

INSTITUTO FEDERAL MINAS GERAIS  
Campus Ouro Preto

Fernanda dos Santos Silva

**OS CAMINHOS DE VILA  
RICA NO SÉCULO XVIII:  
AS ROTAS PELA SERRA DE OURO PRETO**

Ouro Preto

2016

INSTITUTO FEDERAL MINAS GERAIS  
Campus Ouro Preto

Fernanda dos Santos Silva

# OS CAMINHOS DE VILA RICA NO SÉCULO XVIII: AS ROTAS PELA SERRA DE OURO PRETO

Monografia apresentada à Diretoria de Pesquisa, Graduação e Pós-graduação do Instituto Federal Minas Gerais – Campus Ouro Preto como requisito para obtenção do título de Tecnóloga em Conservação e Restauro. Sob orientação do Prof. Alex Fernandes Bohrer e coorientação da Prof.<sup>a</sup> Maria Cristina Simão.

Ouro Preto

2016



## EPÍGRAFE

A estrada busco  
De Villa-Rica,  
Que doze léguas  
Distante fica.

Só por beijar  
N'este almo dia  
A mao piedosa  
Da alta Maria.

Passo a Itabira,  
Passo a Cachoeira,  
E a mesma serra  
Subo á carreira,

Aonde o conde  
De cavaleiros,  
Deixou a fonte  
Aos passageiros,

Que ali descansão  
Junto á corrente,  
Quando os abraza  
A calma ardente.

Logo pressago  
Meu coração  
Cá palpito-me  
Nem era em vão!

## **RESUMO**

O presente trabalho trata-se de um estudo dos caminhos de Vila Rica no século XVIII, que passavam pela Serra de Ouro Preto. Diante da emergência em se produzir mecanismos de proteção e valorização dessas rotas, que são alvo de degradação e especulação mineradora, o trabalho apresenta-se como meio de colaborar para as medidas de proteção.

Sendo assim, a pesquisa apresenta no primeiro capítulo o contexto histórico desses caminhos, baseado nos documentos históricos e relatos dos viajantes. O segundo capítulo é dedicado a caracterização das estradas, em seus aspectos históricos, arqueológicos, arquitetônicos, ambientais e paisagísticos. E por fim, no terceiro capítulo são discutidos os instrumentos de acautelamento buscando problematizar quais oferecem melhor plano de gestão para abarcar os aspectos da caracterização e fornecer ação efetiva de proteção.

**PALAVRAS-CHAVE:** Estradas Reais, Instrumentos, Preservação.

## **ABSTRACT**

This paper is about the study of the Vila Rica roads in the 18th century that went through the Ouro Preto mountains. Faced with the emergency in creating protective mechanisms and valorization of these routes, which are subject to degradation and mining speculation, this work is presented as a means to contribute to the protective measures. Thus, the research presents in the first chapter the historical context of these paths, based on historical documents and travelers accounts. The second chapter is devoted to characterization of the roads, in their historical, archaeological, architectural, environmental and landscape values. Finally, in the third chapter it is discussed the precaution instruments seeking to problematize which offer better management plans to cover the aspects of characterization and provide effective protective actions.

**KEYWORDS:** Royal Road; Instruments; Preservation.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1- Mapa de localização dos caminhos.....	15
FIGURA 2 - Mapa da Estrada Real. ....	24
FIGURA 3 - Reprodução do documento. ....	28
FIGURA 4 - Reprodução do documento. ....	29
FIGURA 5 - Reprodução do documento.....	29
FIGURA 6 -Reprodução do documento.....	30
FIGURA 7 - Reprodução do documento.....	31
FIGURA 8 - Reprodução do documento. ....	31
FIGURA 9 – Mapa da Capitania de Minas Gerais com suas Comarcas, 1778.....	32
FIGURA 10 - Carta Geográfica do Termo de Vila Rica, 1766. Autoria de. Claudio Manuel da Costa. ....	33
FIGURA 11 – Chafariz de Dom Rodrigo.....	36
FIGURA 12 – Detalhe da inscrição do chafariz.....	36
FIGURA 13 - Reprodução do documento. ....	36
FIGURA 14 - Reprodução do documento. ....	36
FIGURA 15 - Reprodução do documento. ....	36
FIGURA 16 – Mapa de localização da rota. ....	36
FIGURA 17 – Tabela de coordenadas de pontos geográficos e correspondência em mapa. ....	42
FIGURA 18 - Localização das estradas com as subdivisões apresentadas.....	44
FIGURA 19 - Caminho Tronco. ....	44
FIGURA 20 – Largo do Rosário. ....	45
FIGURA 21- Vista parcial da cidade. ....	45
FIGURA 22 – Rua alvarenga no começo do século XX. ....	45
FIGURA 23 - Comemoração de elevação de Ouro Preto a Cidade Monumento.....	45
FIGURA 24 - Palácio dos Governadores, Ouro Preto (Museu da Escola de Minas).....	46
FIGURA 25 – Vista do pátio interno do edifício. Fonte: Portal do Turismo, 2015.....	46
FIGURA 26 - Mapa da estrada Imperial.....	47
FIGURA 27 - Mapa da estrada Imperial.....	47
FIGURA 28 – Antigo Matadouro Municipal na região do Passa Dez.....	48

FIGURA 29 – Detalhe da inscrição de data na fachada do edifício.....	48
FIGURA 30 - Destaque para a Área de potencial Sítio Arqueológico.....	48
FIGURA 31 – Região do trevo do Jacuba e subida da serra.....	50
FIGURA 32 - Sinais de passagens, da vegetação e afloramento rochoso.....	50
FIGURA 33 - Mapa de Localização da Serra de Ouro Preto, com destaque para a área estudada. ....	51
FIGURA 34 - Mapa Altimétrico. ....	51
FIGURA 35 – Diferentes tipos de vegetação presentes na Serra.....	52
FIGURA 36 – Moinho de Vento do Morro da Queimada.....	53
FIGURA 37 – Vista do interior de uma mina aurífera, Morro da Queimada.....	53
FIGURA 38 – Parque Municipal Cachoeira das Andorinhas.....	53
FIGURA 39 – As lagoas do Veloso. ....	54
FIGURA 40 – Vestígios da mineração da Serra. Região do Veloso.....	54
FIGURA 41 – Vistas das ruínas do antigo Jardim Botânico de Ouro Preto.....	54
FIGURA 42 - Destaque para a região da Serra em que se apresentam as estradas.....	55
FIGURA 43 – Estrada de 1718: diferença de solo e afloramento rochoso.....	56
FIGURA 44 - Canela de ema. ....	56
FIGURA 45 – Conjunto de estruturas remanescentes da estrada de 1718.....	56
FIGURA 46 - Vista da estrada ao longo da serra sentido Cachoeira do Campo. ....	58
FIGURA 47 - Vista do vale à norte da estrada. ....	58
FIGURA 48 - Vista do vale à norte da estrada. ....	58
FIGURA 49 – Marcas do motocross no solo. ....	58
FIGURA 50 – Cruz esculpida na pedra e detalhe. Estrada de 1782.....	59
FIGURA 51 – Calçamento próximo da pedra que servia de abrigo.....	59
FIGURA 52 – Vista do mirante; no fundo da imagem o elevado da ferrovia.....	59
FIGURA 53 – Ponto de deslizamento de terra. Estrada de 1782.....	60
FIGURA 54 – Marcas de pneu indicam a alteração do solo. ....	60
FIGURA 55 – Tropeiros em comitiva comemorativa. ....	61
FIGURA 56 – Tropeiro de São Bartolomeu passando no largo do Rosário ....	61
FIGURA 57 - Mapa de localização das estradas com destaque para o trecho tratado ...	62
FIGURA 58 – Entorno das Ruínas da Pousada. ....	63
FIGURA 59 - Matriz de Tabuões. ....	63
FIGURA 60 - Ruínas da Pousada Tombadouro, Cachoeira do Campo.....	63

FIGURA 61 - Matriz de Nossa Senhora de Nazaré, Cachoeira do Campo.....	64
FIGURA 62 – Ponte do Palácio de Cachoeira do Campo em 1910.....	64
FIGURA 63 - A ponte do Palácio de campo de Cachoeira do Campo.....	64
FIGURA 64 - O Palácio de campo de Cachoeira do Campo.....	64
FIGURA 65 - O lago do Governador D. Rodrigo.....	65
FIGURA 66 - Vista aérea do Palácio e entorno .....	65
FIGURA 67 – Vista da antiga Casa de Verão – 1730 – Desenho de 1950.....	66
FIGURA 68 – Pátio do Palácio de campo, Cachoeira do Campo.....	66
FIGURA 69 – Vista das ruínas do antigo Palácio e a Ponte – 1896.....	66
FIGURA 70 – Vista das ruínas do antigo Palácio e a Ponte – 1896.....	66
FIGURA 71 – Colégio Dom Bosco. ....	67
FIGURA 72 – Vista da ponte do Colégio Dom Bosco. ....	67
FIGURA 73 – Caminho dos Escravos, Diamantina. ....	73
FIGURA 74 – Caminho do Ouro, Paraty. ....	73
FIGURA 75- Localização da Unidade de Conservação, destacando-se o contorno de influência delimitado. ....	91

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

APA - Área de Proteção Ambiental

APM - Arquivo Público Mineiro

CNIC/Minc - Comissão Nacional de Incentivo à Cultura do Ministério da Cultura

CNSA - Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos

COMPATRI - Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural e Natural de Ouro Preto

FIEMG - Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais

IPAC – Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Minas Gerais

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPUCH - Inventário de Patrimônio Urbano e Cultural de Belo Horizonte

PIBIC - Programa de Iniciação a Pesquisa Científica

SGPA - Sistema de Gerenciamento do Patrimônio Arqueológico

SNUC - Sistema Nacional de Unidades de Conservação

SVOP - Secretaria de Viação e Obras Públicas

UNESCO -Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	13
<b>CAPÍTULO 1 – DE TRILHA À ESTRADA REAL: CONTEXTUALIZAÇÃO DA HISTÓRIA DOS CAMINHOS</b> .....	19
<b>1. O bandeirantismo e a abertura das Estradas Reais</b> .....	20
<b>2. De Assumar à Cavalheiros: as estradas da Serra de Ouro Preto</b> .....	27
2.1 A Estrada de 1718.....	27
2.2 A Estrada de 1782.....	34
<b>CAPÍTULO 2 – A ROTA DOS PALÁCIOS: CARACTERIZAÇÃO DO BEM CULTURAL</b> .....	40
<b>1. Apresentação</b> .....	41
<b>2. Definição de marcos para a descrição</b> .....	42
2.1 O Caminho Tronco e o Palácio de Ouro Preto.....	44
2.2. Área de Potencial Sítio Arqueológico.....	48
2.2 As rotas da Serra: do trevo do Jacuba às Ruínas da Pousada de José Henriques.....	49
2.2.1 Do trevo do Jacuba à Pedra do Amolar.....	49
2.2.2 A Serra de Ouro Preto .....	50
2.2.3 A Estrada de 1718.....	55
2.3.4 A Estrada de 1782.....	58
2.3 O lado de Cachoeira: o encontro das estradas e o Palácio de Campo .....	61
<b>CAPÍTULO 3 – PATRIMÔNIO CULTURAL: CONCEITOS E INSTRUMENTOS EM DIÁLOGO COM AS ESTRADAS</b> .....	69
<b>1. O alargamento do conceito de Patrimônio Cultural no Brasil</b> .....	70
<b>2. O papel das estradas na historiografia e na ampliação do Patrimônio Cultural</b> .....	72
<b>3. Os instrumentos de proteção do patrimônio e as interfaces com as estradas da Serra de Ouro Preto</b> .....	76
3.1 Tombamento.....	77
3.2 Chancela da Paisagem Cultural.....	80
3.3 Inventário .....	83
3.4 Sítio Arqueológico.....	86
3.5 A Lei do SNUC e o Plano Diretor.....	89
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	93
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	97
<b>APÊNDICE</b> .....	104
<b>I. Vestígios Materiais da estrada de 1718.</b> .....	104
<b>II. Vestígios Materiais da estrada de 1782.</b> .....	105

<i>III. Mapa de vestígios materiais da estrada de 1782</i> .....	106
<i>IV. Mapa de localização dos caminhos</i> .....	107
<i>V. Mapa altimétrico dos caminhos</i> .....	108
<b>ANEXOS</b> .....	109
<i>I. Carta Cartográfica do Termo de Vila Rica</i> .....	109
<i>II. Mapa da Capitania de Minas Gerais com a divisa de suas comarcas</i> .....	110
<i>III. Planta da cidade de Ouro Preto.</i> .....	111
<i>IV. Trecho da Estrada de Cachoeira (caminho de d.Rodrigo)</i> .....	112

## **INTRODUÇÃO**

A historiografia voltada para os estudos dos caminhos e estradas do período colonial em Minas Gerais sempre tiveram destaque, pois as estradas auxiliam na compreensão da circulação de ideias e mercadorias existentes neste período, além de oferecer subsídios para a compreensão da História em seus níveis social, cultural, político e econômico.

Muitos foram os autores que dedicaram obras completas para analisar, através desses caminhos, a ocupação do sertão brasileiro. Antonil já em 1711 com “Cultura e opulência no Brasil: por suas drogas e minas”, aponta os principais trajetos de circulação das minas na região de Vila Rica e, se tornou um referencial para estudos na região, em função da escassez de documentos.<sup>1</sup> Sylvio de Vasconcellos com “Vila Rica” (1956), Sergio Buarque de Holanda, em “Caminhos e Fronteiras” (1957) e Márcio Santos, mais recentemente, em “Estradas Reais” (2001), são alguns nomes daqueles que ajudaram a compor o panorama da história de circulação e ocupação no território mineiro.

O papel desses caminhos, portanto, sempre teve destaque enquanto objetos de pesquisa para a composição do cenário cultural local. Serviam como documentos históricos. Sobretudo após a chegada da Escola dos Annales, no começo do século XX, movimento historiográfico que se opôs ao Positivismo, introduziu a narrativa da vida cotidiana e foi responsável pelo alargamento dos objetos de estudo no campo de pesquisa das Ciências Sociais.<sup>2</sup>

No entanto, os avanços nas áreas de conservação e restauro, bem como nas áreas de Patrimônio Cultural e Arqueologia, vêm colocando esses caminhos em um novo lugar. Muitas políticas passaram a incorporar esses espaços nas ações de preservação. A experiência de percorrer esses trechos tem criado vínculos mais fortes com o espectador, além de contribuir para o desenvolvimento do turismo sustentável e manutenção do Patrimônio Cultural.

---

<sup>1</sup> Embora tenha se comprovado que Antonil nunca abandonou Salvador, na Capitania da Bahia, desde que se mudara de Roma, em 1681, até sua morte em 1709, revelando a narrativa romanceada do autor, Cultura e opulência do Brasil continua sendo uma obra histórica e literária referencial para a compreensão da vida cotidiana, dos caminhos e circulação do sertão.

<sup>2</sup> A Escola dos Annales fundada por Lucien Febvre e Marc Bloch em 1929, propunha-se a ir além da visão positivista, que detinha sua narrativa em sequências de acontecimentos breves e marcos de ruptura por uma narrativa marcada pela continuidade e processos de longa duração. O objetivo era o de tornar inteligíveis a civilização e as "mentalidades". Assim o estudo das atividades humanas e da vida cotidiana passam a ser objeto de estudo, aproximando a História das Ciências Sociais e buscando cada vez mais a relação metodológica entre essas áreas.

Essa historiografia toma novo sentido na segunda metade do século XX, na medida em que se ampliam os campos conceituais e operativos das ações de proteção ao patrimônio e conseqüentemente, de Conservação e Restauro. Temas como História da Paisagem, Paisagem Cultural e Território nos permitem hoje, entender essas estradas para além do seu papel histórico, as reconhecendo como Patrimônio Cultural, e contribuindo para sua incorporação na lógica da cidade.

São exemplos dessas ações o Caminho Real da Terra Adentro, no México, conhecido também por Rota da Prata, listado pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) como Patrimônio Cultural da Humanidade em 2010. Além da Via Áppia, na Itália e o Caminho do Ouro, em Paraty que aguardam a aprovação das candidaturas como Paisagem Cultural.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) também tem tratado de alguns trajetos desenvolvendo projetos em parceria com os estados e municípios. Diamantina e o Caminho dos escravos, Rio de Janeiro e o caminho histórico de Mambucana e a Trilha das Guerreiras ou Caminho de Pirenópolis, em Goiás, são projetos com diferentes gestões, mas com o interesse comum de salvaguarda de rotas culturais.

A aproximação da sociedade com esses temas, criou instrumentos como os itinerários culturais, que têm intensificado a diversificação das medidas de valorização e proteção dos patrimônios que passaram a assumir um papel importantíssimo no acesso à cultura do país.

