos que diziam respeito à Inspeção Geral das Estradas. Nesses documentos encontrei as leis sobre as estradas, os planos rodoviários, as despesas com as construções, as ferramentas utilizadas, os trabalhadores empregados, bem como diversos outros assuntos referente à construção das estradas imperiais. Meu foco esteve orientado para o trecho entre Ouro Branco e Ouro Preto, ainda que tenha consultado outros documentos de outros segmentos quando os assuntos

fossem de interesse geral, como é o caso da construção e conserto de pontes, solução de problemas diversos como manutenção das estradas e problemas nas barreiras, coisas que se aplicariam, em princípio, a qualquer trecho da estrada. Infelizmente, até o momento, não encontrei projetos ou plantas das pontes. Muitos dos documentos encontrados faziam referência a anexos, mas estes não se encontravam juntos. Segundo informações dos funcionários do APM a documentação não é separada, os anexos ficam juntos dos documentos a que fazem referência, portanto, se não estão no lugar devido é porque não existem.

Outro tipo de documentação é a cartografia que foi importante para buscar como se deu a evolução dos caminhos. Como em cada localidade há um caminho, foi interessante ver o surgimento e desaparecimento²¹ de certos locais, que acabam demonstrando quais seriam as vias principais e as secundárias. Os mapas também mostram estratégias de domínio e proteção do território ao falsear ou limitar informações.

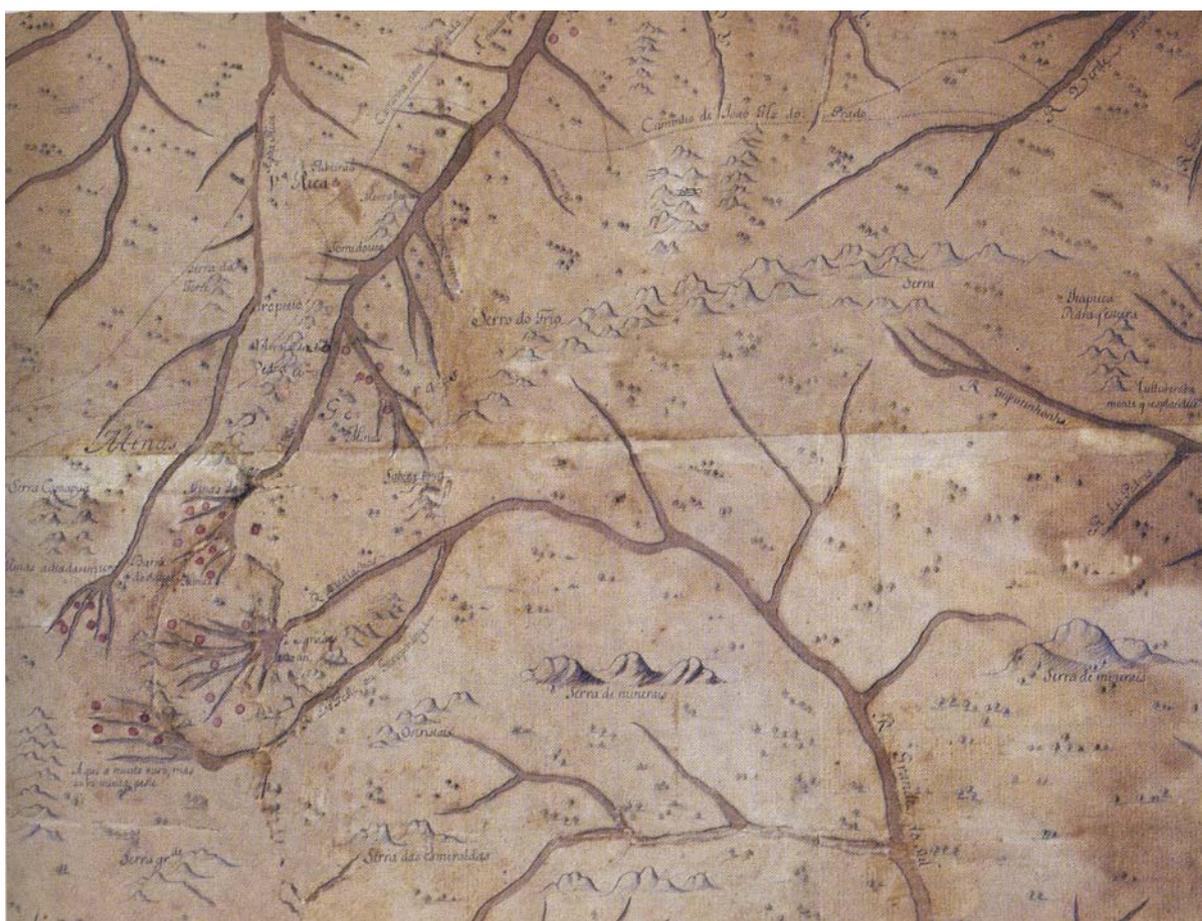


FIGURA 7 - Detalhes da região central de Minas Gerais no documento manuscrito e aquarelado: Mapa da maior parte da Costa, e Sertão, do Brasil. Extraído do original do Pe. Cocleo. 1699.
Fonte: COSTA, 2005, p.55.

²¹ Desaparecimento não, necessariamente, físico, mas nos mapas, o que demonstra que a localidade perdeu sua importância, em algum nível.

Neste mapa (FIG. 7), por exemplo, é possível ver como a região ia aos poucos sendo apreendida pelos portugueses. Nele podemos ver, pelo menos, a indicação de dois caminhos (parte superior e à esquerda); serras onde haveria minerais (parte inferior no centro); também há vários locais e rios nomeados.

Outra fonte bastante utilizada foi a literatura de viagem do século XIX. Como veremos mais detalhadamente após as descobertas auríferas a vinda de estrangeiros foi proibida pelo governo português, que tinha como objetivo controlar todas as riquezas e informações acerca da sua Colônia. Mas, no princípio do século XIX, com a vinda da família Real, a abertura dos portos e outras atitudes “liberais” tomadas pela Metrópole, o país foi aberto para a vinda de estrangeiros também, muitos deles interessados em empreender viagens pela região, deixando relatos escritos que, normalmente, eram publicados em seus países de origem.

Para contextualizar o trabalho desses autores é importante ressaltar que o século XIX foi um período de consolidação das idéias iluministas, que tinham por fundamento básico o uso da razão para entender a natureza e a sociedade. Nesse período foram criadas instituições na Europa para a difusão das idéias ilustradas. Foi um momento no qual diversas disciplinas que já eram conhecidas e praticadas ganharam a identidade de Ciência, dentre as quais destaco a Arqueologia, a Antropologia, a História, a Arquitetura e ainda poderia citar outras.

A corrente filosófica que mais teve influência no pensamento intelectual de então foi o Positivismo. A partir dessa perspectiva o conhecimento só poderia ser adquirido através da experimentação, de maneira que o objeto de estudo fosse rigorosamente apresentado assim como ele é. Se o alvo da pesquisa fosse “confinado” seria muito mais fácil conhecer sua estrutura, seu funcionamento e suas características básicas. Assim, houve uma ênfase na organização das informações (as tipologias), demonstrando com isso que o objetivo era fazer com que as Ciências Humanas fossem “Ciência” nos moldes das Ciências Naturais.

As instituições mais exemplares dessas ideias, que surgiram na Europa, foram os chamados “Gabinetes de Curiosidades” (POSSAS, 2005), onde as pessoas, principalmente os reis e indivíduos ligados à nobreza, colecionavam amostras de espécimes vegetais, animais e minerais (em especial os considerados exóticos). E aí entram em cena os viajantes²² que passaram pelo Brasil. Muitos deles eram naturalistas (botânicos, mineralogistas, paleontólogos, etc.), alguns artistas (mas que também deixaram relatos escritos) ou exploradores e diplomatas. As expedições podiam ser empreendidas por iniciativa pessoal,

²² Em sua maioria estrangeiros, mas também houve vários viajantes brasileiros que fizeram suas viagens, muitas delas de caráter oficial.

mas muitas delas tinham caráter oficial e os interesses dos organizadores das viagens acabam ficando bem claros no decorrer da leitura da obra.

Como exemplo dessas expedições oficiais posso citar o caso de Portugal. Na segunda metade do século XVIII o país enfrentou uma grave crise econômica o que levou ao surgimento de críticas ao modelo mercantilista de exploração das colônias. Para enfrentar essa crise o governo, através de Sebastião José de Carvalho e Melo - o marquês de Pombal - iniciou uma série de reformas. Elas tinham como uma das características fundamentais o uso sistemático da ciência. Deixando de lado a especulação, as reformas pombalinas visaram incluir a experimentação com um corpo de técnicos e cientistas que dariam soluções à crise portuguesa. Essas reformas também se estenderam à Universidade de Coimbra, por exemplo, que formou uma série de “viajantes-burocratas”. Em suas viagens eles não apenas se preocupavam com a coleta e catalogação de espécimes vegetais, como também de aspectos culturais e sociais da área visitada. Essas viagens foram importantes para as reformas portuguesas pois inscreveram-se “numa política de Estado, preocupadas em radiografar todas as partes do Império para encontrar matérias-primas que, se exploradas, trariam grandes lucros ao Império Português.” (PIRES, 2007, f. 50). Um exemplo desse tipo de viajante-burocrata que foi utilizado nesta pesquisa é José Vieira Couto (1994).

Os viajantes do século XIX são considerados, atualmente, fonte importante, pois trazem informações de diversas naturezas que ajudam na compreensão de diferentes temáticas, em especial das vias de comunicação. Afinal, faziam suas viagens, principalmente, pelas estradas oficiais, utilizando os meios de transporte da época (animais, carroças, liteiras etc.) ou a pé, e coletavam não só informações de interesse pessoal (como às que se referiam aos seus interesses científicos, por exemplo) como também impressões acerca da sociedade, da economia, dos impactos culturais que sofreram, dentre outros aspectos, revelando um constante contato com a cultura e a vida no Brasil. A iconografia, muitas vezes produzidas pelos viajantes, também foi uma rica fonte de informação especialmente sobre as estruturas de pouso e sobre os usos e costumes das tropas, bem como os modos de viajar.

Quanto aos vestígios materiais eles foram identificados e selecionados por meio do *LHAER* (GUIMARÃES, 2007) através de prospecções feitas na região entre as cidades de Ouro Preto e Ouro Branco, em Minas Gerais, perfazendo um total de 87Km prospectados, permitindo a identificação de três vias:²³

²³ Conforme já dito na introdução o projeto foi realizado com financiamento da Fapemig e teve como objetivo realizar um registro das estruturas viárias antigas existentes na região. Todas as informações a seguir sobre os

- Caminho Novo (século XVIII) – 45Km;
- Estrada (inacabada) do Paraibuna (1836 - 1855) – 12,8Km;
- Estrada do Paraibuna (1836 - c. 1860) – 30,0Km;

Quanto ao *LHAER* os trabalhos de campo ocorreram entre maio e dezembro de 2006 e se basearam em conhecimentos prévios da equipe sobre remanescentes de caminhos antigos na região e que foram complementados com a leitura de bibliografia específica e, principalmente, dos relatos de viajantes. A seguir, apresento o resultado da prospecção (TAB. 1) e uma breve descrição, para a melhor compreensão de cada tipo de ocorrência:

TABELA 1
Resultado da Prospecção

Segmento / Tipo de Ocorrência	Caminho Novo	Estrada (inacabada) do Paraibuna	Estrada do Paraibuna	Total
Bueiros / Galerias / Arrimos	15	41	28	84
Pontes	1	2	6	9
Pousadas	6	-	-	6
Total	22	43	34	99
Quilometragem prospectada	45Km	12,8Km	30Km	87,8

Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 11.

Como se vê há cinco tipos de ocorrência, ou estruturas encontradas nos caminhos ou ao longo deles. Os arrimos foram construídos para suportar os aterros. Muitas vezes, para nivelar o leito das estradas (por exemplo, em locais íngremes) eram feitos cortes, às vezes na própria rocha, e desaterros. O material desses desaterros era utilizado para aterrar as áreas a serem niveladas. Os arrimos, então, serviam para sustentar esse aterro (FIG. 8 e 9).

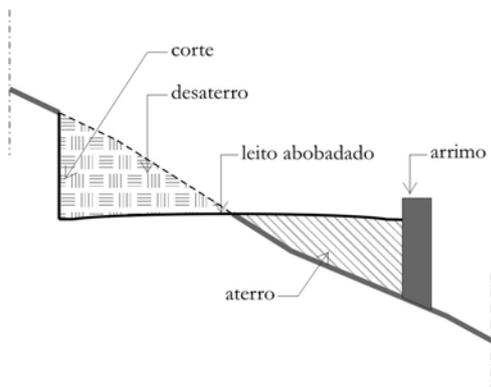


FIGURA 8 - Seção transversal representando corte, desaterro, aterro e arrimo.
Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 59.



FIGURA 9 - Caminho Novo: Segmento 1. Corte (em segundo plano) e arrimo de pedras (em primeiro plano).
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Os bueiros e galerias fazem parte das estruturas de drenagem que têm como objetivo permitir o escoamento da água para que ela não empoece sobre o leito da estrada. Os bueiros estão destinados à vazão das águas pluviais do leito da estrada por via subterrânea. Eles se localizam na margem da estrada, possuem uma boca de recolhimento de seção retangular que desce em sentido vertical. Ao atingirem determinada profundidade, seguem horizontalmente e com leve inclinação abaixo do leito da estrada, em direção à outra margem. A boca de saída também possui formato retangular, geralmente, acompanhada de gárgula (FIG. 10 e 11).²⁴

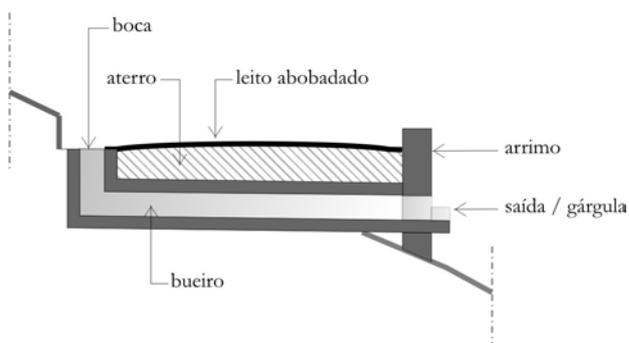


FIGURA 10 - Seção transversal representando bueiro com saída em gárgula.
Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 61.



FIGURA 11 - Estrada (Inacabada) do Paraibuna: saída de bueiro com gárgula.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

²⁴ Gárgulas são pedras salientes que conduzem o escoamento da água com o objetivo de jogá-la mais distante da parede para protegê-la da umidade excessiva.

As galerias também são drenagens subterrâneas, mas com o objetivo de escoar águas naturais, perenes ou intermitentes, que atravessam a estrada. Geralmente, para atravessar a drenagem o leito da estrada era elevado por meio de aterro sustentado por arrimos em ambos os lados. No arrimo mais alto ficava a boca da galeria, de formato retangular implantada no nível do leito. Sob a estrada desenvolvia-se em linha reta a galeria até sua saída, no outro arrimo (FIG. 12 e 13).



FIGURA 12 - Caminho Novo: Segmento 1. Galeria com lajes de teto aparentes.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Algumas dessas estruturas apresentaram pequenos canais (FIG. 14), sulcos cavados diretamente nas rochas de seção côncava, que têm como função levar as águas das chuvas acumuladas no leito ou nas margens da estrada para as galerias ou bueiros. Registramos também a presença de alguns drenos, que são estruturas mais simples, também para escoamento de águas pluviais. São aberturas de seção retangular encontrados nos arrimos ou parapeitos das pontes (FIG. 13 e 15).

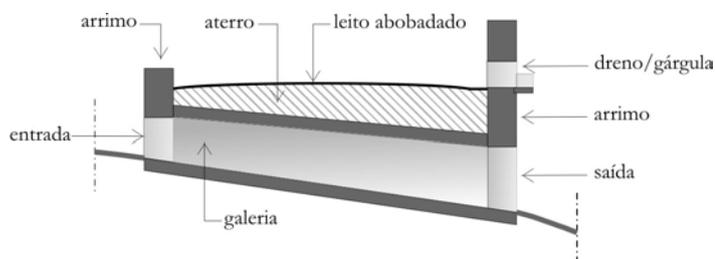


FIGURA 13 - Seção transversal apresentando galeria e dreno com saída em gárgula.
Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 62.



FIGURA 14 - Estrada (Inacabada) do Paraibuna: canal.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 15 - Estrada (Inacabada) do Paraibuna: dreno com gargula.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Finalmente, as estruturas de maior complexidade do sistema viário são as pontes. Construídas quando da interseção dos caminhos com córregos ou rios elas eram adotadas quando a vazão das águas era grande não sendo possível transpô-la com uma galeria, por exemplo. A principal característica das pontes encontradas pela pesquisa foi a solução estrutural em abóbada semicircular (FIG. 16 e 17).

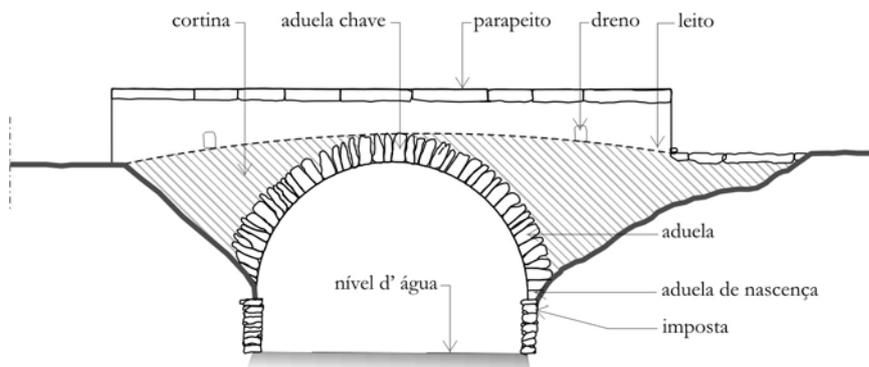


FIGURA 16 - Elevação de ponte de pedra.

Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 63.

A técnica abobadada é conhecida desde o século III a.C. pelos gregos, mas foi pouco utilizada. Seu uso sistemático se deu através dos romanos na construção de pontes, aquedutos e outras estruturas. A forma mais utilizada foi a semicircular, sendo conhecida também como arco romano (DURÁN, 2004). A abóbada é um sistema construtivo que implica na disposição de aduelas²⁵ em curva, que, em conjunto, adquirem estabilidade pela força da gravidade

²⁵ Pedras talhadas em forma de cunha cujos cortes laterais convergem para o centro do arco.

transferindo o peso do arco para as laterais. Essa solução permite a travessia de amplos espaços com o uso da pedra, sem que a estrutura desmorone ou perca estabilidade.



FIGURA 17 - Estrada (Inacabada) do Paraibuna: Ponte Inacabada. Detalhe das aduelas.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Após o levantamento desses vestígios eles foram registrados segundo os seguintes critérios:

QUADRO 1 Crítérios de Registro	
Crítério	Descrição
Relevância / Excepcionalidade	O caráter de <i>excepcionalidade</i> diz respeito à relevância de determinada ocorrência, em termos históricos, formais, compositivos e técnicos; características estas analisadas dentro do contexto de cada segmento. Uma ocorrência excepcional traz características que a diferenciam e a destacam de outras em um mesmo contexto.
Exemplaridade	O caráter de <i>exemplaridade</i> diz respeito ao potencial de representatividade de determinada ocorrência, em termos históricos, formais, compositivos e técnicos, características estas analisadas também no contexto de cada segmento.
Situação de risco	Trata-se do <i>risco de desaparecimento</i> que está associado a fatores relacionados ao estado físico e às condições de segurança. Entre tais fatores podem ser citados: estado de conservação, facilidade de acesso, proximidade em relação a áreas de depredação ambiental, vandalismo e destruição em andamento ou iminente.

Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 12.

Foi necessário adotar esses critérios pelo fato de que as estruturas encontradas foram em muito maior número do que o previsto pela equipe quando da realização da proposta da

pesquisa. Portanto, muitas vezes, privilegiamos o registro detalhado das que apresentavam riscos de desabamento, que estavam em ruínas ou vulneráveis a ações de vandalismo, por exemplo, ou nas margens das rodovias (critério “situação de risco”). Também procuramos registrar aquelas estruturas (pontes, arrimos, galerias, bueiros etc.) exemplares, ou seja, que tinham potencial para representar as demais estruturas caso elas não pudessem ser registradas da maneira adequada também (critério “exemplaridade”). Por fim, o critério “relevância/excepcionalidade” privilegiou aquelas estruturas que se destacaram por serem diferentes das demais em seu contexto, como é o caso da ponte do Calixto.

As estruturas que atingiram os critérios acima mencionados foram sistematicamente registradas e esquematizadas na tabela a seguir:

TABELA 2				
Resultado do Registro Arqueológico				
Segmento / Tipo de Ocorrência	Caminho Novo	Estrada (inacabada) do Paraibuna	Estrada do Paraibuna (MG-129)	Total
Bueiros c/ Arrimos	2	5	2	9
Galerias c/ Arrimos	8	5	11	24
Arrimos isolados	1	1	-	2
Pontes	-	Ponte da Lavrinha; Ponte Inacabada	Ponte da Caveira; Ponte do Falcão; Ponte do Calixto; Ponte da Rancharia 1; Ponte da Rancharia 2	7
Pousada / edificação	Meio do Morro; Lavrinhas; Capão do Lana; Chiqueiro do Alemão; Venda Nova/Tripuí; Pé do Morro	-	-	6
Total	17	13	18	48
Quilometragem prospectada	45Km	12,8Km	30Km	87,8

Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 12.

O registro sistemático foi feito através de fotografia (fotos do entorno, gerais e de detalhes de cada estrutura), desenhos e topografia. Os pontos do Sistema de Posicionamento Global - GPS, na sigla em inglês, foram lançados sobre bases cartográficas em meio digital. Apesar da hierarquização todas as estruturas foram objeto de registro por meio de fotografia e pontos de GPS.

O processamento e análise dos vestígios foram feitos no Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG. A documentação fotográfica produzida foi organizada em um banco de dados com o uso do programa *Microsoft Access*. A representação cartográfica dos vestígios arqueológicos partiu das bases topográficas anteriormente preparadas e das informações produzidas em campo. Esses dados foram organizados no programa *Microstation*, possibilitando a vetorização das ocorrências em ambiente digital. Para a representação o programa adotado foi o *Arc Gis 9.3* com a utilização de recursos de geoprocessamento. As bases cartográficas foram preparadas a partir do georreferenciamento de ortofotocartas, dados vetorizados de relevo, hidrografia e outros. Com o cruzamento de dados produzidos em campo foi possível representá-los em meio digital de uma maneira mais ampla fazendo a correlação das estruturas viárias, com os segmentos e os demais vestígios encontrados. Quanto à representação das cidades nos mapas optei por inserir aquelas de maior relevância, ou seja, que eram mais frequentes nos relatos dos viajantes e na documentação, sendo que os nomes que aparecem entre parênteses são os nomes antigos das localidades.

Quanto à representação gráfica dos vestígios foram aproveitados os mesmos dados topográficos para a realização dos mapas. Os desenhos foram feitos utilizando-se o programa *Corel Draw*, permitindo o uso de diferentes cores e texturas tornando-se uma ferramenta bastante didática para a compreensão das estruturas com relação a técnicas construtivas, função e tipologia.

Nesta dissertação não coloquei todos os desenhos e fotos de todas as estruturas, mas apenas alguns exemplos, privilegiando a representação (critério “exemplaridade”), pois o volume de informações era muito grande ultrapassando o espaço adequado para este texto. Apenas as pontes foram todas representadas por serem os elementos diferenciais das estradas.

Ao longo da realização deste mestrado tomei conhecimento da existência de mais uma ponte de pedras na região pesquisada, a Ponte Tabuões. Apesar dela não fazer parte do tronco principal da Estrada do Paraibuna, decidi incluí-la em virtude de possuir as mesmas características das demais pontes pesquisadas. Portanto, em janeiro de 2012 realizei um trabalho de campo para registrar esta estrutura. Como o tempo e os recursos financeiros eram

escassos foi feito apenas o registro através de fotografia e ponto de GPS. Outras estruturas também foram encontradas nas proximidades, como galerias, que também foram registradas.

Este último trabalho de campo me deu a dimensão de quantos vestígios ainda podem estar “escondidos” nos “sertões” mineiros. Ainda há muito a ser feito. Ainda que os arqueólogos soframos por querer encontrar todas as peças do quebra-cabeça, é preciso nos conformar, como está na epígrafe que abre este capítulo, que “os olhos do ser humano não podem tudo abarcar”.

4. CAMINHOS E PODER

As vias do país-continente são muitas e algumas serão lembradas.
Outras, é preciso buscar. E nessa procura de tantos se desvendam
caminhos e o movimento faz a história, esse contínuo devir.
(SERÁPHICO; SCARANO; GALANTE, 1978, p. 10).

Desde o início da colonização da América portuguesa o objetivo da Coroa era explorar o território em busca de riquezas auríferas (GUEDES, 2005, p. 20). Essa “corrida do ouro” foi o principal motivo da organização de entradas e bandeiras, interiorizando a colônia portuguesa. Tal busca implicou também na dizimação de populações indígenas (SANTOS, 2003), pois até princípios do século XVIII era mais lucrativo apresar índios do que procurar ouro (SOUZA; BICALHO, 2000, p. 22).

As primeiras vias estabelecidas na América portuguesa remetem às expedições de reconhecimento dos sertões tendo em vista a conquista e o povoamento do território com o principal objetivo de encontrar as riquezas minerais. Muitas dessas empreitadas aproveitaram antigos caminhos indígenas (COSTA, 2005, p. 30). Conforme já mencionado, atualmente a maioria dos pesquisadores concorda com essa idéia, com poucas variações. Segundo Costa (2005, p. 30) o traçado dos caminhos feitos pelos bandeirantes era decidido pela busca do ouro e pela presença dos rios, utilizando as trilhas indígenas quando possível. Complementando essa idéia outros pesquisadores demonstraram que não apenas trilhas indígenas foram apropriadas, mas também técnicas e conhecimentos, como: o modo de andar descalço longas distâncias sem cansaço, o conhecimento do ambiente, saber tirar alimento de meios hostis, as formas de se guiar lendo os rastros no chão, no céu e na vegetação. O próprio fato de andarem a pé e não em montaria ou em veículo de qualquer tipo, mostra o tipo de caminho utilizado (HOLANDA, 1994; SOUZA, 1997; FURTADO, 2005).

O historiador Renato Venancio foi mais longe ao afirmar que para conseguir desbravar o interior de Minas foi construída uma “estrada de sangue” (VENANCIO, v. 21, 2000, p. 189), pois essa exploração implicou em guerra e dominação das etnias que já habitavam a região das Minas. Outro argumento interessante utilizado por ele foi o rápido aparecimento do Caminho Novo. O tempo decorrente entre a autorização do rei para a construção de uma nova via e a abertura da picada foi muito curto, dando a entender que já seria um caminho conhecido e, inclusive, utilizado. Esse fato contribui para a ideia de sua existência prévia.

O que está claro, pelos estudos até agora realizados, é que os portugueses, quando chegaram, encontraram um espaço povoado. A ideia do interior, do *sertão* como um lugar vazio, desabitado ia além do conceito de um lugar geográfico, era um espaço simbólico. O *sertão* era o que estava à margem do mundo conhecido, se opondo à civilização. E por isso mesmo, tinha uma fronteira móvel (ROMEIRO, 2005, p. 209). O *sertão* poderia ser qualquer lugar. Daí surgiu a ideia do desbravador, daquele que sacrifica a sua vida para colonizar e povoar esse mundo selvagem. Portanto, a conquista e colonização das possessões portuguesas na América foram feitas com muito sangue tanto dos colonizadores como dos índios, mas principalmente destes últimos. O povoamento do Brasil foi à custa de morte, redução e aldeamento de índios (ABREU, 1960, p. 69). Capistrano de Abreu, ao escrever “Caminhos antigos e povoamento do Brasil”, afirmou:

Ao assunto que estudamos não pertencem as bandeiras, por motivos óbvios. Concorreram antes para despovoar que para povoar nossa terra, trazendo índios dos lugares que habitavam, causando sua morte em grande número, ora nos assaltos às aldeias e aldeamentos, ora com os maus tratos infligidos em viagens, ora, terminadas estas, pelas epidemias fatais e constantes [...] (ABREU, 1960, p. 75).

Mas como foram essas expedições que abriram caminho para a definitiva colonização do interior da América portuguesa e consolidaram os caminhos oficiais, elas serão aqui consideradas como objeto de análise.

4.1. Inícios da interiorização

As primeiras expedições oficiais começaram na segunda metade do século XVI e iniciaram o processo de ocupação da região e de consolidação dos caminhos utilizados para incursões pelo sertão. Como não pretendo fazer uma exposição de todas as bandeiras empreendidas que deram origem aos caminhos mais importantes do período colonial²⁶ cito apenas as mais significativas para o caso das Minas Gerais e que estão relacionadas à consolidação dos caminhos mais utilizados. Muitas dessas bandeiras tinham o objetivo de procurar as riquezas minerais no interior do território, mais precisamente a mítica serra de Sabarabuçu.²⁷ Outro elemento impulsionador da procura pelas riquezas na América

²⁶ Para isso remeto o leitor a Santos (2001), Costa (2005) e Guimarães (2007).

²⁷ Este foi um mito perseguido pelos europeus. Itabirá-açu, Sobra-Buçú ou Sabarabuçu eram nomes dados a uma localidade que não tinha uma indicação precisa, mas que estaria na região do rio das Velhas, mais precisamente na atual Sabará/MG. Segundo os índios Maxapo, Uiara, a mãe-d'água, habitava a lagoa Vapabuçu e seduzia os

portuguesa foi a descoberta das minas de Potosi pelos espanhóis. Esse fato deu ânimo aos portugueses na procura das minas que deveriam existir na vasta porção de terra que lhe pertencia.

Em 1674, por ordem de d. Pedro, iniciou-se a expedição de Fernão Dias Pais acompanhado de seu filho Garcia Rodrigues Pais, Manoel da Borba Gato e o capitão Matias Cardoso. A bandeira passou pelo Vale do Paraíba atravessou a Mantiqueira até a região de Sabará. No entanto, não encontrou a *Serra Resplandecente* ou *Sabarabusu* com as riquezas ansiosamente procuradas. Seguiram, então, para Itacambira onde encontraram pedras verdes. Em 1681, partiu a expedição de d. Rodrigo de Castelo Branco para comprovar tais achados, encontrando-se com a bandeira anterior, chefiada por Borba Gato devido à morte de Fernão Dias.

A partir dessas bandeiras consolidou-se o *Caminho Geral do Sertão*, ou *Caminho de São Paulo para as Minas*. Este caminho tornou-se o mais importante, pois era o único a fazer a ligação norte e sul da colônia, pois ia de São Paulo até o rio São Francisco. Esta via deu origem, também, ao Caminho da Bahia²⁸ (RENGER, 2007a).

Vários textos fazem referência ao itinerário, sendo que o primeiro onde aparece uma descrição sistemática do roteiro é o de Antonil²⁹, cuja primeira edição é de 1711. Mesmo que Antonil não tenha passado pelo caminho, suas informações são bastante precisas com relação ao percurso:

Do Rio Grande se vai em cinco ou seis dias ao rio das Mortes, assim chamado pelas que nele se fizeram, e esta é a principal estalagem aonde os passageiros se refazem, por chegarem já muito faltos de mantimentos. E, neste rio, e nos ribeiros e córregos que nele dão, há muito ouro e muito se tem tirado e tira, e o lugar é muito alegre e capaz de se fazer morada nele estável, se não fosse tão longe do mar. Desta estalagem vão em seis ou oito dias às plantas de Garcia Rodrigues. E daqui, em dous dias, chegam à serra de Itatiaia. Desta serra seguem-se dous caminhos: um, que vai a dar nas minas gerais do ribeirão de Nossa Senhora do Carmo e do Ouro Preto, e outro, que vai dar nas minas do rio das Velhas, cada um deles de seis dias de viagem. E desta serra também começam as roçarias de milho e feijão, a perder de vista, donde se provêm os que assistem e lavram nas minas (ANTONIL, 1982, p. 183).

Fechando o ciclo das bandeiras houve a expedição de Garcia Rodrigues Pais em 1697 a qual descobriu “o ouro de lavagem dos Ribeiros, que correm para a Serra de Sabarabusú”

guerreiros com seus cantos levando-os para o fundo do lago. Com essa ameaça os índios pediram a ajuda de Macachera, o deus da guerra, que fez com que Uiara caísse em profundo sono. Seus cabelos verdes, quando em contato com a terra, viravam pedras verdes, mas que não deveriam ser retiradas, para não acordar Uiara. Os primeiros exploradores relacionaram este lugar com o mitológico Eldorado, vindo daí a ideia de encontrá-lo (BOTELHO, 2003, verbete “bandeira”). Ver também Straforini (2007).

²⁸ O Caminho da Bahia foi muito importante para a circulação entre a região mineradora e o nordeste da colônia. Para maiores informações sobre este assunto consultar a tese de Márcio Santos (2010).

²⁹ Jesuíta italiano cujo verdadeiro nome era Giovanni Antonio Andreoni, mas que adotou o nome de André João Antonil.

(COSTA, 2005, p. 55). Com a descoberta de ouro na região das Minas as expedições bandeirantes entraram em declínio e as viagens às regiões mineiras passaram a ser feitas pelos caminhos já consolidados.

Desde então, mapas e itinerários foram feitos sobre a região evidenciando a localização e consolidação dos caminhos estabelecidos através das bandeiras. Segundo Friedrich Renger (2007b) documentos indicam que muito mapas foram feitos na época do descobrimento das minas. Uma característica muito importante da colonização foi a produção de mapas. Eles mostram, dentre outras coisas, a criação de lugares. Ao nomear localidades e inseri-las em mapas, elas tornavam-se conhecidas e introduzidas no espaço social das pessoas que transitavam pelos caminhos (SILVA, 2006). Tendo isso em mente eu entendo os mapas também como uma forma de familiarizar o entorno e se apropriar dele.

Foi Ian Hodder (1990 citado por ZARANKIN, 1999) quem introduziu o conceito de domesticação humana para elucidar o processo de neolitização da Europa. Na passagem de modos de vida nômades, que viviam na base da coleta, para tipos sedentários, como o agrícola, a casa teve um papel fundamental não apenas por ser produto de uma nova organização socioeconômica, mas por possuir um poder simbólico no funcionamento da sociedade. A partir do momento em que as pessoas passaram a dominar o entorno no qual viviam, consumindo alimentos (animais, plantas) e outros produtos domesticados e também enterrando seus mortos sob o chão de suas casas o homem tornou-se previsível e controlável. Antes, o que era selvagem e incerto, torna-se dócil e manejável. Com o ambiente é possível pensar em uma mesma perspectiva. A partir do momento em que o indivíduo passa a modificar o entorno, controlá-lo e torná-lo familiar, é possível falar de domesticação do espaço ou do ambiente.

No início das bandeiras as informações geográficas circulavam em formas de relatos orais e também por meio de registros (muitos deles acompanhados de mapas) que funcionavam como roteiros de viagem, o que permitiu que vários sertanistas andassem pelo sertão (COSTA, 2004, p. 13). Também, como os mineradores construía seus assentamentos perto das minas, certamente, muitas dessas localidades coincidiram com a indicação das minerações (RENGER, 2007b, p. 119). Com o passar do tempo, esses mapas e roteiros foram divulgados e a região se tornou conhecida, inclusive, para estrangeiros. A disputa do território americano não estava apenas entre espanhóis e portugueses, outras potências também estavam interessadas, além de grupos específicos como cristãos-novos que fugiam da Inquisição. Esse fato preocupou a Coroa que almejava o domínio completo e absoluto de região tão rica e promissora. A publicação de suas riquezas não era interessante.

No entanto, ao mesmo tempo em que era preciso resguardar as informações sobre a nova colônia era necessário conhecê-la melhor e isso só seria possível com o aprofundamento do conhecimento cartográfico, dos povos que ali habitavam e dos produtos da terra existentes. “O domínio desse território dependia do conhecimento de sua exata localização, de suas características, de suas dimensões e do domínio dos caminhos que levavam à região”. (COSTA, 2004, pp. 16, 17). Portanto, para que os portugueses conseguissem manter sua soberania eles tinham que conservar tais informações em sigilo.

Esse duplo movimento de precisar dos conhecimentos aprofundados e a necessidade de resguardá-los levou ao fato de que poucos dos primeiros mapas e roteiros produzidos chegassem até nós. Também certas estratégias utilizadas pelos cartógrafos oficiais revelaram essa preocupação. Como exemplo, Costa (2004; 2005) cita um mapa da região diamantina indicando apenas os lugares, sem qualquer referência a caminhos. Ou quando havia referência, poderia ser falseada. Outro exemplo é um conjunto de mapas dos padres matemáticos, Diogo Soares e Domingos Capacci chamado *Tabuada das latitudes dos principais portos, cabos e ilhas do mar do sul na América austral e portuguesa pelos padres Diogo Soares e Domingos Capacci* em que aparecem apenas as latitudes, sendo que as longitudes foram mantidas em segredo (RENGER, 2007b, p. 121).

Outras estratégias consistiram na proibição do trânsito de estrangeiros pela Colônia; no estabelecimento de registros³⁰ nos caminhos para o controle de pessoas, animais e mercadorias; e as informações sobre o acesso às Minas foram proibidas de circular, como foi o caso do itinerário de Tavares de Brito (1972), feito em 1717, mas publicado em 1732, (MATOSO, 1999) no qual há um roteiro dos caminhos estabelecidos à época – o Caminho Velho e o Caminho Novo. Também é o caso do já citado texto de Antonil (1982) que foi proibido devido à quantidade de informações sobre as riquezas das terras brasílicas.

Mesmo que não tenham sido totalmente eficazes tais medidas são reveladoras de uma característica fundamental do governo colonial em relação às vias consolidadas: a preocupação em controlar a abertura de novos caminhos e as formas a circulação através deles.

³⁰ “[...] postos fiscais de controle, nos quais se cobravam os tributos devidos à Coroa.” Os registros poderiam ser de diversos tipos: do ouro, para o transporte do metal e cobrança do quinto; de entrada, para controle da circulação de pessoas, mercadorias e animais (SANTOS, 2003, p. 61).

4.2. O Caminho Velho

À medida que os sertanistas iam avançando em suas expedições, roças eram plantadas³¹ para que quando voltassem pudessem encontrar mantimentos e abastecer o grupo. Passaram a construir também ranchos improvisados para abrigo. Essas medidas também contribuíram para a formação dos futuros locais de pouso e, posteriormente, povoados e vilas.