É nesse contexto que as estradas da Serra de Ouro Preto ganham notoriedade. Além do valor histórico esses caminhos são importantes referências culturais de grupos específicos possibilitando sua abordagem enquanto Patrimônio Cultural.

Nos primeiros anos da formação de Vila Rica, a organização e ocupação do território ainda se dava de maneira rudimentar. No entanto, os arraiais se desenvolviam rapidamente e as necessidades de infraestrutura eram cada vez mais urgentes. Com o apogeu de desenvolvimento econômico, em função das minas auríferas, as estradas reais na região foram abertas pelo Estado.

Novamente Ouro Preto ganha foco, por ser o ponto de destino de muitas estradas abertas ao longo do século XVIII. A Estrada Real, que hoje apresenta-se como uma rota de registro histórico é um importante exemplo desse tipo de valorização patrimonial.

Tem-se falado com frequência de um antigo caminho conhecido como Estrada Real, que percorria vasta área no centro-sul do Brasil, tendo como destino principal a região das minas de ouro e diamante da capitania de Minas Gerais. O tema tem atraído o interesse dos mais diversos setores, sendo alvo de iniciativas de agências e órgãos governamentais, empresas privadas, organizações não governamentais e pesquisadores individuais. Ações tem sido desenvolvidas para que se possa recuperar e conservar o que restou da antiga via, garantindo a preservação do patrimônio histórico existente no seu leito e no seu entorno e preparando-a para se tornar um produto turístico. (SANTOS, 2001, p 13).

No entanto, muitos trechos da Estrada Real ainda não foram explorados e também tem um grande valor histórico. É o caso da estrada que ligava a sede de Ouro Preto ao distrito de Cachoeira do Campo. Desde as primeiras ocupações, a estrada que liga a sede ao distrito foi muito utilizada, em função da crise de abastecimento de alimentos, que forçou a sede a expandir a agricultura nos arraiais do entorno.

Neste cenário, Cachoeira do Campo ganha grande destaque na produção agrícola e no comércio forçando, ainda mais, a utilização deste caminho. Sobretudo, a construção do Quartel, em 1720 e o Palácio de campo dos Governadores, de 1730, ambos em Cachoeira do Campo, impulsionaram a circulação nessa estrada.

Partindo de Cachoeira, o trecho que ligava o Palácio de Campo ao Palácio oficial, na sede, passa pela comunidade de Tabuões, e próximo a fazenda e antiga pousada de José Henriques, sobe a serra de Ouro Preto (também chamada Serra de Cachoeira) saindo no Tripuí e entrando na cidade pelo caminho tronco, que compreende a Rua Alvarenga no bairro das Cabeças até atingir o morro de Santa Quitéria, atual Praça Tiradentes. Impressionante obra da engenharia, estes caminhos ainda conservam muros de arrimo e trechos com calçamentos de pedra quase intactos (FIG. 01).

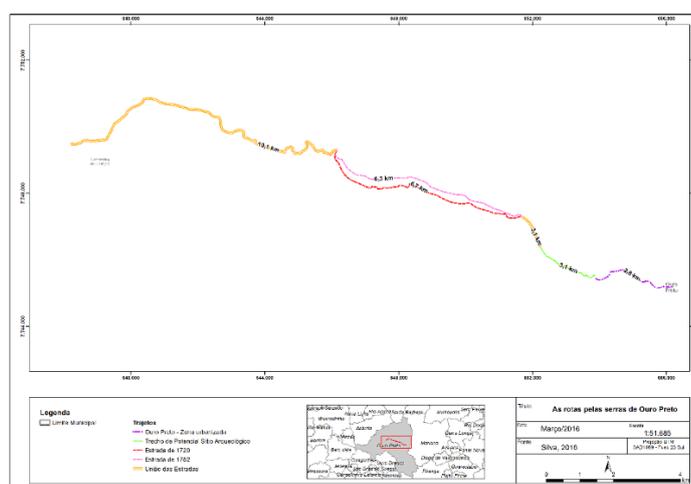


FIGURA 1- Mapa de localização dos caminhos. Elaboração: Silva, 2015.

Em 1782, Dom Rodrigo José de Meneses realiza uma obra de melhorias no Palácio de campo de Cachoeira e ordena também melhorias nesta estrada, de maneira que o trecho mais íngreme, foi substituído por outro que cortava a serra em curvas de nível para facilitar a circulação que era constante. A facilidade do novo trecho praticamente desativa a estrada pelo cume da serra, tão utilizada ao longo do século XVIII.

Quanto ao novo trecho, outra brilhante obra, que abriga o chafariz de Dom Rodrigo, tombado em 2007 pelo município, passou a ser o caminho principal, não apenas para o acesso ao distrito de Cachoeira mas também aos distritos de São Bartolomeu e Glaura.<sup>3</sup>

O historiador Alex Bohrer chama a atenção para essa estrada, em suas pesquisas desde 2007, quando participa do processo de tombamento do chafariz de Dom Rodrigo, localizado na estrada de 1782, e em 2011, na obra “Ouro Preto: um novo olhar”, relata histórias de viajantes e destaca a majestade da obra:

Uma fantástica obra colonial, a estrada de Dom Rodrigo oferece um passeio único pela imponente serra, outrora chamada Serra da Cachoeira (hoje mais comumente conhecida como Serra de Ouro Preto). [...] Quais vias, porém, existiam a ligar Cachoeira a Vila Rica, antes da obra de Dom Rodrigo? Caminhos existiam vários. O mais belo e o mais usado era o que seguia exatamente o trecho até o rancho de José Henriques (utilizado, posteriormente, pelos construtores de Dom Rodrigo). De José Henriques a estrada velha subia em direção ao cimo da serra até atingir do outro lado, a Pedra de Amolar e seguir, novamente, pelo mesmo caminho reutilizado por Dom Rodrigo. (BOHRER, 2011, p. 134)

Tanto o trecho pelo cume da serra quanto o novo caminho de Dom Rodrigo são testemunhos vivos dos tempos mais gloriosos da história de Ouro Preto. Marcados pela pulsante economia aurífera e por momentos importantes como a inconfidência mineira, esses caminhos foram retratados por poetas e viajantes que nos ajudam a compreender a extensão da importância que tiveram no desenvolvimento da vida ouropretana do século XVIII.

---

<sup>3</sup> O recorte deste trabalho ligando Ouro Preto a Cachoeira do Campo foi necessário em função do tempo de pesquisa, mas outros estudos podem contribuir na ampliação do perímetro escolhido para esse trabalho. É necessário avançar a rota sentido São Bartolomeu, local que estabelece relações de pertencimento, memória e identidade com os caminhos da Serra. Na realidade, uma pesquisa vem trabalhando essas questões, desde junho/2015: “As estradas de Vila Rica à Cachoeira do Campo: dos antigos caminhos à estrada de D.Rodrigo José de Meneses”, desenvolvida pelo IFMG-Ouro Preto, através do Programa de Iniciação a Pesquisa Científica(PIBIC). O projeto trata desses mesmos trajetos em interface com a memória de São Bartolomeu. O desenvolvimento do presente trabalho e a pesquisa citada acima estiveram em permanente diálogo.

O presente trabalho trata da análise e caracterização dessas estradas que marcaram a história de Ouro Preto no século XVIII. O contexto de crescimento populacional e urbano, neste período, é marcado por um vertiginoso desenvolvimento, em função da extração do ouro. Conseqüentemente a circulação nos caminhos de acesso à Vila Rica é afetada trazendo-os para o eixo do debate. Esses trajetos assumem o papel de documento histórico enquanto testemunhos vivos de outros tempos e também o papel de Patrimônio Cultural, uma vez que são utilizadas por diferentes grupos para diferentes finalidades.

O trecho escolhido para ser tratado ligava o Palácio dos Governadores de Ouro Preto ao Palácio de campo de Cachoeira do Campo. Por servir como trajeto para governadores e outros ilustres viajantes, como Dom Pedro II, a definição desse recorte é justificada na medida em que é possível estabelecer uma relação entre os investimentos nesses caminhos e o fluxo e circulação para o uso desses espaços por líderes políticos da região.

No entanto, o objeto de pesquisa se desmembra em dois objetos, ou duas estradas. A primeira estrada, do começo do século XVIII, que passa por cima da Serra de Ouro Preto (ou Serra de Cachoeira), chamada aqui de Estrada de 1718 e a segunda, já do fim do século XVIII, de 1782, quando Dom Rodrigo José de Meneses, governador da capitania de Minas Gerais, manda construir uma estrada que cortasse a serra em curvas de nível para facilitar o percurso, que é menos íngreme e sinuoso. As duas estradas apresentam complexas obras com muros de arrimo de pedra, vasões de água, calçamentos e vistas privilegiadas, apontando, também a riqueza das práticas e soluções técnicas de construção.

Foram levantados documentos que confirmam sua relevância histórica e cultural ao passo que a própria comunidade do entorno, mais especificamente de São Bartolomeu, aponta seu valor enquanto local de memória e identidade.

Esse patrimônio, no entanto, pode se perder se as medidas de proteção não garantirem sua permanência, pois a porção do trajeto que ainda apresenta evidências da estrada está sobre a Serra de Ouro Preto, que enfrenta hoje um problema de ameaça à sua permanência em função do abandono por parte das autoridades de fiscalização e pelo uso constante de motocross (que tem contribuído para o avanço fulminante da transformação do espaço, sobretudo, do calçamento). Ademais, sofrem especulação das mineradoras locais, que veem oportunidade de extração dos minérios da serra. É urgente a implantação

de políticas que promovam a proteção, valorização e conservação deste espaço que tanto nos tem a dizer.

No entanto, por se tratar de uma área vasta em extensão, com uma diversidade que inclui fauna, flora, vestígios materiais da estrada, edificações no perímetro urbano, tanto de Cachoeira do Campo, quanto de Ouro Preto, a reflexão sobre o instrumento mais adequado para sua conservação se faz latente. A chancela da paisagem cultural e o inventário além do tombamento são relativizados diante do objeto. São expostos ainda outras abordagens, como o sítio arqueológico ou a proteção do patrimônio natural, que embora tenham um alcance mais limitado do ponto de vista legal (de garantias de conservação), podem ser instrumentos eficientes se trabalhados conjuntos.

Assim, o presente trabalho apresenta três capítulos. O primeiro trata do contexto histórico dos caminhos. O segundo caracteriza as estradas, a partir de sua descrição, levantamento fotográfico e mapeamento. E ao terceiro capítulo cabe problematizar o objeto diante da oferta de instrumentos que vem sendo incorporadas pelas políticas patrimoniais mais recentes, produzindo uma pesquisa que pode ser utilizada em diferentes modelos de proteção.

**CAPÍTULO 1 – DE TRILHA À ESTRADA REAL: CONTEXTUALIZAÇÃO DA  
HISTÓRIA DOS CAMINHOS**

## **1. *O bandeirantismo e a abertura das Estradas Reais***

A história de Minas Gerais nasce com as bandeiras no final do século XVII, na busca de índios, pedras preciosas e ouro no interior do sertão brasileiro. O movimento do bandeirantismo também partiu de outras regiões, como a Bahia, mas foi, sobretudo de São Paulo que saíram as principais, rumo interior do país. As tropas costumavam seguir trilhas já existentes, deixadas por índios da região, ou mesmo apontadas por eles.

Fernão Dias, um dos primeiros bandeirantes a percorrer o sertão, alcançando a bacia do Rio das Velhas, ainda no fim do século XVII, foi uma figura importante na abertura desses caminhos. O aumento do fluxo permitiu um certo desenvolvimento, ao longo de todo o trajeto, com o surgimento de estalagens, vendas e pousos. Marcio Santos explora o tema da rotina de uma tropa de bandeirantes paulistas:

Em geral, seguiam antigas trilhas indígenas ou os cursos de rios, cruzando-os de uma margem à outra quando necessário, utilizando-se para isto, se era o caso, de canoas improvisadas. Quando podiam, evitavam as matas, onde habitavam dois dos terrores dos bandeirantes: índios e feras. Obviamente não viajavam a esmo; a orientação era feita, além de pelas citadas trilhas indígenas e cursos de água, pelo sol, pelos picos, pelas gargantas que davam passagem através das serras e pelas indicações dadas por expedições anteriores. Caminhavam dias, meses, anos, quase sempre descalços, em fila indiana. Não viajavam o dia inteiro. Costumavam partir de madrugada e pousar antes do entardecer, passando o resto do dia na caça, pesca e coleta. (SANTOS, 2001. p.33-34).

É importante ressaltar que essas viagens eram incentivadas pela Coroa, maior interessada em lucrar com as possíveis riquezas e que esse incentivo, que seguiu nas primeiras décadas do século XVIII, contribuiu também para o surgimento de tropas de mercadores, levando para o interior as mais diversas mercadorias e impulsionando a circulação nas estradas.

A corrida pelo ouro também provocou uma corrente migratória para a região, que povoou e desenvolveu os arraiais. O vertiginoso avanço da mineração rapidamente transformou a vida cotidiana no interior do país. Ao longo desses caminhos, no decorrer das primeiras décadas do século XVIII, vários arraiais se formaram e rapidamente se elevaram a Vilas. Ouro Preto, Mariana, Sabará, São João Del Rei, Pitangui, Caeté, são alguns exemplos.

Vila Rica, que foi epicentro da atividade mineradora em Minas Gerais, promoveu o desenvolvimento de uma série de arraiais de entorno, que tinham a função de abastecer a sede. No entanto, um estudo recente aponta que alguns dos arraiais podem

ser, na realidade, mais antigos que Vila Rica. É o caso de Cachoeira do Campo, São Bartolomeu e Glaura, que estão localizados na Bacia do Rio das Velhas, e que apontam vestígios mais antigos de formação do que a própria ocupação da sede da vila. Bohrer (2015), ao estudar o Estilo Nacional Português<sup>4</sup> em Minas Gerais, identifica que a ocupação se deu a partir da Bacia do Rio das Velhas. Esses estudos chocam-se com a historiografia difundida até o final do século XX que entendiam que esses distritos nasceram em função do desenvolvimento de Vila Rica:

É, no mínimo, instigante que a região onde tais antigas estruturas foram construídas seja aquela envolvida pelo embate hoje conhecido por Guerra dos Emboabas. O Rio das Velhas se constituiu em uma importante via natural para os exploradores do século XVII. Serviu de baliza não só a incursionistas paulistas (como bem demonstra a expedição de Fernão Dias Paes), mas também guiou levas de pessoas vindas do norte da colônia (da Bahia e Pernambuco). Já em princípios do século XVIII havia rotas de escoamento de gado, em sentido norte-sul, subindo o São Francisco e o Velhas. Das cercanias de Sabará (exploradas já nas últimas décadas do seiscentos) era fácil o caminho até a futura Vila Rica e Vila do Carmo: o Velhas, que passa caudalosamente por Sabará, nasce na Serra de Ouro Preto, nas proximidades de São Bartolomeu. Não é de se estranhar, por este motivo, que encontremos nesses vales resquícios muito antigos da presença de colonos, como bem testificam as igrejas mencionadas e algumas capelinhas nos arredores. (BOHRER, 2015, p.77.)

As igrejas as quais se refere o autor são a Igreja Nossa Senhora de Nazaré de Cachoeira do Campo, a Igreja de Santo Antônio de Glaura, Igreja de São Bartolomeu e Capela de Nossa Senhora das Mercês, em São Bartolomeu e também a Capela de Bota Fogo. Por apresentarem semelhanças estilísticas, o autor defende que as rotas dos artistas provavelmente seguiam os cursos dos rios, colocando no centro do debate os arraiais da Bacia do Rio das Velhas.

Ainda que mais antigos, é no decorrer do século XVIII que esses lugares se firmam como centros econômicos da região.

Palco de conflitos marcantes para a história mineira como a Guerra dos Emboabas, a Revolta de Felipe dos Santos e a Inconfidência Mineira, Cachoeira do Campo foi fundamental também por sua posição geográfica estratégica. Em determinados pontos é possível ter ampla visão da Serra, por onde chegavam os viajantes. Justamente por essa posição privilegiada foi se consolidando como ponto militar e político de Vila Rica.

---

<sup>4</sup> O Estilo Nacional Português foi a primeira manifestação artística de Minas Gerais, introduzida pelos portugueses, no começo do século XVIII.

A arquitetura monumental de Cachoeira do Campo confirmam sua importância para o período colonial mineiro, como com Matriz de Nossa Senhora de Nazaré, de expressiva erudição artística, que já se elevava a paróquia em 1709, além de outras igrejas, e as obras públicas como a construção do Palácio de campo(1730) e o Quartel General da Cavalaria de Minas (1779).

São Bartolomeu diferente de Cachoeira do Campo, que se consolidou como centro agrícola e comercial de Vila Rica, teve desenvolvimento bem diverso. Em primeiro lugar por ser o povoado mais próximo da nascente do Rio das Velhas, rio que teve um papel fundamental nas expedições bandeirantes e, portanto, configurava-se como ponto estratégico e de convergência. Em segundo lugar, porque diferente de Cachoeira, São Bartolomeu possuía, além do manejo da lavoura, minas de ouro, configurando um modo de ocupação bastante distinto.

Sua ocupação também remonta ao final do século XVII. Como aponta Bohrer ao citar um trecho escrito pelo historiador Miguel Archanjo:

No dia 10 de junho de 1711 foi concedida carta a Manoel de Lima Pereira, assistente em Tapanhuacanga, distrito de São Bartolomeu, lavrador e mineiro atual há sete anos, que ele suplicante tem sete escravos e pretende mandar buscar sua família de mulher e filhos a vila de São Paulo para virem para Minas, em um sítio que habita. (OLIVEIRA, 1750, p.9 *apud* BOHRER, 2011, p.82).

Mas, como reforça o historiador, para compreender a história de São Bartolomeu, é necessário também ter em vista sua localização geográfica.

Quando analisamos os Arraiais de Nossa Senhora de Nazaré de Cachoeira do Campo, Santo Antônio do Campo da Casa Branca – ambos situados nos limites da região dos campos – e o Arraial do Apostolo São Bartolomeu, erigido já em território de matas fechadas, ou ‘a mata’, como dizem até hoje os mais velhos, alguns fatos interessantes aparecem. As três localidades foram fundadas do lado oposto aos arraiais que comporiam Vila Rica. Nela se localiza também as nascentes do Rio das Velhas, rio de especial interesse na história da mineração nas Minas Gerais. O território do antigo Arraial de São Bartolomeu dominava vasta região em torno das nascentes. Parte dos velhos caminhos foi construída tendo o Rio das Velhas como referência. (*IBID*, p.79).

Além disso, o próprio partido arquitetônico da Matriz de São Bartolomeu indica sua antiguidade, como no uso do telhadinho nas torres e da estrutura de madeira aparente. Vê-se, por tudo isso, que a ligação entre esses arraiais, e posteriormente, vila e distritos foi muito importante para a compreensão da história de Vila Rica. Sobre os caminhos que entrelaçam esses lugares os relatos dos viajantes apontam indicações

interessantes sobre a vida cotidiana. Antonil, em *Cultura e Opulência do Brasil* trata da paisagem que se constituía nesses caminhos:

Desta serra [a de Itatiaia] seguem dois caminhos: um, que vai dar nas Minas Gerais do Ribeirão de Nossa Senhora do Carmo e do Ouro Preto, e outro, que vai a 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 proveem os que assistem e lavram as minas. (ANTONIL, p.183 *apud* BOHRER, p.81)

Outro viajante que ajudou a compor a narrativa da história desses distritos foi Johann Emanuel Pohl, que em 1819 fez uma expedição pelo sertão brasileiro. Ainda sobre a paisagem que se formava entre os distritos, e explorando também as relações comerciais entre eles, o viajante relata:

A tarde foi destinada a uma visita ao jardim do Curioso, um alferes de 67 anos de idade, assim apelidado por ter feito em seu pomar plantações absolutamente incomuns no País. Nesse pomar havia longos renques de macieiras, pessegueiros, romãzeiras, laranjeiras, limoeiros e figueiras, que se alternavam com videiras; e os canteiros, dispostos entre as fileiras de árvores, estavam cobertos de ananases e diversas ervas medicinais. [...] Seu pomar bem que merecia ser imitado pelos habitantes, mas eles não lhes prestaram atenção; de um homem tão laborioso, diziam abertamente que era um esquisitão, por se tratar de uma rara exceção à sua habitual vida de indolência. O bom velho presenteou-nos, em sua casinha, com toda espécie de frutas que oferecia o seu bem cuidado pomar, com vinho e frutas em conserva e ainda me deu uma caixa de marmelada pesando 25 quilos, com a qual fazia rendoso negócio com o arraial vizinho de São Bartolomeu. [...]. (POHL, 427-429 *apud* BOHRER, 51)

Esse relato permite identificar não apenas informações sobre as hortas e quintais, dando uma noção da construção da paisagem, mas também aponta para uma prática existente até hoje como manifestação da economia local: a produção de doces e conservas ainda marca esses distritos. O doce de goiaba, por exemplo, foi o primeiro bem imaterial registrado dentro do Programa de Patrimônio Municipal de Ouro Preto, mostrando a força que esse tipo de tradição pode fomentar.

Mas voltando ao assunto central desse trabalho, passemos agora a tratar da história dos caminhos que ligavam esses povoados. Como colocado anteriormente, essas rotas provavelmente foram aproveitadas das antigas trilhas indígenas e tropas de bandeirantes. Mas foi com a chegada da administração pública na região que se deu mais atenção a esses trajetos, pois eram os espaços de fiscalização e controle da metrópole.

A pesada fiscalização era realizada também nessas estradas autorizadas pela Coroa. Esses caminhos, que eram propriedade real, eram as únicas vias autorizadas para

a circulação de pessoas e mercadorias, sendo proibida a abertura de novas rotas. Essa medida, que pretendia fiscalizar e controlar a circulação do ouro, foi responsável pelas investidas do estado na construção de caminhos na região.

Dois alvarás, de 1727 e 1733, tratam da proibição de abertura de estradas:

O governo de Portugal, desejando pôr obstáculos aos extravios das preciosidades da província, proibiu a abertura das estradas para alguns lugares. Pelas ordens de 25-03-1725 e 29-04-1727, se determinou que não se abrisse caminho de Minas Gerais para Cuiabá, declarando-se que para aquele território só se fosse permitida a passagem pela estrada de São Paulo. Para se expandir esta ordem tão impolítica como injusta, tomou-se por pretexto o evitar-se o ressentimento dos paulistas, descobridores do Cuiabá, contra os naturais de Portugal habitantes nas Minas Gerais. (MATOS, 1981, p.27).

Pelo Alvará de 27-10-1733 se tornou a proibir a abertura de novas estradas ou picadas para as minas em que houvesse arrecadação regular da Fazenda Real, e se impuseram penas de desencaminhadores dos quintos do ouro às pessoas que as abrissem ou frequentassem; as várias fazendas que por elas se introduzissem ficavam perdidas, metade para a coroa, e a outra metade para o denunciante. Este alvará veio coberto pela provisão do dia 28 do mesmo mês. (Idem, p.28).

As principais rotas de acesso ficaram comumente conhecidas como Estrada Real. Diz respeito a dois trechos: o Caminho Velho, que ligava Parati, São Paulo, Taubaté até Guaratinguetá, e subia passando por São João Del Rei, Congonhas do Campo, Itatiaia, Cachoeira do Campo e Vila Rica, seguindo até Sabará; e o Caminho novo, aberto pelo bandeirante Garcia Rodrigues, que ligava o Rio de Janeiro à Vila Rica passando por Juiz de Fora, e Ouro Branco (FIG. 02).



FIGURA 2 - Mapa da Estrada Real. Fonte: Magalhães, 2007, p.112

Waldemar de Almeida Barbosa, em *Histórias das Minas*, ao comparar o roteiro descrito por Antonil com outros documentos, relaciona essas estradas:

Do Rio, iam os viajantes, por mar, até Parati, onde começava o caminho por terra. Devia ser penosíssima a travessia, aí da Serra do Mar, para em seguida, atingir o caminho que vinha de São Paulo. Essa junção se fazia, a princípio, em Taubaté. Antonil já menciona o encontro dos dois caminhos em Pindamonhangaba. Um novo atalho surgiu mais tarde, de modo que o roteiro de Francisco Tavares de Brito, o caminho de Para vinha juntar-se ao de São Paulo em Guaratinguetá. Fundidos os dois caminhos num só, seguia este para as minas, atravessando a Mantiqueira na garganta do Embú. Atravessava o Passa-Trinta (hoje, Passa-Quatro), depois de passar por Pinheirinho. Passava, em seguida, por lugares onde mais tarde, surgiram cidades e povoações como Itanhandu, Santana do Capivari, Consolação, Pouso Alto, Boa Vista, Baependi, Conceição do Rio Verde, Cruzília, Ingaí; seguia-se a travessia do Rio Grande e, pouco depois de passar por Ibituruna, a Rio das Mortes, onde se encontrava a estalagem de Tomé Portes Del-Rei. (...) Só em 1711, é que Garcia Rodrigues ganhou da Coroa, como mercê pelo serviço da abertura do Caminho Novo e pelo trabalho que, então, se empenhava de “por o dito caminho de todo corrente”, dez léguas de terras no território “que vai da Serra dos Órgãos, águas vertentes da Paraíba do Sul”, sendo “cinco para uma parte e cinco para outra”. São várias as notícias que temos, depois disso, do estabelecimento do filho de Fernão Dias na margem do Paraíba. Da roça de Garcia Rodrigues, na Borda do Campo, em dois dias de marcha, chegava-se à Serra do Itatiaia. Aí o caminho se bifurcava: um seguia para Ribeirão do Carmo e Ouro Preto; outro se dirigia às minas do Rio das Velhas. Este caminho geral era o único “que havia para as minas de todas as povoações do Sul, a saber, de todos os distritos de São Paulo e Rio de Janeiro”. (BARBOSA, 1979, p.469-471)

Tão logo se confirmou a existência do ouro na região de Ouro Preto, a Coroa a integrou à Comarca do Rio de Janeiro e São Paulo, e permaneceram unidas até 1709, quando por ordem de Carta Régia, o Rio de Janeiro foi desmembrado da gestão. Apenas em 1720, D. João V lança alvará que separa São Paulo e Minas Gerais. O Conde de Assumar que governou de 1717 a 1720 a Capitania de São Paulo e Minas Gerais, foi o governante de grande destaque para o interesse dessa pesquisa, uma vez que foi durante seu governo que muitas medidas de abertura e melhorias nas estradas são tomadas.

Entre as ações do período de governo do Conde de Assumar, consta a melhoria do caminho que ligava Minas ao Rio de Janeiro. A construção de estradas e abertura de caminhos são comprovadas em pelo menos três cartas do Conde aos Ouvidores da região de Vila Rica, Rio das Mortes e Rio das Velhas:

Ao Ouvidor do Rio das Mortes: acusa recebida a relação para a arrematação dos caminhos. Faz várias considerações sobre as vantagens desses contratos. Manda publicar editais para a arrematação em setembro. (Revista do Arquivo Público Mineiro, n.24. Fascículo 2, ano 1933. V. de R. do Carmo, 16-8 – 1718 carta. 43v p.35).

Ao Ouvidor geral da comarca de Vila Rica, mandando publicar edital para arrematação, por 3anos, dos caminhos das comarcas do Rio das Mortes e Rio das Velhas, a 20 de setembro. (Idem, 45v. carta Carmo, 23-8-1718 p.36).

Carta ao Ouvidor Geral do Rio das Mortes: comunica-lhe a arrematação dos caminhos de Rio das Velhas e daquela comarca por 3 anos. Diz que as propinas são as mesmas dos dízimos. (Revista do Arquivo Público Mineiro, n.24. Fascículo 2, ano 1933; Carta Carmo, 22-9-1718.p.49).

Trechos como estes, extraídos das cartas dos códices de ordens e despachos, sobre diversas estradas do entorno de Vila Rica, no período de 1717 a 1721, foram publicados por Abílio Velho Barreto na Revista do Arquivo Público Mineiro, em 1933. Outros assuntos são recorrentes, como a relação de escravos fugidos, visitas de pessoas ilustres, evangelização de índios, medidas de fiscalização e taxaço do ouro, obras públicas urbanas, arrematações, a chegada dos dragões (soldados do Rei) e muitas referências a instalação da Casa de Fundição, que viria a colocar Pedro Miguel de Almeida Portugal e Vasconcelos, o 3o Conde de Assumar, a ficar conhecido, principalmente, pela liderança que assumiu contra a Revolta de Felipe dos Santos, em 1720, movimento que se opunha a instalação da casa de fundição. Sobre a Revolta, Bohrer lembra: “O Conde de Assumar, após este episódio, sugeriu ao Rei de Portugal a separação de Minas e São Paulo (que até então formavam uma só capitania). Era o nascimento de Minas Gerais.” (BOHRER, 2011, p.47).

Embora tenha sido um governante lembrado por sua severidade, com a presença mais marcante da metrópole através de estruturas militares e judiciárias, a capitania de Vila Rica foi palco de muitas construções neste período, que tornam-se interessantes pela possibilidade de se associarem aos caminhos da Serra de Ouro Preto.

Em agosto de 1718, a Junta da Fazenda Real pôs em licitação dois contratos de estradas: o dos caminhos Novo e Velho, para Rio de Janeiro e São Paulo, e o do ramo do sertão, para Bahia e Pernambuco. Em 2 de setembro de 1718, foram arrematados os dois contratos para o triênio 1718-1721: o primeiro por Antônio Francisco da Silva, pela quantia de 111/ 2 arrobas de ouro, o segundo por José Nunes Neto, pela quantia de 15 arrobas. Os direitos de entrada foram cobrados por conta da Fazenda Real a partir de 1º de outubro de 1718, data que marca a transformação dos antigos caminhos públicos em estradas reais. (RENGER, 2006, p.90).

Se os caminhos de São Paulo e Rio de Janeiro passavam por Cachoeira do Campo para chegar a Vila Rica, é lógico supor que o trecho entre Cachoeira do Campo e Vila Rica passasse pela Serra de Ouro Preto. Essa estrada representa uma das primeiras e

mais importantes vias de circulação do século XVIII em Minas Gerais, e, são hoje, mais que ferramentas históricas, mas a própria expressão do Patrimônio Cultural.

Trataremos a seguir dos dois trechos que compõe a serra de Ouro Preto. Poderiam ser definidas como caminho velho e caminho novo, mas para não gerar confusão com a mesma definição dada aos trechos de RJ e SP, que também são da Estrada Real, optou-se, por chama-las de outra forma. O primeiro, do cimo da serra, é tratado por Estrada de 1718, data da licitação que define o início das obras. E a segunda, que passa ao pé da serra, é chamado de Estrada de Dom Rodrigo, ou estrada de 1782.

## **2. *De Assumar à Cavalheiros: as estradas da Serra de Ouro Preto***

### *2.1 A Estrada de 1718*

Com vários pontos de vestígios quase intactos, a primeira estrada da Serra de Ouro Preto foi retificada e pavimentada ao longo do século XVIII. Assentada sobre o cume da Serra há quase 3 séculos, o trecho é uma das mais antigas vias de comunicação entre o sertão brasileiro e o litoral do Rio de Janeiro e São Paulo e faz parte da Estrada Real.

Documentos da Câmara de Vila Rica e da Casa dos Contos apontam vários momentos em que a estrada foi ponto de circulação e preocupação dos moradores dos arraiais do entorno. Como colocado anteriormente esse trecho marca a inserção das políticas da Estrada Real em 1718, com as licitações promovidas pela Junta da Fazenda Real e o Governador da então Capitania de São Paulo e Minas Gerais, Conde de Assumar. E faz parte das estradas oficiais, por onde circulavam mercadorias e viajantes, o que impulsionou uma série de obras e políticas de governo.

Há pouca bibliografia disponível sobre esse trecho, de maneira que os documentos históricos tornam-se ferramentas indispensáveis para a compreensão desse espaço. A seguir são apresentados alguns documentos que se referem a esse trajeto.

Em 1734, uma carta enviada ao Almotacé Manuel Palhares, ordena que o mesmo notifique os moradores a consertarem o caminho da Serra que vai para a ponte dos Tabuões. Esse trecho compreende a estrada, na porção inserida na Serra, próximo ao

subdistrito do Tabuões. A ponte citada no documento foi substituída por uma de concreto (FIG.3).