O estabelecimento de caminhos, portanto, era uma forma de propiciar o trânsito de pessoas, ao dar fácil acesso a regiões antes fechadas por matas densas e sem alimento fácil para a viagem. E assim, o Caminho de São Paulo para as Minas foi crescendo em importância sendo utilizado por todos os que queriam chegar às minas vindos pelo sul. Com a decadência da produção açucareira no nordeste e a oferta promissora de jazidas abundantes em ouro, o Rio de Janeiro passou a figurar como o principal porto da colônia. Isso fez com que o trânsito entre o Rio e a região mineradora aumentasse consideravelmente.

Porém, como do Rio de Janeiro não havia caminhos terrestres para as Minas os viajantes tinham que se deslocar até o porto de Santos, seguindo daí pelo Caminho do Sertão. A opção era atravessar a Baía de Angra, e, partindo de Parati, trilhar um caminho dos índios Goianases, passando pela Vila do Falcão (atual Cunha/SP) e atravessar a serra do Mar, alcançando o Caminho do Sertão em Guaratinguetá (COSTA, 2005, p. 85). FIG. 18.

As dificuldades encontradas pelos viajantes eram várias: piratas no trecho marítimo, subidas de serras, nevoeiros, atoleiros, falta de mantimentos, preços exorbitantes nas estalagens e vendas. Sem contar os problemas para os quais os viajantes já tentavam se preparar de antemão como doenças, ataques de animais selvagens, de índios e de negros fugidos. Exemplificando, há o relato do Conde de Azambuja, d. Antônio Rolim, que utilizou o Caminho Velho em 1751 e na travessia do trecho de *Paraty* deixou registrado:

[...] a estrada em partes é tão apertada, aberta em rochas, que me era necessário levantar os pés até os pôr na garupa do cavalo; e nem com tudo isso escapei de dar muito boas topadas; tanto a pique que oito dias me ficaram doentes as cadeiras de me indireitar; o chão estava calçado ou alastrado de pedras soltas e desiguais, com muitos saltos e barrocas; e onde isto faltava era atoleiro grande e caldeirões muito fundos. Continuamente chove, e fazem em certo tempo frios tão extraordinários, que têm já morto alguns passageiros; porque, com ela não é capaz de se andar de noite, aqueles a quem o dia falta antes de a vencer ficam expostos a estes perigos; pois não podem reparar o frio como fogo, por estar sempre o mato, por molhado, incapaz disso. Além disto tem duas passagens de rio bastantemente más (citado por Costa, 2005, p. 86).

³¹ Conferir na f. 58, a citação do texto de Antonil, que faz referência às “plantas de Garcia Rodrigues”.

Esses problemas eram aumentados com a demora da viagem. A caminhada era de quase trinta dias sem paradas, o que era impossível devido aos problemas citados acima. (COSTA, 2005; FURTADO, 2005). Portanto, as viagens pelo Caminho Velho acabavam durando mais de dois meses. Sendo assim, até o início do século XVIII quem se dirigia do Rio de Janeiro para a região das Minas tinha que passar por São Paulo, o que acarretava enormes dificuldades, encarecendo a viagem ao torná-la mais demorada e perigosa.

4.3. O Caminho Novo

O contexto de abertura e consolidação do Caminho Novo está intimamente ligado aos inícios da exploração mineral. Com as descobertas sucessivas de ouro e o grande afluxo populacional para as Minas dos Cataguás³² as autoridades ficaram alertas para a nova região promissora.

Com o fim de conferir as riquezas minerais o governador da capitania do Rio de Janeiro Artur de Sá e Menezes fez, em 1697, uma viagem à região, utilizando o caminho existente, ou seja, passando por São Paulo. Impressionado com a demora da viagem ele sugeriu ao rei a abertura de um caminho direto que ligasse as duas regiões, o que facilitaria a entrada de pessoas para se ocuparem da mineração. A sugestão foi prontamente aceita (RENGER, 2007a, p. 130). Garcia Rodrigues Pais foi então contratado, pela Coroa, para construir um caminho mais curto. O contrato foi assinado em 1698 e os custos da construção ficaram sob responsabilidade do contratado em troca de algumas mercês. A construção foi iniciada a partir da região da Borda do Campo, onde Garcia Rodrigues já tinha uma roça, segundo Waldemar Barbosa (1979), nas proximidades da atual Barbacena/MG, onde se reuniam os caminhos do rio das Mortes, do rio das Velhas e do rio Doce.

Mas em 1699, com a picada já aberta, Garcia Rodrigues encontrava-se sem recursos humanos e financeiros. Era preciso completar a obra com o alargamento do caminho, a plantação de roças e sua manutenção. Assim, pediu auxílio aos moradores do Rio para terminar a construção, mas esse auxílio foi negado. Recorrendo ao rei, este lhe concedeu o monopólio de exploração do caminho por dois anos (MAGALHÃES, 1918). Com muitas

³² Este foi o primeiro nome dado à região aurífera, por causa dos índios cataguases que já habitavam o lugar.

dificuldades Garcia Rodrigues conseguiu terminar a obra em 1706 com a ajuda de seu cunhado, o coronel Domingos Rodrigues.³³

Este caminho ficou conhecido como Caminho Novo, em contraposição ao anterior (que passou a ser chamado de Caminho Velho), sendo, a partir daí, a principal via entre o Rio de Janeiro e Vila Rica, diminuindo em muito o tempo de viagem entre as duas cidades. O comerciante e viajante Alexander Caldcleugh que veio ao Brasil (1819-21) na companhia do ministro inglês (2000, p. 124) utilizou o Caminho Novo em uma viagem do Rio de Janeiro a Vila Rica e relatou que ela durou quinze dias ininterruptos. Também o missionário estadunidense Daniel Kidder, que esteve no Brasil entre as décadas de 1830 e 1840 afirmou:

A viagem de Ouro Preto – à capital, Rio de Janeiro, - numa distância de cerca de duzentas milhas, - é exclusivamente feita no dorso de mulas e cavalos, e requer comumente quinze dias (KIDDER; FLETCHER, 1941, v. 2, p. 170).

O caminho apresentava uma bifurcação em Ressaca (atual região de Carandaí/MG), a partir de onde poderia seguir passando por São João del Rei, ou seguir para Ouro Preto, via Congonhas e Rodeio contornando a encosta oeste da serra do Ouro Branco.

Como já foi dito, vários roteiros foram produzidos a partir do estabelecimento dos caminhos. Citamos Tavares de Brito que publicou em 1732 um roteiro, tanto do *Caminho Velho* como do *Caminho Novo*. Sobre o trecho que nos interessa (entre Ouro Branco e Ouro Preto), Tavares de Brito (1972, pp. 104-105) escreveu “[...] Carijos, Macabello. Aqui se passa o Rodeio, isto he, que se rodea hua Serra, a que chamaõ Ititiaya. Ilheos, Olanâ. [...] e proseguindo ocaminho da Minas Geraes, do Olanâ se vay as tres Cruzes, e da hi a Trapui, que fica huma legoa de Villa Rica [...]”³⁴.

Após a conclusão do caminho foram feitas algumas modificações em trechos críticos, como na transposição da serra do Mar e na travessia do Paraíba, com vistas a facilitar e dar maior segurança às viagens dos que utilizavam tais lugares.³⁵

Mas havia uma opção de percurso do Caminho Novo na região entre Ouro Branco e Ouro Preto. Enquanto o primeiro itinerário contornava a serra do Ouro Branco (“Rodeio”), a alternativa era transpor a serra, também, à época, chamada serra de “Deus-te-livre”³⁶ por causa da má trilha que nela existe” (POHL, 1976, p. 409) e que trazia perigos à travessia dos

³³ Para mais detalhes sobre este assunto ver Straforini (2007).

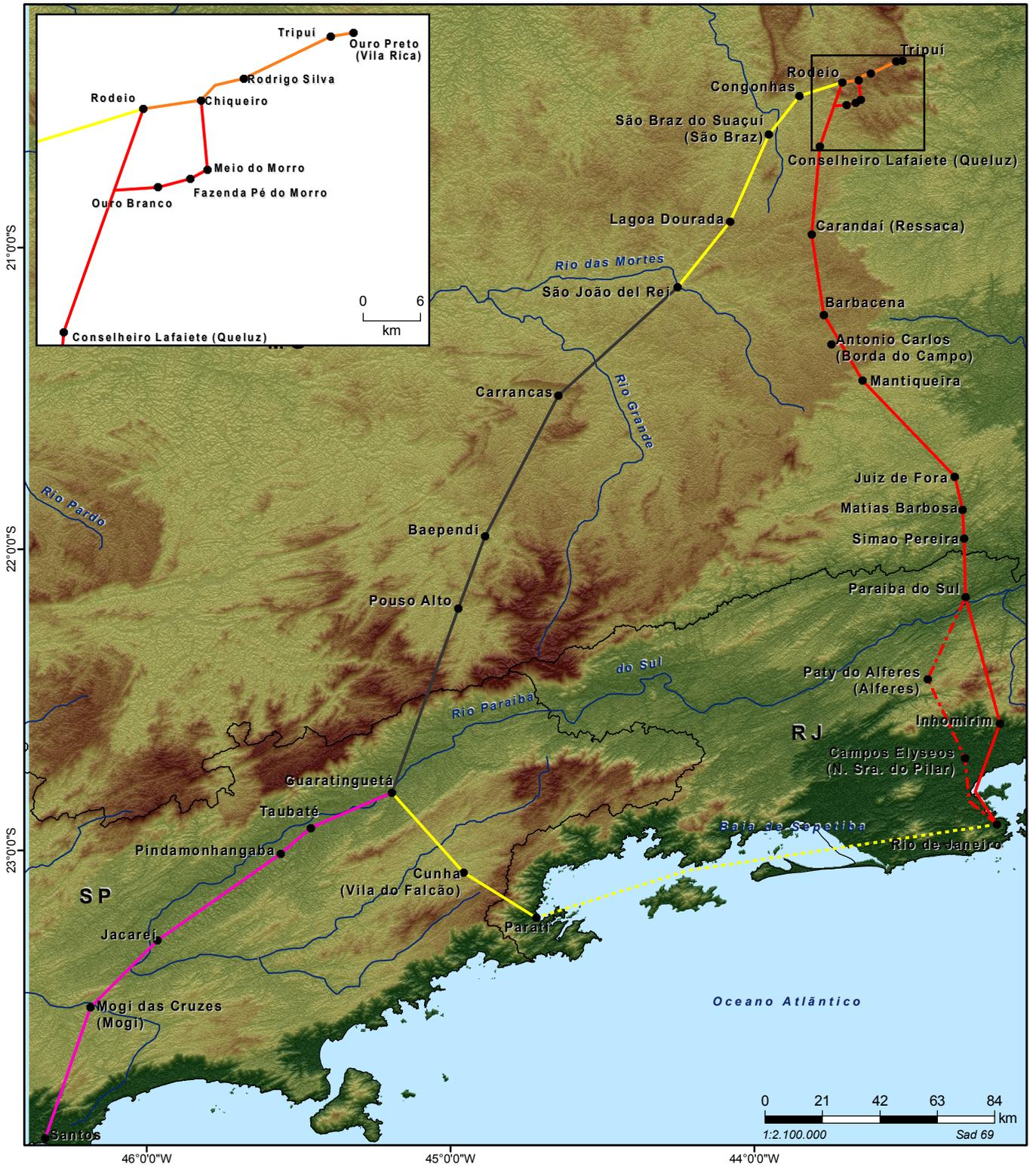
³⁴ Há uma versão atualizada do roteiro no Códice Costa Matoso (1999, pp. 903-904).

³⁵ O traçado definitivo do Caminho Novo se deu em 1725 com o atalho construído pelo Sargento-mor Bernardo Soares Proença no lugar mais crítico do caminho entre o Rio de Janeiro e o rio Paraíba. Seu novo traçado encurtava ainda mais a viagem ao passar por lugares de topografia mais favorável (BARBOSA, 1979, v. 2).

³⁶ De acordo com o historiador Alex Bohrer este “apelido” vem, segundo a tradição, da expressão “Deus te livre de subir esta serra” (BOHRER, 2011, p. 142).

viajantes. E, apesar das dificuldades, esse se tornou o trajeto mais frequentado. Partindo de Borda do Campo, “os caminhos velho e novo seguiam juntos até Vila Rica, passando por Paraopeba, Queluz, Ouro Branco, Pé do Morro, Serra do Deus te Livre, Pousado do Chiqueiro, Capão do Lana, Boa Vista e Tripuí” (COSTA, 2005, p. 94). O Caminho Novo aproveitava parte do Caminho Velho a partir do local denominado Chiqueiro, e daí seguiam sobrepostos até Vila Rica. Portanto, para a área de estudo desta pesquisa os Caminhos Velho e Novo tinham praticamente o mesmo itinerário (FIG. 18 e 19).

**Figura 18 - CAMINHOS COLONIAIS NO BRASIL:
Principais acessos entre São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais**

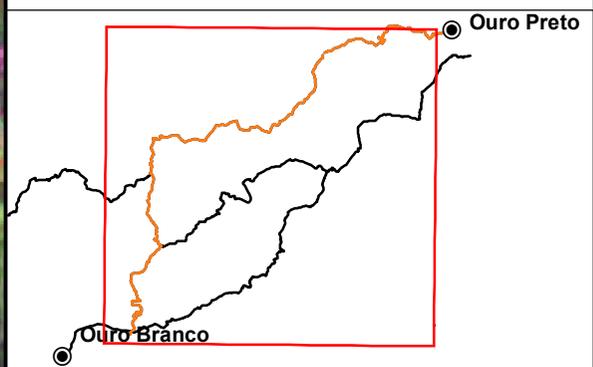
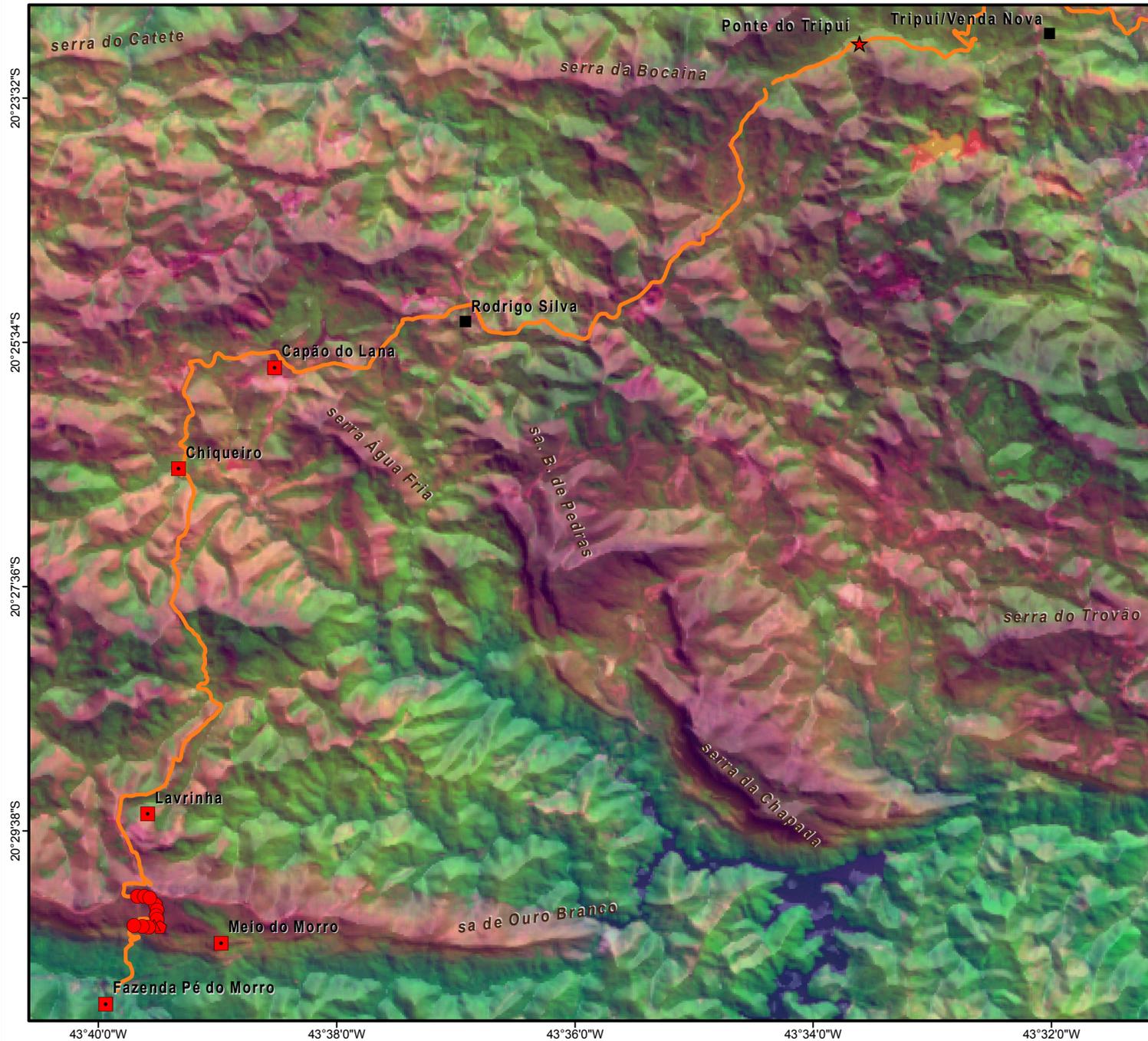


- Localidades relevantes nos caminhos
- Caminho Novo
- - - Caminho Novo (variante)
- Caminho Velho
- - - Caminho Velho (provável rota)
- Caminhos Novo e Velho sobrepostos
- Caminho de São Paulo
- Caminho de São Paulo e Velho sobrepostos
- Limite Estadual

Fonte: Laboratório de Arqueologia - UFMG - 2007. SRTM - Topodata. Organização: Patricia Machado. Abril - 2012



Figura 19
CAMINHO NOVO



Vestígios Arqueológicos

Estruturas

- ★ Ponte
- ◆ Arrimo
- ▲ Bueiro
- Galeria
- Pousada

Caminhos

- Caminho Novo



Fonte:
Laboratório de Arqueologia - UFMG - 2007.
SRTM - Topodata.
Organização: Patricia Machado. Abril - 2012.

É interessante pensar sobre este trecho e o fato de que um local tão criticado fosse o mais escolhido. Isso implica em que, como já disse anteriormente, nem sempre o ambiente irá determinar as escolhas das pessoas que convivem com certo espaço. Muitas dessas escolhas envolvem aspectos culturais e simbólicos. Vários viajantes criticaram a existência de subidas desnecessárias no Caminho Novo. Estaria isso relacionado ao fato de ser uma antiga trilha indígena, ou de ter sido aberto de acordo com orientação de indígenas? Segundo Venancio (2000), para os índios os lugares mais altos estariam relacionados a locais de culto ou pontos estratégicos de defesa. Esses aspectos também teriam influenciado a escolha do Caminho Novo?

Essa observação não exclui o fato de que os viajantes também procurassem vencer as dificuldades do caminho através das facilidades oferecidas pelo próprio ambiente. Parte dos caminhos brasileiros, em geral, utilizados no século XVIII até a primeira metade do XIX, não eram, propriamente, estradas construídas. O Caminho Novo não fugiu a essa regra. Assentados diretamente no solo, ora passando por trechos de terra, ora cortados na rocha, esses caminhos transpunham os obstáculos naturais pelos lugares mais acessíveis, como os vaus (passagens naturais de rios). Quando isso não era possível construíam precárias pontes de madeira ou improvisavam, geralmente, com troncos de árvores. Também procuravam vencer serras por gargantas ou rodeios.

Essa forma de construir acabou por fazer com que os caminhos fossem escabrosos, tortuosos, com várias subidas/descidas íngremes, tornando as viagens longas e extremamente cansativas e perigosas. José Vieira Couto, médico e naturalista brasileiro, foi designado pela Secretaria de Negócios Coloniais para empreender uma viagem por Minas Gerais no ano de 1799. Em seu relatório à rainha, D. Maria I, ele escreveu o seguinte sobre as estradas:

Os caminhos por que seguimos no Brasil, sem excetuar até a grande e freqüentada estrada do Rio de Janeiro [Caminho Novo], são feitos com a maior negligência possível ou, para melhor dizer, não se tem empregado neles outro artifício que o de roçar o mato e de desviar algumas pedras e, de longe em longe, fazer alguma pequena cava. Grandes e supérfluos rodeios se observam nele a cada passo: leva-se às vezes todo um dia a andar para se vencer 3 ou 4 léguas em direitura do rumo [...] (COUTO, 1994, p. 80).

Mesmo com esse péssimo diagnóstico, o Caminho Novo foi considerado o melhor do Brasil (DENIS, 1980, p. 373).

Pelos vestígios arqueológicos encontrados pudemos perceber que não houve investimentos substanciais em técnicas aprimoradas ou sofisticadas para a construção das estradas, conhecimentos estes já dominados na época de construção do Caminho Novo. Segundo Katinsky (1994) essas soluções de engenharia viária, como as pontes feitas com

materiais duráveis como a pedra, ficaram restritas apenas ao meio urbano durante o período colonial como se vê em São João del-Rei, Tiradentes e Ouro Preto.

Essa escolha do governo português fez com que as estradas entre as cidades e as capitânicas fossem caracterizadas como “uma vereda aberta pelos muleteiros ou conservada pela passagem das mulas através das florestas ou pela região descampada, e mantida aberta pelo tráfico contínuo.” (BUNBURY, 1981, p. 62).

Francis Castelnau, um naturalista inglês que trabalhou para o governo francês liderando expedições científicas, apesar de ter viajado em uma época que a Estrada do Paraibuna já se achava em construção há mais de dez anos (princípios de 1840), optou por passar pelo Caminho Novo, ao que tudo indica, para visitar as famosas minas de topázio nos arredores de Ouro Preto. Após deixar Barbacena ele afirmou:

Tomamos a estrada grande de Ouro Preto, embora fosse difícil nos convenceremos de que esse miserável caminho, perdido numa rede de outros tão maus quanto ele, era a única via de comunicação entre as duas grandes cidades. Na maioria das vezes só com ele acertávamos seguindo o rasto deixado pelas mulas (CASTELNAU, 1949, p. 135).

Ainda que esses relatos indiquem a ausência de qualquer estrutura viária a pesquisa arqueológica indicou a existência delas, pelo menos, nos trechos mais difíceis encontrados pela equipe. Em um deles, na encosta da serra do Ouro Branco, inteiramente construído em zigue-zague, foi necessária a realização de cortes na própria rocha, encontrados em diferentes pontos dos segmentos 1 e 2, especialmente nos terrenos mais acidentados. Geralmente, os cortes são acompanhados por arrimos de pedra, em junta seca, para conter os aterros necessários ao nivelamento dos caminhos (FIG. 23 a 25). O Segmento 2 apresentou um caso peculiar: cortes feitos em ambos os lados do caminho, cuja altura atinge até 2,0m (FIG. 26 e 27).

O leito apresenta larguras variando entre 3,0 a 5,0 metros, podendo chegar a 7,0m onde havia galerias e bueiros. Os canais são sinuosos e desiguais, acompanhando as irregularidades do leito da estrada. São talhados diretamente nas rochas e apresentam sulcos com 0,2m de largura em média. Foram construídos no próprio leito das estradas ou em suas laterais, de modo a escoar a água (FIG. 30 e 32).

Por essas características não era uma estrada propícia à utilização de carros, sendo mais favorável o trânsito à pé ou com animais e mesmo assim, em muitos locais, teriam que seguir em fila. Isto porque ela foi parcialmente implantada sobre o afloramento rochoso sem a preocupação de construir uma estrada larga.



FIGURA 20 - Serra do Ouro Branco: encosta oeste.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 21 - Caminho Novo: Segmento 1 na encosta da Serra do Ouro Branco. Setas indicando os arrimos.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG. Cf. Guimarães (2007, p. 51).



FIGURA 22 - Caminho Novo: Segmento 1 na encosta da Serra do Ouro Branco. Setas indicando os arrimos.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG. Cf. Guimarães (2007, p. 51).



FIGURAS 23 e 24 - Caminho Novo: Segmento 1. Trecho delimitado por corte e arrimo. A foto à esquerda mostra a vista externa e a da direita é a vista interna, de quem passa pelo trecho.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 25 - Segmento 1: trecho delimitado por corte (em segundo plano) e arrimo (em primeiro plano).
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 26 - Caminho Novo: Segmento 2. Corte da estrada na rocha.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 27 - Segmento 2. Corte da estrada na rocha.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 28 - Segmento 2. Nicho talhado na rocha.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 29 - Segmento 1: trilha em zigue-zague cortada na rocha.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 30 - Segmento 1: canal.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 31 - Segmento 1: detalhe da trilha em zigue-zague cortada na rocha.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

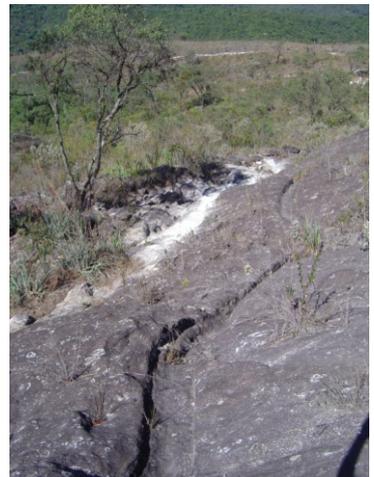


FIGURA 32 - Segmento 2: canal.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Outros vestígios encontrados foram arrimos, muros e dreno. Os arrimos apresentam, aproximadamente, 0,85m de largura por 0,85m de altura, possuindo, na parte superior, muros cuja base apresenta a mesma largura, com altura média de 1,05m. Acima desta base, erguem-se muros mais estreitos, com 0,60m por 0,95m de altura (FIG. 41 a 43) Na parte inferior dos muros verificou-se um único dreno, com dimensões de 0,40m de altura por 0,15m de largura (FIG. 37 a 39). É importante registrar que os muros tinham uma função protetora, principalmente para as tropas de animais que circulavam, em grande número, pelos caminhos e este trecho está no flanco da serra, bastante íngreme.

Com relação aos materiais e à técnica empregados, foi constatada a utilização de pedras da própria região. Nos arrimos, os blocos estão praticamente em estado bruto, sendo empilhados e calçados com pedras menores. Alguns trechos desmoronados nos permitiram ver a existência de argamassa, em calda de barro,³⁷ nas porções internas dos arrimos. Os muros erguidos sobre eles apresentam técnicas mais apuradas, como a utilização de pedras lavradas nas faces internas (voltadas para o leito da estrada), para obtenção de uma superfície regular. Sinais de reboco, feito a partir da mistura de barro e minerais, foram identificados em vários pontos do muro (FIG. 35 e 36). Já nas faces externas (voltadas para fora da estrada), foram utilizadas pedras em estado bruto, sem argamassa (FIG. 38 e 40). Os espaços entre as pedras maiores foram preenchidos e calçados com pedregulhos de diferentes tamanhos, rejuntados com barro. A parte superior dos muros é constituída de blocos ortogonais, em lavra mais acurada arrematando o topo. Estes blocos apresentam, em média, 0,60m de largura, 1,70m de espessura e os comprimentos variam entre 0,40m e 1,50m (FIG. 41 a 43).

³⁷ Tipo de argamassa liquefeita composta de barro, cal e algum aglomerante. Ver mais em: <http://www.ebah.com.br/content/ABAAA9D4AB/tecnicas-construtivas-no-brasil-colonial>. Acesso 19 mar 2012.

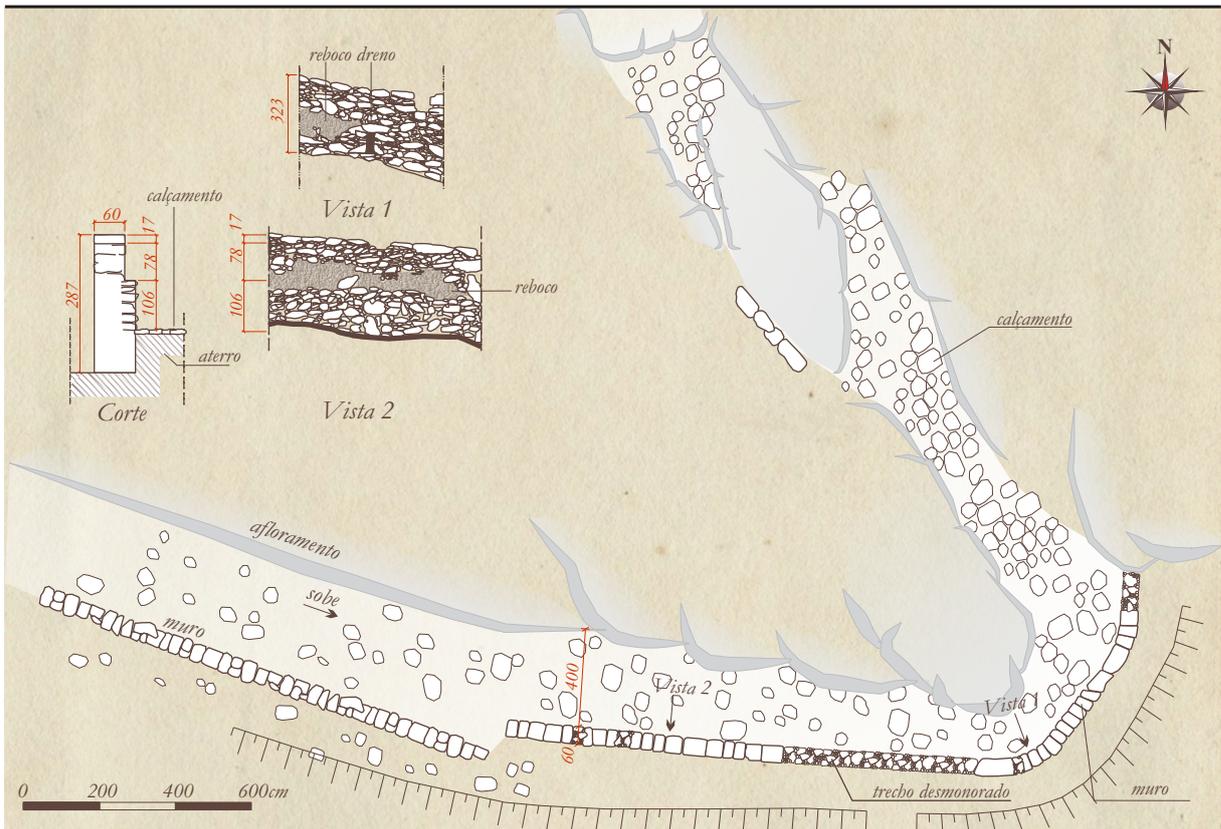


FIGURA 33 - Caminho Novo. Segmento 1: trecho em curva km 0,9357.
 Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 71.



FIGURA 34 - Segmento 1: trecho em curva com muro de pedras - vista geral.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 35 - Segmento 1. Ao fundo, a cidade de Ouro Branco.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURAS 36 e 37 - Segmento 1 - Muro de pedras. Na parte inferior, blocos em estado semi-bruto. Na parte mediana, blocos melhor organizados permitem a aplicação de reboco, cujos vestígios ainda são visíveis. Na parte superior, blocos lavrados.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURAS 38, 39 e 40 - Segmento 1: muro de pedras - vista externa; detalhe do dreno e detalhe da face externa do muro.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURAS 41 e 42 - Segmento 1: Muro de pedras. Parte superior arrematada com blocos lavrados. Em alguns pontos, a ausência dos blocos revela o tipo de rejuntamento (pedregulhos e barro).

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 43 - Segmento 1: Muro de pedras. Detalhe: base mais larga.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Ao longo do Segmento 1 do *Caminho Novo*, foram registradas dez estruturas – dois bueiros e oito galerias – construídos com o uso de técnicas e materiais semelhantes. As variações no porte das estruturas foram influenciadas pelo volume de vazão das águas das drenagens que cortavam o caminho nestes pontos.

Os vãos dos bueiros e galerias eram definidos pela instalação de dois arrimos paralelos (de pedra), cobertos com lajes. A largura delas pode alcançar até 1,50m, ultrapassando a projeção dos arrimos laterais, o que permite estabilidade. Na maior parte das estruturas as lajes afloram à superfície do leito, o que facilitou a realização do registro arqueológico.

Os vãos dos bueiros apresentam comprimentos entre 3,90m e 4,00m, larguras entre 0,40m e 0,60m e alturas entre 0,30m e 0,80m. Apresentam projeção retilínea e inclinações variáveis de acordo com a declividade necessária à vazão das águas. As galerias são de maiores dimensões para um maior volume de água. Os vãos apresentam comprimentos médios de 6,20m, verificando-se uma exceção, com 8,00m. As larguras e alturas variam em função das dimensões das drenagens e de sua consequente vazão. As larguras variam entre 0,40m e 0,95m; e as alturas entre 0,30m e 1,70m. Os arrimos, associados a essas estruturas apresentam alturas variáveis entre 0,80m e 3,00m.

Com relação ao modo construtivo foi empregada a pedra da própria região, blocos em estado bruto ou lavrados, conforme as necessidades. Nos arrimos e parapeitos, ocorre a utilização da pedra em estado bruto, às vezes cortadas para atingir as dimensões desejadas. Trabalhos de cantaria foram verificados principalmente nas pedras utilizadas nas bocas das galerias, no interior dos vãos e, em alguns casos, nos arremates superiores de muros ou parapeitos (FIG. 44 a 54).

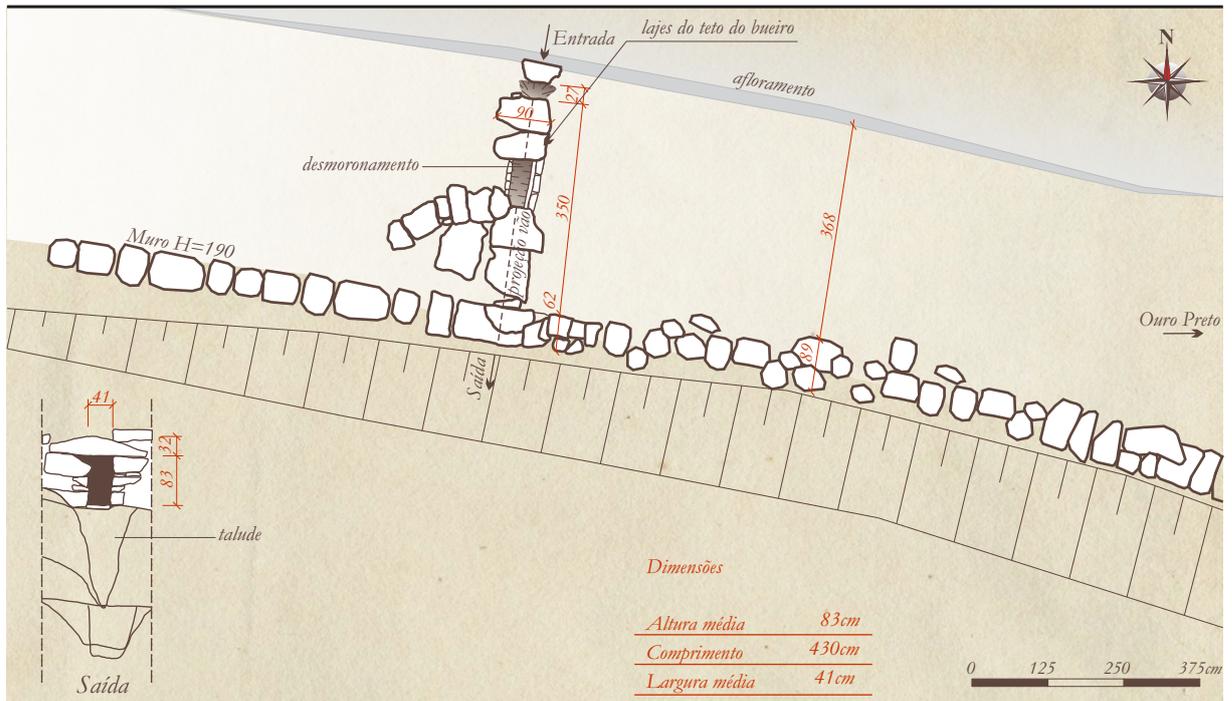


FIGURA 44 - Caminho Novo: Segmento 1. Bueiro CN.B.Km1,0185
 Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 81.



FIGURAS 45 e 46 - Bueiro: entrada (seta); lajes superiores parcialmente desmoronadas.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFGM.



FIGURA 47 e 48 - Bueiro: saída.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFGM.



FIGURA 49 e 50 - Muro de pedras e parte do leito da estrada; vestígios de reboco no muro.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFGM.