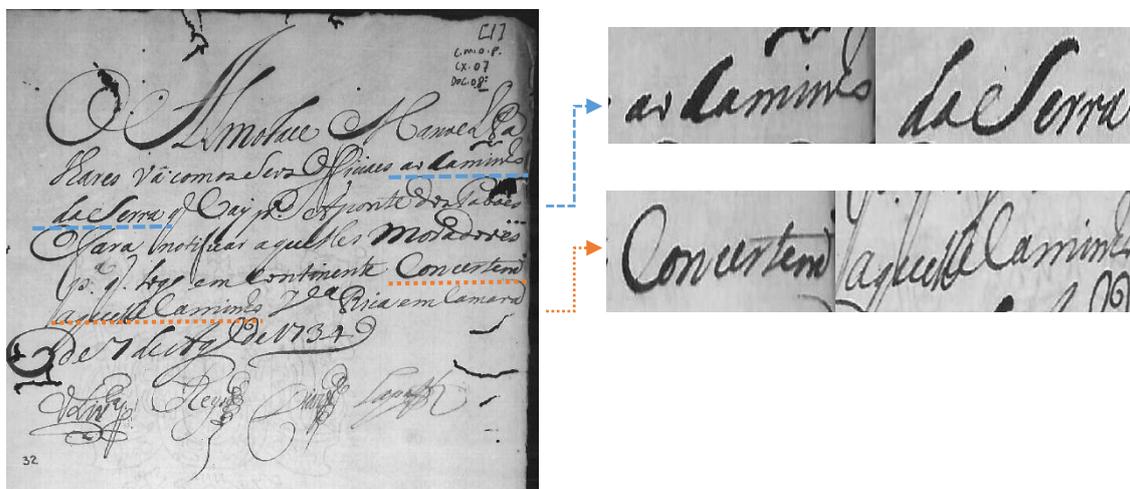


FIGURA 3 - Reprodução do documento. Fonte: CMOP Cx. 07 Doc. 08; Data: 07/08/1734; Vila Rica; Arquivo da Câmara de Vila Rica.

É importante observar que por se tratar de um conserto, certamente esse caminho era muito utilizado. A licitação de 1718, apresentada anteriormente, indica que esse trecho era usado para comunicação entre a Bacia do Rio das Velhas e Vila Rica. Podemos afirmar, a partir disso que a estrada foi construída entre 1718 e 1721. O documento que solicita obras de reparo reforçam a ideia da importância desse caminho.

Em 1737 uma petição dos moradores de Cachoeira do Campo e Curralinho à Câmara, pede a construção de uma ponte no caminho que os liga à Vila, que atenda ao bem comum (FIG. 4).



FIGURA 4 - Reprodução do documento. Fonte: CMOP Cx. 10 Doc. 01 e 02 - 04/01/1737; Arquivo da Câmara de Vila Rica.

Em 1741 um requerimento ressalta que os caminhos passavam novamente por obras de manutenção. Antônio Diniz Branco, Luiz Macedo, João Gomes e outros moradores de São Bartolomeu solicitam que Manuel Gonçalves Ferreira também contribua para o conserto dos dois caminhos (FIG. 5). (Acredita-se que é o caminho da Serra e a bifurcação que vai, a partir dela, para São Bartolomeu). Em 1743, José da Costa Pereira, capitão do mato, também fala de consertos da estrada, embora o estado do documento não permita identificar com exatidão a que trecho o requerente se refere.

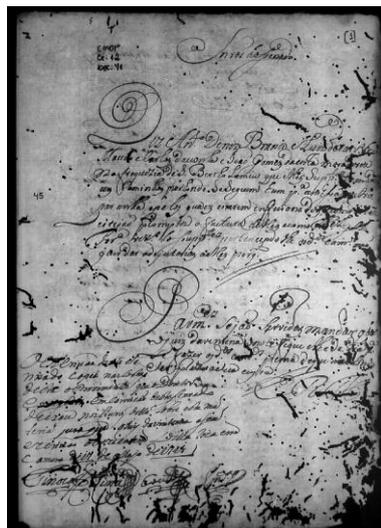


FIGURA 5 - Reprodução do documento. Fonte: CMOP Cx. 12 Doc. 71; 17/05/1741; Arquivo da Câmara de Vila Rica.

Em 1751, um documento criado pelos moradores de Santo Antônio da Casa Branca, representados pelo capitão do mato Luís Dias da Silva, solicitam o combate aos quilombolas nas estradas, matas e cerrados da freguesa. (CMOP Cx. 26 Doc. 30; 19/11/1751; Arquivo da Câmara de Ouro Preto).

Em 1770 outro documento refere-se a remessa de dois requerimentos de Manuel Leite Ribeiro e outros viajantes e moradores da freguesa de Santo Antônio da Casa Branca, ao secretário José Luiz Sião, quanto ao estado de conservação da estrada e das necessidades de melhorias na mesma (FIG.6).

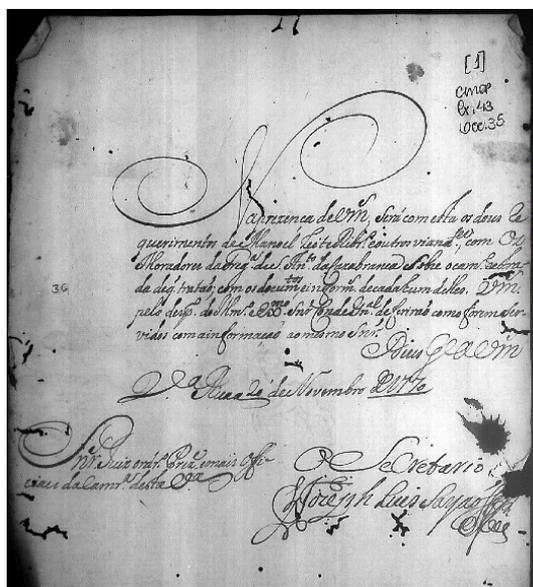


FIGURA 6 -Reprodução do documento. Fonte: CMOP Cx. 43 Doc. 35; 20/11/1770; Arquivo da Câmara de Ouro Preto.

De 1774, um documento muito significativo menciona uma solicitação por parte de Antônio Carlos Ferreira de Mendonça, que pede obras no caminho da serra. Chama a atenção por se tratar de um pedido de calçamento do trecho da Serra, que durante o período de chuva fica prejudicado (FIG. 7).

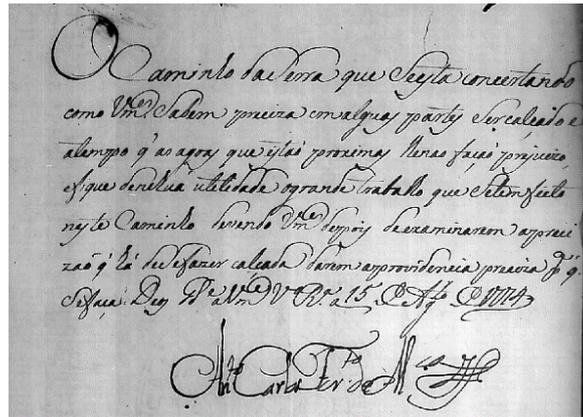


FIGURA 7 - Reprodução do documento. Fonte: CMOP Cx. 48 Doc. 44; 15/08/1774; Arquivo da Câmara de Vila Rica.

Neste mesmo ano, outro documento aponta que o pedido de Antônio Carlos foi atendido. Uma solicitação de pagamento de 361.912 réis à João da Fonseca Neto é feito pela conclusão das obras da calçada da Serra de São Bartolomeu (FIG.8).

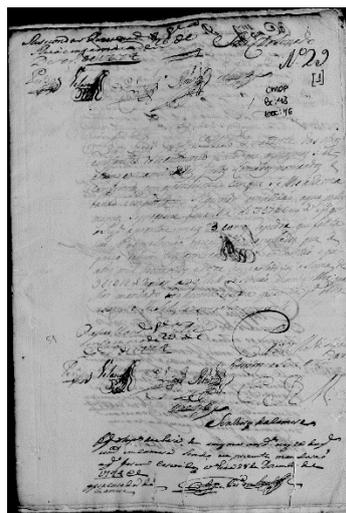


FIGURA 8 - Reprodução do documento. Fonte: CMOP Cx. 48 Doc. 76; 26/12/1774; Arquivo da Câmara de Vila Rica.

Ora chamada de Serra de Ouro Preto, ora Serra de Cachoeira e ainda Serra de São Bartolomeu, o caminho é certamente o mesmo. Esses documentos reforçam a ideia de intensa circulação nos caminhos ao longo do século XVIII.

Além dos documentos escritos outras fontes também elucidam essa rota. É o caso das documentações cartográficas. Foram encontrados dois mapas que apresentam representações do caminho.

Um de 1778 produzido por José Joaquim da Rocha traz a Capitania de Minas Gerais a partir das divisões de suas comarcas. São representadas as comarcas de Vila Rica, Sabará Rio das Mortes, Rio das Velhas, e margeando as comarcas de São Paulo Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Pernambuco e Goiás. Um olhar paciente sobre a fonte já deteriorada aponta locais como Vila Rica, Casa Branca, Mariana, Furquim (FIG. 9).

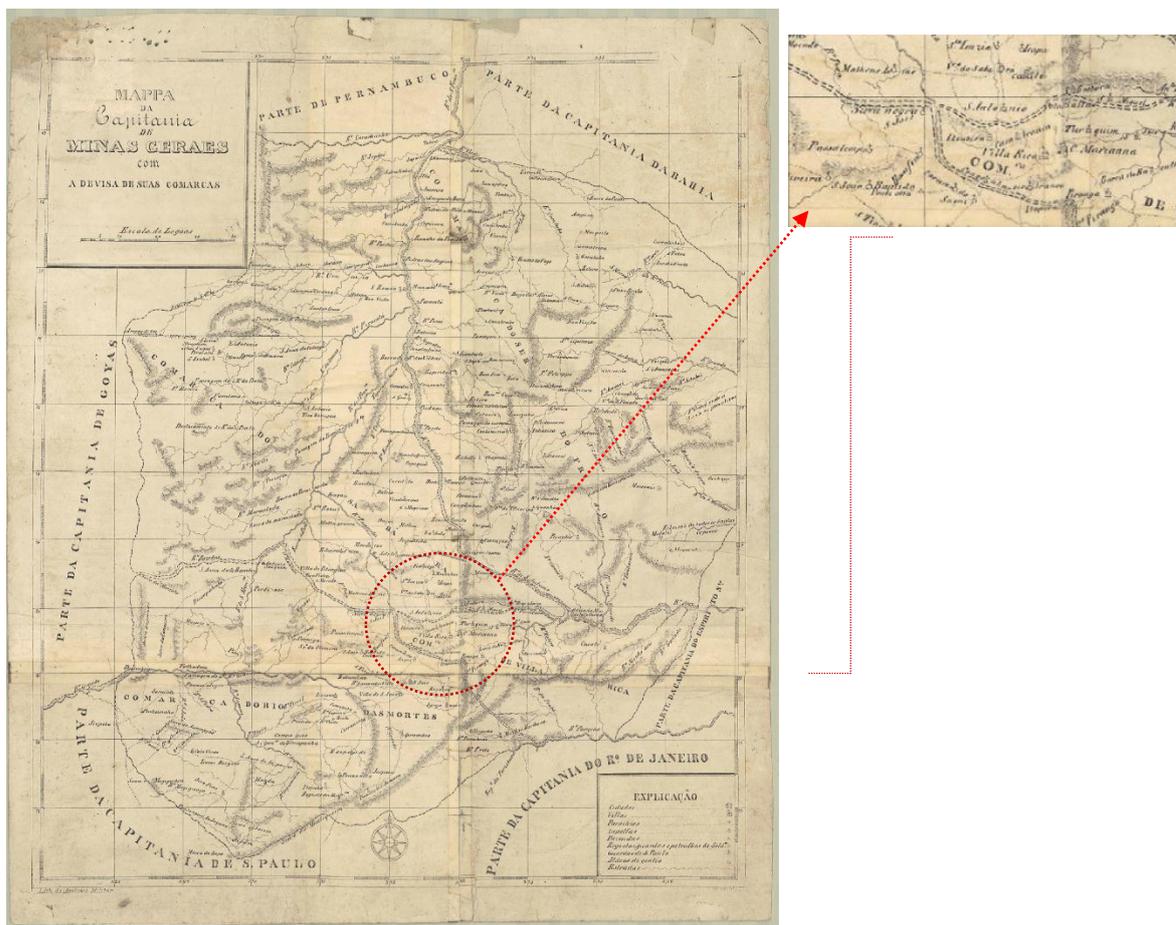


FIGURA 9 – Mapa da Capitania de Minas Gerais com a divisa de suas Comarcas, 1778. Fonte: Coleção de Documentos Cartográficos do APM - 085(01).

É importante encontrar fontes anteriores a 1782 que apontem esse trajeto, pois devido à proximidade física entre a estrada de 1718 e a de 1782, documentos posteriores a essa data podem estar representando a estrada mais recente e não a do cume da Serra. Assim, tais mapas são indícios fortes de que não apenas esse trajeto já exista, de fato, mas era importante do ponto de vista territorial e político.

O segundo mapa, ainda mais precioso para o interesse dessa pesquisa é de autoria do inconfidente Claudio Manuel da Costa, exposto no Museu da Inconfidência em Ouro Preto.

O mapa, de 1766, que representa até os morros das serras, coloca de forma precisa o traçado da estrada pelo cume da serra e indica as principais vilas, arraiais e sítios na região, como Vila Rica, Tripuí, Casa Branca, Cachoeira, São Bartolomeu, Chiqueiro, Boa Vista, Taquaral, Serra do Itacolomy, Camargos, Antônio Pereira e Bento Rodrigues, além de referenciar os principais rios como o Rio das Velhas, Gualaxo do Sul e Gualaxo do Norte, Doce, Paraopeba, Carandaí, Piranga e Congonhas(FIG.10).

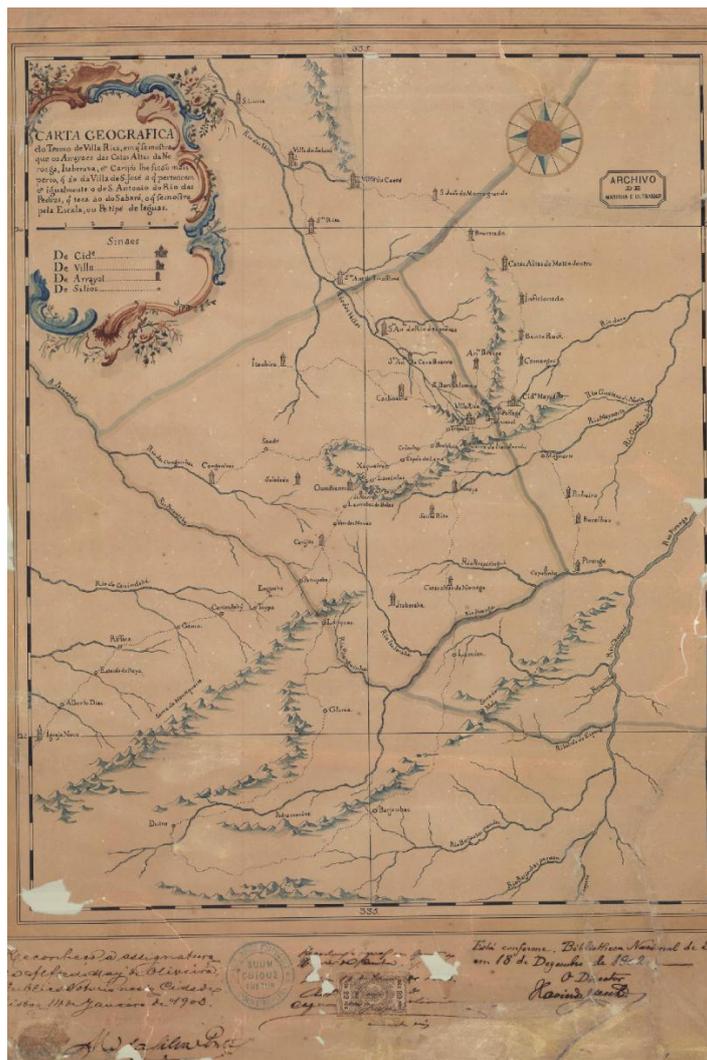


FIGURA 10 - Carta Geográfica do Termo de Vila Rica, 1766. Autoria de. Claudio Manuel da Costa. Fonte: Coleção de Documentos Cartográficos do APM – 080.

Esses são apenas alguns exemplos de referências associativas ao trajeto estudado. A construção da história dessa rota, no entanto, ainda se faz na medida em que é parte da vida cotidiana de grupos específicos. Relatos orais de moradores de São Bartolomeu contam que até hoje buscam nesse espaço ervas medicinais que só se

desenvolvem em pontos altos de Serra. Trataremos mais adiante da caracterização do meio físico desse espaço afim de oferecer maior suporte para análise e projetos de salvaguarda do bem. Antes, porém, trataremos da estrada de 1782, ou estrada de Dom Rodrigo, também inserida na Serra, para ter um panorama mais completo do contexto entre os dois caminhos.

## *2.2 A Estrada de 1782*

Diferente da estrada de 1718, a estrada de D. Rodrigo foi bastante explorada pela historiografia. Dom Rodrigo foi um governante identificado por seu arrojamento e é lembrado com um político que contribuiu muito para o crescimento de Vila Rica. Conhecido como o Conde de Cavalheiros, governou a capitania entre 1780 e 1783. Neste breve período deliberou a construção de três importantes estradas: a Estrada de Vila Rica à Mariana, a Estrada da Soledade (que ia até Miguel Burnier), e a Estrada da Cachoeira, tratada neste trabalho. Além das estradas, o governador procurou romper com a proibição de indústrias na região e também reformou o Palácio de Cachoeira do Campo, fato que colocaria ainda mais em destaque o trecho estudado.