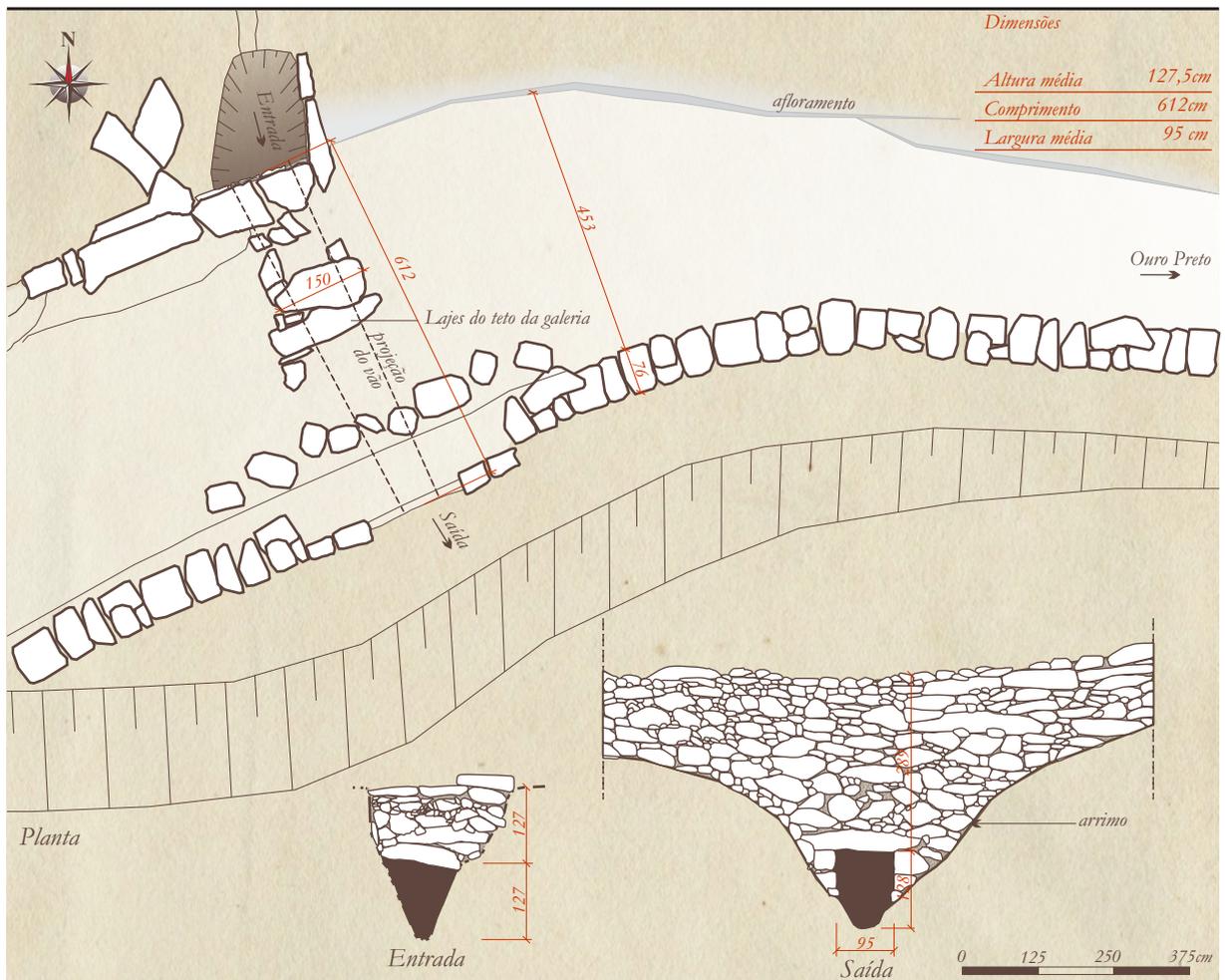


FIGURA 51 - Caminho Novo: Segmento 1. Galeria CN.G.Km1,1195.
 Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 82.



FIGURA 52 - Leito da estrada e galeria indicada pela seta (cf. Guimarães, 2007, f. 82).
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFGM.



FIGURA 53 - Galeria: entrada.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFGM.



FIGURA 54 - Galeria: saída.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFGM.

Mas essas providências não evitaram que a subida da serra fosse um dos locais mais criticados do Caminho Novo. O outro nome da serra do Ouro Branco usado com frequência pelos viajantes foi “serra de Deus te Livre”, conforme já mencionado. Segundo Hermann Burmeister³⁸: “Chegamos, finalmente, ao cume da serra de Deus-Te-Livre e descemos por uma ampla estrada em serpentina, que formava quatro grandes curvas, beirando sempre as faldas da montanha, até o vale.” (BURMEISTER, 1980, p. 297). Richard Burton³⁹, dezesseis anos depois utilizou a mesma nomenclatura “[...] chamada por alguns de Serra de Deus te Livre, sem dúvida por causa dos perigos de sua travessia.” (BURTON, 1976, p. 150). Perigos estes indicados por Castelnau:

[...] fizemos a ascensão da serra de Ouro Branco, por um caminho não somente difícil, mas até muito perigoso, visto como a pata de nossos cavalos resvalava a cada momento sobre a superfície [...]. É principalmente próximo ao cume da montanha que o caminho sobe como se fosse uma escada talhada na rocha (CASTELNAU, 1949, p. 137).

O outro trecho preservado, a Ponte do Tripuí, localiza-se na área da Estação Ecológica do Tripuí. Outros segmentos ligando a ponte não foram encontrados, mas tudo indica que esta foi a única ponte de pedras do Caminho Novo, quantidade insuficiente para atender à demanda por um trânsito de carros. Muito provavelmente esse investimento maior foi feito por estar nas proximidades da cidade de Ouro Preto, a capital da capitania. Segundo Charles Bunbury, naturalista inglês que esteve no Brasil entre 1833 e 1835:

As casas e terras cultivadas tornaram-se mais numerosas à medida que nos aproximávamos da capital [Ouro Preto] e em muitos lugares a estrada era calçada, mas muito mal conservada. Uma ponte de pedra, a **primeira** que tinha visto depois de sair do Rio, era sinal notável de civilização (BUNBURY, 1981, p. 62. Grifo meu).

Pela pesquisa arqueológica e bibliográfica esta seria justamente a ponte do Tripuí.

Localizada nas proximidades de Ouro Preto, ela permite a travessia de um córrego no atual parque ecológico, onde, possivelmente, existia uma fazenda de horticultura.⁴⁰ A ponte é uma obra de silharia, que utiliza pedras talhadas em blocos cúbicos, em forma de paralelepípedo denominadas silhares. Quanto ao acabamento e ao tipo de lavra os blocos não foram inteiramente lavrados, não ocorrendo blocos muito ortogonais ou juntas finas. As aduelas apresentam cortes com certas irregularidades, preenchidas com um tipo de argamassa,

³⁸ Zoólogo germânico que acompanhou os estudos de Peter Lund. Seus escritos de viagem são de 1850.

³⁹ Orientalista e explorador britânico, que veio ao Brasil como cônsul.

⁴⁰ O médico Johann Pohl, integrou a Missão Austríaca (1817-1821) como mineralogista. Esta missão veio ao Brasil em virtude do casamento da arquiduquesa d. Leopoldina com d. Pedro I. Em seus relatos ele deu destaque à região: “estávamos em Tripuí, um edifício de alguma importância, assobradado, à margem do riacho do mesmo nome, no qual havia, à pouca distância, algumas casinhas dispersas. Os moradores deste lugarejo dedicavam-se unicamente à plantação de hortaliças, com que abasteciam toda a cidade de Vila Rica; por isso, ali é geralmente chamado Horta de Vila Rica.” (POHL, 1976, p. 406).

provavelmente feita de material do leito do rio. Encontramos o mesmo tipo de argamassa utilizada como reboco no vão da ponte, incluindo a abóbada e as bases.

Assim como as pontes construídas posteriormente na Estrada do Paraibuna, a Ponte do Tripuí apresenta vão abobadado, entretanto, em formato ogival, que é a utilização de dois semiarcos que formam certo ângulo, ao se unirem no topo da abóbada (FIG. 56, 57 e 59). Moradores locais coletaram um bloco de pedra, supostamente retirado da ponte, que traz a data de 1776 (FIG. 62), presumindo-se que esta seja sua data de construção.

A ponte apresenta 13,5m de comprimento, incluindo os arrimos, e 7,40m de largura. O vão apresenta dimensões modestas: 2,40m de altura e 2,20m de largura. As bases laterais, assentadas diretamente sobre afloramento rochoso, recebem as impostas⁴¹ que sustentam as aduelas. Suas alturas variam entre 0,90 e 1,30m. Em uma das faces da ponte verificamos a presença de imposta levemente ressaltada. Sobre ela está assentada uma fileira de aduelas de nascença, ou seja, as aduelas que dão início ao arco. As fileiras, 14 no total, são irregulares e apresentam dimensões variáveis. Como consequência o extradorso da ogiva é pouco acentuado.

⁴¹ Plano superior do pilar onde repousa a extremidade de um arco ou abóbada.

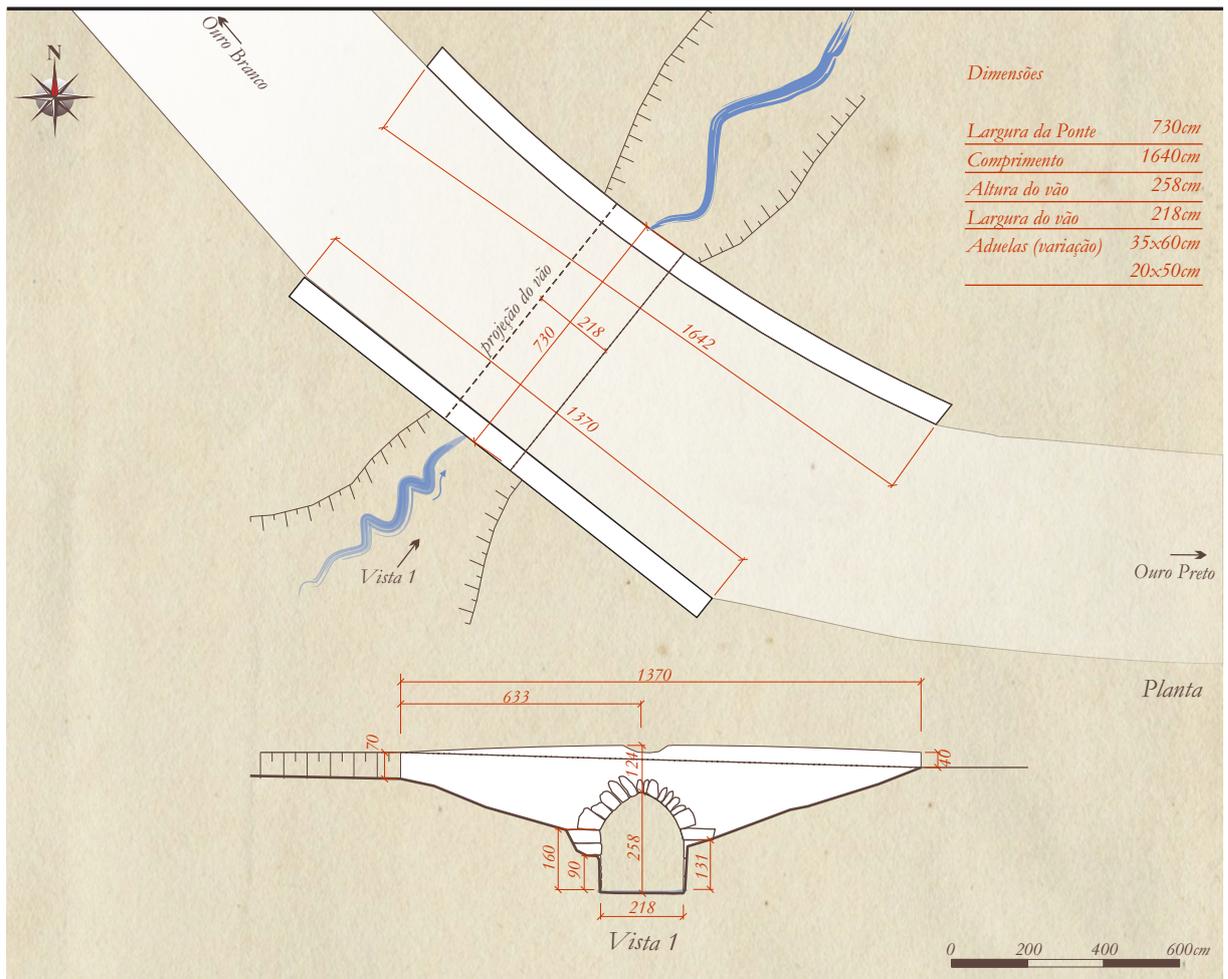


FIGURA 55 - Caminho Novo: Ponte do Tipuí, Km 7,773.
 Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 87.



FIGURA 56 - Ponte do Tripuí.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 57 - Ponte do Tripuí. Detalhe das aduelas: ao centro, aduela-chave.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

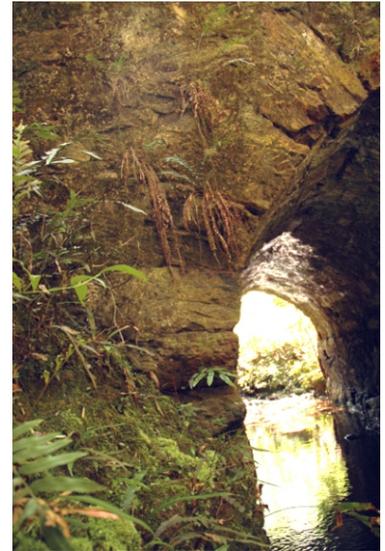


FIGURA 58 - Ponte do Tripuí. Detalhe da aduela de nascença sobre imposta.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

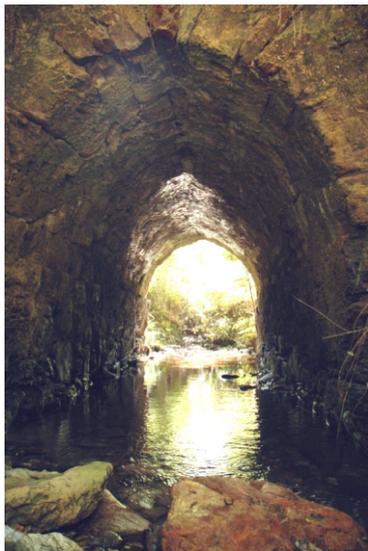


FIGURA 59 - Ponte do Tripuí. Vão, em ogiva, com destaque para as fiadas de aduelas.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 60 - Ponte do Tripuí. Detalhe da base, destaque para blocos lavrados.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 61 - Ponte do Tripuí. Vista interna.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 62 - Bloco de pedra que teria sido retirado da Ponte do Tripuí, com inscrição: "1776".
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

De acordo com as pesquisas arqueológicas e da literatura de viagem as demais travessias de rios ou córregos seriam feitas em pontes de madeira, que não sobreviveram ao tempo; troncos de árvores, que também, dificilmente, se conservariam, ou a vau. John Luccock⁴² utilizando o Caminho Novo na região do rio das Mortes registra a passagem por uma “péssima ponte de troncos” (LUCCOCK, 1975, p. 320).

Os registros acima citados indicam também que um dos grandes problemas seria a falta de manutenção das estradas, revelando um certo descaso por parte das autoridades. De fato, o trânsito constante de pessoas e, principalmente, de animais requeria uma preocupação maior com a conservação das estradas como a recolocação de calçamentos, conserto das pontes de madeira, fechamento dos buracos. Esses problemas eram notoriamente agravados na época das chuvas. O capelão da comissão de Lord Strangford, Robert Walsh, que veio ao Brasil entre 1828 e 1829, deixou um relato ao chegar nas proximidades de Ouro Preto que me permite esta conclusão:

As piores estradas da província são as que dão acesso à cidade imperial [Ouro Preto]. [...] Uma estrada pavimentada saía outrora da cidade e se estendia por vários quilômetros, mas fazia muito tempo que se desmantelara, e as pedras que a haviam pavimentado jaziam espalhadas por toda parte, atravancando o caminho e tornando quase intransitável uma via já de si acidentada (WALSH, 1985, p. 97).

Wilhelm Eschewege⁴³ também testemunhou a esse respeito. Justamente no trecho entre Ouro Branco e Ouro Preto diz que “[a] estrada é muito montanhosa, mal conservada e quase intransitável em tempo de chuva, pois as mulas se afundam até à barriga na escorregadia lama do clorita xisto alterado.” (ESCHWEGE, 2002, p. 257).

Diante dessa falta de manutenção a conservação ficava a cargo dos próprios viajantes por meio do improvisado. Como são materiais e soluções muito frágeis e perecíveis não pudemos recuperá-los através da arqueologia, ficando apenas o testemunho da literatura de viagem. Também, os relatos acima indicam que a estrada era calçada, pelo menos em alguns pontos, mas os vestígios desse calçamento não foram identificados pela equipe em nenhum trecho do Caminho.

O trânsito no Caminho Novo era feito, majoritariamente, por meio de mulas ou cavalos. Havia viajantes a pé, mas a maioria dos transeuntes era constituída de tropas levando mercadorias. A circulação de carros, carretas ou carroças era restrita a pequenos trechos e mesmo assim, muito pouco utilizados, já que em grande parte do caminho teriam de ser abandonados. Inclusive, as dimensões e características da via, conforme analisadas na

⁴² Comerciante inglês que trouxe suas mercadorias para comercializar aqui no Brasil em 1817.

⁴³ De origem germânica, o Barão de Eschwege foi chamado ao Brasil para reanimar a decadente mineração e trabalhar na nascente indústria siderúrgica entre 1811 a 1821.

pesquisa de campo, mostraram uma situação imprópria para este tipo de transporte, sendo imprescindível o investimento em calçamentos e na manutenção dos mesmos, pontes sólidas e estradas largas. Exatamente o contrário do que se via no Caminho Novo.

Mesmo para as tropas não era uma tarefa fácil vencer os vários obstáculos das estradas:

Imagine-se uma trilha de 50 léguas⁴⁴, aproximadamente, aberta pelo pisoteio das mulas de cargas (com acesso para veículos apenas nos arredores das fazendas), sombreada pela espessa mata virgem, e tendo à frente, à retaguarda e dos lados altos morros ou profundas grotas e desfiladeiros, que devemos galgar ou descer, sempre com o risco de neles nos despenharmos, toda vez que ocorre o encontro de tropas carregadas, vindas em sentido contrário (ESCHWEGE, 1996, p. 60).

Eugenius Warming⁴⁵ propõe uma maneira de reconhecer os caminhos mais utilizados. Como as mulas andam em fila e as estradas são estreitas ele diz que no Brasil as estradas principais são conhecidas pela profundidade: quanto mais usadas mais profundos os sulcos deixados pelas mulas (WARMING, 2006, p. 51).

A seguir, duas gravuras que mostram as viagens em tropas. A primeira (FIG. 63) refere-se a expedição do príncipe Maximilian Wied⁴⁶. Conforme pode ser visto, uma grande comitiva foi preparada para esta expedição. Possivelmente, o príncipe tinha à sua disposição tudo de que necessitaria para a viagem, como um cozinheiro provido de seus utensílios, um boticário ou cirurgião que carregava os medicamentos para os que ficassem doentes e capelães. Também era provável que levasse itens de conforto pessoal, como pente, toalhas, lençóis, talheres, livros e baralhos. Mas esta não era uma situação comum. A viagem em uma tropa era muito dispendiosa e os tropeiros de profissão não podiam se dar ao luxo de gastar com muito conforto pessoal nas viagens, pois precisavam garantir a chegada dos produtos em perfeitas condições e, muitas vezes, essa garantia saía do seu próprio bolso.

A segunda ilustração (FIG. 64) mostra uma tropa passando em frente à fazenda Samambaia, um importante local de parada no Caminho Novo. Muitos dos fazendeiros tinham sua própria tropa.

⁴⁴ Medida de comprimento equivalente a 5.555,55 metros, segundo Ávila; Gontijo; Machado (1980). O dicionário Houaiss define como, aproximadamente, 6.600 metros.

⁴⁵ Botânico dinamarquês, considerado o fundador da ecologia vegetal, viveu como secretário de Lund em Lagoa Santa entre 1863 e 1865.

⁴⁶ De origem germânica, o príncipe também era naturalista e circulou pelo Brasil entre 1815 e 1817.



FIGURA 63 - Representação da expedição do príncipe Wied.
Fonte: COSTA, 2005, p. 201

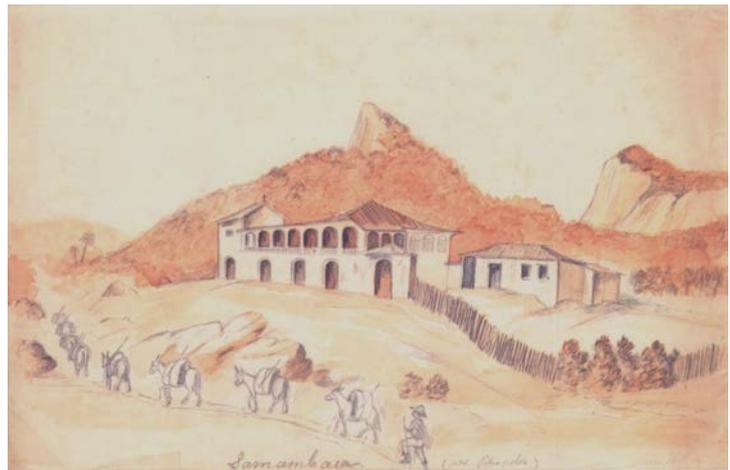


FIGURA 64 - Fazenda Samambaia.
Autor: Peter Brandt (c. 1834)
Fonte: WARMING, 2006, p. 209.

4.4. A estrada oficial

É interessante pensar o Caminho Novo como uma estrada que surgiu de uma demanda oficial. Foi algo colocado pelo governo metropolitano e não o surgimento espontâneo do movimento de exploradores como o Caminho Geral do Sertão. Mesmo se for confirmada a hipótese de sua existência prévia (pelo menos de alguns trechos) a via passou por todo um processo de solicitação, construção e consolidação por parte das autoridades. Foi um movimento de “cima pra baixo”. Segundo Márcio Santos (2001, p. 91) “[...] provavelmente o Caminho Novo foi a primeira via oficialmente contratada e planejada do território brasileiro.”. E os objetivos do caminho estão bem claros na carta do governador ao rei: aumentar o número de lavras, facilitar o acesso dos moradores do Rio à região mineradora, melhorar a arrecadação, estimular a criação de gado e incentivar o descobrimento do sonhado Sabarabuçu (RENGER, 2007a, p. 130).

Ainda que essa demanda tenha trazido, posteriormente, benefícios para os moradores do Rio, inicialmente, o Caminho Novo foi preterido em favor do Caminho Velho. Isso porque este, pelo fato de já estar consolidado, era habitado, possuía vendas, estalagens e um trânsito regular de tropas. Por outro lado, o Caminho Novo ainda se encontrava vazio, com pequenos núcleos populacionais dispersos o que acarretava perigos aos viajantes. Por estar vazia, ela poderia abrigar assaltantes e assassinos. Como testemunha desse temor Santos (2001) apresenta uma petição de negociantes do Rio, de 1710, pedindo autorização para que se

pudesse utilizar o Caminho Velho. O pedido foi aceito com duas condições: que fosse uma solução temporária e que o transporte do ouro fosse feito apenas pelo Caminho Novo, passando pelo Registro do Paraíba (rio Paraíba do Sul).

Por esse motivo logo a Coroa tratou de tomar providência com relação ao povoamento do Caminho Novo. Era preciso que surgisse ao longo de suas margens estabelecimentos de suporte às tropas e viajantes como, pousos, ranchos, vendas, hospedarias, fazendas. Essa infraestrutura necessária ao trânsito foi viabilizada pela Coroa, e mesmo, incentivada através da doação de cartas de sesmarias, que contemplava a questão da ocupação às margens da estrada e regulava a exploração mineral.

Sobre essa infraestrutura há dois viajantes que se preocuparam em caracterizar os estabelecimentos encontrados em suas viagens. Talvez, como uma forma de “avisar” aos demais que viriam se aventurar por estas terras, tiveram o cuidado de diferenciar tais estabelecimentos. O primeiro foi o reverendo Walsh:

Nas estradas do Brasil há quatro tipos de pousada. Um é o *rancho* que 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 o tropeiro e os burros. O segundo é a *venda*, onde se pode comprar comida e bebida. Geralmente há um quarto anexo a ela, às vezes dotado de uma cama. O terceiro tipo é a *estalagem*, com as acomodações habituais a estabelecimentos dessa espécie. Esse tipo de pousada, entretanto, é pouco comum. Por último vem a fazenda. Comumente o fazendeiro faz as vezes de hospedeiro, acomodando os viajantes em sua própria casa e se valendo disso para dar saída aos seus produtos. Muitas vezes, porém, ele nada cobra pela hospedagem, recebendo o forasteiro simplesmente em nome da hospitalidade. (WALSH, 1985, p. 23).

Em 1868 Burton deixou um relato ainda mais detalhado:

O nº 1 [tipo de estabelecimento] é o **pouso**, um mero terreno de acampamento, cujo proprietário não se importa que os tropeiros ali dêem água aos seus animais e os amarrem em estacas. No primeiro quartel deste século, os viajantes freqüentemente eram condenados a passar as noites “à la belle étoile” naqueles germens de acomodação, que, agora, se tornaram populosas aldeias e cidades. O nº 2 é o **rancho**, que representa o “Traveller’s Bungalow”, mas ao qual faltam o catre, a cadeira e a mesa. Essencialmente é um telheiro comprido, tendo, às vezes, na frente, uma varanda de postes de madeira ou colunas de tijolo, e outras vezes com paredes externas e mesmo com compartimentos internos, formados de taipa, isto é, armações de madeira cheia de barro. Ali, os tropeiros descarregam os animais, que são soltos no pasto, enquanto seus donos acendem uma fogueira, penduram um caldeirão, à moda cigana, em um tripé de paus, estendem no chão, para servir de cama, os couros que servem para proteger as cargas, e fazem uma espécie de biombo com as selas, cangalhas e jacás. [...]. O nº 3 é a **venda**, progresso indiscutível, mas não de todo respeitável. [...] Esta corresponde à “pulperia” das colônias hispano-americanas, ao “emporium” de aldeia da Inglaterra, combinado com a “grocery” (mercearia) e a “public house” (botequim); vende de tudo, desde alho e livro de missa, até cachaça, doces e velas; às

vezes, é dupla, com um lado para secos e outro para molhados.⁴⁷ Um balcão, sobre o qual se embalança uma grosseira balança, divide-a no sentido do comprimento. Entre ele e a porta, ficam tamboretos, caixas e barris virados para baixo. [...] A venda tem, em geral, um quarto onde os viajantes podem se acomodar, com uma gamela para abluções, um catre, uma mesa de pernas compridas e um banco baixo. O nº 4 é a **estalagem** ou **hospedaria**, em uma das quais nos hospedaremos em Mariana; e o nº 5, finalmente, é o **hotel**, mais pretensioso [...]. (BURTON, 1976, pp. 100, 101. Grifo meu).

Abaixo, algumas imagens deixadas pelos viajantes das estruturas de pouso. Vemos que as que receberam maior atenção foram os ranchos. Provavelmente, por serem lugares de convívio e sociabilidade foram retratadas de maneira mais detalhada.

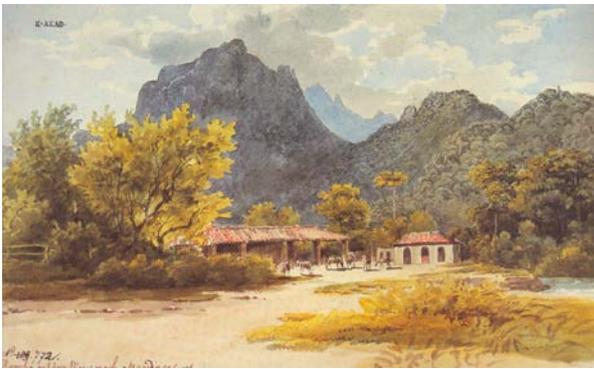


FIGURA 65 - Rancho no caminho para Mandioca.⁴⁸
Autor: Thomas Ender.
Fonte: COSTA, 2005, p. 134.



FIGURA 66 - O Rancho da Fazenda dos Negros.⁴⁹
Autor: Thomas Ender.
Fonte: COSTA, 2005, p. 200.

⁴⁷ Segundo Straforini (2007, p. 231) os produtos “secos” eram todos os não comestíveis como ferramentas, utensílios, roupas etc.. Já os “molhados” eram os produtos comestíveis.

⁴⁸ Livre tradução de “Rancho auf dem Wege Mandioca”. Segundo Costa (2005) rancho que fica no sopé da serra da Estrela no caminho para a Fazenda da Mandioca, nas proximidades da Estrada Real.

⁴⁹ Livre tradução de “Der Ranjo von Fazenda dos Negros”. No caminho entre São Paulo e Rio de Janeiro.

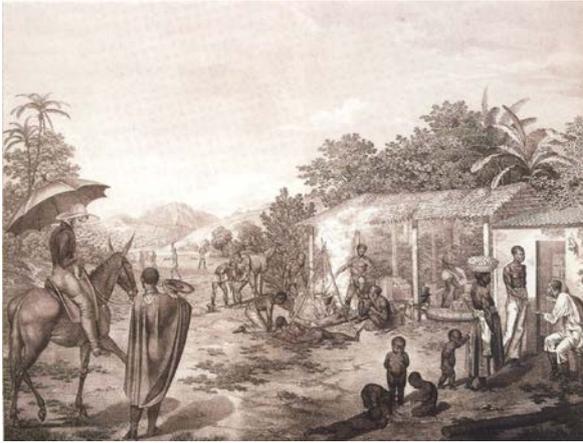


FIGURA 67 - Rancho nas proximidades da Serra do Caraça.⁵⁰

Autor: Spix e Martius

Fonte: COSTA, 2005, p. 213.



FIGURA 68 - Repouso de uma caravana.⁵¹

Autor: Rugendas

Fonte: RUGENDAS, 1998.

Como a pesquisa arqueológica realizada constou de prospecção não pudemos nos aprofundar no conhecimento dos vestígios relacionados aos estabelecimentos de apoio como o rancho e o pouso (o terreno para acampamento ao qual Burton faz referência). Muito provavelmente essas estruturas só poderão ser identificadas através de escavações por serem construções mais simples, com caráter provisório, ou seja, não seria um local de moradia dos donos como as fazendas e estalagens. Quanto às pousadas/estalagens, pudemos registrar seis que foram identificadas através do cruzamento entre as informações dos viajantes, da cartografia histórica e dos moradores locais. São elas, conforme já mostrado na TABELA 2, Meio do Morro, Lavrinhas, Capão do Lana, Chiqueiro do Alemão, Venda Nova/Tripuí e Pé do Morro⁵².

⁵⁰ Livre tradução de “Rancho unweit der Serra do Caraça”. Costa (2005) não coloca uma autoria clara, mas a gravura faz parte do livro de Spix e Martius, *Viagem pelo Brasil*.

⁵¹ Livre tradução de “Repos d’une caravane”.

⁵² A antiga fazenda Pé do Morro que abrigava os viajantes de outrora continua ativa funcionando como hotel fazenda. Em 17/12/2009 ela foi tombada pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais - Iepha. Disponível em: http://www.iepha.mg.gov.br/bens-protetidos/index.php?option=com_controlebens&view=informacao&bemid=364. Acesso: 10 mar 2012.



FIGURA 69 - Chiqueiro dos Alemães: inserção na paisagem. Seta indicando localização da igreja.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 70 - Chiqueiro dos Alemães: Igreja Nossa Senhora da Conceição.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 71 - Chiqueiro dos Alemães: cruz no interior da Igreja N. Sr.ª da Conceição.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURAS 72 e 73 - Chiqueiro dos Alemães: vestígios de edificação.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURAS 74 e 75 - Trecho do caminho nas imediações dos vestígios da Lavrinha com arrimo (indicado por seta).
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURAS 76 e 77 - Lavrinha: vestígios de muro de pedra.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 78 - Meio do Morro: inserção na paisagem (seta indicando localização).
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 79 - Meio do Morro: vestígio de edificação.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 80 - Meio do Morro: vestígio de edificação (detalhe).
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 81 - Venda Nova/Tripuí: vestígio de alicerce.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURAS 82 e 83 - Venda Nova/Tripuí: vestígios de edificação.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURAS 84 e 85 - Fazenda Pé do Morro: Casa-sede.
Fonte: http://www.visiteminasgerais.com.br/hospedagem.asp?cod_hotel=1157. Acesso em 13 mar 2012.

Um dos estabelecimentos mais expressivos que encontramos no Caminho Novo foi o Capão do Lana. Além de ter sido um importante local de pouso ficava no terreno de uma considerável mina de topázio imperial, que ainda hoje está ativa. Georg Freireyss, naturalista e médico de origem germânica que passou pela estrada em 1813, assim caracterizou o lugar: “aí chegamos aos lugares onde se procuravam topázios, sendo o mais afamado o Capão, cujo dono possui as mais ricas minas desta gema” (FREIREYSS, 1982, p. 44). Pelos relatos dos viajantes depreende-se que o Capão foi uma das estruturas mais completas do Caminho Novo. Castelnau, no princípio da década de 1840 (1949, p. 140), referiu-se ao Capão como uma fazenda que possuía uma casa bem grande e um rancho. Walsh também deixou seu testemunho: “A venda existente no Capão é bastante grande, podendo acomodar os numerosos viajantes que pernoitam ali depois de atravessarem a serra. Seu proprietário é também um grande fazendeiro, além de dono de jazidas de topázio.” (WALSH, 1985, p. 94).

Pela pesquisa arqueológica realizada no local (GUIMARÃES, 2008)⁵³ identificamos, pelo menos, quatro edificações: as ruínas da Casa-sede da estalagem, duas pequenas edificações bem próximas à Casa-sede (rancho e venda?), uma habitação recente que foi construída aproveitando alicerces antigos, além de arrimos, canais e outras estruturas para escoamento de água. Contígua a esta área há um espaço amplo, um tipo de pátio que pelos vestígios encontrados estão relacionados à casa-sede. Também há muros delimitando amplos espaços, indicando a existência de currais, algo imprescindível, não apenas para a guarda de animais da fazenda como também para a guarda dos animais dos viajantes e das tropas que circulavam pelo caminho (FIG. 86 a 94).

Estudos futuros neste sítio irão contribuir em grande medida para o conhecimento do cotidiano de uma estalagem, dos usos e costumes das tropas, além de conter elementos relacionados ao comércio que se desenvolvia entre as províncias e sua relação com as cidades vizinhas.

⁵³ Equipe: coordenador - Carlos Magno Guimarães; pesquisadoras - Anaéli Almeida, Évelin Nascimento, Gabriela Veloso, Luciana Machado e Patrícia Machado; estagiária - Elisângela Silva. Os trabalhos neste sítio contemplaram uma etapa inicial de limpeza e reconhecimento do terreno e escavação de áreas pontuais.



Legenda

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| <i>A - Edificação 1</i> | <i>D - Edificação 2</i> |
| <i>B - Casa-sede</i> | <i>E - Habitação</i> |
| <i>C - Pátio</i> | <i>F - Currais</i> |

*Estruturas Arqueológicas do Capão do Lapa
Prancha 01/08*

FIGURA 86 - Planta geral do sítio Capão do Lapa
Fonte: GUIMARÃES, 2008, f. 28



FIGURA 87 - Casa-sede e Forno em primeiro plano.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG



FIGURA 88 - Casa-sede: vista parcial.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG



FIGURA 89 - Casa-sede: vista parcial.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG



FIGURA 90 - Casa-sede: lado oeste.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG



FIGURA 91 - Curral 1: corredor conectando currais.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG



FIGURA 92 - Curral 1: arrimo.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG



FIGURA 93 - Curral 1: visto de cima.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG



FIGURA 94 - Curral 1: muro feito de lajes com furos.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG

A história da estalagem também está ligada à Inconfidência Mineira desencadeada no ano de 1789. Sua referência encontra-se nos Autos de Devassa da Inconfidência Mineira no depoimento do inconfidente Vitoriano Gonçalves Veloso que no dia 24 de maio do referido ano presenciou a cena do desembargador Tomás Antônio Gonzaga, preso, sendo conduzido para o Rio de Janeiro pelo capitão Antônio José de Araújo:

No Capão do Lana, importante entroncamento das estradas para Vila Rica e Cachoeira do Campo, naquele sábado (24-05), viu passar preso o Des. Tomás Antônio Gonzaga, acompanhado do A. O. Francisco Antônio Rebelo e da escolta comandada pelo Cap. Antônio José de Araújo. [...] No Capão do Lana, devia informar-se que o Ten.-Cel. Francisco de Paula estava na Fazenda Caldeirões ou em Vila Rica, estando a fazenda perto daquele entroncamento (AUTOS, 1978, v. 2, p. 160).

Ainda nos Autos de Devassa, o Capão do Lana é referido no mesmo testemunho como um local de pouso:

E nessa noite dormiu no Capão do Lana, onde ouviu dizer que pela estrada andavam soldados pagos tomando cavalos e que tinham aberto uma carta a um portador, do que assustado, ele Respondente temendo igual sucesso logo de madrugada voltou pelo mesmo caminho para sua casa (AUTOS, 1978, v. 2, p. 162).

Esses relatos mostram o Capão também como lugar estratégico de ponto de encontro e de grande movimento, corroborando a ideia de que o Caminho Novo era uma estrada bastante frequentada neste período.⁵⁴

Com relação às cartas de sesmarias foi encontrada uma relacionada a essa localidade e que exemplifica a preocupação em regulamentar a distribuição de terras também para a agricultura:

Faço saber aos que esta minha carta de sesmaria virem que tendo respeito a esse representado por sua petição o capitão Paulo Pereira de Souza, José da Silva Guimarães, e Manoel Martins de Carvalho que são sócios na roça que tem de suas terras na paragem chamada o Lana termo desta Vila servida de seus antecessores, e para a titularem e possuírem me requereram lhes concedesse na dita paragem meia légua de terra em quadra para continuar sua cultura [...].⁵⁵

Logicamente, esse incentivo era essencial para a estratégia de controle do espaço pelo governo colonial, que através da infra-estrutura oferecida aos viajantes, forçava e reforçava a circulação de pessoas por aquele caminho, a estrada oficial. Dessa forma, o trabalho de fiscalização também era facilitado, pois através do aparato administrativo, como os registros, montado ao longo dos caminhos, eram feitos a tributação sobre os produtos comercializados, bem como o controle do escoamento do ouro (ALMEIDA, 2007).

⁵⁴ Para mais informações, tanto históricas quanto arqueológicas, sobre o Capão ver Guimarães (2008).

⁵⁵ Carta de sesmaria passada a Manoel Martins de Carvalho – Paragem O Lana – Termo de Vila Rica. 07 de janeiro de 1772. *RAPM* – SC. 146, Filme: 32, 206V. Neg. G-1.

No trecho que pesquisamos do Caminho não há **registros**, pois, ainda que não tivessem uma localização fixa, normalmente eles eram montados nas divisas das províncias (como o Registro do Paraíba) ou nas divisões de caminhos (como o Registro do Paraibuna). A localização do registro deveria ser estratégica: onde houvesse algum acidente geográfico, ou em lugares onde fosse difícil para o viajante pegar um atalho (FURTADO, 2005; 2006). Segundo Cunha Matos⁵⁶ era um “estabelecimento grande, com a forma de pátio, pelo meio do qual passa a estrada real” (MATOS, 2004, p. 16).

Caldcleugh (2000), ao chegar ao registro do rio Paraíba, na divisa entre as províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, cita que quando as pessoas chegam em Minas são cuidadosamente revistadas, havendo um barco a navegar pelo Paraíba evitando que as pessoas cruzassem o rio sem passar pelo registro.