Sobre o Conde, um texto do Arquivo Público Mineiro (APM) apresenta seu espírito visionário:

Deve-se dizer mesmo, já que por comparação não se lhe pode bem aquilatar o mérito, que ele foi um bom governador, se abstração dizer-se do ominoso regime do tempo, ou se o julgarmos em confronto com alguns dos seus antecessores e sucessores. [...]A par de inteligência clara, instrução variada, muita atividade e gênio laborioso [...], consciência de dever, sentimento de justiça, generosos estímulos de bem se haver no governo, zelando assim, com o próprio decoro, a sorte do povo sobre o qual estendia-se sua poderosa jurisdição. (IMPRESA OFICIAL DE MINAS GERAIS, 1899, p.12).

“Homem de visão, dotado de verdadeiro tino administrativo e espírito empreendedor, tomou como primeira providência a reforma dos caminhos que conduziam à capital, todos, então, em precário estado de conservação e intransitáveis nos meses de chuva”. (BOHRER, 2011, p.134.). Esse trecho remete ao documento de 1774, apresentado na estrada de 1718, que aborda as dificuldades em viajar pela Serra nos tempos chuvosos. Esse fato certamente colaborou para os investimentos em se construir

a nova estrada, que acabaria substituindo permanentemente a estrada de 1718. Novamente a colocação de Bohrer narra com rigor o trecho:

Em 1782, o mesmo governador que reconstruiu o Palácio de Cachoeira do Campo – Dom Rodrigo José de Meneses –, mandou abrir uma nova e excelente estrada ligando Cachoeira a Ouro Preto. Este caminho substituiu um mais antigo (consolidado no cimo da serra), sendo, a partir da sua inauguração, usado como atalho – grande parte do trajeto se faz em curva de nível, tornando-o menos sinuoso e cansativo, especialmente entre a povoação de Jose Henriques e a Pedra de Amolar. Como longo trecho dessas trilhas corta o território do distrito de São Bartolomeu, muito da conservação e uso se deve aos moradores deste vasto distrito. Uma fantástica obra colonial, a estrada de Dom Rodrigo oferece um passeio único pela imponente serra, outrora chamada Serra da Cachoeira (hoje mais comumente conhecida como Serra de Ouro Preto). (*Idem*, p.134).

No meio do caminho, como marco inaugural e símbolo de sua iniciativa, o conde manda construir um chafariz, que hoje é conhecido como Chafariz de Dom Rodrigo, e foi tombado pelo município de Ouro Preto em 2007. São inúmeras as referências a esses chafariz. O próprio imperador Dom Pedro II, em seu diário de viajante, narra sua passagem por lá: “2 de abril de 1881 (sábado) – [...] Subida da serra que divide águas do rio Doce de águas do rio das Velhas. Alto da pedra de Amolar. Vasta e bela vista. O caminho é todo muito pitoresco. Descobri ao longe o Rio das Velhas. Chafariz do tempo do governo de Dom Rodrigo de Meneses, 1722 creio eu.” (D. PEDRO II vol.24 apud BOHRER, 2011, p.140).

Como observa Bohrer, na realidade o imperador provavelmente faz confusão com as datas, porque a inscrição gravada no chafariz deveria estar suja dificultando a leitura. A inscrição, na realidade, diz: “ESTA FONTE E ESTE CA[M] MANDOU FAZER O ILLO. E EX MO.SR. D. RODRIGO JOZÉ DE MENEZES. GOR E CAPNA. GENAL DESTA CAPNA DE MAS GES EM 1782”<sup>5</sup> (FIG.11 e 12).

---

<sup>5</sup> Esta fonte e este caminho mandou fazer o ilustríssimo e excelentíssimo senhor D. Rodrigo Jozé de Menezes, govenador e capitão general desta capitania de Minas Gerais em 1782.



FIGURA 11 – Chafariz de Dom Rodrigo. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015.



FIGURA 12 – Detalhe da inscrição do chafariz. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015.

Dos documentos levantados sobre as obras da estrada, destacam-se três. Entre 1781 e 1783 três documentos referentes a pagamentos tratam das obras nesse trecho. É importante observar os nomes que aparecem nessas solicitações de pagamento: Manuel Ribeiro Mourão, que solicita junto à Câmara de Vila Rica, o pagamento de 42 oitavas de ouro pela administração da obra do novo caminho, em maio de 1781 (FIG.13). Gervásio Ferreira dos Santos, que em junho de 1782 requisita pagamento no novo caminho da serra da Cachoeira (FIG.14); e em setembro de 1783 Manuel Rodrigues Rosa, apresentado como ferreiro, é quem demanda o pagamento de obras executadas no caminho da serra (FIG.15). Esses documentos são importantes porque apresentam os possíveis construtores da rota, que como já dito, é de complexa solução técnica de construção.

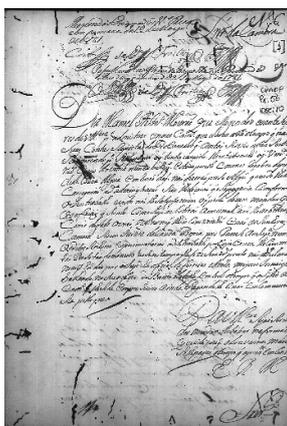


FIGURA 13 - Reprodução do documento. Fonte: CMOP Cx. 56 Doc. 10; 19/05/1781; Arquivo da Câmara de Vila Rica.

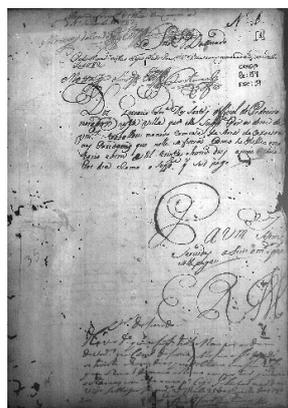


FIGURA 14 - Reprodução do documento. Fonte: CMOP Cx. 57 Doc. 19; 01/06/1782; Arquivo da Câmara de Vila Rica.

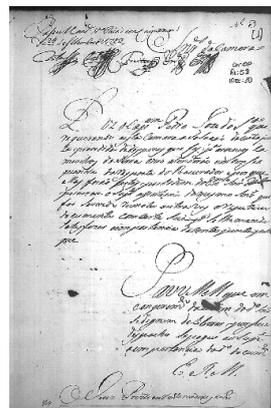


FIGURA 15 - Reprodução do documento. Fonte: CMOP Cx. 58 Doc. 39; 24/09/1783; Arquivo da Câmara de Vila Rica.

Já em 1801 e 1803, documentos retratam o estado de conservação da estrada e pedem construção de atalhos e obras de manutenção, mostrando que já necessitavam de intervenções, provavelmente em função do uso intenso. (CMOP Cx. 74 Doc. 146 ;25/12/1801 e CC - Cx. 139 - 21229 07/09/1803; Arquivo da Câmara de Ouro Preto).

Ao longo dos seus anos de mais forte circulação, entre 1782 e 1835, a estrada é citada por viajantes e poetas que usavam rotineiramente o trajeto. Um relato de 1819 também deixa evidente o estado precário da estrada:

Em direção ao sopé da serra, a florava de novo o xisto quartzífero, e, depois, de fazermos duas léguas, chegamos a uma fonte murada, obra de um ex-governador, que estava ameaçada de ficar sepultada por um desmoronamento. Meia légua adiante, chegamos a uma boa casa de residência e a um rancho, chamado de Henriques, onde nos encontramos com uma grande tropa de burros que seguia para Vila Rica. (POHL, p.427 *apud* BOHRER, 2011, p.138).

Além de apresentar o estado de conservação da estrada, esse relato permite identificar a intensa circulação na via, uma vez que fala de uma grande tropa de burros que seguia sentido Vila Rica. Além disso, esse e outros relatos que apontam a pousada de Jose Henriques são muito importantes, porque não encontramos ainda documentos primários relacionando-a, e hoje tal local apresenta poucos vestígios de ruínas dos muros e fundação.

Ainda que não tenha sido possível localizar fontes primárias relacionadas a Jose Henriques, muitos recortes periódicos abordam esse ponto da estrada. Os jornais da época nos ajudam a compor a construção da história desses caminhos. A exemplo, o Correio Official de Minas em 16/09/1857, traz a seguinte notícia:

Pela repartição das obras públicas se anuncia que se *achão* em praça para serem arrematados por quem melhores condições *oferecer* os *concertos* de que necessitar a estrada que d'esta cidade segue para o arraial da Cachoeira do Campo desde o lugar denominado Henriques até a *encrusilhada* de Joaquim Bernardes no mesmo arraial, orçados pelo engenheiro H. Dumont em 204\$000rs. e a sua conservação por um *anno* em 150\$000rs.

Esse edital foi arrematado por Manoel Avelino Neves Murta, noticiado no mesmo periódico. A ele cabia realizar “os reparos mais urgentes afim de evitar os atoleiros e outros embaraços existentes, reservando os concertos gerais e definitivos para logo que cesse a maior força das águas.” (Correio Official de Minas,16/09/1857). Fica,

mais uma vez, claro o fato de que esse trajeto apresenta problemas de manutenção que são agravados em tempos de chuva, como já apresentado anteriormente.

Além desse relato, outra abordagem feita pelo Padre Silvério Ribeiro de Carvalho também cita o caminho da serra, na publicação literária de suas trovas e poesias, em 1863:

A estrada busco  
De Villa-Rica,  
Que doze léguas  
Distante fica.  
Só por beijar  
N'este almo dia  
A maõ piedosa  
Da alta Maria.  
Passo a Itabira,  
Passo a Cachoeira,  
E a mesma serra  
Subo á carreira,  
Aonde o conde  
De cavaleiros,  
Deixou a fonte  
Aos passageiros,  
Que ali descansão  
Junto á corrente,  
Quando os abraza  
A calma ardente.  
Logo pressago  
Meu coração  
Cá palpito-me  
Nem era em vão!  
(CARVALHO, 1863, p.84).

O Jornal A Actualidade, de 4 de abril de 1878, traz um comunicado à tesouraria provincial quanto a um pagamento de arrematação de edital sobre obras de conservação no trecho que compreende Cachoeira do Campo até a fazenda de José Henriques. O arrematante é José Joaquim Soares. Já no dia 20 de mesmo mês, o mesmo trecho é citado ao comunicar um assassinato: o soldado Augusto Teixeira Lomba fora preso, naquela localidade, por matar Francisco de Siqueira. Já em 1878, uma notícia aponta o estado de conservação lastimável em que se encontra o caminho:

Pedem-nos que chamemos a atenção do Ilm.º Sr. Dr. diretor geral das obras públicas para o lastimável estado em que se acha a estrada que desta capital se dirige á Cachoeira do Campo, cujo orçamento foi incumbido, segundo nos consta, ao Sr. Engenheiro do 1º distrito, que infelizmente está ausente e em outras comissões a muitos dias, ficando, portanto, de facto adiados os urgentíssimos reparos de que precisa esta estrada por onde transitam quase todas as tropas que abastecem de viveres o mercado desta capital. (A ACTUALIDADE, 11/01/1878).

Esses relatos são importantes porque atestam que a estrada era largamente utilizada ao longo do século XIX. Mesmo com a chegada do primeiro plano rodoviário de Minas Gerais<sup>6</sup>, ela ainda seria utilizada até meados do século XX como apontam diversos recortes periódicos e relatos de moradores.

Dada a relevância histórica desses caminhos, passemos a seguir a tratar da caracterização do meio físico, biológico e antrópico. Essa análise é fundamental para diagnosticar a variedade que apresenta os caminhos, seja com relação aos vestígios de estruturas das estradas, como muros e calçamentos, mas também por oferecer indicativos dos seus aspectos naturais, ponto que é relevante do ponto de vista da paisagem cultural. Além disso a pesquisa sobre os aspectos antrópicos, ainda que de forma bastante singela, podem apontar as relações que esses caminhos estabelecem com as comunidades de entorno.

---

<sup>6</sup> Iniciado pelo deputado Bernardo Pereira de Vasconcelos, em 1835, e transformado em lei, no mesmo ano, o projeto foi apoiado pelo governo interno da província, a fim de facilitar uma rápida e constante comunicação, dinamizando o comércio interno e externo. No período imperial outros dois planos viários foram aprovados: um em 1864 e outro em 1871.

**CAPÍTULO 2 – A ROTA DOS PALÁCIOS: CARACTERIZAÇÃO DO  
BEM CULTURAL**

## 1. Apresentação

As Estradas da Serra de Ouro Preto representam uma das primeiras estradas oficiais abertas no território mineiro. Tanto a estrada de 1718 quanto a de 1782 apresentam vestígios materiais de muros e calçamentos ao longo de todo o trajeto, além de edificações que marcaram a história de Minas Gerais no século XVIII.

Consideramos como delimitação a marcação de ponto inicial e final: o Palácio dos Governadores de Ouro Preto e o Palácio de campo de Cachoeira do Campo.<sup>7</sup> Esses marcos justificam-se na medida em que é possível estabelecer uma relação entre os investimentos nos caminhos e o fluxo e circulação para o uso desses espaços (FIG.16).

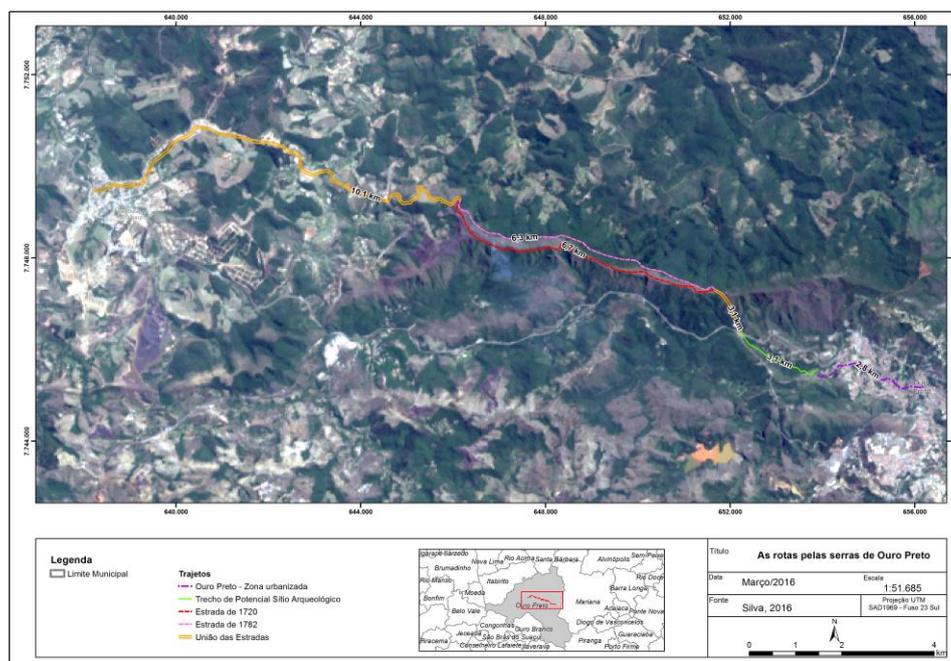


FIGURA 16 – Mapa de localização da rota. Elaboração: Silva, 2016.

São 29km de extensão, divididos em quatro trechos. Esse itinerário compreende uma série de aspectos culturais, históricos, arqueológicos, arquitetônicos e paisagísticos. Culturais porque são uma forma de narrativa da cultura desenvolvida desde o século XVIII e ainda estão ligadas à tradições vivas e interação humana. Aspectos históricos porque a narrativa abarca desde a história dos bandeirantes e governadores até

<sup>7</sup> Em Ouro Preto o Palácio hoje abriga o Museu de Ciência e Técnica da Escola de Minas-UFOP, e em Cachoeira do Campo a Escola se instala a Estadual Nossa Senhora Auxiliadora ou Colégio das Irmãs, desde 1904.

a rotina das tropas, modos de comércio e ocupação, investimentos e obras públicas do período colonial além da própria construção da história dos caminhos. A arqueologia é marcada pelas estruturas das estradas e pela análise da ocupação e escolha dos terrenos, mas, trabalhos mais dirigidos podem ser muito mais esclarecedores. Aspectos arquitetônicos são colocados sobretudo nas zonas urbanas, com a presença de pontes e outros equipamentos, pousadas e os Palácios. E paisagísticos porque trata-se de uma região de beleza ímpar e rica diversidade ambiental, citada em relatos de viajantes e poetas.