Luccock anotou um exemplo da política de vigilância, controle e castigo exemplar utilizada pela Coroa portuguesa. Estando ele a viajar pelo Caminho Novo, ainda no Rio de Janeiro, pernitoou em um rancho e nas conversas com os locais fica sabendo da seguinte história:

Junto ao nosso Rancho, acham-se as ruínas de uma grande situação, cujo proprietário, tendo tido o infortúnio de ofender a um vizinho vingativo, foi por êle denunciado como estando a praticar ações ilícitas com ouro em pó, e, em consequência disso, encontrou sua casa, na calada da noite, súbitamente cercada por um esquadrão de cavalaria. Fôra preso pelo destacamento e levado ao cárcere, onde morreu de desgosto; sua propriedade fôra confiscada e sua família expulsa (LUCCOCK, 1975, p. 283).

Ao fazer a viagem de volta teve alguns inconvenientes que ele lamentou, como a retenção pela “Patrulha” de algumas cartas seladas e a abertura e revista de suas malas no registro do Paraibuna. Segundo Luccock, uma atitude inútil (LUCCOCK, 1975, p. 361).

Para Eschwege a ação tinha um caráter constrangedor:

Imaginem-se as enfadonhas travessias do Paraíba e do Paraibuna, onde guardas vigilantes, fardados, como se tratasse de uma fronteira estrangeira, exigem dos viajantes passaporte, ao mesmo tempo que exibem olhares inquisidores sobre eles (ESCHWEGE, 1996, p. 61).

Se esta era uma atividade comum ainda no século XIX, imagine-se no século XVIII no auge da produção aurífera!

Uma das funções do registro era não deixar que o ouro não quintado, ou seja, não tributado, circulasse (STRAFORINI, 2007). Portanto, o aparato fiscal montado através dele materializou o poder e o controle real. Sua objetividade material funcionava como símbolo da vigilância colonial.

⁵⁶ Militar e político português, que fez sua viagem entre 1823 a 1826.

Mas, isso não significa que não houvesse contrabando, e que as pessoas que viajavam pela região das Minas não fugissem aos registros e abrissem picadas clandestinas. O mesmo Eschwege deixou seu relato:

Às vezes, o contrabandista, a fim de escapar aos registros, abre caminho através de matas isoladas, ou, por qualquer pretexto verossímil, o condutor do ouro demora-se muito tempo nas proximidades do registo, escondendo-se o metal ali por perto, até que possa, na ocasião propícia, transportá-lo com segurança (ESCHWEGE, 1979, v. 2, p. 159).

Mesmo com um início vacilante, com o passar do tempo, o Caminho Novo tornou-se a estrada mais utilizada para quem viajava entre o Rio de Janeiro e Ouro Preto durante o século XVIII e na primeira metade do século XIX, à medida que ele ia sendo povoado. O incremento do comércio entre as duas regiões foi tão grande que os paulistas chegaram a pedir, sem sucesso, seu fechamento (SOUSA, 1995, p. 69). Este caminho era o mais movimentado, populoso e o que tinha melhor infra-estrutura como atesta Georg Langsdorff, médico de origem germânica que esteve no Brasil exercendo funções diplomáticas para o governo russo entre 1824 e 1825. Ao tomar o caminho para São João del-Rei o viajante afirmou: “percebemos logo que já não era a grande Estrada Real, pois, com exceção de algumas casas isoladas que vimos na primeira légua, de uma certa distância da estrada, não encontramos nem vendas, nem ranchos, nem habitantes” (SILVA, 1997, p. 26).

E, no entanto, abundam as descrições que criticam o estado da “grande Estrada Real”. Citamos aqui dois relatos a título de ilustração. O primeiro de Eschwege:

Durante minhas viagens pelos sertões, [...], verifiquei, mais de uma vez, erros de traçado. Como exemplo, pode ser citado o sinuoso caminho que é a estrada que liga o Rio a Vila Rica, e que, ainda hoje, conserva a característica primitiva. Assim como o homem, estende-se ele ao acaso, ora por montanhas escarpadas, ora, o que é pior, pelos vales, de modo que, alongando-se por 86 léguas, poderia ser encurtado, desde que adotasse um traço conveniente (ESCHWEGE, 1979, v. 1, p. 30).

Luccock indica a possibilidade da falta de planejamento: “Viajávamos através de belíssima região, mas sôbre estradas pèssimamente traçadas, pois que por três ou quatro vêzes fomos levados a altitudes de setecentos a oitocentos pés que fàcilmente poderiam ter-se evitado” (LUCCOCK, 1975, p. 274).

A precariedade das viagens fazia com que os viajantes ficassem retidos nas estradas quando chovia. Também, os caminhos existentes não possibilitavam o uso de carros no Brasil. Freireyss (1982, p. 24) escreveu que “nestas montanhas e em toda Minas Gerais não se conhece outro meio de viajar a não ser com tropa, mesmo porque os terrenos impossibilitam as viagens em carro”. O príncipe Wied afirmou que:

não se conhece, no Brasil, o meio tão fácil e cômodo de transportar em carros as mercadorias, empregando-se para isso somente burros, cuja índole teimosa aumenta ainda de muito as dificuldades do transporte, além de não carregarem muito peso e custarem muito caro (WIED, 1989, p. 489).

A pesquisa arqueológica do Caminho Novo mostrou que a reconstituição física do traçado original não seria possível. Conforme já mostrado há apenas dois trechos preservados: um na encosta da serra do Ouro Branco e a Ponte do Tripuí nas proximidades de Ouro Preto. A reconstituição se deu através, principalmente, dos lugares registrados pelos viajantes que podem ser localizados ainda hoje. Muitos deles pequenos povoados. Ainda que o leito original tenha sido aproveitado pelas atuais estradas de rodagem ou de ferro, suas estruturas, se é que existiram, não foram encontradas.

Na tentativa de interpretar a “invisibilidade” dos caminhos coloniais, procuro pensar no que a presença e a ausência deles significava para aquela sociedade. Os “sertões”, ou os locais ainda não domesticados, eram lugares com mata virgem, animais selvagens, índios bravos: apenas pessoas experimentadas sobreviveriam nesse contexto. Saber andar na mata fechada, um ambiente desconhecido para o europeu, sem se perder, era uma tarefa que levava em conta, também, evitar o contato hostil com os índios e os animais, além de saber procurar alimentos quando estes faltavam, o que era comum, já que as viagens eram longas. Por isso, vários historiadores se debruçaram sobre a ideia de que os paulistas aprenderam a sobreviver aqui com os índios.

Com a descoberta das minas de ouro e o grande afluxo de pessoas para a região começaram os problemas decorrentes do povoamento, rápido e desordenado, do abastecimento tanto de alimentos quanto de outros produtos como sal e outros artigos necessários na mineração, inclusive os animais para carga, tração e alimentação. As duas piores crises de fome que aconteceram na região, a primeira entre 1668-69 e a segunda entre 1700-01, contribuíram para a dispersão dos mineradores (MORAES, 2007, v. 1, p. 75) situação que não era interessante para a Coroa já que sem a exploração não havia arrecadação.

Portanto, sem os caminhos as dificuldades eram: a falta de víveres, problemas de abastecimento, desordens diversas, pois era mais fácil estar à margem da lei e longe do controle metropolitano sem o aparato administrativo por perto. Essa situação fez com que a Coroa investisse em uma atuação mais presente na Colônia com a abertura de uma estrada oficial (SOUZA; BICALHO, 2000).

Mas, os caminhos também traziam problemas como: facilidade em escoar ouro ilegalmente e entrada de elementos indesejados como espiões de outras potências coloniais, ladrões e demais perturbadores da ordem (SOUZA; BICALHO, 2000). Portanto, a abertura de

caminhos foi algo vital no contexto colonial e isso fez com que a Coroa oscilasse entre uma política centralizadora e uma descentralizadora. Enquanto a primeira investia no controle sobre os lucros e rendas a segunda opção era econômica evitando gastos com a instalação do aparelho administrativo colonial (MORAES, 2007, v. 1, p. 61).⁵⁷

Ao mesmo tempo deveria haver um modo de diminuir os problemas causados pela abertura do caminho. Entendo que a “invisibilidade” do Caminho Novo, ou, a precariedade das estruturas que permitissem indicá-lo como a estrada principal está em compasso com essa preocupação: havia uma necessidade, mas não uma vontade. Segundo Ana Cristina de Sousa havia uma atitude incoerente de não comprometimento do governo colonial.

A escassez e precariedade de caminhos, a negligência na edificação de registros e fortificações - por sinal discordante da política fiscalizadora e controladora -, e a própria inexistência de infra-estrutura deliberativa e produtiva - como são exemplos a dependência administrativa e a proibição de estabelecimentos de fábricas na Colônia -, são apenas alguns indícios da intencionalidade da Coroa. O aspecto precário e frágil destas paisagens trazem em si a não preocupação com o “fixar”, com a ocupação e desenvolvimento racional (SOUSA, 1995, p. 84).

Muito provavelmente, o Caminho seria acessível apenas àqueles que conheciam a paisagem.

As paisagens formadas pelos caminhos também ajudam a compreender um pouco da complexidade da sociedade setecentista. Ao mesmo tempo em que havia uma estratégia de ordenação da vida social, uma tentativa de domesticação das paisagens e pessoas que precisavam ser colonizadas, havia uma flexibilização dessas estratégias. Também Laura de Melo e Souza (citada por RESENDE, 2007, p. 51) chamou a atenção para esse ponto: a colônia não pode ser vista unicamente sob a lente da lei. Uma coisa era a regra (rígida), outra era a prática que se estabelecia no cotidiano. Inclusive com relação à resistência por parte dos moradores locais que construíram caminhos alternativos mesmo com a expressa proibição de tal atividade.

Por exemplo, Castelnau (1949, p. 127) observou a existência de vários caminhos nas proximidades de Registro Velho não por acaso, como o nome mesmo diz, a antiga localização de um registro. Já Caldcleugh (2000), após deixar Congonhas (que ficava no Caminho Velho), em direção ao Capão do Lana, ficou perdido e só conseguiu acertar o rumo com a ajuda de um negro que o conduziu às minas de topázio. Para a comitiva de Langsdorff essa parece ter sido uma situação comum: “Perdemo-nos **mais uma vez** e tomamos um caminho secundário, por onde foi difícil passar, na medida em que era mata fechada e havia um tronco largo atravessado no caminho.” Nas proximidades de Ouro Preto, fazendo o caminho da volta,

⁵⁷ Laura de Melo e Souza e Maria Fernanda Bicalho (2000, p. 28) trataram os caminhos como um dos elementos das “contradições coloniais”.

ele afirmou “[...] logo que partimos, deparamo-nos com vários caminhos. Como não sabíamos qual deles tomar, escolhemos um ao acaso [...]” (SILVA, 1997, pp. 63, 330. Grifo meu). Por isso, era muito comum que os viajantes contratassem guias para a viagem, como foi o caso de Bunbury (1981) e Luccock (1975). Warming (2006, p. 44) utilizou a estratégia de seguir uma tropa. Ele considerou esta a maneira mais fácil de viajar, mas também era bastante lenta, devido às peculiaridades de uma viagem em tropa: a quantidade de pessoas e animais, os cuidados com estes e com as mercadorias etc..

Esses relatos mostram como se davam certas formas de resistência dos moradores locais. Ao invés de utilizar a estrada oficial, instituída como caminho por onde se devia passar, as pessoas criaram suas próprias vias que surgiram do seu movimento diário, que estavam em maior consonância com suas necessidades e objetivos do que o Caminho escolhido pela Coroa. Além disso, a pesada tributação do governo português fazia com que os indivíduos tentassem escapar das diferentes formas da arrecadação impostas a eles.

Segundo Erickson (2009) as estradas planejadas são, comumente, aquelas cujo movimento é altamente estruturado. Estruturas viárias são construídas para liberar, controlar ou impedir a passagem. No caso do Brasil colonial, mesmo que não se possa falar do Caminho Novo como uma estrada planejada, a Coroa tinha em mente controlar o movimento, mas não fez isso através das estruturas viárias, mas por meio dos registros, das patrulhas e do discurso criado em torno do contrabando.

O Caminho foi parte das estratégias de ordenação da vida social. Ao estabelecer uma via oficial o Estado estava dizendo por onde e como circular (com cavalos, ou com tropas, ou com diligências, ou a pé etc.). Era uma forma de domesticação tanto da paisagem quanto das pessoas (HODDER citado por ZARANKIN, 1999; ZARANKIN, 2002). Assim, não apenas as paisagens se tornavam previsíveis, mas também os indivíduos. Se por um determinado lugar eu sei que há um caminho, ainda que ele não seja uma excelente via, eu tenho um mínimo de previsão do que irá acontecer. Não é uma caminhada no meio da mata virgem, isolada, sem lugares de parada para abastecimento e descanso. Por outro lado, se eu tenho caminhos constituídos e as pessoas passam por eles, sei onde encontrá-las para cobrar tributos, controlar a circulação e a ordem. Era uma tentativa de controlar a complexa sociedade colonial mineira: materializar o controle através das paisagens, marcar a presença de uma Metrópole de além mar.

4.5. A Estrada Geral da Corte

Com a chegada do século XIX algumas mudanças começaram a preparar as bases que culminaram na Independência. As invasões napoleônicas fizeram com que a Corte portuguesa se transferisse para o Brasil em 1808, mais especificamente, para o Rio de Janeiro em um processo que Maria Odila Dias (1986) chamou de “interiorização da metrópole”. Esse enraizamento da corte em terras brasileiras implicou no fim do velho sistema colonial em 1815 com a elevação do Brasil a Reino Unido de Portugal e Algarves.

Mesmo que a Independência do Brasil, em 1822, tenha se dado sem revoluções e ideias nacionalistas foi após este momento que começaram a existir preocupações mais sólidas com relação ao posicionamento do país frente às outras nações. O medo de uma revolução social fez com que as elites nativas se juntassem em torno da invenção de uma nacionalidade brasileira (DIAS, 1986). Foi nesse contexto que surgiram as preocupações do Estado e das províncias em melhorar as condições das principais estradas existentes. As melhorias tinham como objetivo incrementar o comércio entre as províncias e também a integração entre as mesmas. Esses objetivos estavam de acordo com o Projeto Nacional e com os discursos das estradas como sinais de progresso.⁵⁸

As comparações do Brasil com países europeus, vistos como modelos de civilização, foram frequentes, especialmente no que se referia às vias de comunicações. Foi com isso em mente que Eschwege declarou que “a inexistência de boas estradas constituiu grande empecilho ao povoamento rápido, e, ainda hoje, é uma das razões do quase nenhum progresso das províncias centrais” (1979, p. 30).

A opinião dos que viajavam pelo interior do país parecia unânime. Segundo Bunbury, às vésperas da criação das leis sobre as estradas provinciais,

Nenhum melhoramento, quase, é tão necessário ao Brasil quanto a construção de boas estradas. Até mesmo a grande linha de comunicação entre o Rio e a região das Minas não é acessível a qualquer espécie de veículo. Conseqüentemente todas as mercadorias têm que ser levadas por mulas ou cavalos entre a capital e as cidades daquela importante região, e, naturalmente, entre elas e as povoações situadas mais para o interior. As melhores estradas são ruins; na estação chuvosa são quase intransitáveis, e é comum os viajantes ficarem parados por muitos dias por causa do transbordamento dos rios (BUNBURY, 1981, pp. 40, 41).

⁵⁸ Para esta dissertação, entendo Estado como a instituição à qual se ligam comportamentos econômicos, políticos, administrativos, jurídicos e a idéia de Nação remete à vontade de criar um sentimento/comportamento comum de fidelidade e pertencimento a um Estado. De acordo com Rossolillo (1995) podemos associar a idéia de Nação à ideologia de um Estado burocrático centralizado. Para uma discussão mais aprofundada ver Botelho (2005).

Entre as principais reclamações, a falta de pontes:

As pontes de madeira que são lançadas sobre os riachos na região das florestas estão geralmente em mau estado de conservação e não pouco frequentemente são perigosas. Nos campos, em geral, não existem pontes e os viajantes, na estação das chuvas, muitas vezes ficam retidos pelas inundações (BUNBURY, 1981, p. 62).

Luccock escreveu em seu capítulo “RIO – DE – JANEIRO – Questões internas, comércio e relações exteriores” o seguinte “[...] logo percebeu o Conde de Linhares que **boas estradas e comunicações fáceis**, entre uns e outros lugares, eram **coisa de máxima importância para a melhoria de um Estado na infância [...]**” (1975, p. 382. Grifo meu).

O engenheiro da província Heinrich Halfeld e o naturalista Johann Tschudi, analisando a situação de Minas Gerais escreveram (1998, p. 122):

Se os estados das estradas é um bom critério para se julgar o grau de civilização de um país, Minas não deve receber uma avaliação muito lisonjeira. Esse julgamento, no entanto, pode ser um pouco atenuado se considerarmos algumas circunstâncias, pois a província apresenta uma situação das mais desfavoráveis para a construção e manutenção de estradas.

O critério a que eles se referem, está baseado na comparação do Brasil com os países europeus, conforme exemplifico com o relato do Príncipe Wied:

O Brasil, pelo contrário [em relação à Europa], tem permanecido até agora no mais baixo grau de civilização; só possui até agora um pequeno número de caminhos e nenhum que se possa considerar uma grande estrada. O viajante, só em poucos lugares pode encontrar teto em que se abrigue, pontes para as travessias dos rios e ribeirões, e até mesmo o alimento mais indispensável, vendo-se muitas vezes obrigado a se prover de coisas, de que só é possível lembrar-se no caso de já ser bastante experimentado. [...] Verdade é que, em certas regiões montanhosas, o uso de bêstas de carga é de grande vantagem; mas, mesmo assim, esse meio de transporte não se pode comparar com o transporte sobre rodas, tal como existe na Europa. É, porém, até o presente, o único praticável, dado que nesse país não existem grandes estradas, ou caminhos transitáveis (WIED, 1989, pp. 489-490).

Mas a comparação com a Europa não ficou apenas a cargo dos próprios europeus. Os brasileiros começaram a sentir seu próprio “atraso” em relação às nações civilizadas. O francês Ferdinand Denis registrou que os brasileiros já estão convencidos de que as estradas são os primeiros agentes da civilização, citando um artigo de Torres Homem na *Nitheroy* – Revista brasiliense (DENIS, 1980, p. 423). Afirmção que pode ser corroborada pelo relato de José Joaquim da Silva de 1886. Natural de Minas, referiu-se à estrada União & Indústria (um dos ramos da Estrada da Corte) da seguinte maneira: “esta estrada tem pontes de ferro e alvenaria que são comparadas às melhores neste gênero construídas na Europa e Estados Unidos” (SILVA, 1997, p. 71).

A já referida impossibilidade de usar carros também era um tema frequente nos relatos de viagens. Vieira Couto disse que “estes maus caminhos são poucos para que se não possa usar das carretas, tão úteis ao comércio e que tanto se avantajam ao transporte feito em costas de animais” (COUTO, 1994, p. 80).

Daniel Kidder, escrevendo em um momento em que os trabalhos da Estrada do Paraibuna já haviam iniciado, reclama dos invencíveis obstáculos que a esparsa população do Brasil tinha que vencer ao empreender suas viagens (KIDDER; FLETCHER, 1941, v. 2, pp. 147). E não apenas isso, a falta de boas estradas impedia o crescimento da província mineira:

É por penosas viagens no dorso das mulas que as sacas de Minas Gerais geralmente alcançam os mercados, e nada impede tanto a prosperidade geral dessa província, do que a falta de boas estradas ou de caminhos praticáveis que levem aos mercados. A província, desde alguns anos, vem gastando consideráveis somas na construção de estradas, mas até a presente data não pode enviar sobre rodas, para os mercados, uma simples tonelada de sua produção (KIDDER; FLETCHER, 1941, v. 2, pp. 169, 170).

Essas preocupações começaram a tomar conta também dos governantes. É sintomático o discurso do Presidente da Província de Minas Gerais, Antônio Paulino Limpo de Abreu, quando da cerimônia de instalação da Primeira Assembléia Legislativa em 1º de fevereiro de 1835, ao frisar a importância das estradas e dos canais como as obras públicas que “interessam mais diretamente à riqueza” (ABREU citado por PIMENTA, 1971, p. 37).

A partir de então, em 1835, foi elaborado o *Primeiro Plano Rodoviário de Minas Gerais*, decorrente do projeto de lei de autoria do deputado Bernardo Pereira de Vasconcelos apresentado em 6 de fevereiro de 1835. O projeto previa a construção de quatro estradas carroçáveis, em direção às vilas mais remotas nos extremos da província.

A justificativa para a construção de novas estradas, além dos problemas aludidos pelos próprios viajantes, era o fato de os caminhos existentes não passarem de picadas que impossibilitavam reparos pois, muitos deles, “não foram prévia e devidamente alinhados, tendo conseqüentemente desnecessários comprimentos, íngremes subidas e descidas e outros defeitos capitais” (VASCONCELOS citado por PIMENTA, 1971, p. 37).

O projeto foi transformado na Lei nº 18, de 1º de abril de 1835 sancionado pelo Presidente da Província, que autorizava a construção de “quatro Estradas principais, e tantas laterais, sublaterais e pontes quantas forem necessárias para facilitar a comunicação entre a Capital desta Província, suas Cidades e Vilas” (Art. 1º).⁵⁹ A Lei é bastante detalhada e trata, dentre outros assuntos, do alinhamento das estradas, sua largura, como seria o leito, como deveriam ser construídas as pontes, a existência de chafarizes e bebedouros. Também

⁵⁹ Arquivo Público Mineiro - APM, Coleção Leis Mineiras, LM-0018, tomo 1, parte 1, Disponível em: http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/publicos_docs/photo.php?lid=1297. Acesso em 02 jan 2012.

estabelece cobrança de taxas que seriam revertidas para as próprias estradas, sendo que deveria haver inspetoria de polícia para a segurança e de engenharia para a conservação e manutenção das mesmas.

A intenção do governo de Minas era começar, ainda em 1835, a construção da nova estrada que, partindo de Ouro Preto iria, com recursos próprios, até a divisa com a província do Rio de Janeiro, na ponte do Paraibuna. A continuação da estrada até a cidade do Rio seria de competência da província do Rio de Janeiro e do Governo Imperial, sendo iniciada somente em 1852. A nova estrada entre Ouro Preto e a cidade do Rio de Janeiro passou a ser chamada de *Estrada Geral da Corte* ou, apenas, *Estrada da Corte*. Embora façam parte de um mesmo conjunto podemos identificar três segmentos na *Estrada da Corte*: *Estrada do Paraibuna*, de Ouro Preto a Barbacena, da qual tratarei em mais detalhe; *Estrada União e Indústria*, de Barbacena a Petrópolis; *Estrada da Estrela*, de Petrópolis ao porto de Estrela, no rio Inhomirim (GUIMARÃES, 2007). Começava, então, uma nova fase para as estradas mineiras, mas continuava a história do poder.

Para a implementação do projeto que previa a construção, dentre outras, da Estrada do Paraibuna foi organizada uma equipe com um Inspetor-geral e dois engenheiros. Destaco o nome de Heinrich W. Ferdinand Halfeld (ou Fernando Halfeld), já citado, de origem germânica, que veio ao Brasil em 1825 a convite de D. Pedro I para realizar o balizamento do rio São Francisco tendo sido nomeado engenheiro da província em 1836. A partir desse momento foram feitos estudos e projetos ao longo da estrada para que se iniciasse a sua construção.

Para o trecho entre Ouro Branco e Ouro Preto o projeto inicial compreendia a transposição das serras do Ouro Branco e Itatiaia, aproveitando boa parte do antigo traçado (Caminho Novo). Mas o engenheiro Roberto Bernhauss, designado para organizar o projeto, sugeriu que se evitasse a transposição das serras, seguindo pelo Arraial de Itatiaia, Guido, Ribeirão de Água Limpa, Córrego do Garcia, Cachoeira, até chegar a Queluz (atual Conselheiro Lafaiete). Halfeld, examinando o projeto, não concordou com o traçado e decidiu que a estrada não seguiria nem o trajeto proposto por Bernhauss e nem o do Caminho Novo (via Tripuí, José Correia, Capão do Lana, Chiqueiro e Lavrinha), mas que contornaria o arraial do Itatiaia e transporia as serras do Ouro Branco e de Mata Cavalos via Caveira, Bico de Pedra e Fundão (PIMENTA, 1971).

Aprovado o traçado proposto por Halfeld, em 1839 foi iniciada a construção do trecho a partir do sítio de Manoel Alves (atual Rancharia). Seguiria até o ribeirão Falcão, prosseguindo por Caveira, Bico de Pedra e Fundão. Iniciaria a subida da serra do Ouro Branco

e em seguida continuaria pela encosta de Mata Cavalos até o arraial de Ouro Branco. Mais tarde, em 1856, devido a questões financeiras, ficou decidido que a estrada teria início na Ponte da Barra, no bairro de Antônio Dias (Ouro Preto) (PIMENTA, 1971).

Porém, pelos documentos consultados, desde o princípio das construções já havia rumores contrários às obras devido às técnicas altamente apuradas que estavam sendo utilizadas em uma região extremamente acidentada, acarretando enormes despesas ao Tesouro Provincial. A execução das obras era feita através de arrematantes que ganhavam as licitações de trechos da estrada, devendo concluí-las segundo o contrato que previa o tempo, os gastos e o modo como seriam construídas as pontes e demais estruturas viárias. Após a conclusão das obras previstas em contrato o governo nomeava uma comissão composta por dois árbitros (um por parte do arrematante e outro por parte do governo) que deveria examinar se tudo estava conveniente com o projeto combinado e em perfeito estado. Estando tudo de acordo a província pagava uma “indenização” ao arrematante pelos trabalhos feitos.

Um desses arrematantes chamava-se Diogo Clark⁶⁰ (ANEXO A – Ofício Diogo Clark). Este firmou contrato com o governo da província, em 28 de novembro de 1838, para o trecho entre Ouro Preto e Alto do Morro de D. Vicencia.⁶¹ Após dois anos de trabalho, em fevereiro de 1841, Clark mandou um ofício ao presidente da província solicitando a rescisão do contrato e a indenização pelos prejuízos que teve com a construção da nova estrada. Para isso ele tece uma longa justificativa que diz respeito aos enormes gastos que ele estava fazendo a ponto de estar à beira da falência. Seu ofício nos ajuda a compreender vários aspectos sobre a construção das pontes.

Primeiramente Clark cita quatro pontes para este trecho: Ponte da Caveira, “Ponte das Lavrinhas”, Ponte do Chiqueiro e Ponte Pimentel. Com relação às duas primeiras elas foram identificadas por meio do nosso trabalho de campo. Com relação às outras, não tomamos conhecimento de pontes com esses nomes, porém, uma delas poderia ser a Ponte Inacabada (possivelmente, a Pimentel). No entanto, esta não é uma questão que pretendo resolver neste momento, pois não é o foco deste trabalho. Essas perguntas só poderão ser respondidas (ou não) com futuros trabalhos de campo e de arquivo. Chamo a atenção para outros pontos: pela leitura do documento é possível constatar que havia mão de obra especializada no Brasil para realizar tal tarefa, pois Clark informa que tinha uma média de 45-46 operários trabalhando

⁶⁰ APM-OP 11. Para a transcrição deste documento utilizei os critério e convenções das *Normas técnicas para transcrição e edição de documentos manuscritos*. Disponível em: <http://www.arquivonacional.gov.br/Media/Transcreve.pdf>. Acesso 15 jun. 14.

⁶¹ Este trecho compreende a região desta pesquisa, pois Alto do Morro era uma antiga estalagem que ficava no alto da serra do Ouro Branco.

diariamente na construção. Ainda que ele fale que empregou seus escravos nos trabalhos, esses trabalhadores eram assalariados, o que, inclusive, é uma das causas para o grande aumento do preço das obras.

Ele mesmo era um engenheiro mecânico que havia trabalhado na Inglaterra em obras semelhantes. Porém, nem esta experiência o havia preparado para os trabalhos da Estrada do Paraibuna:

Aqui [no Brasil] pelo contrario não se pode achar base ninhuã segura p^a. semelhantes empresas em hum **Paiz novo**, onde faltão todos os recursos, todos os auxiliares da industria, **onde tudo he incerto, e vacillante**, onde nunca se tinhão emprehendido obras de tanta importância, certam^e. não se pode estranhar, que q^l.q^r. ainda o mais sábio Engenheiro, se enganasse em seos cálculos, pois que mesmo sendo formados em bases mais solidas, são sugeitos a contingencias, e obstaculos, que impossivel he conhecer antes da execução dos trabalhos. (APM - OP-11. Grifos meus).

Como se vê faltava, no Brasil, a experiência para prever dificuldades que poderiam surgir no decorrer dos trabalhos. Também, fica explícita a imagem do Brasil enquanto um país recém nascido, instável, sujeito às contingências da natureza, que seus habitantes ainda não haviam aprendido a dominar. Por exemplo, os materiais utilizados. Clark reclama das pedras que foram empregadas para construir tais pontes como a do Chiqueiro:

[...] obra m^s. gigantesca neste genero, que se tem emprehendido no Brazil, apresenta dificuldades insuperáveis, pois que sendo **a primr^a. condição de solidez, e perfeição a bôa qualidade dos materiaes**, os que se achão nas immediaçoens da Ponte são de pessima qualid^e.. O Suplicante depois de alguns ensaios, e exames em que dispendeo m^o. tempo e dr^o. [fl. 3] reconheceo que com as pedras ate então [?] descobertas em diversos lugares nas immediaçoens da Ponte, era impossivel fazer a obra de **3 arcos** seguindo o risco principal da planta; e assim o representou ao Ex^{mo}. Governo, q. depois das convenientes averiguaçoens, deliberou mandar fazer a Ponte de hum so arco [...] (APM - OP-11. Grifos meus).

Ainda, ele salienta que se esta ponte tivesse sido construída conforme o projeto original “poderia revalisar com as mais bellas da Europa.”. No entanto, para Clark, a qualidade da pedra não influenciava na segurança das obras, mas na beleza delas.

A pedra que se acha nos campos immediatos á Ponte apresenta huã camada exterior bastante solida, e compacta mas logo que se aprofunda nas pedreiras dous ou tres palmos torna-se arenosa, molle, e muito facil de dissolver-se por huã compressão mais forte; de sorte que mesmo na conducção, e collocação não se pode evitar que se disfação os [fl. 5] angulos agudos, [...] toda via ainda que algum tanto prejudique a belleza exterior das obras, não influe de maneira alguã na sua segurança, e solidez [...] (APM - OP-11).

Pela leitura desse documento vejo que a Estrada do Paraibuna era um projeto ousado. Uma obra bastante cara e inédita no Brasil. Aqueles que se “aventuraram” em tal tarefa deviam ser pessoas com alguma experiência na engenharia e com bastantes recursos humanos e financeiros para levar a cabo obras dessa expressão. Daí a dificuldade em se encontrar

outros arrematantes para o trecho de Clark. Ele mesmo revela que a licitação ficou mais de um mês sem ser arrematada, o que era muito tempo devido à urgência das obras.

Após a rescisão do contrato entre Diogo Clark e o governo da província os trabalhos desse segmento ainda se arrastaram por alguns anos, até que em 1855 o traçado foi abandonado e adotado um novo projeto que partindo do ribeirão Falcão alcançaria os campos de Alegria, atravessando o desfiladeiro da serra de Itatiaia até o arraial do mesmo nome. Daí seguiria passando pela fazenda Pé do Morro, até Ouro Branco. A construção do novo trajeto foi iniciada no mesmo ano de 1855 e prosseguiu sem maiores problemas. Segundo Pimenta (1971) não se sabe ao certo quando foi que, pela primeira vez um carro de quatro rodas percorreu esse trecho, mas, provavelmente, não foi antes de 1860, pois nessa ocasião o segmento entre Ouro Preto e Saramenha ainda estava em construção.⁶² O trajeto abandonado foi denominado pela equipe do *LHAER* de *Estrada (inacabada) do Paraibuna*, e o seu substituto, *Estrada do Paraibuna* (nomenclaturas já citadas anteriormente, FIG. 95 e 96).

⁶² Segundo João Ricardo Pires (2007) na viagem que D. Pedro II fez a Minas, em 1881, o imperador, após subir a serra de Itatiaia, pôde descer do cavalo e seguir de carruagem.

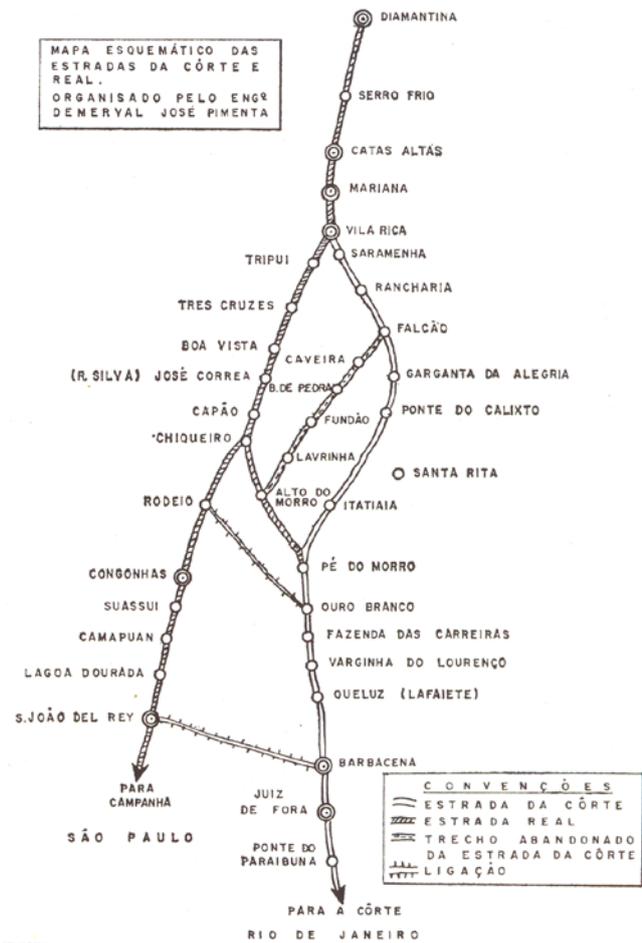
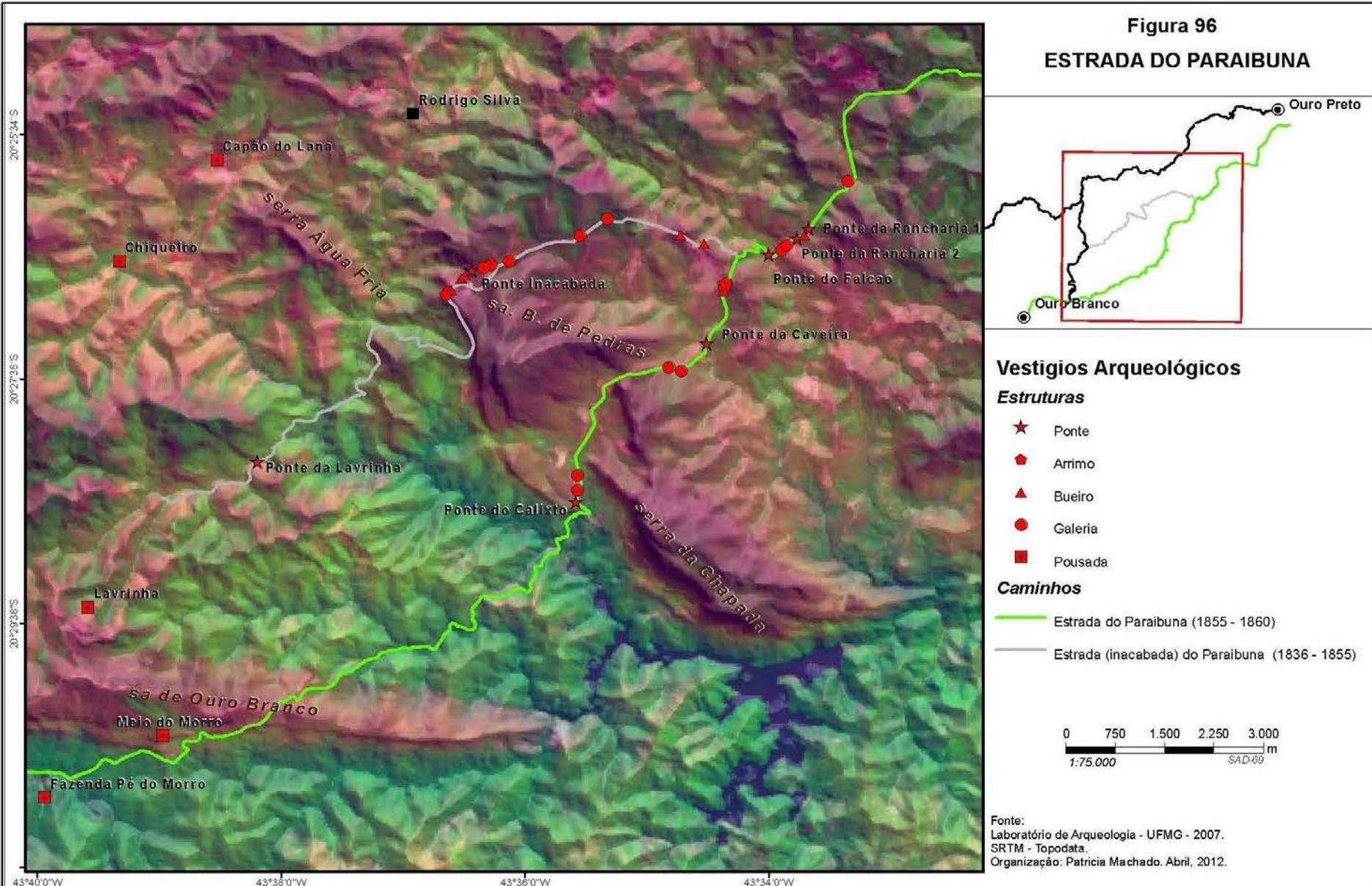


FIGURA 95 - Estradas da Corte e Real. Organizado por Dermeval Pimenta.
 Fonte: PIMENTA, 1971, p. 46.

Figura 96
ESTRADA DO PARAIBUNA



Quanto à caracterização da Estrada do Paraibuna através do *LHAER* pudemos recolher informações de caráter técnico quanto à construção da estrada. Mesmo com o conhecimento da Lei nº 18/1835, que previa como deveria ser a estrada, foi importante conjugar as duas informações para obter uma análise mais completa das estruturas. Com relação às normas técnicas para sua construção a Lei definia a largura de trinta e cinco palmos⁶³ (7,7m) para os leitos, compreendidos os canais, fossos, muros, ou outra obra necessária à segurança e duração do caminho (Art. 6º). O formato deveria ser abobadado para facilitar o escoamento das águas das chuvas (Art. 9º) e o calçamento seria constituído de pequenas pedras de dimensões máximas de duas polegadas de diâmetro (Art. 8º).