Assim, este capítulo buscará descrever esses caminhos lembrando do valor que podem ter para os diferentes aspectos em que podem ser analisados.

## ***2. Definição de marcos para a descrição***

São 33km de extensão, divididos em quatro trechos. A FIG. 17, a seguir, indica as coordenadas geográficas dos principais pontos.

<b>Quadro de coordenadas geográficas</b>					
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>UTM X</b>	<b>UTM Y</b>	<b>Latitude</b>	<b>Longitude</b>
<b>1</b>	Palácio de Ouro Preto	656167	7749525	20°23'44"S	43°30'2"W
<b>2</b>	Início da área de potencial arqueológico	653872	7749306	20°22'55"S	43°31'32"W
<b>3</b>	Treco do Jacuba	652232	7747296	20°22'28"S	43°32'28"W
<b>4</b>	Pedra do Amolar	651669	7746383	20°21'59"S	43°32'48"W
<b>5</b>	Encontro das estradas de 1718 e 1782 (lado Cachoeira)	646163	7745526	20°20'55"S	43°35'58"W
<b>6</b>	Palácio de campo em Cachoeira	638212	7745198	20°20'50"S	43°40'33"W

FIGURA 17 – Tabela de coordenadas de pontos geográficos e correspondência em mapa . Elaboração: Silva, 2016.

É considerado primeiramente, o perímetro urbano de Ouro Preto partindo do Palácio dos Governadores, na Praça Tiradentes. Na tentativa de buscar o traçado de maior

circulação, esse caminho segue a rota do Caminho Tronco<sup>8</sup>, até a região das Cabeças, definindo uma das divisões do caminho.

O segundo vai do bairro das Cabeças até o trevo do Jacuba, próximo à Estação Ecológica do Tripuí. Identificamos como Área de Potencial Sítio Arqueológico. Os mapas históricos analisados, bem como o acesso a bibliografia sobre a ocupação e o traçado urbano, indicam que esse trecho foi uma das principais saídas de Vila Rica.

O terceiro compreende a Serra de Ouro Preto, onde estão localizadas as estruturas mais conservadas de todo o trajeto. Por conter trechos de diferentes contextos essa porção da estrada tem três subdivisões:

- Do trevo do Jacuba, tratado em alguns mapas históricos e popularmente conhecido também por Tripuí até a Pedra do Amolar, ponto que marca o início das trilhas do caminho na Serra. Observa-se que do ponto inicial do trevo até o início das trilhas, já inseridas na Serra, a localização não foi muito alterada e provavelmente já era utilizada desde a rota de 1718. Dali inicia-se a subida da Serra até a Pedra do Amolar, ponto de altitude mais elevada já inserida na zona rural do município.
- A estrada de 1718, que segue pelo cume da serra.
- A estrada de 1782, segue a mesma direção em nível inferior.

Irão se encontrar novamente nas ruínas da Pousada de José Henriques, no pé da serra, do lado de Cachoeira do Campo, configurando o quarto trecho de todo o caminho. A partir dali as estradas seguem um traçado só, passando pelo subdistrito do Tabuões e entrando em Cachoeira do Campo pela rua Tombadouro, principal via do arraial no século XVIII (FIG. 18).

---

<sup>8</sup> Sylvio de Vasconcellos na obra Vila Rica(1977) estuda o processo de ocupação do centro urbano de Ouro Preto, apontando um traçado principal de circulação que partia das Cabeças, uma das entradas da Vila, passando pela Rua Alvarenga, Igreja do Rosário e Pilar e subia para a Praça Tiradentes. De lá ia para a região do Antônio Dias, Padre Faria e Piedade. Essa conformação longitudinal foi chamada de Caminho Tronco.

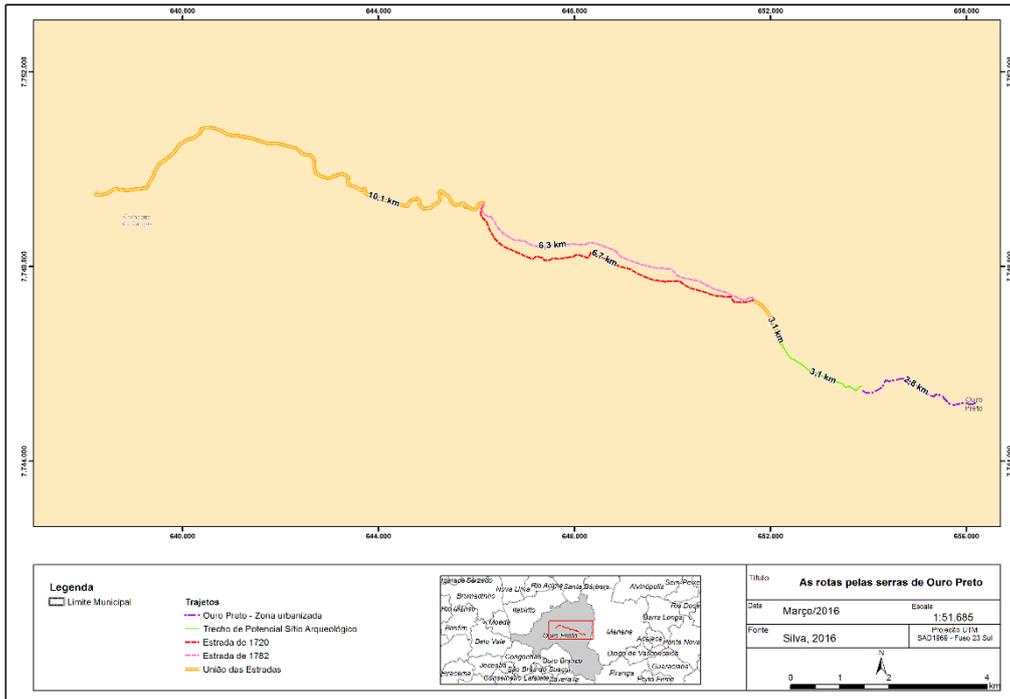


FIGURA 18 - Localização das estradas com as subdivisões apresentadas. Elaboração: Silva, 2015.

## 2.1 O Caminho Tronco e o Palácio de Ouro Preto

Esse caminho, no século XVIII, partindo do Palácio dos Governadores, na Praça Tiradentes, tinha como principal rota o Caminho Tronco, no perímetro urbano, até o local conhecido com Jacubas (FIG 19).

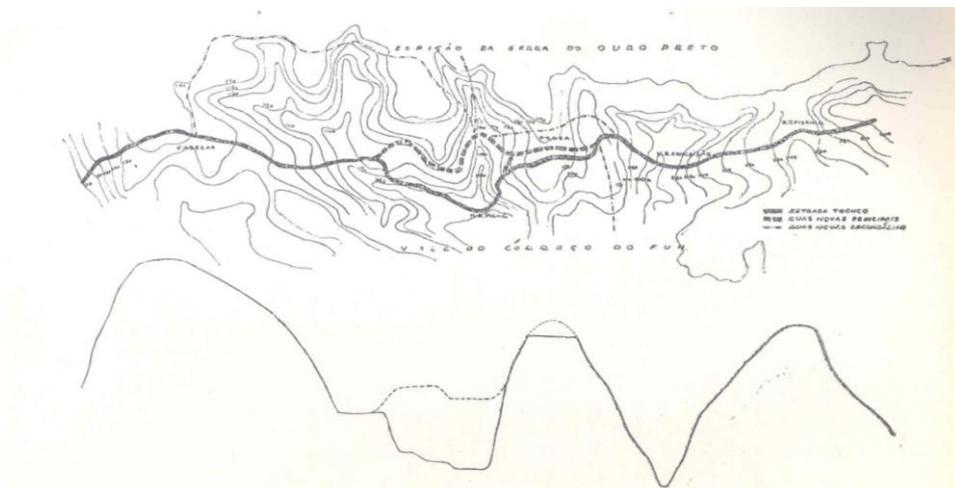


FIGURA 19 - Caminho Tronco. Fonte: Vasconcellos, 1977.

O Caminho Tronco é marcado pela riqueza arquitetônica e estilística do Barroco Mineiro em vários exemplares da arquitetura vernacular, sobretudo no centro histórico tombado, e em monumentos como as Igrejas do Bom Jesus do Matozinhos, Nossa Senhora do Rosário e Basílica Pilar, além dos Passos, pontes e chafarizes (FIG. 20 a 22).



FIGURA 20 – Largo do Rosário. Fonte: Fernanda Silva, 2015.



FIGURA 21 - Vista parcial da cidade. Fonte: Daniel Blois, 2015.



FIGURA 22 – Rua alvarenga no começo do século XX. Fonte: Luiz Fontana, 1946.<sup>9</sup>

O Palácio dos Governadores, na Praça Tiradentes divide a paisagem com a antiga Casa de Câmara e Cadeira (atual Museu da Inconfidência) que simbolizam, até hoje, o principal ponto de convergência e marco referencial da cidade (FIG. 23).



FIGURA 23 - Comemoração de elevação de Ouro Preto a Cidade Monumental, 12 de junho de 1933. Vista do Palácio dos Governadores, Praça Tiradentes. Fotografia de Luiz Fontana. Fonte: Meniconi, 1999.

<sup>9</sup> Disponível em [http://www.ouropreto.mg.gov.br/luiz\\_fontana\\_2015/luiz-fontana](http://www.ouropreto.mg.gov.br/luiz_fontana_2015/luiz-fontana). Acesso em 21 de fevereiro de 2016.

Quanto ao Palácio, foi inaugurado em 1741, mesmo que as obras tenham se seguido até o final do século XVIII. Projetado por José Fernandes Pinto Alpoim e arrematado por Manuel Francisco Lisboa, sua inscrição no livro de tomo do IPHAN, em 1950, aponta que a edificação substituiu a casa que fundição, que funcionava naquele terreno (Portal do IPHAN)<sup>10</sup>. Conhecido também como Palácio Novo o prédio veio a substituir um mais antigo localizado entre o bairro Antônio Dias e Santa Efigênia, que hoje encontra-se em processo de ruína. O novo palácio teve seu uso associado as atividades de governo até 1898 quando por ocasião da República e da mudança da capital para Belo Horizonte, o esvaziamento das funções desenvolvidas ali, acabou colocando fim neste período do prédio, que foi entregue para o uso da Escola de Minas que ali permaneceu até 1995. Desde então o prédio abriga o Museu da Escola de Minas, que além do turismo atrai públicos de pesquisadores e alunos (FIG.24 e 25).



FIGURA 24 - Palácio dos Governadores, Ouro Preto. Atual Museu da Escola de Minas. Fonte: Portal do Turismo, 2015.<sup>11</sup>



FIGURA 25 – Vista do pátio interno do edifício. Fonte: Portal do Turismo, 2015.

Chegando no bairro das Cabeças, o caminho tronco aponta a região do Passa Dez, onde finda o perímetro urbano. Hoje essa região é propriedade privada, de maneira que não foi possível conduzir as pesquisas de campo nesse trecho. Contudo é lógico propor, a partir dos estudos da ocupação, que essa estrada siga até o trevo do Jacuba (ou

<sup>10</sup> Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/ans.net/tema\\_consulta.asp?Linha=tc\\_hist.gif&Cod=1369](http://portal.iphan.gov.br/ans.net/tema_consulta.asp?Linha=tc_hist.gif&Cod=1369)  
Acesso em: 10/03/2016.

<sup>11</sup> Disponível em:  
[http://www.ouropreto.mg.gov.br/portal\\_do\\_turismo\\_2014/atrativos/culturais/museus/museu-de-ciencia-e-tecnica-da-escola-de-minas](http://www.ouropreto.mg.gov.br/portal_do_turismo_2014/atrativos/culturais/museus/museu-de-ciencia-e-tecnica-da-escola-de-minas). Acesso em 02 de abril de 2016.

Tripuí) com um traçado próximo ao da atual BR356 (Rodovia dos Inconfidentes), que liga Ouro Preto a capital mineira. Dois mapas elaborados em 1970 pela Secretaria de Viação e Obras Públicas (SVOP), representam a estrada Imperial e apontam esse possível ponto de convergência (FIG.26 e 27).

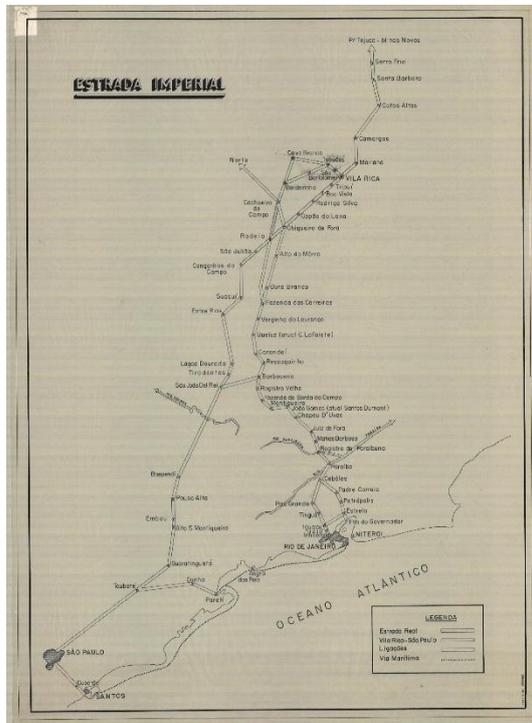


FIGURA 26 - Mapa da estrada Imperial. Elaboração: José Dermeval Pimenta e Jacyr Alves, 1970. Fonte: Fundo Secretaria de Viação e Obras Públicas SVOP. Notação – 270 (02).

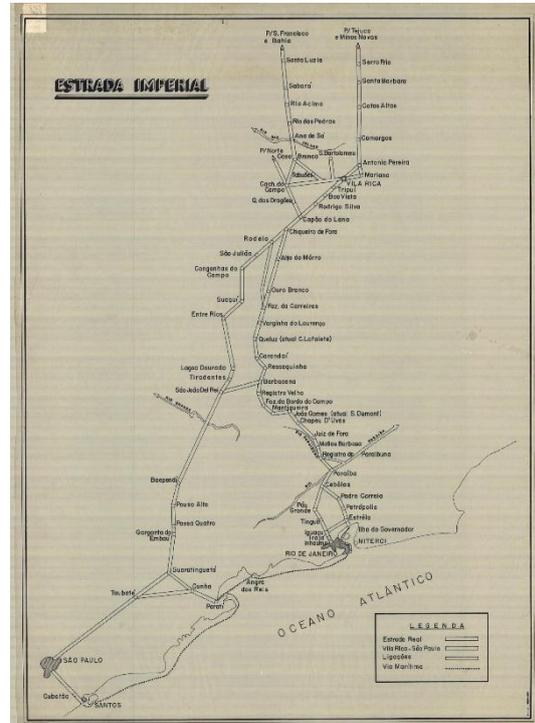


FIGURA 27 - Mapa da estrada Imperial. Elaboração: José Dermeval Pimenta e Jacyr Alves, 1970. Fonte: Fundo Secretaria de Viação e Obras Públicas SVOP. Notação – 270 (03).

A partir do Palácio o caminho tem 2,6km até as proximidades da Rua Dom Helvécio no bairro Passa Dez de Cima, depois do bairro das Cabeças. O último ponto coletado foi no edifício do antigo Matadouro Municipal de Ouro Preto, datado de 1954 (FIG. 28 e 29).



FIGURA 28 – Antigo Matadouro Municipal na região do Passa Dez. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015



FIGURA 29 – Detalhe da inscrição de data na fachada do edifício. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015.

## 2.2. Área de Potencial Sítio Arqueológico

Convencionou-se chamar a região entre as Cabeças e o trevo do Tripuí de Área de Potencial Sítio Arqueológico, por fazer parte de um ponto de escoamento, logo depois do Passa Dez. Por se tratar de uma região de propriedade privada não foi possível desenvolver os trabalhos de campo. A FIG. 30 mostra que a rota segue uma trilha claramente marcada. Até o trevo, no encontro com a BR356, e recorrendo ao uso da imagem aérea, deduziu-se que o trajeto tem cerca de 3km.