No momento da pesquisa verificamos que a largura da estrada apresentou, em média, 8m. Não foi possível verificar o formato original do leito e a existência de calçamento, já que a estrada está em uso atualmente tendo recebido manutenção e nivelamento com máquinas pesadas, além do asfaltamento de parte dela, a MG-129. No entanto, a Ponte da Caveira (FIG. 143), que não foi asfaltada, apresentou seu leito em formato abobadado e vestígios de calçamento foram encontrados em outro segmento preservado, às margens da MG-129, chamado “Curva do S”. (FIG. 97 a 100)



FIGURA 97 - Curva do “S”: local de implantação do calçamento.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 98 - Curva do “S”: calçamento.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

⁶³ Palmo: medida baseada no comprimento médio de um palmo (extensão entre a extremidade do dedo polegar e a do mínimo, na parte interna da mão bem aberta), correspondendo a 22cm (HOUAISS, 2009).



FIGURA 99 - Curva do “S”: calçamento.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 100 - Curva do “S”: calçamento.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Provavelmente, a técnica não seria muito diferente da utilizada no período colonial. Elas eram feitas com lancis⁶⁴ colocados no centro da estrada que era revestida com pedras irregulares sobre uma base de areia e cascalho ajustadas em função do lancil (KATINSKY, 1994, p. 75).

Os artigos 12 a 15 referem-se às pontes. As disposições indicam que elas deveriam ser feitas de pedra ou madeira de lei e que não seriam cobertas. As pontes de mais de 100 palmos de comprimento (22m) teriam de ter largura suficiente para a passagem de dois carros lado a lado e ainda possuir um passeio para uso dos pedestres. Em nossa pesquisa nenhuma das pontes analisadas era de madeira, sendo todas de pedra. Também, nenhuma delas apresentou comprimento maior que 100 palmos (considerando apenas o vão) o que nos levou a concluir que nenhuma delas possibilitava mão dupla ou trânsito para viajantes a pé.

Fazendo uma comparação das estruturas viárias (drenos, arrimos, galerias e bueiros) encontradas tanto no Caminho Novo como nos dois segmentos da Estrada do Paraibuna percebemos que apresentam as mesmas tipologias e funções. Porém, nos trechos do século XIX as estruturas apresentam um maior aprimoramento técnico; são, geralmente, de maior porte e ocorrem em todo o segmento da estrada (GUIMARÃES, 2007), enquanto que para o século anterior as ocorrências são pontuais.

As pontes de pedra são o grande diferencial entre as duas vias. Enquanto no Caminho Novo foi identificado apenas um exemplar, a ponte do Tripuí, na Estrada do Paraibuna foram localizadas oito pontes, todas de caráter monumental. Entendo por monumento construções que despertem admiração, seja pelas dimensões, pela estética ou pela imponência (HOUAISS,

⁶⁴ Lancil: “laje de cantaria, comprida e delgada, para pavimentação, ombreiras e vergas” (ÁVILA; GONTIJO; MACHADO, 1980, p. 59).

2009). Outro significado relacionado à palavra monumento relaciona-o à memória, algo significativo que sobrevive nas recordações e lembranças das pessoas, ou de grupos sociais. Acredito que no período em que a estrada foi construída as pontes exerciam uma influência muito mais poderosa na paisagem. Atualmente, “misturadas” ao asfalto e ao trânsito de veículos pesados elas perderam parte de sua imponência que devem ter tido em momentos anteriores. No entanto, permanecem como lembrança material de uma obra, outrora, grandiosa. Portanto, ao me referir às pontes e seu caráter monumental, estou me referindo ao impacto delas na paisagem e ao seu caráter de sobreviver como testemunho de uma época.

Essa constatação corrobora as análises feitas anteriormente de que as pontes representavam mais do que soluções de infraestrutura para vencer obstáculos naturais, estando também relacionadas a formas simbólicas de poder. Cabe ressaltar que as técnicas de construção dessas pontes já eram conhecidas no século XVIII conforme atesta a ponte do Tripuí que é em arco ogival. E é significativo que o arco ogival, característico do gótico medieval europeu, tenha sido abandonado, e quase todas as pontes do século XIX (para este trecho) apresentem as características neoclássicas.

Mas para entender o porquê da construção dessas pontes precisamos entender a conjuntura pela qual passava o país naquele momento. O contexto de construção da Estrada da Corte localiza-se no final do Período Regencial e início do Segundo Reinado. Basicamente, o Período Regencial foi um momento conturbado da história brasileira, influenciado por sentimentos de indeterminação devido à instabilidade das instituições (AZEVEDO, 2005). Foi um tempo de definição dos rumos políticos que o país iria tomar.

Grande parte das revoltas que aconteceram nessa época não objetivava o republicanismo ou o separatismo, mas sim, a maior autonomia das províncias. No entanto, em alguma medida, elas ameaçaram a unidade nacional, especialmente após a eclosão da Guerra dos Farrapos (1835-1845), que passou a receber grande influência das repúblicas platinas, colocando o Estado brasileiro em uma posição defensiva (RIBEIRO, 1995). Portanto, era preciso criar uma imagem da monarquia no Brasil que fizesse frente às repúblicas: em contraposição à violência constante em que viviam as antigas colônias espanholas, havia a paz e ordem da monarquia portuguesa. De fato, para as repúblicas vizinhas a monarquia brasileira, ainda que fosse também a imagem da continuação do antigo sistema colonial e das políticas expansionistas de jugo e dominação, era vista como um Estado organizado e estável. Assim, a independência monárquica foi fundamental para impedir a instituição da república, ou repúblicas, como aconteceu com a América espanhola.

Ainda que alguns pesquisadores coloquem a existência de um certo nativismo baseado em um anti-lusitanismo, o sentimento nacional era frágil, e o Estado monárquico centralizado havia sido imposto, fazendo com que a independência representasse mais uma continuidade do que uma ruptura (COSER, s/d; RIBEIRO, 1995). Acreditava-se que o Brasil precisava criar um sentimento de unidade nacional e as estradas facilitariam essa tarefa. Afinal, como disse Denis, “o Brasil é ignorado pelo próprio Brasil” (DENIS, 1980, p. 398).

Outro anseio comum nesse período era o de tentar inserir o Brasil no círculo das Nações civilizadas, que tinham auto-governo, numa espécie de auto-afirmação da própria identidade (ou de busca da mesma), diante do fato de ter se tornado independente há pouco mais de uma década. Buscava-se desvincular o Brasil da idéia de um país primitivo e desordenado e de uma herança colonial recente (ALMEIDA, 2007).

Como ilustração dessa imagem, exponho o relato de Cunha Matos, que, diga-se de passagem, foi um elemento ativo no período da Independência. Em seus relatos registrou que “os caminhos abertos a machado em toda a extensa região da serra só merecem o nome de estradas no Brasil, **há pouco saído dos braços da natureza**” (MATOS, 2004, p. 28. Grifo meu). Essa frase não só revela a ideia que se tinha do país, como, também, a importância que se dava às estradas. Durante o período colonial, os caminhos estabelecidos eram as únicas vias legais de trânsito na Colônia. A multiplicação de estradas era vista como uma facilitação ao contrabando.

Eschwege, analisando os motivos da decadência da mineração em Minas Gerais, não concordou que o problema estava exclusivamente no contrabando, como afirmava o discurso da Coroa, mas na diminuição do número de mineiros e da precariedade das técnicas.

Os meios, finalmente adotados, para o combate ao mal [o contrabando do ouro e diamante], se resumem na ocupação militar das estradas mais percorridas, que conduzem para fora da Capitania, a proibição de construir novas estradas e atalhos, que poderiam contribuir ainda mais para os contrabandistas. [...] O que há é diminuição do número de mineiros, e não aumento de contrabando, e, para provar isto, não é necessário recorrer aos arquivos. Basta percorrer os principais distritos auríferos de Minas, e quem o fizer logo se convencerá. [...] Por toda parte se verão somente casas miseráveis e em ruínas [...] (ESCHWEGE, 1979, v. 2, p. 155).

Portanto, no contexto do Brasil Imperial, houve uma mudança no discurso e as estradas passaram a não ser mais motivo de desvio do tesouro régio, mas a “chave encantada” capaz de abrir os tesouros da Província (ABREU citado por PIMENTA, 1971, p. 36). E para aumentar as riquezas, era preciso integrar as regiões, incrementando o comércio entre elas. Denis, discutindo sobre a situação do Brasil em 1837, escreveu “o que é preciso agora no

Brasil é o comércio fácil de suas imensas riquezas, é a multiplicação das estradas, é o aumento da população” (DENIS, 1980, p. 397).

Urgia a construção de boas estradas. Seja para integrar as províncias, seja para incrementar o comércio, elas estavam no bojo da construção de uma Nação. Não bastava construir uma simples estrada, era necessário construir uma estrada “segundo a forma mais adotada nos países cultos” (Lei n.º 18/1835, Art. 8º). Com essas ideias em mente os arquitetos e engenheiros da Estrada do Paraibuna projetaram uma via que seria de *primeira ordem*.

Vejam as características dessa via. Conforme já salientado, as estruturas viárias do século XIX receberam um investimento técnico maior. Cortes, arrimos, pontes e sistemas de drenagem permitiam a passagem da estrada por diversos obstáculos, como rios, pequenas drenagens, vales e desníveis do terreno. Os canais para vazão das águas pluviais localizam-se nas margens da estrada, sendo, geralmente, cortados na rocha.



FIGURA 101 - Estrada (inacabada) do Paraibuna: canal cortado na rocha.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Sempre associados aos sistemas de drenagem os arrimos, presentes em diversos pontos da estrada, atingem até 15,0m de altura. Como exemplo, cito um conjunto de três arrimos, implantados na *Estrada (inacabada) do Paraibuna*, em terreno bastante inclinado. O leito da estrada, com largura média de 8,50m, foi elevado e aplainado por meio de um grande aterro, cuja contenção foi feita com arrimos e o aproveitamento do afloramento rochoso. Esses arrimos apresentam comprimentos entre 25,0 e 35,0m e larguras de 0,60m. A altura máxima atinge cerca de 4,0m. A técnica construtiva utilizada foi o canjicado, um tipo de assentamento, em junta seca, ou seja, sem adoção de rejunte, onde as pedras maiores são acomodadas através da intercalação de pedras menores. Os arrimos possuem peitoris baixos, de, aproximadamente, 0,30m de altura, onde foi identificado um dreno. Outros drenos foram constatados nos arrimos, abaixo do nível do leito da estrada, para drenar a umidade absorvida pelos aterros. Também foram identificados bueiros e galerias neste conjunto de arrimos. (FIG. 102 a 105)



FIGURA 102 - Estrada (inacabada) do Paraibuna: conjunto de arrimos (setas) com galeria, bueiro e drenos.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG (cf. GUIMARÃES, 2007, f. 100).



FIGURA 103 - Arrimo 1: bueiro com saída em gárgula e saída de dreno (seta).
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 104 - Arrimo 2: galeria com saída em gárgula.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 105 - Arrimo 3: dreno.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Os bueiros foram identificados em diversos pontos da *Estrada do Paraibuna*, principalmente no trecho inacabado, no qual foram registradas cinco, das sete ocorrências no total. Provavelmente, o trecho asfaltado teve muito de sua integridade original comprometida, pela grande possibilidade de destruição ou soterramento das estruturas, como pudemos verificar com algumas delas. Os bueiros apresentam bocas, localizadas à beira das estradas, por onde são recolhidas as águas das chuvas. Naturalmente, a entrada, ou boca de recolhimento, localiza-se nas laterais mais elevadas facilitando o escoamento das águas pluviais. Do conjunto identificado, quatro ocorrências apresentam bocas de recolhimento, de secção retangular (FIG. 114). Nos casos mais íntegros, as bocas são definidas por blocos de pedra lavrados com dimensões médias (dos vãos) de 0,50 x 0,35m.

A saída é feita, na maioria das vezes, através de uma boca de formato retangular. Quando elevadas e localizadas a certa altura do arrimo, as saídas são complementadas com gárgulas, que afastam as águas dos arrimos, protegendo-os. (FIG. 110 e 111) Nas demais ocorrências, as saídas localizam-se na base dos arrimos, diretamente sobre o chão. Nestes casos são maiores, apresentando larguras entre 0,40 e 0,80m e alturas entre 0,55 e 0,70m.

Os vãos dos bueiros apresentam dimensões determinadas pela média entre as dimensões da entrada e da saída. Estes vãos são formados por dois arrimos paralelos, de pedra, cobertos por lajes. Em todos os casos analisados, estas lajes estão cobertas pelo sedimento (terra e cascalho) do leito da estrada. No entanto, onde este sedimento foi parcialmente removido, verificamos as dimensões que as lajes apresentam: aproximadamente 0,35 x 1,50m. Para a construção foram utilizados blocos de pedra em estado bruto ou lavrados, sendo que as entradas e saídas receberam trabalhos mais apurados de cantaria.

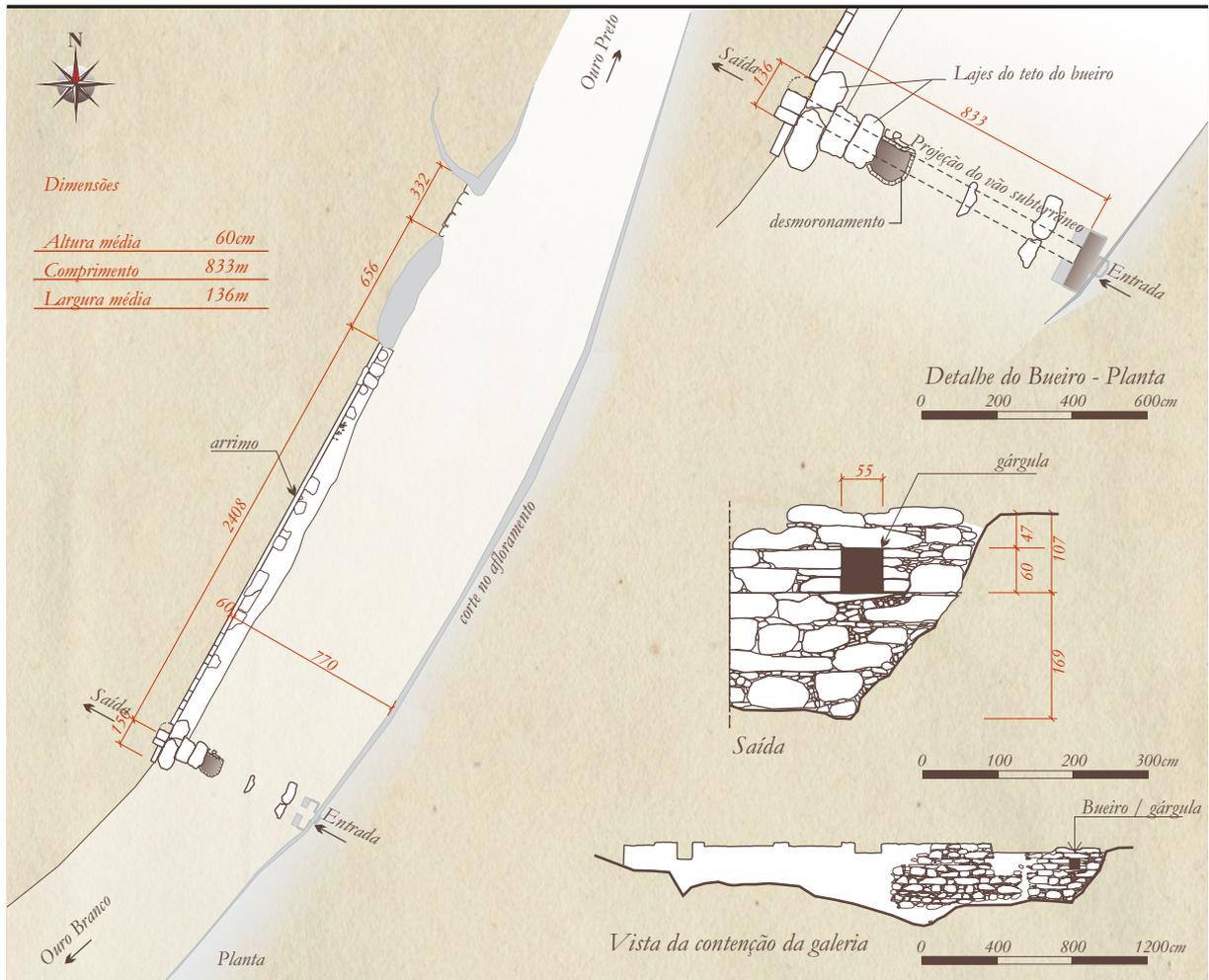


FIGURA 106 - Estrada (inacabada) do Paraíba: Bueiro EIP.B.Km0,676
 Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 103.



FIGURA 107 - Inserção na paisagem.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 108 - Leito da estrada sobre o bueiro.
 Ao fundo, desmoronamento de parte da laje.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 109 - Em primeiro plano, leito com afloramento de laje do teto do bueiro. Ao fundo, corte na rocha no local da entrada do bueiro.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 110 - Saída do bueiro, em gárgula, vista de frente.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 111 - Saída do bueiro, em gárgula, vista de topo.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 112 - Detalhe do arrimo, com assentamento tipo canjicado.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 113 - Bueiro EIP.B.Km4,585: leito e entrada.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 114 - Bueiro EIP.B.Km4,585: entrada.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 115 - Bueiro EIP.B.Km4,585: saída, sem gárgula.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

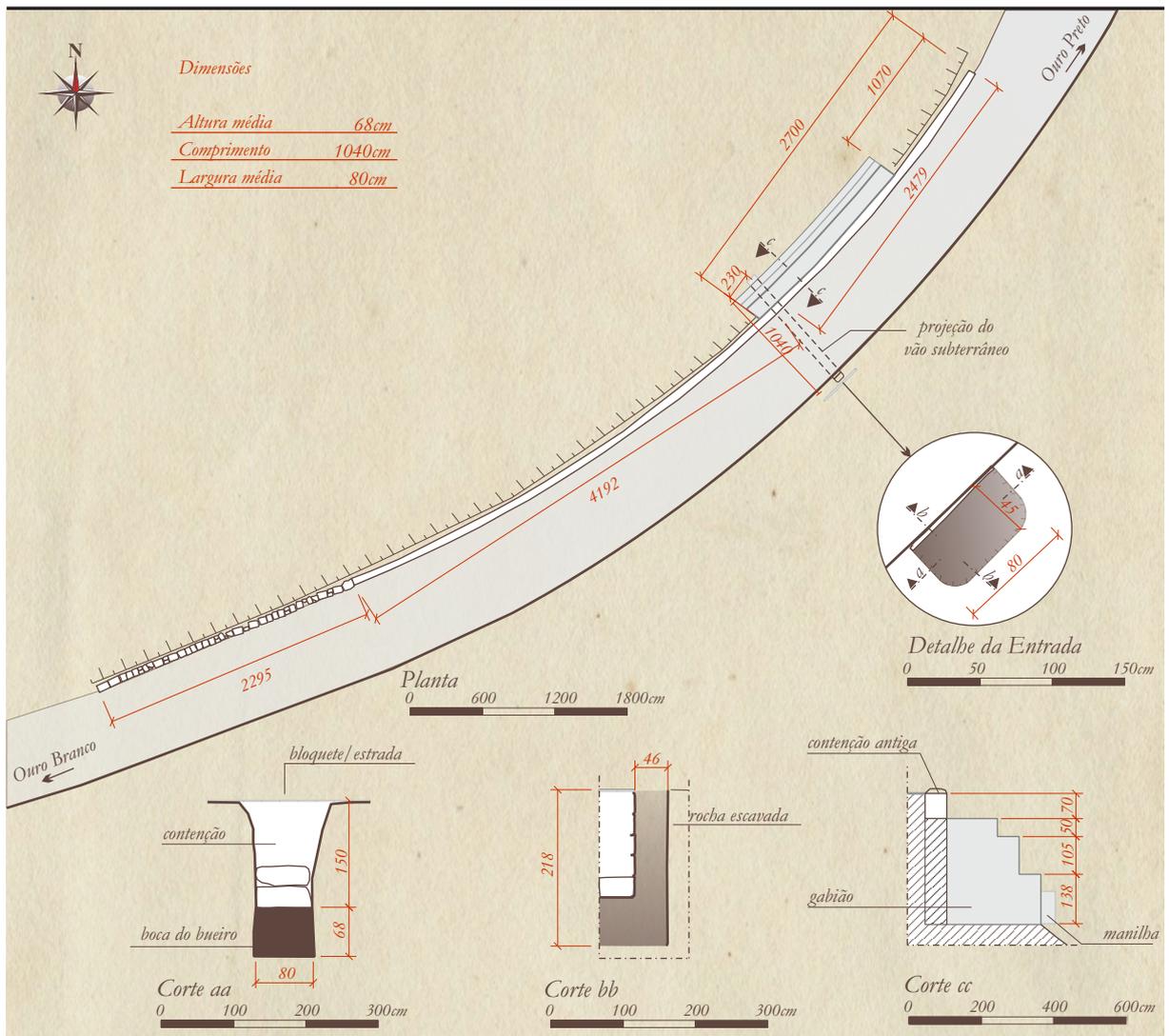


FIGURA 116 - Estrada do Paraibuna (MG-129) - Bueiro EP.B.Km11,536
Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 109.



FIGURA 117 - Rodovia: manilha indicada pela seta.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG



FIGURA 118 - Saída do bueiro com manilha de concreto.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG



FIGURA 119 - Entrada do bueiro.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG

As galerias são estruturas subterrâneas, cuja principal função é permitir a vazão das águas de drenagens naturais, perenes ou intermitentes, sob o leito das estradas. Foram registradas dezesseis ocorrências na *Estrada do Paraibuna*, sendo cinco no trecho inacabado e onze no trecho asfaltado ou à margem deste. O resultado mostrou uma predominância deste tipo de ocorrência, em relação às demais estruturas das estradas.

Geralmente, as galerias são constituídas por arrimos, e, de acordo com a necessidade, ocorrem drenos e gárgulas. A extensão dos arrimos pode chegar até 50,0m por 16,0m de altura. Quanto mais extenso, maior a necessidade de utilização de drenos, dispostos a intervalos regulares de 4,0m ou mais.

Os arrimos que elevavam o leito das estradas são atravessados pelos vãos das galerias, cujas dimensões são maiores, quando comparadas às dos bueiros. Os vãos apresentam, em sua maioria, formato retangular (no sentido vertical). Do conjunto registrado, a menor secção verificada (do vão) apresentou 0,50m de largura por 0,46m de altura e a maior delas apresentou 1,10m de largura por 2,10m de altura. Assim como os bueiros, os vãos são formados pela disposição de dois arrimos paralelos, de pedra, cobertos por lajes.

A maioria das entradas e saídas das galerias apresentam vãos retangulares em vergas retas, com exceção das ocorrências representadas a seguir (FIG. 120 a 127), cujas vergas são escalonadas. Também, como acontece com os bueiros as entradas das galerias estão na parte mais alta dos terrenos, porém sendo implantadas no eixo e no nível dos afloramentos (naturais) das drenagens. A partir da entrada, as galerias seguem sob a estrada, em projeção retilínea, acompanhando o desnível do terreno, em direção à margem oposta. Em, praticamente, todos os casos registrados, as saídas também estão implantadas diretamente sobre os afloramentos das drenagens, havendo uma exceção em que a saída encontra-se elevada, no muro de arrimo, sendo complementada por uma gárgula.

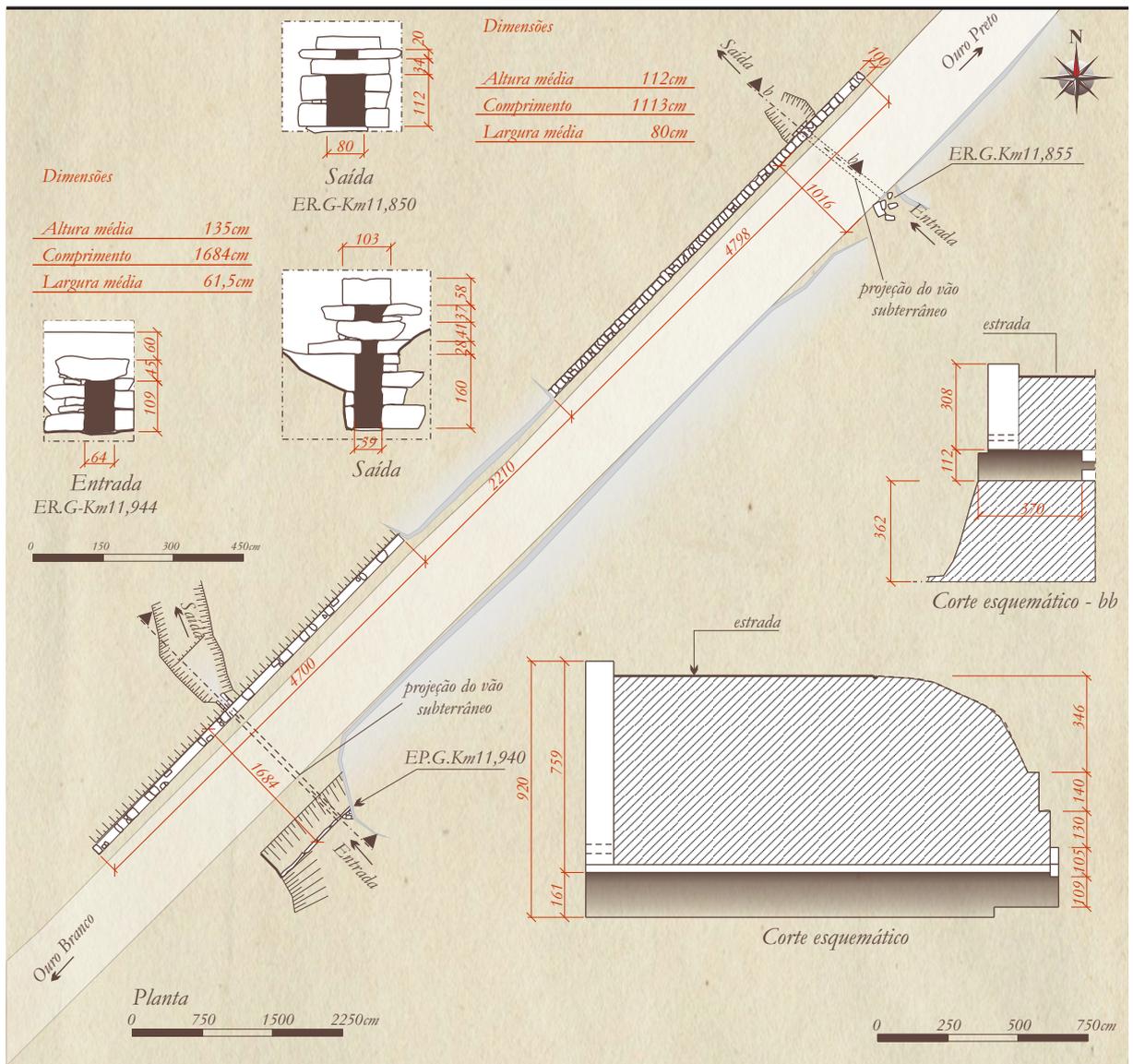


FIGURA 120 - Estrada do Paraibuna (MG-129): Galerias EP.G.Km11,855 e EP.G.Km11,940
Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 119

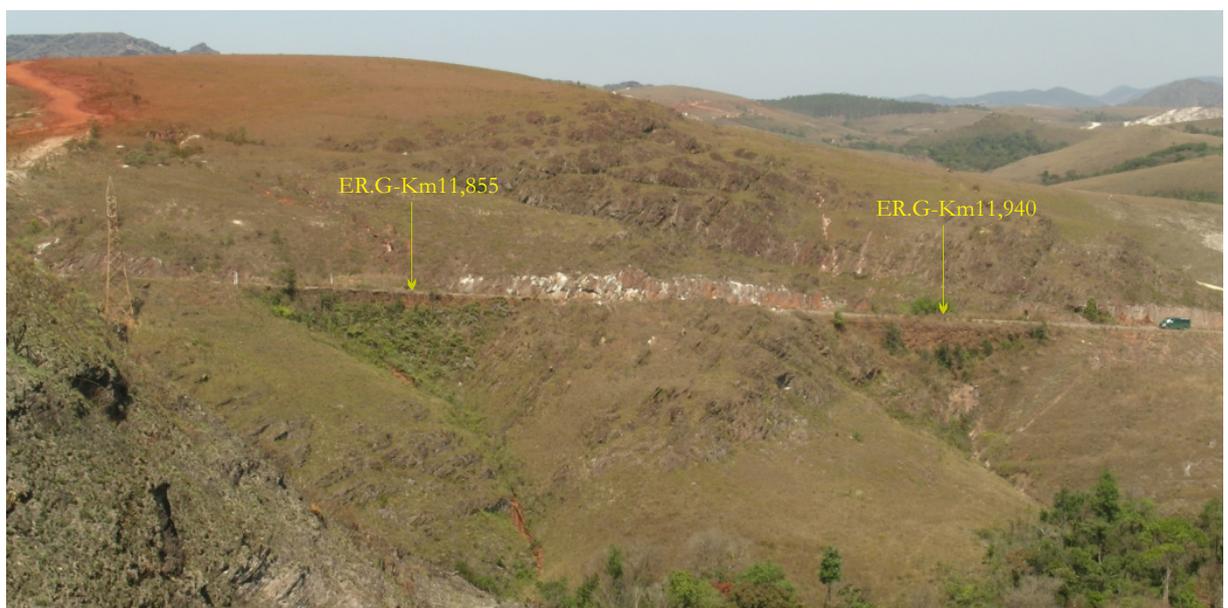


FIGURA 121 - Vista geral das galerias.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG. Cf. GUIMARÃES, 2007, f. 119.



FIGURA 122 - Galeria ER.G-Km11,940: arrimo.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 123 - Galeria ER.G-Km11,855: arrimo.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

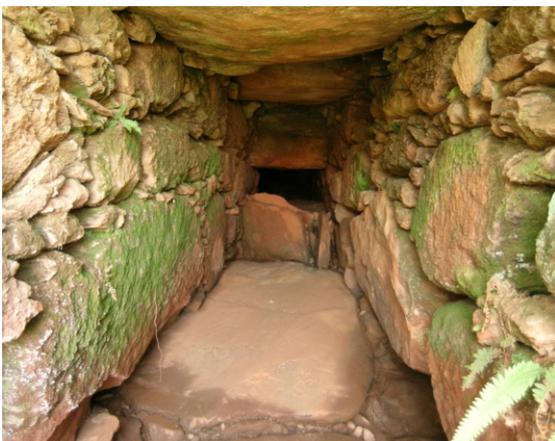


FIGURA 124 - Galeria ER.G-Km11,855: interior obstruído.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 125 - Galeria ER.G-Km11,855: saída.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

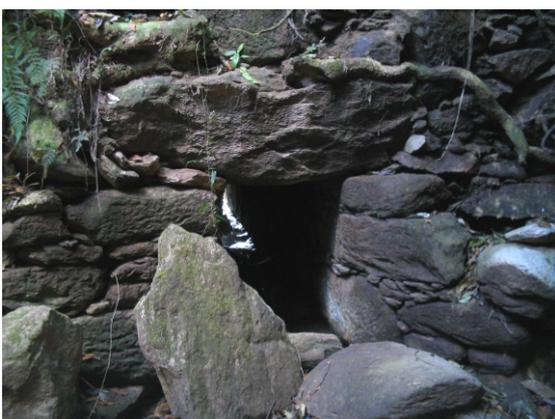


FIGURA 126 - Galeria ER.G-Km11,940: entrada.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 127 - Galeria ER.G-Km11,940: saída.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Para a construção das estruturas, foram utilizados blocos de pedra em estado bruto ou lavrados, sendo que as entradas e saídas revelam trabalhos mais refinados de cantaria.

Com relação às pontes, as estruturas diferenciais da Estrada do Paraibuna, identificamos as seguintes:

Estrada (inacabada) do Paraibuna⁶⁵

Ponte Inacabada⁶⁶ – Km4,412

Ponte da Lavrinha – Km11,062

Estrada do Paraibuna (MG-129)

Ponte da Rancharia 1 – Km11,416 (leito asfaltado)

Ponte da Rancharia 2 – Km11,642 (leito asfaltado)

Ponte do Falcão – Km12,177 (leito asfaltado)

Ponte da Caveira – Km14,354 (leito preservado à margem do asfalto)

Ponte do Calixto – Km18,177 (leito preservado à margem do asfalto)

Ponte próxima ao Pé do Morro – Km2,643 (leito preservado à margem do asfalto).

Há, ainda, a Ponte Tabuões que se encontra fora do tronco principal, em Santa Rita de Ouro Peto (distrito de Ouro Preto). É possível que esta ponte faça parte de um dos caminhos secundários, pois a Lei previa tantas estradas e pontes quantas fossem necessárias.

A construção dessas estruturas era decidida de acordo com a interseção dos caminhos com cursos de água. Portanto, seu desenho dependia do traçado dos caminhos, das condições geográficas do local onde seria implantada e do repertório técnico do construtor. Todas as pontes acima são obras de silharia. E todas elas, exceto a ponte do Calixto, “apresentam solução estrutural em abóbada cilíndrica (ou de berço) cuja seção transversal resulta em um arco pleno ou semicírculo”⁶⁷, também chamado de arco romano.

Os processos construtivos utilizados, como a solução abobadada, remetem a conhecimentos técnicos já conhecidos e dominados. Através deles seria possível concretizar a ideia de utilidade e economia pela construção de obras duradouras. O sucesso de tal técnica

⁶⁵ Segundo informações orais havia mais duas pontes neste segmento: uma que ficava em um local chamado Barraginha, que foi destruída por “caçadores de tesouros” e a “ponte do Fundão” que está desaparecida. Bohrer (2011) também dá essa informação. Também, no documento já analisado, Diogo Clark informou que construiu quatro pontes neste trecho.

⁶⁶ É comum encontrar na literatura histórica a denominação “Ponte Arriada” (PIMENTA, 1971; COSTA, 2005; BOHRER, 2011), que parece ter vindo da tradição oral. Segundo Bohrer (2011) a ponte ruiu em determinado momento e os gastos para refazê-la foram tão grandes que se preferiu abrir um desvio. No entanto, a equipe do Laboratório já conhecia esta ponte antes da realização do *LHAER* e ela foi denominada Ponte Inacabada devido a uma série de blocos lavrados ao redor da ponte que indicam que ela não foi terminada. Sendo assim, preferi continuar com a denominação “Ponte Inacabada”.

⁶⁷ Para mais detalhes sobre informações técnicas acerca das pontes e das outras estruturas viárias consultar GUIMARÃES, 2007.

construtiva pode ser comprovado através da durabilidade das pontes aqui estudadas. Elas têm resistido aos constantes impactos que vêm sofrendo, ainda que essa durabilidade seja, de certa forma, frágil devido ao trânsito irregular de veículos pesados que por muito tempo houve na região.⁶⁸

Para construir de acordo com os padrões do que havia de mais moderno na época era necessário recorrer aos conhecimentos europeus. No final do século XVIII até metade do XIX, surgiu na Europa um movimento cultural que ficou conhecido como Neoclassicismo. Esse movimento atingiu diversas áreas do conhecimento, inclusive a arquitetura. Como nova proposta, em contraposição ao Barroco e ao Rococó, considerava-se a revalorização dos princípios artísticos gregos e romanos. Acreditava-se que essas culturas eram guardiãs da pureza, da ordem, da clareza, da nobreza e da virtude (ETLIN, 1994, p. 90; SCHWARCZ, 2008, p. 55).⁶⁹

No Brasil essa arquitetura ganhou força com a vinda da Missão Francesa em 1816 (COLIN, 2000; SCHWARCZ, 2008). A Academia Imperial de Belas Artes, criada dez anos depois, contribuiu em grande parte para a implantação do novo estilo logo sendo reconhecido como a arquitetura oficial da monarquia e a expressão da nacionalidade brasileira (D'ELBOUX, 2006, p. 246). Os missionários Kidder e Fletcher (1941, v. 1, p. 300), testemunharam também que a Academia custeava a estadia de seus alunos que iam estudar em Roma mostrando uma política de investimento na formação de seus estudantes.

Ainda que seja importante ter em mente que o neoclassicismo no Brasil foi a importação de um sistema formal para uma realidade totalmente diversa do que havia na Europa, levando a uma “adaptação” dos princípios e materiais utilizados, os estudiosos concordam que o estabelecimento da Missão Francesa no Brasil levou a uma ruptura com o Barroco, instaurando uma prática neoclassicista e acadêmica no Brasil (NAVES, 2007, p. 45).

As pontes em estudo seguem uma arquitetura neoclássica de influência romana, devido à identificação de duas características peculiares desse modo construtivo: a silharia e o

⁶⁸ Em agosto de 2008 iniciou-se um projeto de restauração dessas estruturas levando à construção de uma variante para que o trecho com as pontes não seja mais utilizado para o trânsito de veículos. Ver http://www.uai.com.br/UAI/html/sessao_2/2009/03/16/em_noticia_interna.id_sessao=2&id_noticia=102691/em_noticia_interna.shtml. Acesso em 14/10/09; http://www.prefeituradeouropreto.com.br/patrimonio/index/exibe_bens.php?idbens=19. Acesso em 24 fev 2012.

⁶⁹ O arquiteto Alberto Souza (1994) escreveu um livro contestando a utilização do adjetivo “neoclássico” para a arquitetura produzida no Brasil no século XIX. Seu argumento se baseia no fato de que aqui não haveria um neoclassicismo “legítimo”. No entanto, essa discussão, ao que me parece muito mais de nomenclatura, não invalida a abordagem aqui proposta, já que é inegável a influência desse movimento no Brasil como se verá. Morales de los Rios Filho (1941, p. 261) preferiu chamá-la de *Arquitetura Imperial*. Mesmo reconhecendo as especificidades que essa arquitetura adquiriu no Brasil optei por utilizar o termo “neoclássico” por ser o mais empregado tanto na bibliografia histórica quanto arquitetônica.

sistema de abóbadas (arco pleno ou arco romano), conforme já mencionado. Essa solução cobre amplos espaços sem que a estrutura entre em processo de desmoronamento (ALMEIDA, 2007, ff. 39 e 40).

As dimensões das pontes, levando em consideração todos os elementos que as constituem, variam bastante, influenciadas pelas necessidades impostas pelos tipos de terreno, pela profundidade dos vales, entre outros. A estrutura de maior porte registrada foi a **Ponte Inacabada** (FIG. 128 a 137), que apresentou arrimos com cerca de 60,0m de comprimento por 14,0m de altura (no ponto mais alto), indicando um volume de aterro significativo para transpor o vale de um afluente do córrego Mato da Roça. A menor delas, e uma das mais bem preservadas do conjunto, é a **Ponte da Caveira** (FIG. 138 a 145), cujos arrimos atingem, aproximadamente, 14,0m de comprimento por 10,0m de altura. As demais pontes, como se pode ver pelos desenhos, apresentam arrimos com dimensões variáveis. Essas medidas nos permitiram concluir que não há, necessariamente, um critério de proporção que estabeleça a relação entre o comprimento e a altura dos arrimos, já que estas dimensões foram influenciadas pela topografia dos terrenos. A largura do leito, incluindo-se os arrimos e parapecitos das pontes, variou entre 6,80m (**Ponte da Caveira**) e 8,60m (**Pontes da Rancharia**, FIG. 146 a 156).

Com relação às dimensões das abóbadas que configuram os vãos das pontes, foram verificadas larguras entre 4,70m (**Ponte Inacabada**) e 7,50m (**Ponte do Falcão**, FIG. 157 a 164). As abóbadas são constituídas de fiadas de aduelas cujos cortes laterais convergem para o centro do arco. Nas pontes registradas, também as aduelas apresentam variações quanto às dimensões. As maiores peças foram identificadas na abóbada da **Ponte Inacabada**: 0,60m de espessura (em média) por 1,20m de largura. Nesta ponte, que apresenta o menor dos vãos, foram utilizadas treze fiadas de aduelas para compor a abóbada. As menores aduelas pertencem à **Ponte da Caveira**, com dimensões médias de 0,25m de espessura por 0,65m de largura, cerca de quarenta fiadas para cobrir um vão de 6,80m. As abóbadas das demais pontes apresentam aduelas com dimensões médias de 0,45 x 0,70m, ou vãos compostos por vinte a trinta fiadas. Quanto ao comprimento das aduelas, em cada ponte ocorrem grandes variações, com medidas a partir de 0,70m.

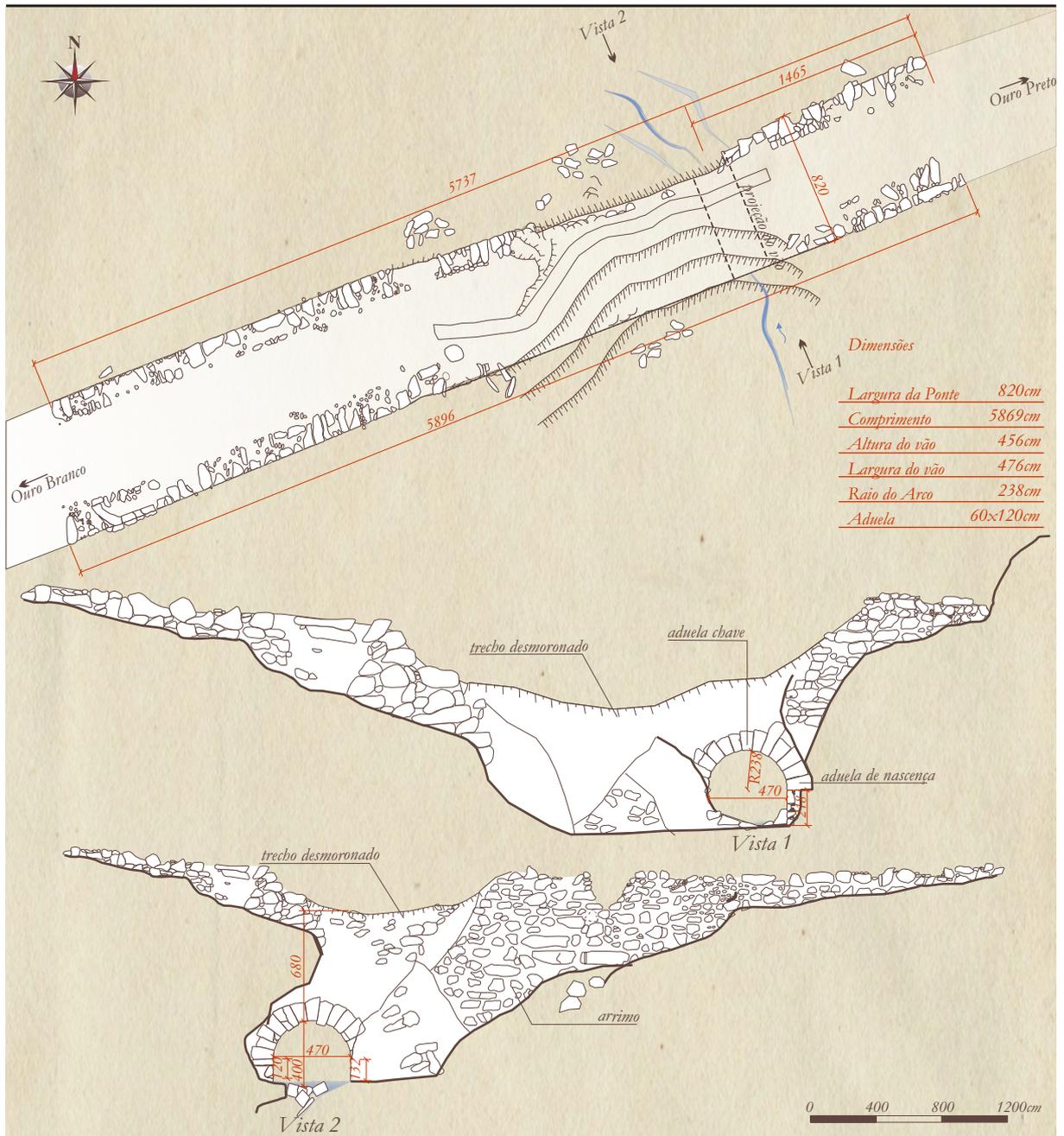


FIGURA 128 - Estrada (inacabada) do Paraibuna: Ponte Inacabada - Km4,412
 Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 134.



FIGURA 129 - Inserção na paisagem.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFGM.



FIGURA 130 - Inserção na paisagem.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURAS 131 e 132 - Vista 1 e vista 2.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 133 - Arrimo parcialmente desmoronado.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 134 - Fiadas das aduelas (aduela-chave, ao centro).

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURAS 135; 136; 137 - Aduela de nascença (seta) sobre pilar; base assentada sobre o afloramento rochoso; detalhe que permite ver a técnica construtiva do arrimo.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

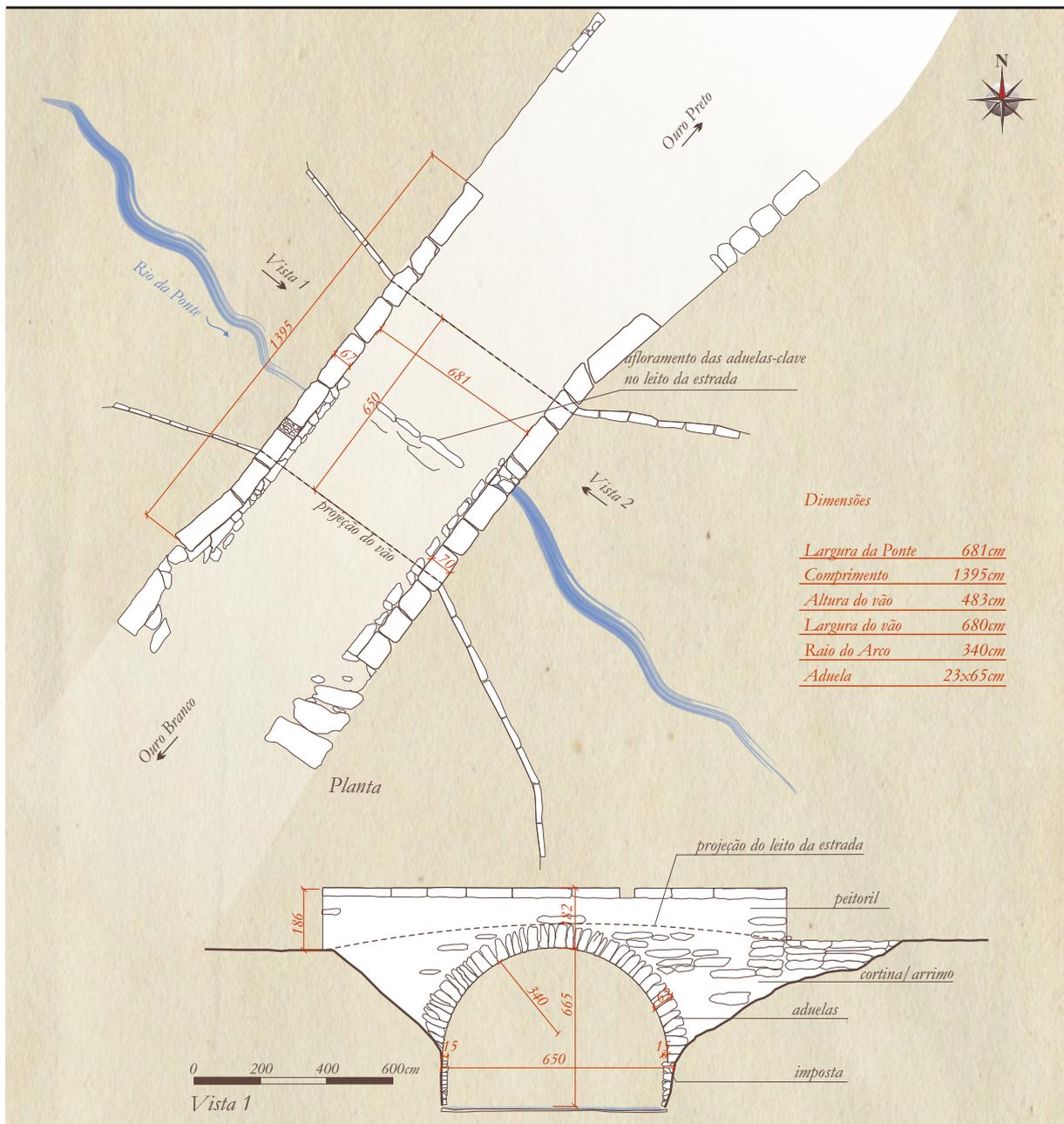


FIGURA 138 - Estrada do Paraibuna (MG-129): Ponte da Caveira - Km14,354
 Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 143.



FIGURA 139 - Vista geral.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 140 - Ponte da Caveira. Ao fundo, ponte construída para MG-129.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURAS 141/142 - Peitoril e leito da estrada/afloramento das aduelas no leito da estrada.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 143 - Local de implantação da ponte.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURAS 144 e 145 - Peitoril com respaldo em blocos lavrados ortogonalmente e detalhe do peitoril sobre sapata.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

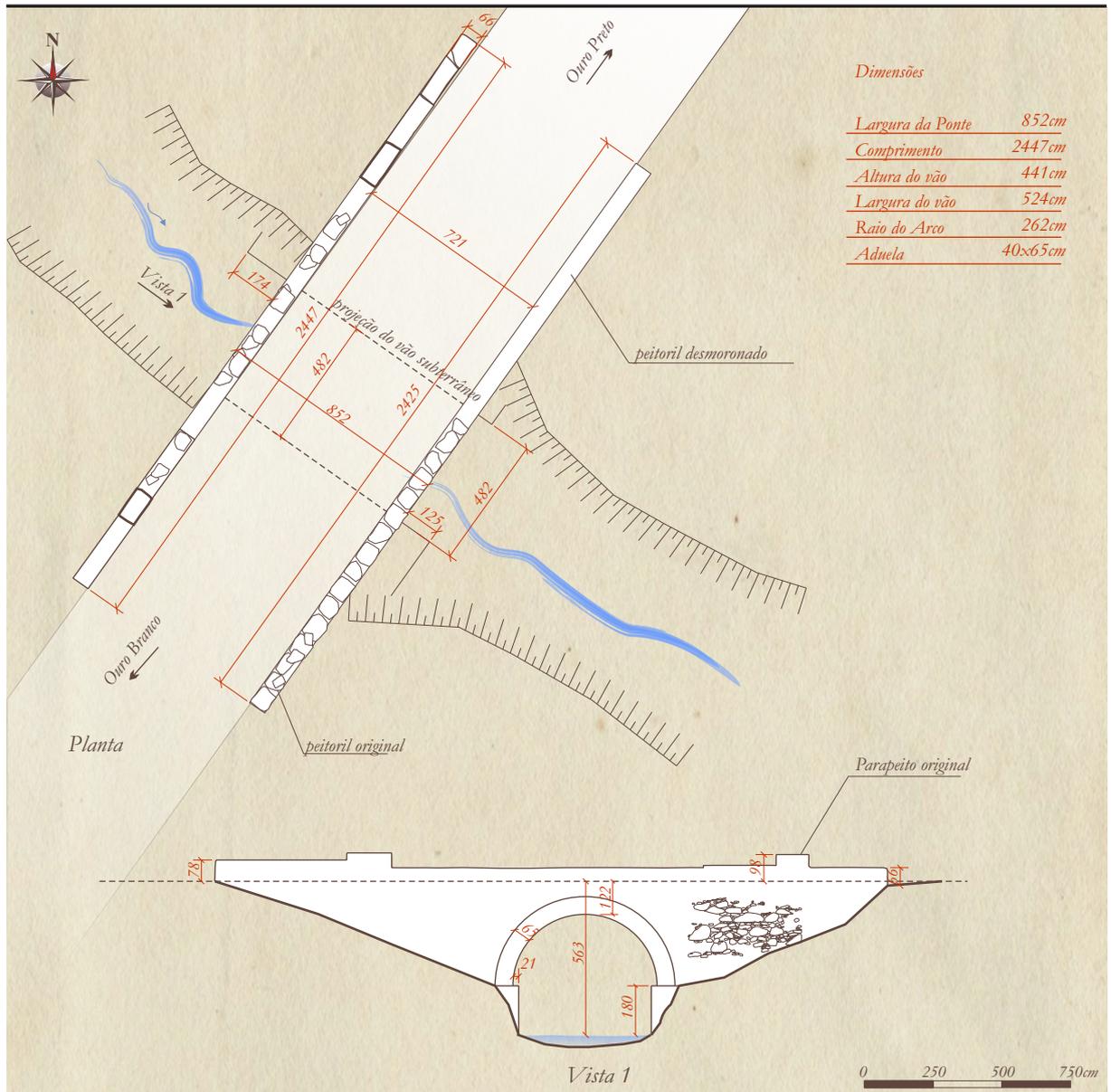


FIGURA 146 - Estrada do Paraibuna (MG-129): Ponte da Rancharia 1 - Km11,416
 Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 138.



FIGURA 147 - Inserção na paisagem.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 148 - Vista 1.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 149 - Peitoril parcialmente destruído. Alguns paralelepípedos da MG-129 foram colocados por cima dele.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 150 - Vão em abóbada de berço.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 151 - Aduelas: detalhe.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

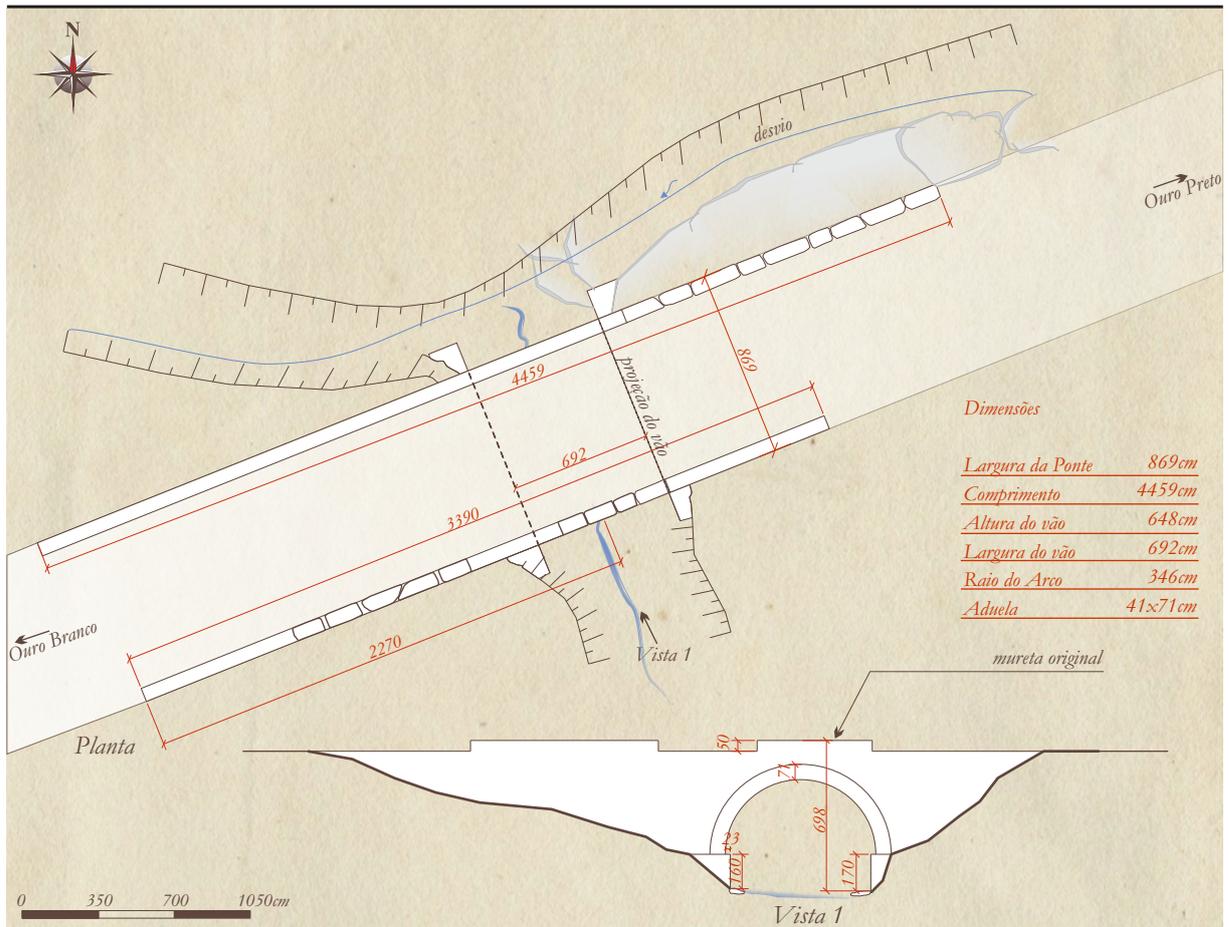


FIGURA 152 - Estrada do Paraibuna (MG-129): Ponte da Rancharia 2 - Km 11,642
 Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 140.



FIGURAS 153 e 154 - Inserção na paisagem e vista 1.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFGM.



FIGURA 155 - Vão abobadado: detalhe das fiadas de aduelas.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFGM.



FIGURA 156 - Peitoril: detalhe.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFGM.

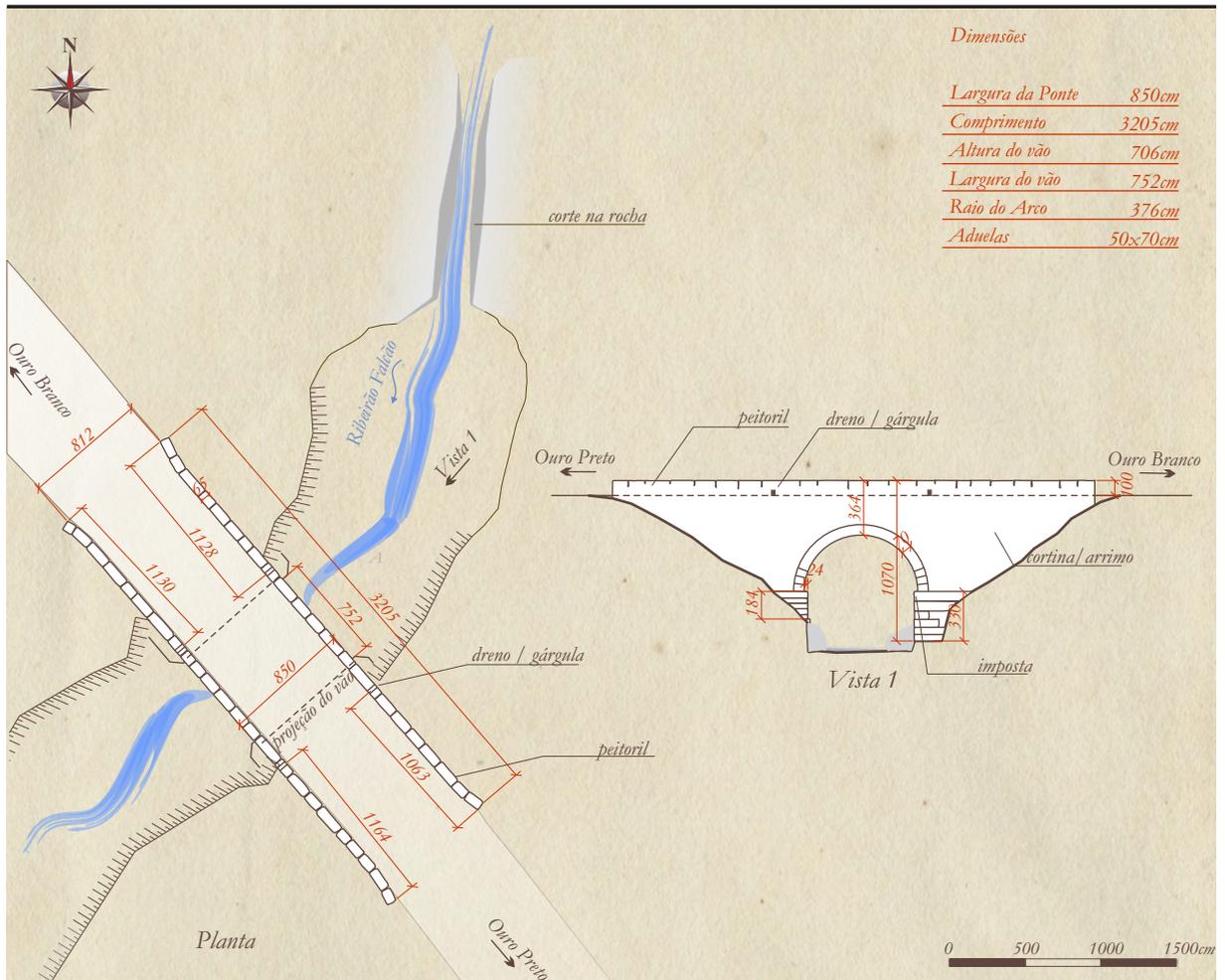


FIGURA 157 - Estrada do Paraibuna (MG-129): Ponte do Falcão - Km12,177
 Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 141.



FIGURA 158 - Inserção na paisagem.
 Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFGM.



FIGURA 159 - Vista 1.
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 160 - Vista 2.
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 161 - Dreno no peitoril, à altura do leito da estrada.
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 162 - Detalhe da linha da base onde tem início a abóbada (seta).
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 163 - Vista interna do vão.
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 164 - Peitoril: blocos superiores de cantaria.
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Para cada abóbada, as aduelas são, relativamente, uniformes, com exceção das aduelas de nascença (apoiadas nas impostas⁷⁰), que, em algumas ocorrências, como a **Ponte da Lavrinha**, são maiores. Com relação às aduelas-chave, que arrematam as abóbadas na parte central superior, não foi observado nenhum tipo de diferenciação quanto às dimensões ou tipo de acabamento. As aduelas de nascença, nas extremidades dos semi-arcos, ou saiméis⁷¹, estão apoiadas em impostas que, em geral, são levemente ressaltadas (em cerca de 0,20m), marcando o início das abóbadas.

Quase todas as pontes apresentam peitoris, com alturas entre 0,50 e 0,70m. A utilização de drenos foi verificada na maioria delas, exceto nos casos em que a construção foi interrompida ou quando os parapeitos foram destruídos. Os drenos são orifícios retangulares, com dimensões médias de 0,18m de largura por 0,25m de altura, que atravessam os peitoris no nível do leito. Muitas vezes apresentam gárgulas na saída das águas, para proteger a superfície das cortinas. Apenas a **Ponte da Caveira** não apresentou drenos, certamente por ser menor. A solução adotada para o escoamento das águas foi um ligeiro abaulamento do leito, no sentido longitudinal, que conduz as águas para ambas as extremidades da ponte.

Sobre o acabamento das estruturas, e considerando os trabalhos de cantaria e o uso da argamassa, diferentes soluções foram adotadas. As aduelas foram as peças melhor trabalhadas, apresentando cortes radiais, planos e juntas relativamente finas. Em alguns casos, nas faces externas das pontes, as aduelas aparentes apresentam tratamento diferenciado, sendo ligeiramente ressaltadas em relação à superfície das cortinas. Desse modo, atinge-se uma maior homogeneidade da linha do extradorso, acompanhando a curvatura do arco pleno. A valorização do extradorso pode ser tomada como exemplo de um elemento estético, como foi o caso da **Ponte da Lavrinha** (FIG. 165 a 172), onde ocorre uma aduela de nascença cujas dimensões ultrapassam o alinhamento das demais peças (linha do extradorso). Neste caso, o alinhamento foi entalhado na própria peça, para manter a proporção. Este trabalho era desnecessário do ponto de vista estrutural o que nos levou a interpretá-lo como uma opção que valorizava a regularidade e a beleza da estrutura.

Para a confecção dos arremates superiores dos arrimos e peitoris foram utilizados blocos de cantaria, de formato retangular, apresentando cortes planos e ortogonais, além de juntas finas. As demais superfícies da cortina revelam o uso de silhares talhados de maneira mais irregular, no sentido de que apenas a face que fica aparente é plana. As peças foram

⁷⁰ Elemento saliente ao alto do pé direito, em que se assenta a pedra inicial de um arco. (ÁVILA; GONTIJO; MACHADO, 1980, p. 53)

⁷¹ A primeira pedra que começa a formar a volta do arco.

empilhadas, calçadas com pedras menores e, às vezes, rejuntadas com argamassa. Houve a utilização combinada do canjicado e da junta seca como técnicas de assentamento. Na maioria das pontes, as impostas e bases também foram construídas com peças bem trabalhadas, com assentamento sobre o afloramento onde ocorriam os córregos (por exemplo, **Ponte Tabuões**, FIG. 175). Quanto ao uso de reboco, percebemos que ele foi utilizado no interior das abóbadas, possivelmente para proteger as aduelas. Já as faces externas eram desprovidas de reboco.

A **Ponte do Calixto** (FIG. 179 a 187) foi a única que não apresentou solução abobadada, tendo sido utilizado vão duplo, em verga reta com os cantos abaulados. Outra particularidade, neste caso, é a utilização de pilastras em ângulo de 45° entre os vãos e nas suas extremidades. Os demais elementos seguem o padrão observado nas demais pontes.

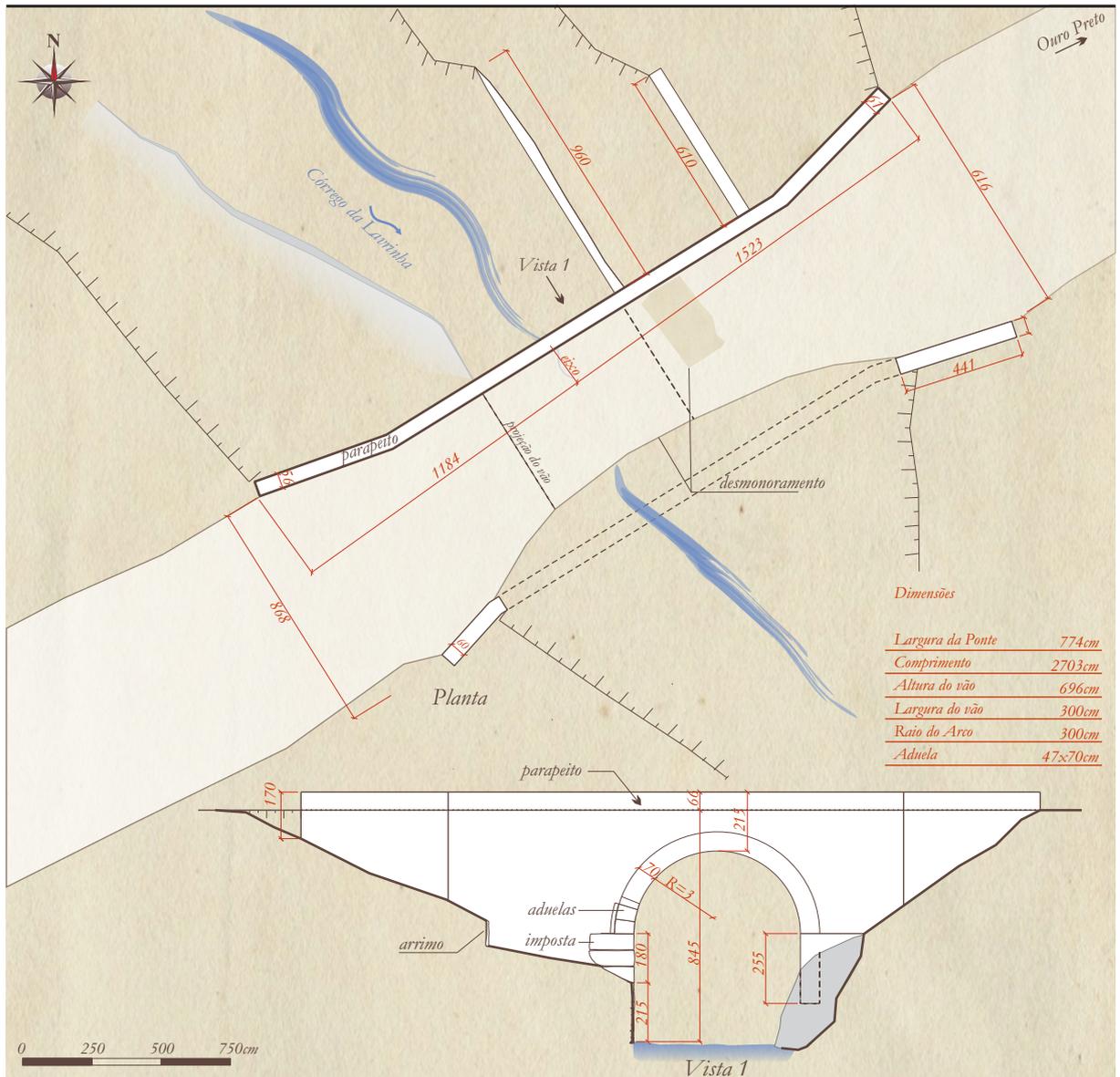


FIGURA 165 - Estrada (inacabada) do Paraibuna: Ponte da Lavrinha - Km11,062.
 Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 136.



FIGURA 166 - Ponte da Lavrinha: vista geral.
 Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 167 - Vão em abóbada. Detalhe das rachaduras.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 168 - Cortina da ponte: permite ver os blocos lavrados na face externa e calçados com pedras menores.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 169 - Arrimo junto ao leito do córrego.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 170 - Peitoril visto de cima.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 171 - Peitoril: detalhe.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 172 - Detalhe das aduelas: lava fina conformando a linha do intradorso e entalhe marcando a linha do extradorso.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 173 - Ponte Tabuões: local de implantação da ponte.
Foto: Anaeli Almeida, jan/2012.



FIGURA 174 - Ponte Tabuões: vista 1.
Foto: Anaeli Almeida, jan/2012.

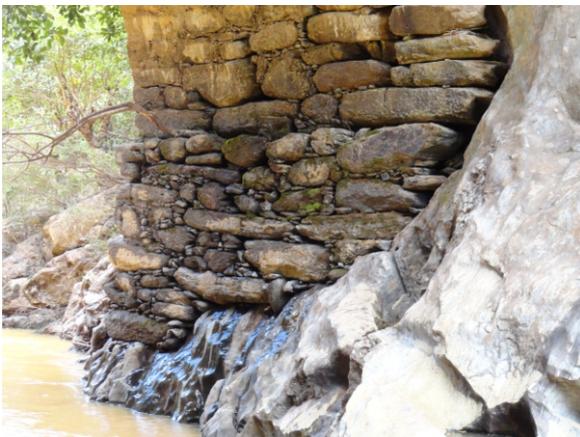


FIGURA 175 - Ponte Tabuões: detalhe da base do arco construído sobre o afloramento rochoso.
Foto: Anaeli Almeida, jan/2012.



FIGURA 176 - Ponte Tabuões: detalhe da técnica construtiva
Foto: Anaeli Almeida, jan/2012.



FIGURA 177 - Ponte Tabuões: vista 2. Arrimo se estendendo à direita da ponte.
Foto: Anaeli Almeida, jan/2012.



FIGURA 178 - Ponte Tabuões: em primeiro plano início do arrimo (desmoronado). Seta indicando localização da ponte.
Foto: Anaeli Almeida, jan/2012.

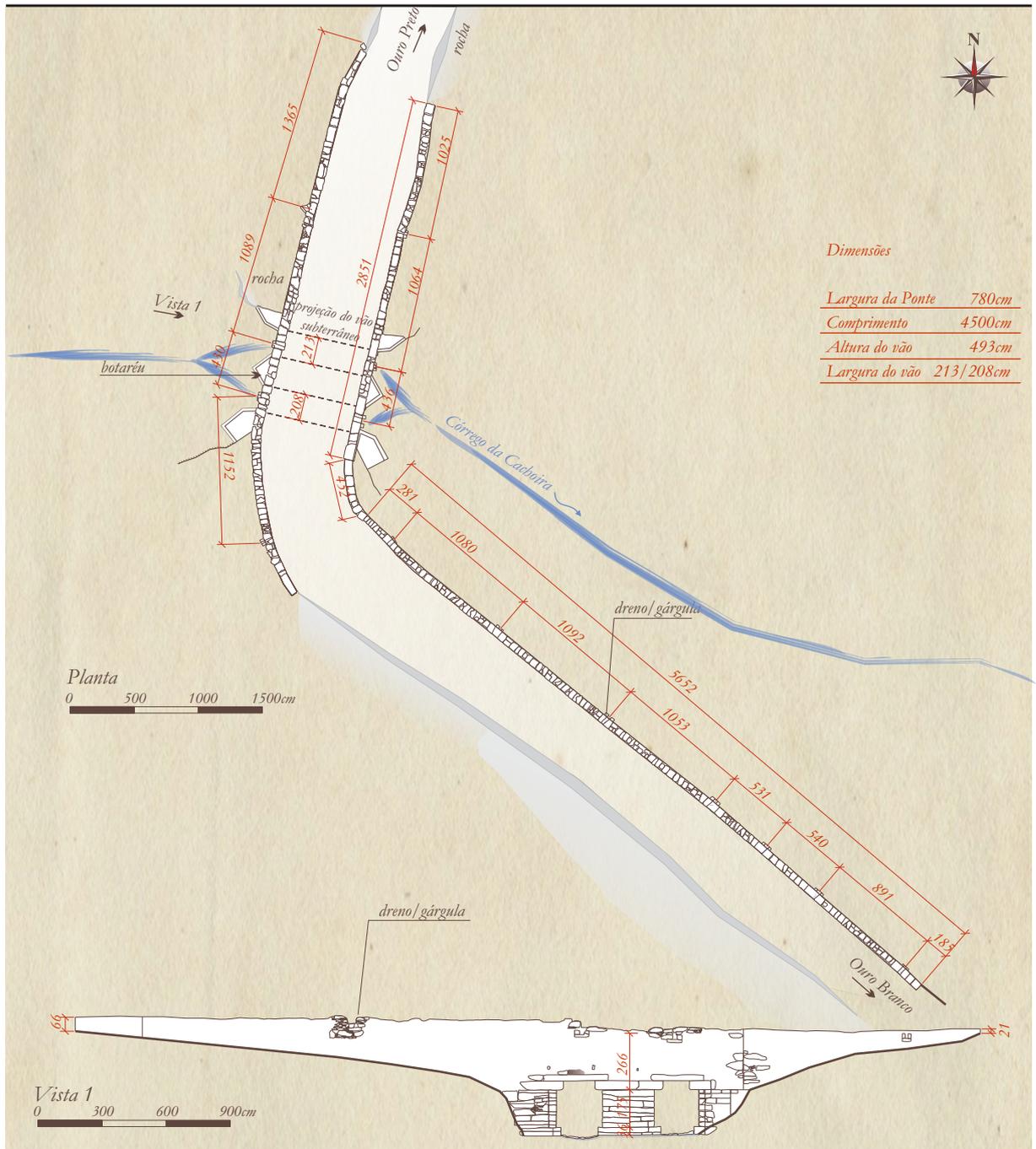


FIGURA 179 - Estrada do Paraibuna (MG-129): Ponte do Calixto - Km18,177
Fonte: GUIMARÃES, 2007, f. 145.



FIGURA 180 - Vista geral.
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 181 - Leito da Estrada.
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

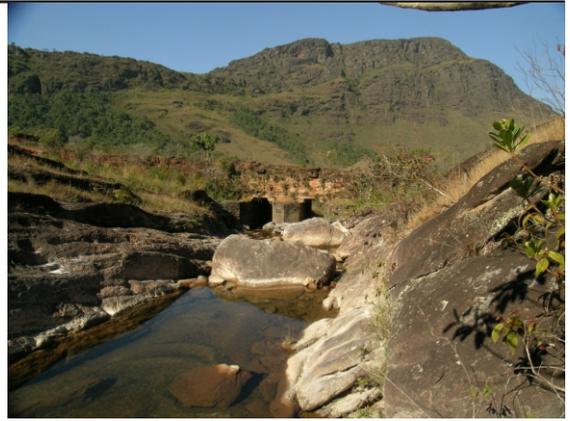


FIGURA 182 - Inserção na paisagem.
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 183 - Vista 1.
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 184 - Vista 2.
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 185 - Dreno visto do leito da estrada.
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

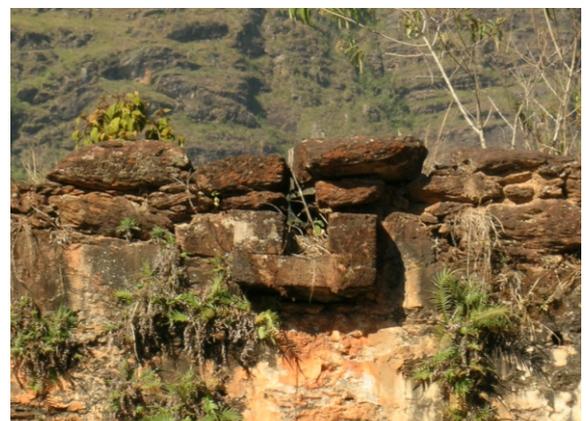


FIGURA 186 - Gárgula vista do lado externo.
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



FIGURA 187 - Lajes do teto da ponte.
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Embora tenhamos conseguido várias informações documentais sobre a construção da Estrada do Paraibuna, não encontramos, até o momento, informações específicas sobre o planejamento construtivo das estruturas, como memórias de cálculo ou projetos com plantas etc.. Entretanto, combinando as informações obtidas textualmente e o registro arqueológico foi possível tecer algumas considerações sobre as técnicas, materiais e processos construtivos.