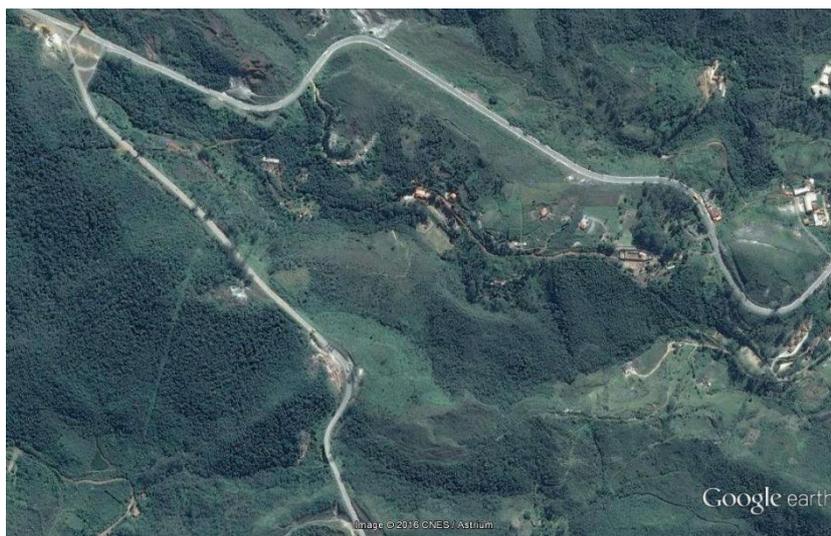


FIGURA 30 - Destaque para a Área de potencial Sítio Arqueológico. Fonte: Google Earth, 2016.

No entanto, cabe destacar que em uma parte desta área, próximo ao trevo do Tripuí, está sendo implantado um loteamento com a finalidade de construir um condomínio residencial, o que em tese, exigiria o licenciamento ambiental. Essa medida seria fundamental para a pesquisa das estradas, pois uma ação arqueológica, seja um diagnóstico, prospecção ou escavação, poderia contribuir para a construção da história desses caminhos.

Porém, em função de uma dispensa obtida pelo empreendedor perante a SUPRAM CENTRAL em 2014, um inquérito civil foi aberto pelo Ministério Público, que busca apurar a legalidade de tal ação. Entre as considerações instauradas no inquérito, destaca-se a necessidade da elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), devido a área ser parte da Zona de Amortecimento da Estação Ecológica e Unidade de Conservação Integral do Tripuí.

Diante disso é essencial que se vislumbre os impactos que tal empreendimento pode causar e que se trace as medidas compensatórias e mitigatórias a serem desenvolvidas. Dessa forma, esses estudos se apresentam também como um argumento de reforço da necessidade de implantação do EIA/RIMA.

## *2.2 As rotas da Serra: do trevo do Jacuba às Ruínas da Pousada de José*

### *Henriques*

#### *2.2.1 Do trevo do Jacuba à Pedra do Amolar*

Observa-se que do ponto inicial do trevo até o início das trilhas, já inseridas na Serra, a localização não foi muito alterada e provavelmente já era utilizada desde o século XVIII. Dali inicia-se a subida da Serra até a Pedra do Amolar, ponto de altitude mais elevada já inserida na zona rural do município. As FIG31 e 32 apontam esse ponto de convergência, de modo que se pode supor que o traçado não deve muita alteração. Do trevo a estrada começa a subida da serra. De terra, o caminho é irregular e de má conservação. Até o ponto da Pedra do Amolar é possível ir de carro. De lá a estrada para carros segue para São Bartolomeu. Já para os caminhos antigos, a rota a partir da Pedra do Amolar, é restrita à pedestres



FIGURA 31 – Região do trevo do Jacuba e subida da serra. O ponto amarelo indica a estrada de 1782 e o vermelho marca a estrada de 1718. Fonte: Google Earth, 2016.



FIGURA 32 - É possível identificar a marcação dos caminhos ao longo da Serra através dos sinais de passagens, da vegetação e afloramento rochoso. Fonte: Google Earth, 2016.

### 2.2.2 A Serra de Ouro Preto

Uma vez que a Serra abrange um território muito mais vasto que o recorte das estradas, é importante apresentar brevemente o contexto de entorno mais amplo do qual é salientado o objeto de estudo. Além disso como as estradas estão, territorialmente, muito próximas, a caracterização de alguns aspectos é comum de ambas, permitindo uma análise conjunta. Após esses aspectos apontados, as particularidades de cada estrada serão colocadas.

Situa-se na porção sudeste da Serra do Espinhaço, na região conhecida com Quadrilátero Ferrífero. Essa Serra é um dos várias aglomerados que compõe o Quadrilátero. Ela divide o território do município sentido norte-sul. A norte encontra-se o distrito de São Bartolomeu, e a sul, a sede do município. À leste focaliza-se o município de Mariana e a oeste o distrito de Cachoeira do Campo A região urbana da sede está implantada num grande vale limitado pela Serra de Ouro Preto e pelo Pico do Itacolomi a sul, formando um elemento paisagístico que limita a malha urbana e rural (FIG.33).

A sua relação com os caminhos extraurbanos é feita sobretudo por um percurso de meia encosta que liga diversos aglomerados sistematicamente localizados no sopé da serra, sendo os mais próximos Cachoeira do Campo, à direita e Mariana, à esquerda” (GUERREIRO, 2005: 6).

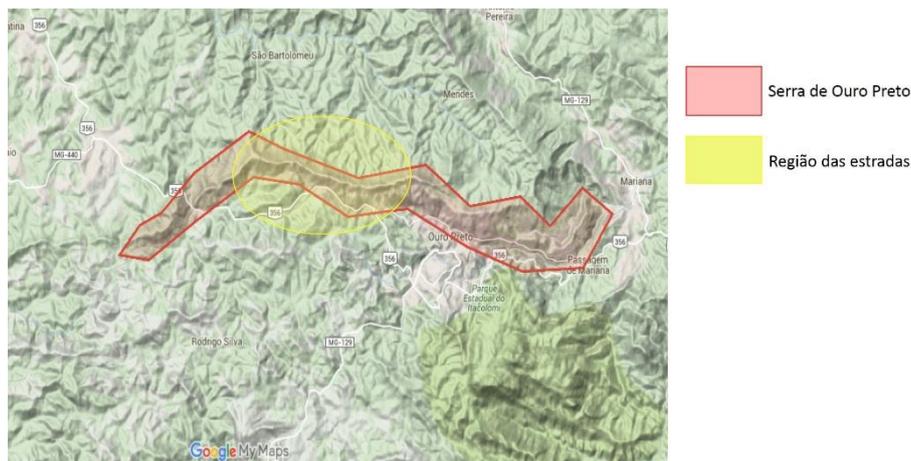


FIGURA 33 - Mapa de Localização da Serra de Ouro Preto, com destaque para a área estudada. Elaboração: Fernanda Silva, 2016.

Compreende as Bacias hidrográficas Doce e Velhas. O rio do Carmo margeia a serra no sentido sul, colocando a zona urbana de Ouro Preto próximo à cabeceira do rio. À norte, o Rio das Velhas, fundamental no avanço dos bandeirantes pelo interior do sertão, insere-se nos domínios de São Bartolomeu.

As altitudes iniciam em 1000m e vão até 1700m nos topos da Serra. Na região da Serra em que estão as estradas a média é de 1500m (FIG. 34).

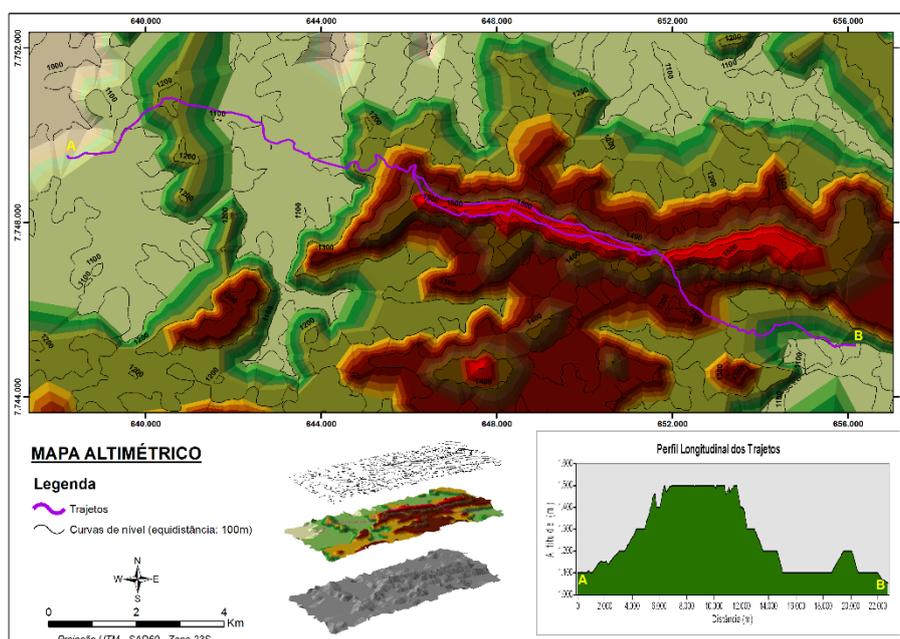


FIGURA 34 - Mapa Altimétrico. Elaboração: Silva, 2015.

Segundo Sobreira, o substrato da formação geológica da serra é

Constituído por metassedimentos de idade paleoproterozóica – filitos, quartzitos, xistos e formações ferríferas – profundamente afetados por eventos tectônicos. É comum a ocorrência, nos topos das vertentes dos morros, de

coberturas superficiais de crosta laterítica, localmente denominadas de “canga”. Estes materiais, de idade terciária-quadernária, são produtos de alteração supergênica das formações ferríferas. Os solos, quando ocorrem, são pouco espessos, na ordem dos centímetros, exceto em algumas manchas maiores de material coluvial. (SOBREIRA, 2009, p.144).

O Inventário de São Bartolomeu (2007), caracteriza a Serra com o clima tipicamente tropical, marcado por duas estações bem definidas, uma seca e uma chuvosa. A morfologia da serra é tipificada por escarpas, relevo montanhoso e campo de altitude subtropical com candeia. Os vales são profundos com vertentes íngremes e pequenas áreas aplainadas nos topos de morro. A vegetação é marcada pela Mata Atlântica, transição entre campos rupestres e a Floresta estacional semidecidual. A vegetação é de pequeno, médio e grande porte, com espécies de candeias, orquídeas, bromélias, samambaias, quaresminha, pindaíba, canela de velho, folha miúda, pororoca, angá miúdo, goiabeira vermelha, camboatá vermelho, branco e piúna (FIG. 35). Algumas espécies endêmicas na região estão em extinção como a *Agalinis angustifolia*, *Gutteria vilosíssima*, *Lychnophora eridoides*, *Lychnophora pinaster*, *Lychnophora reticulada*, *Vellozia glabra*.



FIGURA 35 – Diferentes tipos de vegetação presentes na Serra. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015.

A Serra apresenta trechos na zona rural e no perímetro urbano. Alguns locais contam com a ocupação das encostas, como na região do Morro São Sebastião, São João, Santana, Piedade, Taquaral e São Cristóvão (Veloso).

Além da APA da Cachoeira das Andorinhas, a serra inclui também o Parque Arqueológico Morro da Queimada e o Ecomuseu, ambos implementados em 2005, com o objetivo de resguardar as estruturas remanescentes do período de mineração. Como se sabe, as primeiras ocupações na região, no fim do século XVII, se davam nas áreas mais estáveis e planas, como o topo das colinas e a meia encostas ou vales mais amplos. Assim, sobretudo próximo ao Morro da Queimada, local que foi cenário de um dos primeiros e mais intensos conflitos entre mineradores e portugueses, a serra apresenta vasto conjunto de vestígios da mineração colonial. A região tem estruturas de lavras de ouro como aberturas de poços, galerias, canais de escoamento, sarilhos, formando um importante conjunto de ruínas ainda preservado (FIG. 36 e 37).



FIGURA 36 – Moinho de Vento do Morro da Queimada. Fonte: Fernanda Silva, 2015.



FIGURA 37 – Vista do interior de uma mina aurífera, Morro da Queimada. Fonte: Fernanda Silva, 2015.

Outros pontos, como na região do Veloso e do Parque Municipal da Cachoeira das Andorinhas, a presença de cachoeiras atrai o ecoturismo (FIG. 38). Porém, enquanto o Parque conta com infraestrutura para receber os turistas e banhistas, o Veloso carece de maiores cuidados, sobretudo nas regiões das Lagoas Azul, Prata e Cochinho (FIG.39). O Veloso também apresenta vestígios antrópicos do período de mineração, com sarilhos, minas, aquedutos e casas (FIG. 40). Seguindo pela Serra sentido leste-oeste, próximo a região do Passa Dez de Cima, é possível identificar o conjunto arqueológico do antigo Jardim Botânico Municipal, que funcionou ao longo do século XIX (FIG. 41).



FIGURA 38 – Parque Municipal Cachoeira das Andorinhas. Fonte: Eduardo Trópia, Portal do Turismo, 2015. <sup>12</sup>



FIGURA 39 – As lagoas do Veloso. Da esquerda para direita as Lagoas Azul, Prata e Cochinho. Fonte: Marcelo Souza, 2015.



FIGURA 40 – Vestígios da mineração da Serra. Região do Veloso. Fonte: Marcelo Souza, 2015.



FIGURA 41 – Vistas das ruínas do antigo Jardim Botânico de Ouro Preto. Fonte: Fernanda Silva, 2015.

A Prefeitura Municipal de Ouro Preto junto ao Ministério Público vem trabalhando em um projeto de proteção da área do Jardim Botânico, por meio da tentativa de implantação de um Parque Natural. A partir desse trecho, a Serra sai do perímetro urbano da sede e ruma sentido São Bartolomeu, pelas estradas tratadas no trabalho. Vê-

<sup>12</sup> Disponível em: <http://www.ouropreto.com.br/canal/artigo/parque-das-andorinhas-ouro-preto> Acesso em: 21 de fevereiro de 2016.

se que, para além do trecho tratado aqui, toda a região da Serra possui diferentes valores e referências culturais.

### 2.2.3 A Estrada de 1718

Na Serra de Ouro Preto está inserida a porção da estrada que mais apresenta vestígios materiais. Tanto a estrada de 1718 como a de 1782 contém nesta região as partes mais conservadas de muros e calçamentos, além do chafariz de Dom Rodrigo, tombado pelo município de Ouro Preto, em 2007. Considera-se que se trata do trecho de maior ameaça de degradação e, por tanto, região de maior necessidade de políticas de proteção (FIG.42).

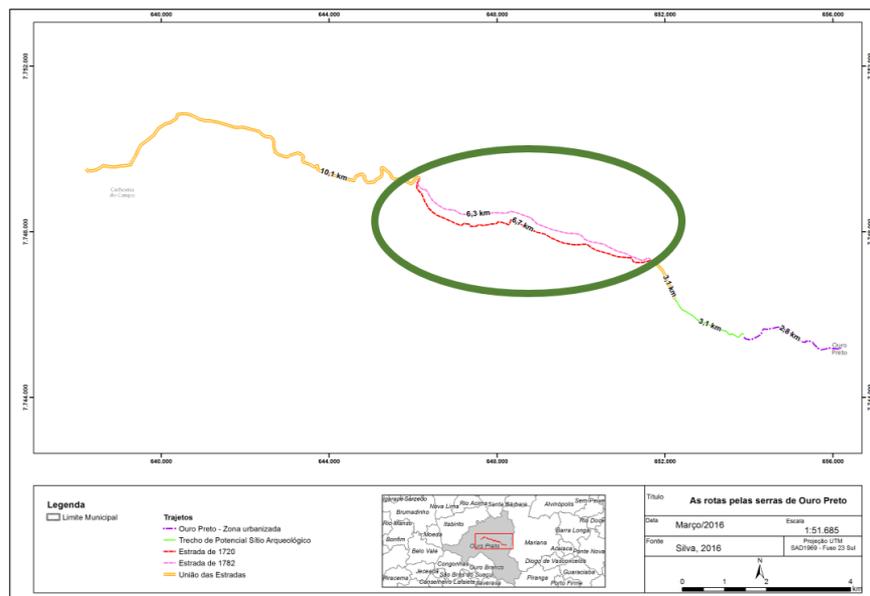


FIGURA 42 - Destaque para a região da Serra em que se apresentam as estradas. Elaboração: Silva, 2016.

Considerando apenas a região da Serra, a estrada de 1718 possui 6,7km. Inicia-se na Pedra do Amolar (do lado de Ouro Preto) até o encontro da estrada de 1782, próximo as ruínas da Pousada de José Henriques (do lado de Cachoeira).

A altitude e exposição maior configuram uma vegetação diferente da estrada de baixo. Apresenta menor concentração de vegetação de grande porte, bem como maior mudança de solos e microclimas ao longo do caminho. Na estrada de 1782 a vegetação de grande porte e a maior concentração de umidade configuram um meio ambiente bastante diverso desse, mas por outro lado, mais homogêneo.

A diversidade litológica e o afloramento rochoso presentes ao longo desse caminho configuram um meio ambiental específico. Ademais, por estarem no alto da serra, os ventos também colaboram para a especificação desse ambiente. É válido lembrar que essa região está exposta a mais predadores e menos recursos, como a água que tende a escoar para o pé da serra deixando o ambiente com uma menor oferta de alimentos e nutrientes. Esse cenário impulsiona a competitividade entre as espécies criando um desenvolvimento mais lento das que ali se desenvolvem. Em função disso não há espécies vegetais de grande porte em profusão e há uma diversidade maior de microclimas e tipos de solos associados as características de um campo rupestre (FIG. 43).