Pelo ofício, já analisado, de Diogo Clark sabemos da existência de projetos para a estrada que deveriam ser feitos levando em consideração o conhecimento das condições topográficas da região. As dimensões das pontes e galerias respondem, provavelmente, a um cálculo de projeção da vazão das águas dos córregos, considerando-se tanto a bacia hidrográfica como a máxima precipitação anual na região. Porém, não se sabe até que ponto os construtores dominavam técnicas precisas para o cálculo desta vazão, sendo provável a recorrência ao conhecimento empírico.

O uso da pedra como matéria-prima parece ser resultado, por um lado, da abundância deste material no local, e por outro, da utilização de uma técnica e um tipo de arquitetura que favorecia e demandava o uso da pedra. Ainda que Clark tenha criticado as pedras da região esta deve ter sido a solução utilizada em todas as pontes, pois assim eram evitados custos desnecessários de transporte. Portanto, as pedras já eram preparadas nas proximidades das pontes. Como exemplo, foram identificadas, nas imediações da **Ponte Inacabada** e da **Ponte da Caveira**, jazidas abandonadas, associadas a locais de trabalho, onde foram identificados blocos em diferentes estágios de lavra (as fotos a seguir, FIG. 188 a 191, são de vestígios nas proximidades da Ponte Inacabada⁷²).



FIGURA 188 - Corte em bloco feito através de piques e fendas.
Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG

⁷² Foram esses vestígios que nos levaram a interpretar esta ponte como “Ponte Inacabada” e não como “Ponte Arriada”.



FIGURA 189 - Bloco parcialmente trabalhado.



FIGURA 190 - Gárgula em fase de acabamento.



FIGURA 191 - Gárgula em fase de acabamento.

Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG

Outro ponto a destacar refere-se a que a construção desse tipo de estrutura demandava, também, a presença da madeira na região. Esta era necessária para fazer a fôrma, em curva, para a montagem das abóbadas. Sobre a mistura de argamassa, certamente, foi utilizado o sedimento aluvial do leito dos córregos com outros elementos ligantes.

As semelhanças encontradas nas estruturas nos levaram a entender que elas foram executadas como obra de conjunto, obedecendo a um projeto padronizado para as dimensões das drenagens a serem transpostas.

Com relação à mão de obra utilizada há que se considerar dois aspectos relevantes. O primeiro refere-se ao trabalhador escravo, dominante neste tipo de empreendimento ao longo dos séculos XVIII e XIX. Embora fossem obras cujo ônus era do Estado, sua realização cabia a particulares através de um sistema de licitações, conforme já explicado. Sendo assim, essas pessoas utilizam os escravos do seu cabedal, ou mesmo, alugavam escravos com outros proprietários. O segundo aspecto diz respeito ao alto nível de qualificação, tanto do ponto de vista dos projetos quanto de sua implementação. Tanto os vestígios como as estruturas remanescentes confirmam um conhecimento apurado e eficaz, apoiado em técnicas milenares. Esta constatação remete a um domínio e conhecimento do ambiente e dos métodos e materiais utilizados. O fato de algumas daquelas pontes estarem ainda resistindo aos impactos destrutivos do trânsito de veículos pesados, que sobre elas têm incidido, é a comprovação do que foi dito acima.

É interessante notar como os construtores das pontes privilegiaram a visibilidade das estruturas. Esta é outra característica fundamental para minha análise: a monumentalidade. Concordando com Bruno Zevi (1977) entendo a utilização da arquitetura de influência romana como um programa de “arquiteturas-símbolos”, cujas obras impressionam pela grandeza e dimensões. Segundo o mesmo autor, a arquitetura romana não é a escala do

homem, mas a escala do mito: “fundamentalmente a arquitectura romana exprime uma afirmação de autoridade, é o símbolo que domina a multidão dos cidadãos e anuncia que o império existe e é potência e razão de toda a vida” (ZEVI, 1977, p. 54). Ao utilizar a escala monumental essa arquitetura dá um novo sentido à nossa própria percepção de presença em um espaço, fazendo-nos sentir que há algo maior também presente naquele lugar.

O entendimento de que o espaço construído não é neutro nos leva a compreender a escolha do tipo de arquitetura das pontes como algo repleto de intenções que vão muito além da procura por soluções técnicas eficientes. Inclusive, o gosto também revela essas intenções. Construir segundo o que é considerado belo é aceitar os padrões estéticos que regem a sociedade. Ao estudar as pontes das Estradas do Paraibuna percebo que foram obras que queriam expressar a presença marcante do Estado.

Uma forma de investimento bem sucedido, por parte do governo, em qualquer sociedade é a construção de prédios e outras obras públicas, pois muitas delas sobrevivem ao construtor original, permanecendo por várias gerações como uma lembrança viva/concreta de alguém, um feito etc., capaz de contar uma história.

Porque elas frequentemente são capazes de abranger mais de uma geração, formas construídas tornam-se importantes repositórios de informação cultural. As condições de sua construção original, e cada sucessiva camada de renovação, são partes integrais das culturas que as criaram⁷³ (LAWRENCE; LOW, 1990, p. 492).

Ao incentivar e financiar a construção das estradas, o Império colocava nelas seu gosto e sua ideologia, pois era ele o verdadeiro autor da obra (DURÁN, 2004, p. 30). Construídas por ordem do Estado e mantidas por ele ligavam as diversas províncias integrando-as ao projeto centralizador que se consolidava.

A arquitetura como espaço cultural construído define lugares onde pessoas realizam atividades específicas em tempos específicos. Isso abrange também a esfera do cotidiano. O Estado se mostrava presente na vida das pessoas nas simples tarefas diárias de trânsito. Ao colocar sua marca em um determinado espaço, o Estado estava, dessa forma, dominando-o apropriando-se dele. Portanto, era preciso dizer aos que por ali passavam que o Estado estava presente também ali, controlando, organizando e domesticando aquele espaço. Vencendo obstáculos naturais, como serras, vales e precipícios, de maneira grandiosa e eterna.

Essa é uma forma de ver a Estrada do Paraibuna, especialmente suas pontes: como metáforas. As metáforas são expressões culturais que ajudam a dar ordem ao universo. Dessa

⁷³ Minha tradução (“Because they are often able to span more than one generation, built forms become important repositories of cultural information. The conditions of their original construction, and each successive layer of renovation, are integral parts of the cultures that create them.”).

forma as pessoas as utilizam para explicar visões de mundo, regras, projetos. “Metáforas permitem a alguém mover-se do abstrato e incipiente ao concreto, ostensivo, e facilmente compreensível.”⁷⁴ (LAWRENCE; LOW, 1990, p. 472). Com isso em mente as pontes cumprem um papel de garantir uma passagem segura sobre obstáculos naturais, mas, também, elas seriam vistas como os laços a unir solidamente (com firmeza, sem hesitações), todo o império em contraposição às repúblicas que o rodeavam. Enquanto a América era dominada por regimes republicanos, a começar pela independência da colônia inglesa e a posterior fragmentação do império espanhol, o Brasil pretendia representar a continuidade da monarquia e cultura européia aqui, sendo o Rio de Janeiro o pólo civilizador da nação (ALENCASTRO, 1997, v. 2). As elites políticas brasileiras souberam manejar a imagem negativa de “anarquia e violência” das repúblicas vizinhas, colocando o Império como o legítimo representante da justiça, da ordem e da paz (RIBEIRO, 1995).

O viajante Caldcleugh (2000, p. 93) diz que “[p]ela natureza do país, o tamanho da viagem e a carência de estradas diretas, poucas relações podem ser mantidas por terra entre as principais cidades.” E essa observação é seguida por uma série de reflexões sobre a ameaça do republicanismo e da guerra civil que, segundo ele, pairavam sobre o Brasil. Enquanto os criolos da América espanhola, expulsaram os espanhóis rejeitando o poder metropolitano, no Brasil houve uma transferência da corte que possibilitou a continuidade do poder na antiga colônia. Não havia um interesse, por parte das elites nativas de mudar a estrutura e a ordem monárquica, o que levaria a uma revolução social. Diante disso elas se juntaram na invenção de uma nacionalidade:

[...] a consciência propriamente “nacional” viria através da integração das diversas províncias e seria uma imposição da nova Corte no Rio (1840-1850) conseguida a duras penas através da luta pela centralização do poder e da “vontade de ser brasileiros”, que foi talvez uma das principais forças políticas modeladoras do império; a vontade de se constituir e de sobreviver como nação civilizada européia nos trópicos, apesar da sociedade escravocrata e mestiça da colônia, manifestada pelos portugueses enraizados no Centro-Sul e que tomaram a si a missão de reorganizar um novo império português (DIAS, 1986, pp. 169, 170).

Inseridos no discurso do Estado, os caminhos do século XIX também estavam em consonância com um dos mecanismos de controle da nascente sociedade capitalista no Brasil: a necessidade de controlar os fluxos e a distribuição espacial da mão de obra (REVEL, 2005, p. 29). Estava em jogo uma nova forma de controle social. E o controle nada mais é do que uma “economia do poder” (REVEL, *Op. Cit.*, p. 29) cujo objetivo é produzir indivíduos

⁷⁴ Minha tradução (“Metaphors allow one to move from the abstract and inchoate to the concrete, ostensive, and easily graspable.”)

normalizados e integrados a um aparelho de Estado centralizado. Com a expansão do sistema capitalista era necessário que o Brasil entrasse no circuito comercial com o mercado europeu, em especial a Inglaterra, já que não havia mais o monopólio da exploração por parte de Portugal.

É difícil avaliar como foi o impacto da Estrada do Paraibuna na vida dos moradores locais, das tropas e dos viajantes em geral. Ao que tudo indica, ainda na década de 1860 ela não estava totalmente terminada, conclusão a que podemos chegar ao ler algumas impressões de viagem. O Conde de Suzannet, um nobre francês, percorreu a estrada dez anos após a aprovação das leis. Sua avaliação caracteriza o caminho entre o Porto da Estrela, no Rio de Janeiro, a Ouro Preto como uma estrada deplorável. Resumindo ele afirmou:

Uma estrada deveria ser construída entre Paraíba, pequena cidade da província, e Ouro Preto. Quando cheguei ao Brasil, os trabalhos tinham começado há oito anos e havia apenas dezesseis léguas acabadas, isto é, com o nivelamento pronto. [...] As pontes e o calçamento dessa estrada e das outras ainda estavam em construção. Ainda não é certo se esta estrada, que custará milhões, tornará as comunicações mais fáceis; teria sido necessário fazer estudos preliminares que não foram feitos, e um plano geral que tornasse a estrada mais direta. Contentaram-se em acompanhar as voltas do antigo caminho. Ela ainda levará mais de vinte anos para ficar pronta, apesar de os nivelamentos serem os únicos trabalhos que executam para tornar as subidas mais suaves (SUZANNET, 1957, pp. 74, 75).

Suzannet está se referindo justamente à Estrada do Paraibuna. Segundo Pimenta (1971), a construção da estrada teria começado em 1839 e não em 1837, conforme sugere o Conde. Mas essa questão é pouco importante quando se leva em consideração os questionamentos levantados por ele, como o gasto exorbitante com uma obra pouco estudada do ponto de vista técnico. De fato, a Estrada do Paraibuna aproveitou grande parte do Caminho Novo, exceto para o trecho entre Ouro Branco e Ouro Preto, onde ela foi totalmente construída, ou seja, é outro traçado.

Para esse trecho, Burmeister, viajando em 1850, período em que estava em construção a Estrada (inacabada) do Paraibuna, deixou um relato sobre as obras. Ele vinha de Ouro Preto e ainda utilizava o Caminho Novo:

De Chiqueiro até a fazenda Dona Vicenza [também chamada Alto do Morro], onde nos estava prometido um bom pouso para a noite, a distância é de uma légua. O caminho até lá era bastante primitivo, subindo e descendo continuamente [...]. Saindo, por fim, da floresta, atingimos um bela estrada, bastante larga, com pontes bem construídas e várias valas, que conduz em linha reta, via Ouro Branco, de Queluz a Ouro Preto. Foi aí, pois, que alcançamos a estrada real de Minas, grande consolo para mim, pois o resto da viagem havia de ser mais fácil e cômodo. A larga estrada beirava a encosta de um vale e oferecia-nos, do lado direito, um belo panorama [...]. Nesse trecho, a estrada era pavimentada (BURMEISTER, 1980, pp. 295, 296).

Uma observação a fazer é que Burmeister usa o termo “estrada real” como uma espécie de elogio ao caminho que estava sendo construído, associando-o, muito provavelmente, ao império brasileiro e não à antiga colônia, o contexto de criação das estradas reais, conforme já explicitarei.

Tschudi (2006) é quem dá mais detalhes sobre a construção da estrada. Ele escreveu no final da década de 1850, em um momento em que o trecho inacabado da Estrada do Paraibuna já havia sido abandonado e adotado o traçado definitivo.

Depois de Ouro Branco [em direção a Ouro Preto], começa uma estrada nova e muito boa, que passa por entre lavras abandonadas. Logo, porém, tivemos que deixá-la e tomar outra vez o caminho velho, já que naquele ainda iria ser construída uma ponte. Somente ao pé da serra, próximo à bela fazenda de Manoel da Costa, pudemos entrar novamente na estrada nova. Enquanto o velho caminho sobe íngreme em ziguezague até o cume da serra, a nova vai pela encosta sul, transpõe a linha de cumeada em uma depressão e chega ao alto da serra, que se estende a oeste (p. 314).

Após elogiar a existência de arrimos e uma ponte continuou:

Sobre a serra [de Itatiaia] a chamada estrada nova é boa em alguns lugares, mas em outros é bastante ruim. Percebe-se a boa intenção, mas também uma técnica muito deficiente. Em alguns lugares, a estrada é quase intransponível por causa de entulhos, em outros está corroída pelas águas. Muitas vezes é só uma estreita trilha sobre rochas escarpadas. As obras de drenagem das águas são dignas de elogios e todos os córregos têm pontes. Ao pé da serra começa uma estrada bela e larga que vai até Ouro Preto. Utilizei-a apenas por meia légua até a rancharia do Ouro Preto, onde fiz uma parada. [...] Uma hora depois o rancho, a estrada ainda é larga e excelente e vai, em sua maior parte, suavemente morro abaixo. Em uma ponte de pedra, a Ponte do falcão, nas proximidades da Fazenda de Dona Felicidade, a estrada é interrompida repentinamente. Percebe-se, pelos extensos movimentos de terra, que a construção da grande e nova estrada sobre a serra irá prosseguir até a capital (pp. 314-316).

Apesar das críticas Tschudi exalta a nova estrada. As pontes e as obras de drenagem são as principais melhorias da nova estrada que não apenas é boa, mas também é bela. Os construtores não somente primaram pela beleza das estruturas, mas souberam aproveitar os belos panoramas oferecidos pela região.

Neste mesmo período, Warming, expressando bem o pensamento da época, questionou enfaticamente o estado das estradas brasileiras, colocando como a única estrada de rodagem capaz de conduzir carros a União e Indústria. Finalizando essas considerações ele diz: “Como seria possível a um país desenvolver-se e chegar entre as nações civilizadas se os meios de comunicação - que são como as artérias do corpo dos seres vivos - permanecem tão primitivos?” (WARMING, 2006, p. 52).

As elites do século XIX estiveram envolvidas em promover uma identidade para o Brasil, em fomentar uma nacionalidade. As estradas entraram nessa propaganda política, com suas pontes belas e sólidas na busca por unir uma nação. A promoção de um império foi algo

fundamental para a consolidação do mesmo, ainda que tenha perdurado por pouco tempo, assim como a Estrada do Paraibuna, que logo deu lugar às estradas de ferro, um dos signos de uma nova modernidade.

5. CONTINUIDADES NA MUDANÇA - Considerações finais

A estrada não é lugar para permanecer, 'pois não é pátria alguma',
mas impulsiona o homem para frente.
(BOLLNOW, 2008, p. 114)

Ao estudar a cultura material de uma determinada sociedade nos perguntamos sempre, conscientemente ou não, o que ela significa. Foi essa pergunta que motivou o surgimento desta pesquisa. O que significava o Caminho Novo no contexto da sociedade colonial? O que significava a Estrada do Paraibuna no contexto da sociedade imperial? Para tentar responder essas perguntas procurei compreender as diferenças existentes na materialidade dessas vias e vi que elas foram fruto de diferentes discursos das elites políticas que dominavam em cada período.

A paisagem também foi considerada um vestígio, pois ela guarda marcas da interação das pessoas com seu entorno. As paisagens formadas pelos caminhos aqui estudados possibilitaram a construção de um contexto para compreender as sociedades estudadas, inclusive, expondo suas contradições. Mesmo que em um determinado espaço não haja uma modificação física por parte do ser humano, ele pode receber significados culturais e ressignificações mentais que fazem daquela paisagem um elemento importante na vida cotidiana das pessoas.

A materialidade do Caminho Novo foi caracterizada por poucas estruturas viárias (pontes, bueiros, galerias, canais etc.), caminhos estreitos que não permitiam o uso de carroças, terreno irregular e pouco marcado mostrando pouco investimento por parte da Coroa e falta de planejamento. Ele foi construído e consolidado em um período regido pela exploração da colônia e exportação de seus produtos, ainda que também tivesse demandas relacionadas ao mercado interno. O principal objetivo a ser alcançado com a construção desse caminho seria a ligação direta entre o Rio de Janeiro e a região mineradora, mais precisamente, Minas Gerais. Consequentemente, mais pessoas se dirigiam para lá, aumentando o número de lavras, o que levaria à movimentação de outras atividades de apoio como a criação de gado. E um velho sonho da Coroa portuguesa ainda não havia sido deixado de lado: a descoberta de Sabarabuçu, o “Eldorado” português.

Por isso, o Caminho Novo era uma estrada oficial. Ele, em sua totalidade, era a materialização das estruturas de poder do regime colonial, construído para atender às necessidades da Coroa, ou seja, a partir de um movimento de “cima para baixo”. Os Registros

materializavam o discurso do controle e do assédio propiciando o castigo e o constrangimento daqueles que evitavam, transgrediam ou “manipulavam” o caminho em suas práticas cotidianas. Não era um caminho do povo, mas da Coroa, era uma Estrada Real.

Contraditoriamente essa via não recebeu toda a atenção que uma estrada oficial deveria ter, passando, em muitos trechos, por uma trilha aberta às pressas, sem vestígios ou com poucas marcas de um reino colonizador que pretendia se fazer conhecido e respeitado em terras longínquas. Essas características eram fruto de uma sociedade marcada pela necessidade da vigilância constante, ainda que precária, pois era necessário proteger a promissora colônia das investidas cobiçosas das demais potências coloniais. Assim, o pouco investimento em estruturas viárias definiu uma paisagem pouco marcada pelos caminhos. Não era uma via distinguida pela visibilidade de suas estruturas. Não foram feitos investimentos em pontes duradouras, por exemplo. Era uma forma de proteger o interior da colônia de estrangeiros, ao mesmo tempo em que marcava para os habitantes da terra por onde passar, como e quando. O discurso oficial pregava que as estradas eram os males da Colônia, por onde se desviavam as riquezas, por onde andavam ladrões e perturbadores da ordem. Então, quanto menos estradas para controlar, melhor seria. Por isso mesmo, não havia uma preocupação em construir caminhos para durar, para permanecer.

Já a Estrada do Paraibuna (parte da Estrada da Corte) “nasceu” sob o signo de um novo tempo: a colônia e a vigilância, agora, faziam parte do passado, pois o país devia avançar rumo a um futuro glorioso. Mas era apenas uma nova face do poder. Ela era uma via planejada, larga, com um bom investimento em estruturas viárias, principalmente, em pontes, para alcançar seu principal objetivo: permitir o uso de carros. Isso fomentaria a integração dentro das províncias e entre elas, ligando os laços nacionais e permitindo que o comércio e a distribuição da mão de obra fluíssem de maneira a aumentar a produtividade do Império. O discurso imperial mostrava as estradas como soluções para vários dos problemas da nascente nação. Com isso, não era mais necessário demonstrar vigilância e controle, pois o Estado, agora, não era um Reino distante e dominador, mas era a própria Nação. Era provedor, pois atendia as necessidades de seu povo, mas também demonstrava poder por meio de obras públicas ousadas. Com isso, o projeto nacional e civilizador fluiriam por meio das estradas que, partindo da Corte, cortariam todo o país. Assim, seria mais fácil transportar produtos e bens, mão de obra, ideias nacionais, cultura, civilização.

As principais estruturas da Estrada do Paraibuna e uma das obras mais desejadas e elogiadas, as pontes, significavam não apenas as obras necessárias para construir uma estrada carroçável, mas, também, estavam ligadas a esse desejo modernizador. Uma ponte é, em sua

essência, um elemento de ligação. Permite a passagem por obstáculos (um curso d'água, um precipício etc.) de maneira segura. Em princípio, ela sanaria os problemas enfrentados pelos viajantes relacionados às enchentes, que destruíam as frágeis e precárias pontes do período colonial (quando existiam) e permitiria a passagem de carroças e carruagens pela estrada. Ao construir essas pontes de acordo com o que havia de mais moderno na época o Estado estava legitimando seu poder, mostrando seu domínio sobre a natureza de maneira majestosa e duradoura. E essa legitimação passa pela valorização do passado, uma característica básica da arquitetura neoclássica. Ou seja, ao remeter aos antigos romanos, passava-se a ideia de domínio, poderio, império e civilização.

Porém, não era apenas a sociedade colonial que possuía suas contradições, a imperial também. Como poderia uma sociedade escravista proclamar os ideais do progresso e da ciência, reclamar para si um estilo neoclássico surgido na França que tinha por lema “liberdade, igualdade e fraternidade”?

“Continuidades na mudança”, portanto, remete à perspectiva de que mesmo que as estradas tenham mudado bastante de um período para outro, não foi uma mudança com rupturas, mas houve uma continuidade. E essa continuidade é justamente o exercício e a legitimação do poder através das estradas. A função conectora dos caminhos continuou presente ainda que usada para propósitos e de maneiras diferentes. Também, a domesticação das paisagens e pessoas continuou presente ao tornar previsíveis e familiares espaços, antes, desconhecidos e dominados pela natureza.

Assim, as estradas foram uma forma de separar o oficial do não oficial. Os caminhos eram a materialização do poder, tornando-o visível, palpável: no período colonial as estradas foram utilizadas como parte das estratégias de controle da população, essa ideia esteve presente tanto por meio dos discursos e das práticas, quanto da materialidade; no império elas foram um elemento de promoção do poder monárquico. Não era mais necessário dizer que a estrada era oficial, mas pública. O controle e o poder eram feitos através da criação de um vínculo entre o governo e a população. A arquitetura oficial do Império deu uma identidade à Nação. Assim, as estradas seriam lugares aos quais as pessoas também pertenceriam.

O QUADRO 2 sintetiza algumas das reflexões desenvolvidas até aqui:

QUADRO 2
Caminho Novo e Estrada do Paraibuna

Estradas	Quilômetros prospectados	Período de construção	Características	Presença de pontes	Função	Contexto histórico	Outros
Caminho Novo	45	1698 - c. 1706(25)	Irregularidades no leito; vias estreitas; menor investimento em estruturas viárias	1	Ligar o RJ a MG diretamente; aumentar as lavras e a arrecadação; criação de gado; encontrar <i>Sabarabuçu</i>	Colônia; exploração do ouro e pedras preciosas; ocupação dos espaços	Presença de estruturas de fiscalização e pouso
Estrada do Paraibuna	42,8	1836 - c. 1860	Planejamento; maior investimento na quantidade e qualidade das estruturas; via mais larga e uniforme	8	Permitir a utilização de carruagens; Incentivar a integração provincial; Melhorar o comércio interprovincial	Império; decadência da exploração mineral e busca de novas bases econômicas; reorganização da mão de obra	Ausência de estruturas de fiscalização e pouso (utilização daqueles existentes desde o séc. XVIII)

Nesse ponto acho interessante fazer um paralelo com as ideias de Marc Augé em seu livro *Não-lugares*: introdução a uma antropologia da supermodernidade (1994). Para Augé (1994 citado por BINDE, 2008) o mundo atual, que ele chama de supermodernidade, é caracterizado por uma mudança do entendimento de certas categorias, como: **tempo**, atualmente as coisas acontecem de maneira muito mais veloz devido às novas tecnologias; **espaço**, pela ideia de que “o mundo encolheu” devido às concentrações urbanas, migrações e criação de “não lugares”. Essas características enfraquecem as referências coletivas, gerando individualismo sem identidade. Os não lugares, símbolos da supermodernidade, não propiciam relações pessoais, nem criação de identidades e são a-históricos. Como por exemplo, as rodovias, os supermercados, os aeroportos. São espaços de trânsito, que não possibilitam vínculos, são “terra de ninguém”. Pelo contrário, há o espaço antropológico, criador de identidade, que possibilita relações pessoais e que possui um tempo e um espaço definido.

Já na década de 1960, o filósofo Bollnow (2008) vislumbrou essas ideias ao comparar o viajante a pé (o caminhante) e o viajante de automóvel. Enquanto o primeiro se move na

paisagem e a experimenta com seu corpo o segundo vivencia uma relação diferente: a paisagem se move, passando por ele. As relações de tempo e espaço são modificadas pela velocidade, criando novos tipos de vínculos com o espaço, ou mesmo diminuindo os vínculos. Por exemplo, ao passar de carro por uma ponte sequer nos damos conta de que passamos por ela. Não há um momento de contemplação, pois a velocidade não permite o tempo necessário para isso.

Concordando tanto com Augé, quanto com Bollnow as rodovias atuais são não lugares, pois não permitem a criação de vínculos com o viajante. Não há sentimento de pertencimento, elas não possuem características definidoras como um nome, mas são identificadas por números. É muito difícil contemplar a paisagem de uma maneira que o viajante se identifique com ela e estabeleça relações pessoais com outros viajantes.

Já as estradas dos séculos XVIII e XIX são diferentes dos não lugares propostos por Augé, pois, ainda que elas sejam lugares de passagem, elas permitiam a criação de identidades. Nelas o viajante, a pé ou em montaria, tinha uma relação diferenciada com as estradas. Ele se movia na paisagem, podia parar e contemplá-la criando vínculos e identidades com os locais pelos quais passava. Ainda que o viajante crie uma identidade por oposição, como no período colonial, ou seja, opondo-se a uma estrada imposta, oficial. Por outro lado, no Império as estradas seriam lugares aos quais as pessoas também pertenceriam. Mesmo viajando com carruagens a velocidade desses veículos permitia a contemplação e a criação de vínculos e identidades. Elas também propiciavam relações sociais com outros viajantes, seja na própria estrada, seja nos locais de pouso às suas margens. Outra característica interessante que as define era o fato de terem nomes. Elas eram nomeadas e participavam da realidade histórica e social das pessoas que transitavam por elas.

5.1. É esta a chegada?

Conforme já disse anteriormente, as paisagens são dinâmicas, estão em constante transformação. Foi o que aconteceu com as paisagens das estradas antigas em estudo. A criação, em 2003, do programa turístico para a “Estrada Real” alcançou, pelo menos, parte dos seus objetivos ao se tornar um dos mais rentáveis do país. Os caminhos antigos (Caminho Novo, Estrada do Paraibuna, Caminho para o Distrito Diamantino) foram ressignificados e reunidos sob o nome de “Estrada Real”. Os tempos mudaram, bem como os discursos do

poder. A utilização da “Estrada Real” como *marketing* político levou o governador daquele momento a comparar o circuito turístico ao Caminho de Santiago de Compostela, ambicionando torná-lo o maior e mais importante circuito da América do Sul⁷⁵. Essa ressignificação das estradas passou pela ligação do passado com o presente e o futuro. Elas tornaram-se mais do que locais de passagem, passando a ser, também, lugares de aprendizado da história, vivência da cultura e criação de vínculos afetivos.

O grande investimento do governo de Minas no programa turístico e declarações como essa mostram que as antigas estradas mineiras têm grandes implicações atuais na história do poder levando a outros tipos de perguntas, por exemplo: como se deu a construção do patrimônio “Estrada Real”? Qual o imaginário popular referente aos caminhos antigos? São perguntas relacionadas às ressignificações mentais desses vestígios do passado. Estariam eles cumprindo um papel relevante na formação de novas identidades? São questões que ainda merecem atenção e podem ser pesquisadas em outro momento. Além do desejo de dar a minha contribuição para o estudo do tema, gostaria que a interpretação feita nesta dissertação possibilitasse pensarmos sobre as coisas que nos cercam. O nosso cotidiano pode nos dizer muito mais do que pensamos ou queremos.

Chegar ao final do texto deveria me dar a impressão de fim, término. No entanto, permaneço com a certeza de que muitas respostas ainda não foram respondidas. Também, várias questões surgiram para mim mesma ao longo desta trajetória, o que me faz pensar se esta é mesmo a chegada. Daí a epígrafe deste capítulo: a estrada não é lugar para permanecer, não é pouso. Ainda que se pouse perto dela, não se faz pousada nela. Portanto, enquanto estamos no caminho, sentimo-nos impelidos a caminhar, a seguir. É assim com esta pesquisa. Ela me motiva a ir, seguir adiante. Cada resposta leva a outra pergunta, assim como “cada estrada leva ao fim do mundo.” (SCHILLER citado por BOLLNOW, 2008, p. 111).

⁷⁵ Disponível em: http://www.agenciaminas.mg.gov.br/detalhe_noticia.php?cod_noticia=1669. Acesso em 14/10/09.

REFERÊNCIAS

ABREU, J. Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Edição da Sociedade Capistrano de Abreu. Livraria Briguet, 1960.

ACUTO, Félix. Paisaje y dominacion: la constitucion del espacio social en el Império Inka. Em ACUTO, Félix e ZARANKIN, Andrés (ed.). *Sed non satiata*. Teoría social en la Arqueología Latinoamericana contemporánea. Buenos Aires: Ediciones del Tridente, 1999. pp. 33-75.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Introdução. Em: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. (Org.). *História da vida privada no Brasil*. Império: a corte e a modernidade nacional. São Paulo: Companhia das Letras, 1997 (História da vida privada no Brasil; 2).

ALMEIDA, Anaeli. *Arquitetura e poder: um olhar sobre a “Estrada Real”*. 61 f. Monografia (Graduação em Ciências Sociais) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.

ALMEIDA, Fernando de. Marcos miliários da via romana Aeminium-Cale. Lisboa: *Rev. O Arqueólogo Português*, nova série, Vol. III, 1956, p. 111-116 Disponível em: http://biblioteca.mnarqueologia-pmuseus.pt/oarqueologo/OAP_S2_v3_1956/OAP_S2_v3_1956_150dpi_pdf/p111-116/p111-116.pdf. Acesso em 28/10/11.

ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana. Introdução à edição brasileira. Em: BAXANDALL, Michael. *Padrões de intenção: a explicação histórica dos quadros*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006 [1985]. pp. 9-23.

ANTONIL, André João [Giovanni Antonio Andreoni]. *Cultura e opulência do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1982.

AUTOS DE DEVISSA DA INCONFIDÊNCIA MINEIRA. Brasília: Câmara dos Deputados; Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1978; vol. 2 e 3.

ÁVILA, Affonso; GONTIJO, João Marcos; MACHADO, Reinaldo. *Barroco mineiro*. Glossário de arquitetura e ornamentação. Ensaio introdutório de Affonso Ávila. 3ª ed. rev. e ampl. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1980. 232 p. (Coleção Mineiriana).

AZEVEDO, Celia Maria Marinho de. A recusa da "raça": anti-racismo e cidadania no Brasil dos anos 1830. **Horiz. antropol.**, Porto Alegre, v. 11, n. 24, 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010471832005000200013&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 01 Dez 2007.

BARBOSA, Waldemar. Dos caminhos pré-históricos às rodovias asfaltadas. Em: *História de Minas*. Formação histórica. Vol. 2. Belo Horizonte: Comunicação, 1979. 518 p.

BARRADAS, Lerenó. Vias Romanas das Regiões de Chaves e Bragança. *Sep. Rev. Guimarães*, 1956. Disponível em: http://www.csarmento.uminho.pt/docs/ndat/rg/RG066_10.pdf. Acesso em 28/10/11.

BELO, Aurélio. Nótulas sobre cinco miliários da via militar romana Mérida-Viseu-Braga. *Rev. Guimarães*. Vol. LXX, 1960, p. 27-50. Disponível em: http://www.csarmento.uminho.pt/docs/ndat/rg/RG070_03.pdf. Acesso em 28/10/11.

BINDE, João Luis. Não-lugares - Marc Augé. Resenha: AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. São Paulo: Papyrus, 1994, 111 páginas. *Revista Antropos* - Volume 2, ano 1, maio de 2008. ISSN 1982-1050. Disponível em: <http://revista.antropos.com.br/downloads/Resenha%201%20-%20N%E3o-lugares%20-%20Marc%20Aug%29%20-%20Jo%20Luis%20Binde.pdf>. Acesso em 09 jul12.

BOHRER, Alex F. *Ouro Preto: um novo olhar*. São Paulo: Scortecci, 2011. 191 p.

BOLLNOW, Otto. *O homem e o espaço*. Curitiba: UFPR, 2008. 327 p.

BOTELHO, Tarcísio. Censos e construção nacional no Brasil Imperial. Em *Tempo social*. Revista de sociologia da Usp, São Paulo, v. 17, n. 1, 321-341, junho 2005. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/ts/v17n1/v17n1a13.pdf>. Consultado em 24/09/11.

BRITO, Francisco Tavares de. Itinerário Geográfico com a verdadeira descrição dos caminhos, estradas, roças, sítios, povoações, lugares, vilas, rios, montes e serras que há na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro até as Minas do Ouro. Composto por Francisco Tavares de Brito. Sevilha. MDCCXXXII [1732]. Com todas as licenças necessárias. Em: *Barroco*. Belo Horizonte: UFMG, 1972; nº 4.

_____. Itinerário Geográfico com a verdadeira descrição dos caminhos, estradas, roças, sítios, povoações, lugares, vilas, rios, montes e serras que há na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro até as Minas do Ouro. Composto por Francisco Tavares de Brito. Sevilha. MDCCXXXII [1732]. Com todas as licenças necessárias. Em: CÓDICE COSTA MATOSO. *Coleção das notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América que fez o doutor*

Caetano da Costa Matoso sendo ouvidor-geral das do Ouro Preto, de que tomou posse em fevereiro de 1749, & vários papéis. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1999. vol. 1. Coleção Mineiriana, Série Obras de Referência.

BUNBURY, Charles J. F. *Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais: 1833 – 1835.* Belo horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1981. Coleção Reconquista do Brasil. Vol. 31.

BURMEISTER, Hermann. *Viagem ao Brasil através das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais: visando especialmente a história natural dos distritos auri-diamantíferos.* Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980. Reconquista do Brasil; Nova Série, v. 23.

BURTON, Richard. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho.* Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976. Reconquista do Brasil, v. 36.

_____. *Viagem de canoa de Sabará ao oceano Atlântico.* Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1977. Reconquista do Brasil, v. 37.

CALDCLEUGH, Alexander. *Viagens na América do Sul: extrato da obra contendo relato sobre o Brasil.* Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2000.

CARNEIRO, Diva. *Estrada Real: viagem de muitos caminhos.* Belo Horizonte: Gutenberg, 2004.

CASTELNAU, Francis. *Expedição às regiões centrais da América do Sul.* São Paulo: Nacional, 1949. Série Brasileira, vol. 266. Tomo I.

CÓDICE COSTA MATOSO. *Coleção das notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América que fez o doutor Caetano da Costa Matoso sendo ouvidor-geral das do Ouro Preto, de que tomou posse em fevereiro de 1749, & vários papéis.* Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1999. vol. 1. Coleção Mineiriana, Série Obras de Referência.

COLIN, Silvio. *Uma introdução à arquitetura.* Rio de Janeiro: Uapê, 2000. 194 p.

CORRÊA, Roberto; ROSENDAHL, Zeny. Apresentado leituras sobre paisagem, tempo e cultura. Em: CORRÊA, Roberto; ROSENDAHL, Zeny (Org.). *Paisagem, tempo e cultura.* 2ª ed. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2004. pp. 7-11.

COSER, Ivo. *O pensamento político do Visconde do Uruguai e o debate entre centralização e federalismo no Brasil (1822-1866)*. 408 f. Tese (Doutorado em Ciência Política) - Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, s/d. Disponível em http://www.indiciarismo.net/CMS/index.php?Teses_e_Disserta%E7%F5es. Acesso em 14 jan 2012.

COSTA, Antônio G. (Org.). *Cartografia da conquista do território das Minas*. Belo Horizonte: UFMG; Lisboa: Kapa, 2004. 245 p.

_____. (Org.). *Os Caminhos do ouro e a Estrada Real*. Belo Horizonte: UFMG; Lisboa: Kapa, 2005. 244 p.

COUTO, José Vieira. *Memória sobre a capitania das Minas Gerais: seu território, clima e produções metálicas*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro; Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1994. Coleção Mineiriana. Série Clássicos.

CRIADO, Felipe. Construcción social del espacio y reconstrucción arqueológica del paisaje. Em *Boletín de antropología americana*, 24, diciembre 91.

CURBELO, Carmen. Analisis del uso del espacio en “San Francisco de Borja del Yi” (Depto. De Florida, Uruguay). Em: ZARANKIN, Andrés; ACUTO, Félix (Ed.) *Sed non satiata*. Teoría social en la arqueología latinoamericana contemporánea. Buenos Aires: Ediciones del Tridente (Colección Científica), 1999. pp. 97-116.

D’ELBOUX, Roseli. Uma *promenade* nos trópicos: os barões do café sob as palmeiras imperiais, entre o Rio de Janeiro e São Paulo. Em *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, Nova Série, v. 14, nº. 2, PP. 193 - 250, jul-dez 2006. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v14n2/a07v14n2.pdf>. Consultado em 09/11/11.

DE GUIO, Armando. Arqueología del Poder. Em FRANCOVICH, Riccardo y MANACORDA, Daniele (eds.). *Diccionario de arqueología*. Temas, conceptos y métodos. Barcelona: Editorial Crítica, 2001.

DENIS, Ferdinand. *Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980. Coleção reconquista do Brasil, v. 46.

DIAS, Maria Odila. A interiorização da metrópole (1808-1853). Em: MOTA, Carlos (Org.) *1822: dimensões*. 2ª Ed. São Paulo: Perspectivas, 1986 [1972]. 483 p.

DUARTE, Déborah. *O índio na historiografia de Varnhagen e de Capistrano de Abreu*. 2007. 60 f. Monografia (Graduação em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.

DURÁN, Manuel. *La construcción de puentes romanos en Hispania*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2004.

FOUCAULT, Michel. *Un diálogo sobre el poder y otras conversaciones*. Madrid: Alianza, 1985.

FUNARI, Pedro P. A. *Arqueologia*. São Paulo: Ática, 1988.

ERICKSON, Clark. Agency, causeways, canals and the landscape of everyday life in the Bolivian Amazon. Em SNEAD, James; ERICKSON, Clark; DARLING, Andrew (Ed.). *Landscapes of movement: trails, paths and roads in anthropological perspective*. Philadelphia: University of Pennsylvania; Museum of Archaeology and Anthropology, 2009. Disponível em:

<http://www.sas.upenn.edu/anthropology/system/files/EricksonAgencyCausewaysLandscape2009b.pdf>. Acesso em 31/10/11.

ESCHWEGE, Wilhelm von. *Pluto Brasilienses*. v. 1. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1979. Coleção Reconquista do Brasil. V. 58.

_____. *Pluto Brasilienses*. v. 2. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1979. Coleção Reconquista do Brasil. V. 59.

_____. *Brasil, Novo Mundo*. Belo Horizonte: Centro de Estudos Históricos e Culturais. Fundação João Pinheiro, 1996.

_____. *Jornal do Brasil, 1811 – 1817: ou relatos diversos do Brasil, coletados durante expedições científicas*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 2002.

ETLIN, Richard. *Symbolic space: French Enlightenment architecture and its legacy*. Chicago/London: The University of Chicago Press, 1994. 235 p.

FERREIRA, Aurélio B. de H. *Dicionário Aurélio eletrônico*. Século XXI. Nova Fronteira; Lexikon Informática Ltda. Versão 3.0. Novembro 1999.

FOUCAULT, Michel. *Un diálogo sobre el poder y otras conversaciones*. Madrid: Alianza, 1985.

FREIREYSS, Georg W. *Viagem ao interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1982. Reconquista do Brasil; Nova Série. V. 57.

FUNARI, Pedro. *Arqueologia*. São Paulo: Ática, 1988.

_____. A arqueologia histórica em uma perspectiva mundial. Em: ZARANKIN, Andrés; SENATORE, Maria Ximena (Org.). *Arqueologia da sociedade moderna na América do Sul*. Cultura material, discursos e práticas. Buenos Aires: Ediciones Del Tridente (Colección Científica), 2002. pp. 107-115.

FURTADO, Júnia F. Transitar na Estrada Real. O cotidiano dos caminhos. Em: COSTA, Antônio G. (Org.) *Os caminhos do ouro e a Estrada Real*. Belo Horizonte: UFMG; Lisboa: Kapa, 2005. 244p.

_____. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e o comércio das minas setecentistas*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 2006 (Estudos Históricos; v. 38). 289 p.

GALLOWAY, Patricia. Material culture and text: exploring the spaces within and between. Em: HALL, Martin; SILLIMAN, Stephen (Ed.) *Historical archaeology*. Malden and London: Blackwell, 2006. pp. 42-64.

GIANNICHEDDA, Enrico. Cultura material. Em FRANCOVICH, Riccardo y MANACORDA, Daniele (eds.). *Diccionario de arqueología*. Temas, conceptos y métodos. Barcelona: Editorial Crítica, 2001.

GODOY, Marcelo; BARBOSA, Lidiany. Uma outra modernização. Transportes em uma província não exportadora - Minas Gerais, 1850-1870. Em *Economia e sociedade*. Campinas, v. 17, nº. 2 (33), 159-186, agosto 2008. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/ecos/v17n2/a07v17n2.pdf>. Acesso em 12/09/2011.

GONÇALVES, José Eduardo; RUBIÃO, Sílvia (Org.). *Estrada Real: um caminho de história, poesia e beleza*. Belo Horizonte: Projeto Graf. New Comunicação Tamóios Edit. 2003.

GUEDES, Max. Introdução. Em: COSTA, Antônio G. (Org.). *Os Caminhos do ouro e a Estrada Real*. Belo Horizonte: UFMG; Lisboa: Kapa, 2005.

GUIMARÃES, Carlos. (Coord.). *Levantamento histórico-arqueológico da Estrada Real no trecho Ouro Branco – Ouro Preto / MG*. Relatório Final. Belo Horizonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG; Fapemig, maio 2007.

_____. (Coord.). *Levantamento histórico-arqueológico da Estrada Real: o Capão do Lana - Ouro Preto / MG*. Relatório Final. Belo Horizonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG; Fapemig, novembro 2008.

GUIMARÃES, Carlos; REIS, Liana. Agricultura e caminhos de Minas Gerais (1700/1750). *Revista do Departamento de História*, Fafich/UFMG, junho de 1987.

GUTIÉRREZ Osinaga, Daniel. Avances en la arqueología de caminos precolombinos en Bolivia tramo: Paria-Tapacarí (Sitios asociados y características formales de construcción del camino). Em *Nuevos aportes*, n.º 3, diciembre, 2005. Disponível em http://www.arqueobolivia.com/revistas/22_45-1143147506.pdf. Acesso em 28/10/11.

HALFELD, Heinrich; TSCHUDI, Johann. *A Província brasileira de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro: Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1998.

HERBERTS, Ana Lúcia. *Arqueologia do Caminho das Tropas: estudo das estruturas viárias remanescentes entre os rios Pelotas e Canoas, SC*. 2009. 542 f. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009. Disponível em <http://www.scientiaconsultoria.com.br/site2009/pdf/estudos/tese.pdf>. Acesso em 26/10/11.

HOLANDA, Sérgio B. de. *Monções*. 2ª ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.

_____. *Caminhos e fronteiras*. 3ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

HOUAISS Eletrônico. Instituto Antonio Houaiss; Ed. Objetiva. Versão monousuário 3.0 - junho 2009.

INGOLD, Tim. *The perception of the environment: essays on livelihood, dwelling and skill*. London/New York: Routledge, 2000.

JOHNSON, Matthew. *Teoría arqueológica. Una introducción*. Barcelona: Ariel, 2000.

JUILLARD, Gaëtan. La red vial andina: nuevos acercamientos metodológicos. Em *Arqueología ecuatoriana*, jul. 2007. Disponível em: <http://www.arqueo->

ecuatoriana.ec/es/articulos/11-generalidades/252-la-red-vial-andina-nuevos-acercamientos-metodologicos?format=pdf. Acesso em 01/11/11.

KATINSKY, Júlio. Sistemas construtivos coloniais. Em: VARGAS, Milton (Org.). *História da técnica e da tecnologia no Brasil*. São Paulo: Unesp; CEETEPS, 1994 (Biblioteca básica). pp. 67-94.

KIDDER, Daniel P.; FLETCHER, James C. *O Brasil e os brasileiros*. (Esboço histórico e descritivo). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941. Série 5, Brasileira, v. 205, 205-A.

KING, Anthony (Ed.). *Buildings and society: essays on the social development of the built environment*. London: Routledge and Kegan, 1980. 318 p.

LAWRENCE, Denise; LOW, Seta. The built environment and spatial form. Em: *Annual review of anthropology*, v. 19, 453-505, 1990. Disponível em: <http://iesyppat.files.wordpress.com/2008/05/the-built-environment-and-spatial-form-low-lawrence.pdf>. Acesso 18 jan 2012.

LIPO, Carl; HUNT, Terry. Mapping prehistoric statue roads on Easter Island. Em *Antiquity*, 79 (2005): 1 - 11. Acesso em: <http://www.csulb.edu/~clipo/papers/LipoAndHunt-2005.pdf>. Acesso em 31/10/11.

LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1975. Coleção Reconquista do Brasil. Vol. 21

MAGALHÃES, Basílio de. Garcia Rodrigues Pais. *Revista do IHGB*. Rio de Janeiro, v. 138, t. 84, 1918. Disponível em <http://www.ihgb.org.br/rihgb.php?s=p>. Acesso em 21/07/11.

MALARD, Maria Lúcia. *As aparências em arquitetura*. Belo Horizonte: UFMG, 2006. 144 p.

MATOS, Raimundo da Cunha. *Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão, pelas províncias de Minas Gerais e Goiás*. Belo Horizonte: Instituto Cultural Amilcar Martins, 2004.

MORAES, Fernanda. De arraiais, vilas e caminhos: a rede urbana das Minas. Em: RESENDE, Maria Efigênia L. de; VILLALTA, Luiz C (Org.). *As Minas setecentistas*, 1. Coleção História de Minas Gerais. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, 2007.

MORALES DE LOS RIOS FILHO, Adolpho. *Grandjean de Montigny e a evolução da arte brasileira*. Rio de Janeiro: A Noite, 1941. 315 p.

NAVES, Rodrigo. *A forma difícil: ensaios sobre arte brasileira*. 2ª Ed. São Paulo: Ática, 2007 [1996].

ORSER, Charles E. Jr. *Introdução à Arqueologia Histórica*. Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1992.

_____. *A historical archaeology of the modern world*. New York: Plenum Press, 1996. 247 p.

PARENTI, Roberto. Arquitectura, arqueología de la. Em FRANCOVICH, Riccardo y MANACORDA, Daniele (ed.). *Diccionario de arqueología*. Temas, conceptos y métodos. Barcelona: Editorial Crítica, 2001.

PARKER PEARSON, Michael e RICHARDS, Colin. Ordering the world: perceptions of architecture, space and time. Em PARKER PEARSON, Michael e RICHARDS, Colin (Ed.). *Architecture and order*. Approaches to social space. London: Routledge, 1994. pp. 1-37.

PEIXOTO, Léa Q. C. *Principais antigos caminhos fluminenses para as Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Imprensa Estadual, 1951.

PEVSNER, Nikolaus. *Panorama da arquitetura ocidental*. 2ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2002. 511 p.

PIMENTA, Demerval J. *Caminhos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971. 163 p.

PIRES, João Ricardo. *Notas de um diário de viagem a Minas Gerais: política e ciência na escrita viajante do Imperador D. Pedro II (1881)*. 2007. 213 f. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.

POHL, Johann E. *Viagem no Interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976. Reconquista do Brasil, v. 14.

POSSAS, Helga. Classificar e ordenar: os gabinetes de curiosidades e a história natural. Em: FIGUEIREDO, Betânia; VIDAL, Diana (Org.). *Museus: dos gabinetes de curiosidades ao museu moderno*. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2005. pp. 151-162.

QUIROGA, Laura. La construcción de un espacio colonial: paisaje e relaciones sociales en el antiguo Valle de Cotahau (provincia de Catamarca, Argentina). Em ACUTO, Félix e ZARANKIN, Andrés (ed.). *Sed non satiata*. Teoría social en la Arqueología Latinoamericana contemporánea. Buenos Aires: Ediciones del Tridente, 1999. pp. 273-287.

RAPOPORT, Amos. *The meaning of the built environment: a nonverbal communication approach*. Tucson: The University of Arizona, 1990 [1982]. 253 p.

RENGER, Friedrich. A origem histórica das estradas reais nas Minas setecentistas. Em: RESENDE, Maria Efigênia L. de; VILLALTA, Luiz C (Org.). *As Minas setecentistas*, 1. Coleção História de Minas Gerais. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, 2007a.

_____. Primórdios da cartografia das Minas Gerais (1585-1735): dos mitos aos fatos. Em: RESENDE, Maria Efigênia L. de; VILLALTA, Luiz C (Org.). *As Minas setecentistas*, 1. Coleção História de Minas Gerais. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, 2007b.

RESENDE, Maria Efigênia L. de. Escrever a história de Minas Gerais. Em: RESENDE, Maria Efigênia L. de; VILLALTA, Luiz C (Org.). *As Minas setecentistas*, 1. Coleção História de Minas Gerais. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, 2007.

REVEL, Judith. *Michel Foucault: conceitos essenciais*. São Carlos: Claraluz, 2005.

RIBEIRO, Maria Eurydice. *Os símbolos do poder*. Cerimônias e imagens do Estado monárquico no Brasil. Brasília: UnB, 1995. 135 p.

ROBRAHN-GONZÁLEZ, Erika M. O Programa Arqueológico do Rodoanel Metropolitano de São Paulo – Trecho Oeste: ciência, preservação e sustentabilidade social. Em: MORI, Victor H. *et alii* (org.). *Patrimônio: atualizando o debate*. São Paulo: 9ª SR/Iphan, 2006.

RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio; FERRER SIERRA, Santiago; ÁLVAREZ ASOREY, Rubén. *Miliarios e outras inscrições viarias romanas do Noroeste hispânico* (conventos bracarense, lucense e asturicense). Santiago de Compostela: Consello da Cultura Galega, Sección de Patrimonio Histórico, 2004. Colección Gran Formato; CALLAECIÆ ET ASTVRIÆ ITINERA ROMANA – 844 p. Disponível em: <http://www.consellodacultura.org/mediateca/pubs.pdf/miliarios.pdf>. Acesso em 28/10/11.

ROMEIRO, Adriana. A história das Minas. Entre o sertão e o império. Em: COSTA, Antônio G. (org.). *Os Caminhos do ouro e a Estrada Real*. Belo Horizonte: UFMG; Lisboa: Kapa, 2005.

ROSSOLILLO, Francesco. Nação. Em BOBBIO, Norberto *et. al. Dicionário de política*. vol. 2. 7ª edição. Brasília: UNB, 1995.

RUGENDAS, Johann M. *O Brasil de Rugendas*. Belo Horizonte; Rio de Janeiro: Itatiaia, 1998.

SANTOS, Márcio. Novas perspectivas. *História viva*. Temas brasileiros – Caminhos antigos e Estrada Real. São Paulo: Duetto. Edição especial temática, nº4. s/d.

_____. *Estradas Reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

_____. Caminhos. Em ROMEIRO, Adriana & BOTELHO, Ângela V. *Dicionário histórico das Minas Gerais*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.

_____. *Fronteiras do sertão baiano: 1640 - 1750*. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-09072010-133900/pt-br.php>. Acesso em 01/12/11.

SAINT-HILAIRE, August de. *Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes*. Tomo 1. Companhia Editora Nacional, 1938. Brasiliana. v. 126.

_____. *Viagem ao Espírito Santo e rio Doce*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo EDUSP, 1974. Coleção Reconquista do Brasil, Nova Série. v. 6.

SCHWARCZ, Lilia. *O sol do Brasil: Nicolas-Antoine Taunay e as desventuras dos artistas franceses na corte de d. João*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. 412p.

SENATORE, Maria Ximena; ZARANKIN, Andrés. Perspectivas metodológicas en arqueología histórica. Reflexiones sobre la utilización de evidencia documental. *Páginas sobre Hispanoamérica colonial*. 4, 1-7, PRHISCO-Conicet, Buenos Aires, 1996-7.

_____. Leituras da sociedade moderna. Cultura material, discursos e práticas. Em: ZARANKIN, Andrés e SENATORE, Maria Ximena. (Org.). *Arqueologia da sociedade*

moderna na América do Sul. Cultura material, discursos e práticas. Buenos Aires: Ediciones del Tridente, 2002. pp. 5-18.

SERÁPHICO, Luiz; SCARANO, Julita; GALANTE, Miguel. *Os caminhos do Brasil*. São Paulo: Previdenciária, 1978. 84 p.

SHANKS, Michael; HODDER, Ian. Processual, postprocessual and interpretive archaeologies. Em HODDER, Ian et al. (Ed.). *Interpreting archaeology: finding meaning in the past*. London/New York: Routledge, 1995.

SHAW, Ian; JAMESON, Robert (Ed.). *A dictionary of archaeology*. Verbete: “contextual archaeology”. Oxford; Malden: Blackwell, 1999. pp. 175, 176.

SILVA, Adriana F. da. *Estratégias materiais e espacialidade: uma Arqueologia da Paisagem do Tropeirismo nos Campos de Cima da Serra / RS*. 2006. 218 f. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.

_____. Caminhos e percepções que constituem paisagens. Em *Vestígios*. Revista Latino-americana de Arqueologia Histórica, vol. 1, nº 2, jul/dez. 2007. Belo Horizonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG, Argumentum.

SILVA, Danuzio (Org.). *Os diários de Langsdorff*. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Fiocruz, 1997. V. 1 (Rio de Janeiro e Minas Gerais).

SILVA, José Joaquim da. *Tratado de geografia descritiva especial da província de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Centro de estudos Históricos e Culturais. Fundação João Pinheiro, 1997.

SILVEIRA, Flávio da. A paisagem como fenômeno complexo, reflexões sobre um tema interdisciplinar. SILVEIRA, Flávio da; CANCELA, Cristina (Org.). *Paisagem e cultura: dinâmica do patrimônio e da memória na atualidade*. Belém: EdUFPA, 2009. 243 p.

SOJA, Edward *Thirdspace: journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Oxford; Malden: Blackwell Publishers, 1996. 334 p.

SOUSA, Ana Cristina de. Caminhos enquanto artefatos: relações sociais e econômicas no contexto do Caminho Novo e suas variantes (séculos XVIII e XIX). Em *Arqueologia histórica na América Latina*. Columbia: The University of South Carolina. V. 6, 1995.

SOUZA, Alberto. *Arquitetura neoclássica brasileira: um reexame*. São Paulo: Pini, 1994.

SOUZA, Laura de M. e. Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações. Em SOUZA, Laura de M. e (Org.). *História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997 (História da vida privada no Brasil; 1). 523 p.

SOUZA, Laura de M.; BICALHO, Maria Fernanda B. *1680 – 1720: o império deste mundo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. 121 p.

STANCHI, Roberto. *Modernidade, mas nem tanto: o caso da vila operária da Fábrica Confiança, Rio de Janeiro, séculos XIX e XX*. 2008. 199 f. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) - Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

STRAFORINI, Rafael. *Tramas que brilham: sistema de circulação e a produção do território brasileiro no século XVIII*. 2007. 293 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em http://www.ppgg.igeo.ufrj.br/index.php?option=com_content&task=view&id=445&Itemid=49. Acesso 16 jan 2012.

SUZANNET, Conde de. *O Brasil em 1845 (Semelhanças e diferenças após um século)*. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1957.

TAUNAY, Affonso. *História geral das bandeiras paulistas*. Escripta á vista de avultada documentação inedita dos archivos brasileiros, hespanhoes e portuguezes. Tomo primeiro. São Paulo: Ideal; Canton, 1924.

_____. *Relatos Sertanistas*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo EDUSP, 1981. Coleção Reconquista do Brasil, Nova Série. V. 34.

TERRENATO, Nicola. Arqueología Postprocesual. Em FRANCOVICH, Riccardo y MANACORDA, Daniele (Ed.). *Diccionario de arqueología*. Temas, conceptos y métodos. Barcelona: Editorial Crítica, 2001.

TRIGGER, Bruce G. *História do pensamento arqueológico*. São Paulo: Odysseus, 2004. 629 p.

TSCHUDI, Johann J. von. *Viagens através da América do Sul*. Volume 1. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro; Centro de Estudos Históricos e Culturais, 2006 (Coleção Mineiriana. Série Clássicos).

VENANCIO, Renato P. Caminho Novo: a longa duração. Em *Varia história*. Revista do Departamento de História da UFMG. Belo Horizonte, v. 21 (nº especial Códice Costa Matoso), 2000. pp.181-189.

WALSH, Robert. *Notícias do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1985. Reconquista do Brasil; Nova Série, v. 75.

WARMING, Eugenius. *A canção das palmeiras*: Eugenius Warming, um jovem botânico no Brasil. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro; Centro de Estudos Históricos e Culturais, 2006 (Coleção Mineiriana. Série Obras de Referência).

WIED, Maximilian, Príncipe de Wied-Neuwied. *Viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1989. Coleção reconquista do Brasil; v. 156.

WOLF, Eric. Distinguished lecture: Facing power-old insights, new questions. *American anthropologist*. 92, 586-596, 1990. Disponível em: <https://www.uio.no/studier/emner/sv/sai/SOSANT1200/h11/Wolf%20sosant%201200.pdf>. Acesso em 20/02/2012.

ZANETTINI, Paulo. *A Calçada do Lorena*: o caminho para o mar. 1998. 145 f. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) - Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

ZARANKIN, Andrés. Casa tomada: sistema, poder y vivienda doméstica. Em ACUTO, Félix e ZARANKIN, Andrés (Ed.). *Sed non satiata*. Teoría social en la Arqueología Latinoamericana contemporánea. Buenos Aires: Ediciones del Tridente, 1999. pp. 239-272.

_____. *Paredes que domesticam*: arqueologia da arquitetura escolar capitalista. O caso de Buenos Aires. Campinas: CHAA/IFCH (Unicamp), 2002. 182 p.

_____. Los guardianes del capital: arqueología de la arquitectura de los bancos de Buenos Aires. Em ACUTO, Félix y ZARANKIN, Andrés (Ed.). *Sed non satiata II*: acercamientos sociales em la arqueología latinoamericana. Córdoba: Encuentro, 2008. pp. 325-339.

ZEVI, Bruno. *Saber ver a arquitetura*. 2ª ed. Lisboa: Arcádia, 1977.

ANEXO A – OFÍCIO DIOGO CLARK

Transcrição do ofício de Diogo Clark enviado ao Presidente da Província, datado de 25 de fevereiro de 1841. Localização no APM: OP 11

Cópia – II^{mo}. Ex^{mo}. Sr. - Diz Diogo Clark, arrematante da construção das Pontes entre esta Cidade e o Alto do Morro de D. Vicencia, que estando já quasi concluída a Ponte da Caveira huã das mais consideráveis, que o *Suplicante* tinha de construir, acontece que quebrando-se alguãs das aduellas do arco ao lado oriental da Ponte, cahissem, occasionando o desmoronamento do paredão, q assim dava o sobre as m^{mas}. aduellas. Em consequencia desta ruina foram suspensos os pagamentos das prestaçoens mensaes, que se tinham ultimamente consignado, e como o *supllicante* tinha dispendido com estas obras. Todas as quantias que tem recebido da Fazenda Publica, tendo além disso contrahido alguns empenhos particulares, p^a. fazer face as avultadas despesas, q. exigem taes trabalhos, vio-se na forçosa necessidade de suspender a construção das Pontes, e de facto fez retirar os trabalhadores dos serviços, em que se achavão empregados, a fim de vir requerer, como por esta requer a V. Ex^a. a recisão do contracto celebrado com o Exm^o. Governo aos 28 de Novembro de 1838 e dos posteriores do mesmo demandados, visto que a impossíveis [*fl. I*] ninguem he obrigado, e a experiencia de 2 annos consecutivos dos mais penosos trabalhos tem convencido ao *Suplicante* de que he absolutamente impossível concluir as Pontes de sua Empresa ainda por mais do dobro do preço da arrematação, e de que a continuar p^r. mais tempo na construcção das obras, o resultado infalível será grande prejuiso da Fazenda Publica, e a ruina total de huã Familia inteira, de seis Orfãos, que nenhuã culpa tem, em que os juizos humanos sejam tão falliveis, e que não seja dado ao homem prever todas as difficul^{des}. com o que tem de lutar p^a. o futuro. He sabido Ex^{mo}. Sr. que estas Pontes forão primeiramente arrematadas por outro Empresario, que não o *Suplicante* e por muito menor preço: aquelle porem, não conhecendo logo quam lesivo lhe era o contracto, requereo o ficar desanimado delle, o que lhe foi concedido: publicarão-se novam^{te}. Editaes pondo em praça a arrematação das Pontes, e o *Suplicante*, bem que não tivesse practica de taes obras neste Pais [*fl. Iv*] com tudo na qualidade de Engenheiro mechanico tinha-se encombido de m^{tas}. outras semelhantes na Inglaterra, e como se achasse então desempregado, e tivesse de dar occupação a alguns Escravos do seu casal, julgou que não comprometteria os interesses de sua Familia, tentando a arrematação. ____ Apresentou-se pois como licitante, firmou o contracto acima citado, e deu principio aos trabalhos em Janeiro

de 1839. Não tardou o *Suplicante* em reconhecer a responsabilidade enorme, que tinha tomado sobre si, a experiência o convenceo de que a exemplo do que se passa em Inglaterra, não pode ser applicavel de manr^a. alguã ao Brasil, e m^{to}. menos á Prov^a. de Minas. Ali calcula-se quase com exactidão mathematica quanto pode custar huã obra, huã vez dado o plano sabe-se o quanto será necessario empregar de materiaes, o preço disto, quantos obreiros são precisos, em que tempo se construirá. Os materiaes achão-se prontos, da melhor quali^{de}. conhecidos á séculos os obreiros depois de [fl. 2] engajados não podem abandonar os trabalhos, os seos salarios, bem como o preço dos materiaes, são quase invariaveis. Aqui pelo contrario não se pode achar base ninhuã segura p^a. semelhantes empresas em hum Paiz novo, onde faltão todos os recursos, todos os auxiliares da industria, onde tudo he incerto, e vacillante, onde nunca se tinhão emprehendido obras de tanta importância, certam^e. não se pode estranhar, que q^l.q^r. ainda o mais sábio Engenheiro, se enganasse em seos cálculos, pois que mesmo sendo formados em bases mais solidas, são sujeitos a contingencias, e obstaculos, que impossivel he conhecer antes da execução dos trabalhos. Tal aconteceo ao *Suplicante* que não fallando nas dificuldades de estabelecer-se em hum lugar deserto, e de prover a subsistencia dos operários, ainda não tractando das despesas, e incommodos com trabalhos preparatorios, como descortinar e alimpar os lugares das Pontes, abrir caminhos, e fazer pontes provisórias, para a conducção dos materiaes, no que tudo se consome dinhr^o. e tempo; logo que principiou as obras [fl. 2v] forão aparecendo os obstaculos, que o *Suplicante* não tinha podido prever. A Ponte das Lavrinhas que parecia huã das de m^s. facil construcção, só com muito trabalho, e despesa pôde ser concluida; o lugar era acanhado, e não admitia grande desenvolvimento de serviços; a pedra pessima, e trazida de longe de diversos lugares, o seu transporte e collocação exigia muito dispendio, e perda de tempo: foi necessario construir dous Pillares de cantaria, que não estavam na planta, p^r. este accrescimo de trabalho mandou o Ex^{mo}. Governo dar ao *Suplicante* huã indenisação, mas esta [?] mui longe está de saldar as despesas feitas com a construcção daquella Ponte, como o *Suplicante* mostrará em tempo, se for necessário. A ponte o [sic] Chiqueiro a obra m^s. gigantesca neste genero, que se tem emprehendido no Brazil, apresenta dificuldades insuperáveis, pois que sendo a primr^a. condicção de solidez, e perfeição a bôa qualidade dos materiaes, os que se achão nas immediaçoens da Ponte são de pessima qualid^e.. O *Suplicante* depois de alguns ensaios, e exames em que dispendeo m^{to}. tempo e dr^o. [fl. 3] reconheceo que com as pedras ate então [?] descobertas em diversos lugares nas immediaçoens da Ponte, era impossivel fazer a obra de 3 arcos seguindo o risco principal da planta; e assim o representou ao Ex^{mo}. Governo, q. depois das convenientes averiguaçoens, deliberou mandar fazer a Ponte de hum so arco, evitando-se

assim os 2 grandes pilares de cantaria como se vê da Portaria junta em nº 1º, em resposta á qual dirigio o *Suplicante* o Offº. da Certidão nº 2, em que mostrava a sua bôa fé, e os desejos, que o animavão de desempenhar as obrigaçoens, a que se sugeitara, a pesar de ja então estar intimamº. convencido de que teria grande prejuizo com a empresa. Foi só depois do recebimº. deste Offº. q. o Exº. Governo mandou novamente publicar Editaes annunciando ao Publico a alteração adoptada, e convidando Empresarios que se propusessem fazer a Ponte com as mºas. ou mais vantajosas [fl. 3v] condicçoens, como consta da Certidão em nº 3, e por que não comparecesse nem hum outro licitante, o *Suplicante* tendo já empenhado a sua palavra, julgou do seu decóro, sustenta-la, e assim compareceo no dia marcado nos Editaes, e firmou novamº. o contracto junto por Certidão em nº 4. Este só factº Exº. Sr. he bastante pº. mostrar, não só que o Exº. Governo reconheceo a impossibilidade de se fazerem as Pontes pelo preço do contracto, como tambem que o Publico tacitamº. manifestou a sua opinião de que ainda com esta alteração não era possivel fazer-se a Ponte pelo preço orçado, pq. [?] estando em praça a obra assim alterada desde 2 de Maio até 12 de Junho ninguem quiz tentar a arrematação. Alem disso he hoje geralmº. sabido, que pessoas entendidas da materia tem calculado as despesas desta Ponte em 40 contos de reis, e o *Suplicante* em vista das obras feitas até o prez. e do seu custo, está hoje persuadido que ella não se poderá [fl. 4] fazer com menos de 50 contos de [réis]. Em apoio do que avanço [?] o *Suplicante* alem das razoens expendidas, apresenta a V. Exº. a inclusa Certidão da qual se mostra ter-se despendido a qºta. de 9:107\$752 r. [?] com a construcção da Ponte Pimentel na estrada do Parahybuna, obra q. com qº. seja segundo dizem a mºs. bem construida e ellegante do Brazil, com tudo não tem comparação alguma com a do *Chiqueiro*. (como se pode ver das plantas respectivas) a qual a ser executada perfeitamº. conforme a Planta, poderia revalisar com as mºs. bellas da Europa. Assim compromettido novamente o *Suplicante*, ainda que, como ja dice contasse com grande prejuizo, persistio no empenho de concluir as obras, disposto a empregar os mais constantes esforços para conseguir, julgando que as deficulºes. se aplanarião a proporção que se fossem adiantando os trabalhos; mas pelo contrario ellas se multiplicavão a cada passo. Na Ponte da *Caveira*. [fl. 4v] que, segundo a planta não exige pilares, por assentar o arco imediatamente sobre as duas margens do corrego, teve o *Suplicante* de construir dous Pilares de Cantaria de 7 Pez Ingleses de altura, a fim de achar assento firme sobre rocha. Ora quem considerar quam custoso he o arrancar, desbastar, lavrar, conduzir, e assentar hua pedra de Cantaria, comprehenderá as despesas que se fazem com hua obra semº., e não poderá deixar de confessar que o accessimo de hum só palmo de pedra lavrada augmenta consideravelmº. as despesas. O *Suplicante* pois continuou a construcção da Ponte, reservando-se para reclamar a

indemnisação devida por este augmento, e despesas quando a tivesse concluído. A pedra que se acha nos campos immediatos á Ponte apresenta hua camada exterior bastante solida, e compacta mas logo que se aprofunda nas pedreiras dous ou tres palmos torna-se arenosa, molle, e muito facil de dissolver-se por hua compressão mais forte; de sorte que mesmo na conducção, e collocação não se pode evitar que se disfação os [fl. 5] angulos agudos, o que deu occasião ao Sr. Engenhr^o. Halfeld de observar qd^o. se feixou o arco, que as aduellas não estavam bem unidas, mas a simples inspecção occular sobre as que la ainda existem he bastante para convencer de que em geral o corpo das aduellas, cada hua das quais tem 5 pes de altura, acha-se perfeitam^e. unido, pois que forão todas lavradas por molde, e segundo todas as regras da Arte, e se; hua ou outra apresenta algum angulo mais obtuso, he isto devido uncam^e. ás circumstancias a cima ponderadas de não se poder evitar que na conducção, e collocação se dissolvessem, ou quebrassem parte dos lados, e angulos agudos, o que toda via ainda que algum tanto prejudique a belleza exterior das obras, não influe de maneira alguã na sua segurança, e solidez, e para prova desta verd^e. basta lembrar, que se aduellas não estivessem perfeitam^e. unidas, não se poderião sustentar, logo que se tirasse o madeiramento do arco, e hua só que então cahisse, ou som^e. se abalasse, infalivelm^e. occasionia [sic] o desmoronamento de todo o arco, como a simples [fl. 5v] razão o mostra. Ora nada disto accoteceo, e o m^{mo}. Sr. Engenhr^o., tendo ido examinar o arco na occasião de se feixar nada mais achou que observar, e assim se continuou na construcção dos grandes paredoens sobre o m^{mo}. arco. Tirou-se o madeiram^{to}. o arco conservou-se perfeitissimo sem que hua só pedra se abalasse, hua linha se q^r.; levantarão se os paredoens, que a principio formão formão [sic] hua só camada de pedra sobre toda a extensão do arco. A perseverança, a paciencia, os esforços, e innauditos trabalhos do Suplicante davão-lhe a esperança de ver em breve concluida hua obra, em que se tinha empregado com tanta assiduid^e. e disvello, tudo em fim augurava a proxima conclusão da Ponte sem novid^e. alguã, a despeito dos entraves com que teve de lutar, qd^o. o Suplicante com magoa impossivel de descrever-se, vê partidas em diversas direçoens alguãs aduellas, que dissolvendo-se sob a immensa compressão occasionada pelo peso enorme sobre o arco, vierão abaixo, desmoronando-se toda a parte do grd^e. paredão que sobre ellas assentavão, ficando assim perdido todo o trabalho [fl. 6] em que o Suplicante se empregou por mais de 16 mezes! Esta verídica, e franca exposiçã, Ex^{mo}. Sr. parece por si só baste para provar. 1^o. que estava em poder do Suplicante empregar outros materiaes, pois que no lugar não existem, como se pode verificar. 2^o que as regras da sciencia, ainda as m^s. explicitas, não podem ter em tal cazo applicação segura, quando não se basião sobre ensaios e experiências anteriorm^e. feitas, e sobre o conhecim^{to}. practico dos materiaes, que se devem empregar, e q.

por tanto não era dado, nem ao m^s. abalizado Engenheiro conhecer, se não por meio de practica, que a pedra empregada no arco não offerceria a consistencia necessaria para suportar a compressão. 3^o que a cauza da ruína da Ponte, não pode ser outra se não a indicada, o que a simples razão he bastante para mostrar mas que alem disso pode ser comprovado pela inspecção occular, pois que ainda existem muitas aduellas, que, com quanto estejam perfeitam^e. unidas, e travadas achão-se huas partidas em diversas direçoens, e outras desfazendo-se em pedaços, o que só he sufficiente para [fl. 6v] convencer de que a má qualid^e. da pedra, e a compressão occasionada pelo peso são a unica cauza da ruina. Em taes circumstancias a justiça, e a razão aconselhão, que o *Suplicante* não seja inculpado por semelhante ruina, visto que fica plenam^e. demonstrado, que não estava em seu poder evita-la, nem ella provem da fraquesa, ou imperfeição das obras, sendo ao m^{mo}. tempo certo que as dimensoens do arco, e das aduellas são exactam^e. as mesmas dadas na planta. E como em vista do expellido, e comprovado com os documentos junctos he inquestionável q. o *Suplicante* sofre hua lesão enormissima com o contracto da Arrematação das Pontes, e acha-se absolutam^e. impossibilitado de continuar na construcção dessas obras, requer a V. Ex^a. haja por bem recendir o mesmo contracto, declarando-o nullo, e de nem hum vigor, e o *Suplicante* exemplo [sic] de qualquer responsabilid^e. que dahi lhe possa provir, mandando ao mesmo tempo indemnizar as despesas que de m^s. tem feito com a construcção de taes obras, como pode mostrar pela apresentação de suas contas pois que alem de ter despendido com as obras ate o prez^e. feitas todas as q^{tas}. que teve recebido da Thezourar^a. [fl. 7] Provincial, acha-se devendo alguãs q^{tas}. que tem tomado em mãos particulares para fazer face ás avultadas e encessantes despesas que he obrigado a fazer. Desde que o *Suplicante* deu principio aos trabalhos não tem comprado para si, ou para uzo de sua Familia o mais insignificante objeto; tem estado constantem^e. a frente das obras, dirigindo-as por si m^{mo}., sofrendo privaçoens, e incommodos inauditos, procurando todos os meios de iconomisar as despesas. Alem disto basta considerar que o *Suplicante* esteve 24 meses empregado nessas obras, durante m^{tos}. meses teve 50, e 60 obreiros, em nenhum mez teve menos de 36, regulando termo medio de 45, ou 46 p^r. mez diariam^e., sendo evidente que em vista dos avultados preços dos jornaes, que cada vez se tornavão mais caros em razão da demanda de trabalhadores para os diversos serviços da Estrada, só em salarios aos obreiros, absorverão-se quase todas as quantias que o *Suplicante* tem recebido da Fazd^a. Publica. Permitta V. Ex^a. que o *Suplicante* pondere [?] que a medida reclamada ao m^{mo}. tempo que he conforme aos [fl. 7v] principios de justiça, e salva da ruina hua Familia inteira, que pode ainda ser util ao Paiz, em nada se oppoem aos interesses da Fazd^a. Publica antes com a recisão do contracto se evitão maiores prejuisos da

m^{ma}., e m^s. facilme^e. se pode conseguir a conclusão das obras, dando o Ex^{mo}. Governo para esse fim outras providencias. Igualmente não obsta a destribuição ultimam^e. feita das q^{tas}. que cabião a cada Ponte, segd^o. o preço da arrematação, p^s. q. qd^o. o Suplicante firmou o primr^o. contracto nem se lhe apresentou orçam^{to}. algum, que lhe podesse servir de base, nem se lhe declarou o preço especial de cada hua Ponte, p^s. que todas elas forão arrematadas englobadam^e. por huã só quant^a.. Espera por tanto o Suplicante da justiça e equid^e. que prezidem aos acto de V. Ex^a., que attendendo ao que fica expellido se digne differir-lhe como tem requerido, e se p^a. reconhecer a veracid^e. do que allega o Suplicante e examinar o estado das obras feitas ate o preze. V. Ex^a. julgar conveniente nomear huã comissão o Suplicante desde ja apresenta por sua p^{te}. o Mestre Manoel Fernandes da Costa e requer a V. Ex^a. no cazo da V. Ex^a. [fl. 8] assim o julgar necessario, se sirva de nomear outro Arbitro por p^{te}. do Ex^{mo}. Governo, e designar o dia em q. se deve proceder ao exame. Q. [?] a V. Ex^a. se digne defferir-lhe como he de Justiça. - Diogo Clark [fl. 8v].