FIGURA 43 – Estrada de 1718: diferença de solo e afloramento rochoso. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015.

A serra também é recorrida pelos moradores para a extração da canela de ema, endêmica em regiões altas (FIG.44). Relatos de moradores dizem que a canela de ema, cuja raiz é usada para a fazer chá, auxilia no combate as dores de coluna e reumatismo, além de aliviar a tensão e angústia, e que alguns moradores ainda buscam essa raiz naquela região.<sup>13</sup>



FIGURA 44 - Canela de ema. Fonte: Fernando Tatagiba, 2007.

---

<sup>13</sup> Essa espécie também está em extinção, de forma que a extração deve ser autorizada pelo Instituto Estadual de Florestas (IEF).

Ao longo do caminho é possível identificar pelo menos três muros de arrimo, dois muros de contenção e ainda três pontos com a presença de calçamento original. O levantamento de campo e reconhecimento de sítio arqueológico, realizado com o acompanhamento da historiadora e arqueóloga Beatriz Lussim, também revelou uma estrutura circular de cerca de 2m de diâmetro, que possivelmente era utilizado para o abastecimento de água (FIG.45).



FIGURA 45 – Conjunto de estruturas remanescentes da estrada de 1718. Calçamentos, muros, e por último a estrutura circular mencionada acima. Fonte: Fernanda Silva, 2015.

Esses vestígios da antiga estrada são percebidos em diferentes momentos do percurso, mas há trechos que são marcados apenas pela trilha deixada. O predomínio de vegetação de pequeno e médio porte indicam a falta de conservação na limpeza do caminho.

A sequência de morros em vários planos, a perder de vista, apontam o rumo do caminho e oferecem ampla visibilidade e paisagem singular (FIG.46 e 47). É possível ver também, o Pico o Itacolomi, sentido sul (FIG. 48). Por outro lado, é possível identificar a ação nociva do homem sobre o meio ambiente com a alteração da conformação do solo, que é consequência da prática do motocross (FIG.49).



FIGURA 46 - Vista da estrada ao longo da serra sentido Cachoeira do Campo. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015.



FIGURA 47 - Vista do vale à norte da estrada. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015.



FIGURA 48 - Vista do vale à norte da estrada. Fonte: Luciano Almeida, 2012.



FIGURA 49 – Marcas do motocross no solo. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015.

#### 2.3.4 A Estrada de 1782

Limitando a análise apenas no perímetro da Serra, a estrada de D. Rodrigo apresenta inúmeros trechos de muros, escoamentos e calçamentos. São mais incidentes que na estrada de 1718, embora sua extensão seja quase a mesma: 6,3km, apenas 400m menor que a primeira estrada.

Além das evidências da obra do governador, esse caminho possui marcos que são lembrados pelos tropeiros: o Mijador, pedra batizada pelos tropeiros por seu uso atípico. O ponto da Cruz, outro marco do caminho dos tropeiros, que consiste numa cruz simples, esculpida em uma pedra (FIG. 50). Um morador de São Bartolomeu conta que essa cruz foi esculpida a mando de um padre que passava ali com sua expedição. Como havia uma mina d'água ali perto, a cruz foi um gesto de benção para que a mina nunca secasse. Outro ponto que tornou-se um marco da trilha é o ponto em que ela se ramifica

rumo a comunidade de Chapéu do Sol. Há ainda mais um, citado por relatos de viajantes e moradores da região, que diz respeito a uma pedra que servia de abrigo para andarilhos (FIG. 51).



FIGURA 50 – Cruz esculpida na pedra e detalhe. Estrada de 1782. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2016.



FIGURA 51 – Calçamento próximo da pedra que servia de abrigo. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015.

Em determinado ponto do caminho um grande mirante se abre, onde se observa o Vale do Rio das Velhas e outros inúmeros, a Serra de Antônio Pereira e do Caraça e até a região de Belo Horizonte e Nova Lima. Um grande elevado que sustenta os trilhos da ferrovia marca a paisagem, na região do Mutuca, chegando até o Pátio Ferroviário do Funil, muito próximo do pé da serra, do lado de Cachoeira do Campo. O ponto final das trilhas e o Pátio Ferroviário não chegam a 2km de distância(FIG.52).



FIGURA 52 – Vista do mirante; no fundo da imagem o elevado da ferrovia. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015.

Esses caminhos tem a função de contemplação, sendo foco do turismo para caminhadas (PREFEITURA DE OURO PRETO, 2007)<sup>14</sup>. Sobretudo o caminho de 1782, que recebeu os marcos da Estrada Real (programa turístico implantado pelo Instituto Estrada Real, da FIEMG), vem intensificando o turismo no local. Por ali passam trilheiros e motociclistas atraídos pelas paisagens e pela história local. Mais uma vez, o uso do motocross deixa rastros. Nesta estrada essa atividade é mais incidente e tem prejudicado a conservação do caminho, causando até pontos de deslizamento de terra (FIG. 53 e 54).



FIGURA 53 – Ponto de deslizamento de terra. Estrada de 1782. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015.



FIGURA 54 – Marcas de pneu indicam a alteração do solo. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015.

Além desses pontos, a estrutura de maior destaque da estrada é certamente o Chafariz de D. Rodrigo. Construído em comemoração da construção da estrada, esse equipamento, que foi tombado pelo município de Ouro Preto, em 2007, recebe atração de turistas e pesquisadores. O chafariz que possui qualidade artísticas e estilística, também colaborou para as políticas de preservação da área, uma vez que seu entorno está inserido na zona do tombamento (o perímetro de entorno do tombamento é de 50m de raio a partir do chafariz). Seu Dossiê traz um importante alerta. É possível identificar que havia uma preocupação com relação a estrada, uma vez que ela é capaz de dar contexto ao monumento e ser testemunho de uma evolução significativa de um acontecimento histórico. (PREFEITURA DE OURO PRETO, 2007, p. 82).<sup>15</sup> O documento fala de

---

<sup>14</sup> Inventário do distrito de São Bartolomeu (Sítios Naturais). Ficha: Trilha do Chafariz Dom Rodrigo. Ref. 9.5, 2007. Disponível em: [http://www.ouropreto.mg.gov.br/uploads/portal\\_do\\_patrimonio\\_ouro\\_preto\\_2015/patrimonio/trilha-do-cahafariz-de-d-rodrigo.pdf](http://www.ouropreto.mg.gov.br/uploads/portal_do_patrimonio_ouro_preto_2015/patrimonio/trilha-do-cahafariz-de-d-rodrigo.pdf) Acesso em: 10 de abril de 2016.

<sup>15</sup> Dossiê de Tombamento do Chafariz Dom Rodrigo. Prefeitura de Ouro Preto, 2007, p.82.

invasões que ocorreram em trechos da estrada, bem próximas ao chafariz, como tentativa de apropriação do bem público, fato que contribuiu para a solicitação do tombamento.

Os caminhos da Serra foram muito utilizados por tropeiros para o transporte de mercadorias para Vila Rica, no período colonial. Mas, segundo José Isabel da Costa, morador de São Bartolomeu, essa prática se estendeu até a década de 1970 de forma muito intensa. Segundo o morador, que foi tropeiro até a década de 1970, as viagens eram realizadas três vezes por semana, levando principalmente doces como a goiabada e o doce de leite, que até hoje marcam a economia local de São Bartolomeu. Hoje o trajeto atrai também comitivas de cavalgadas que com frequência percorrem a região (Fig. 55 e 56).



FIGURA 55 – Tropeiros em comitiva comemorativa. (s/d). Fonte: Acervo pessoal de José Isabel da Costa e Henrique da Costa.

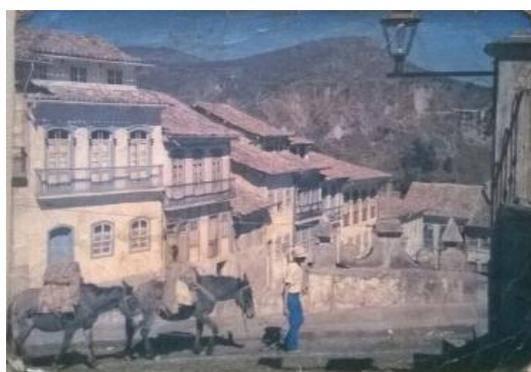


Figura 56 – Tropeiro de São Bartolomeu passando no Largo do Rosário década de 60. Fonte: Acervo pessoal de José Isabel da Costa e Henrique da Costa.

A vegetação aqui é bem distinta da que se apresenta no topo da serra. Por estar em curvas de nível e em altimetria menor que a estrada de 1718, esse caminho absorve mais água configurando um meio ambiente mais homogêneo. A oferta de nutrientes é bem maior e a disputa entre predadores e entre espécies, menos incidente. Assim, vegetação tem mais chances de se desenvolver, de maneira que a presença de árvores de grande porte é possibilitada barrando a ação dos ventos.

### *2.3 O lado de Cachoeira: o encontro das estradas e o Palácio de Campo*

Com exceção dos trechos da Serra, em que as estradas tem rotas distintas, o restante do trajeto entre os Palácios de Ouro Preto e Cachoeira do Campo seguem o

mesmo traçado. Como reforça Bohrer (2011), a construção da estrada de D. Rodrigo funcionou como atalho da estrada de 1718, justamente nos pontos de subida da Serra, na tentativa de tornar o caminho menos cansativo, abrindo uma rota em curvas de nível. Assim, o restante do percurso (entre Cachoeira do Campo até a Pousada de José Henriques e a Pedra do Amolar até Ouro Preto) aproveitou os caminhos já consolidados anteriormente (FIG. 57).

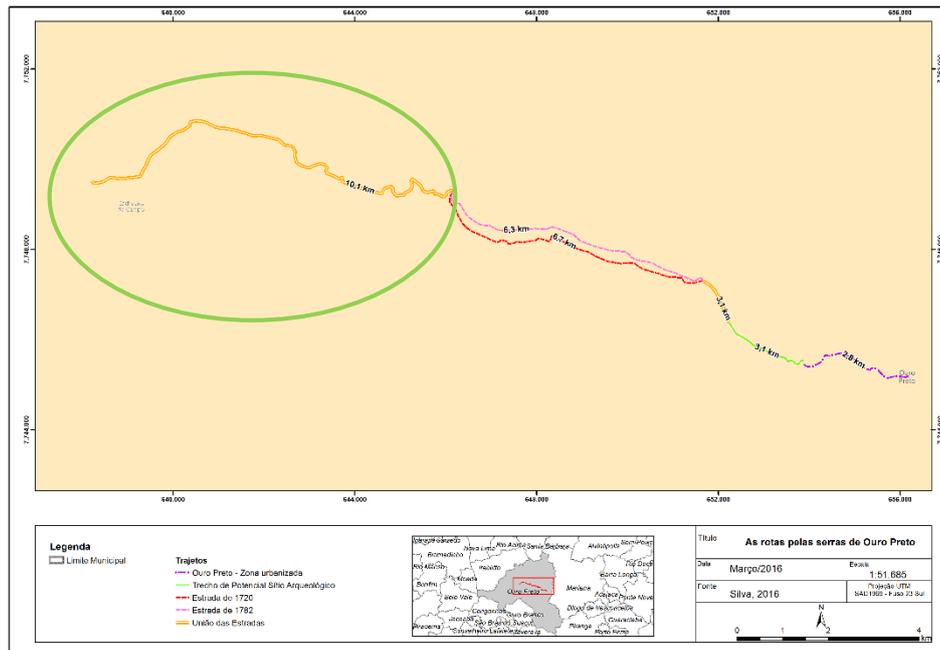


FIGURA 57 – Mapa de localização das estradas com destaque para o trecho tratado. Fonte: Silva, 2015.

Do lado de Cachoeira do Campo, as estradas encontram-se na base da Serra, próximo às ruínas da Pousada de José Henriques, importante pouso e marco referencial, no século XIX, para essa região, como apontou documentação exposta no capítulo 1. O domínio da vegetação impossibilita a visão nítida das ruínas, que necessitam de medidas de manutenção e limpeza. As ruínas ficam próximas ao reencontro das estradas (FIG. 58).



FIGURA 58 – Entorno das Ruínas da Pousada. A esquerda, ponto de cruzamento das estradas de 1718 e 1782. No centro as ruínas dos muros da pousada de José Henriques, e à esquerda placa da Fazenda de José Henriques. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015.

De lá os caminhos passam pela comunidade de Tabuões, pela ponte do Tabuões que também é citada em fontes documentais, e entra na zona urbana de Cachoeira do Campo pela rua Tombadouro, principal via de acesso do distrito no século XVIII. Nesta rua há uma descaracterização do estilo arquitetônico do século XVIII, mas é possível identificar ruínas daquele período (FIG.59 e 60).



FIGURA 59 - Matriz de Tabuões. Fonte: Inventário de Cachoeira do Campo, 2007. Ref.: 6.2.1.1, p. 33.



FIGURA 60 - Ruínas da Pousada Tombadouro, Cachoeira do Campo. Foto: Fernanda Silva, 2013.

Dali o trajeto vai para a Matriz Nossa Senhora de Nazaré até a ponte do Palácio de campo. Nas proximidades da ponte é possível observar a pedreira de Santa Margarida de Cortona, tombada por um decreto Municipal da década de 70, mas que não é identificada pelo município como bem protegido (FIG.61 e 62).



FIGURA 61 - Matriz de Nossa Senhora de Nazaré, Cachoeira do Campo. Foto: Fernanda Silva, 2014.



FIGURA 62 – Ponte do Palácio de Cachoeira do Campo em 1910. Fonte: Inventário de Cachoeira do Campo, 2007, Ref.:6.1.3, p.27.

A ponte do Palácio é da época da construção da estrada de 1782, associada aos feitos de D. Rodrigo na reforma do palácio de campo.

A Ponte do Palácio data da época de Dom Rodrigo (1782), todavia, podemos crer que havia outra, menos sólida, em seu lugar, a qual dava acesso a um palácio mais antigo, erguido em 1730. [...] Anos mais tarde, Dom Rodrigo faria vir à Cachoeira toda espécie de especialistas que construiriam, além do novo palácio, o imenso lago artificial, extraordinária obra de engenharia, e a Ponte do Palácio, sólida estrutura de pedra. (BOHRER, 2011, p. 150).

Tanto a Ponte como o próprio Palácio, que hoje abriga a Escola Estadual Nossa Senhora Auxiliadora, não são atendidos por nenhum instrumento de proteção patrimonial, além do inventário. O lago ao qual se refere Bohrer fica hoje dividido por um muro que dá na quadra da escola. Trata-se das estruturas de um imenso reservatório, que embora dominada pela vegetação de pequeno e médio porte, ainda apresentam-se conservadas (FIG.63 a 66).



FIGURA 63 - A ponte do Palácio de campo de Cachoeira do Campo. Fonte: Inventário de Cachoeira do Campo, 2007, Ref.:6.1.3, p.20.



FIGURA 64 - O Palácio de campo de Cachoeira do Campo. Fonte: PIBIC/IFMG-OP, 2015.



FIGURA 65 - O lago do Governador D. Rodrigo.  
Fonte: Inventário de Cachoeira do Campo, 2007,  
Ref.:6.1.3, p.21.



FIGURA 66 - Vista aérea do Palácio e entorno.  
Destaque para a área da piscina do palácio.  
Fonte: Google Earth, 2016.

Essas obras apontam a relevância de Cachoeira para esse período, e também marcam o novo momento da história da arquitetura de Minas, sinalizado por construções mais apuradas, elegantes e sólidas.

O imenso reservatório continha 25 milhões de litros d'água! Possuía até mesmo, singrando suas águas calmas, uma pequena embarcação à vela de sete metros de comprimento! [...] Pouco distante do lago – e ainda em uso – está a Ponte do Palácio. Possui trinta metros de comprimento e é toda feita em pedra. Esta ponte antecedia o portão de entrada do palácio e dava início aos caminhos que, de Cachoeira, demandavam à Vila Rica. (BOHRER, 2011, p.67).

Após a construção do Palácio de campo, em 1730, e do Palácio dos Governadores, na Praça Tiradentes, em 1741 (que substituiu o Palácio Velho, localizado no bairro Antônio Dias), obras públicas de melhorias nos caminhos eram frequentes, como apontam os documentos de editais, licitações e recibos de obra apresentados anteriormente.

A construção do Palácio de Cachoeira é fundamental porque dá ainda mais destaque à região de Cachoeira do Campo. Segundo Padre Afonso Lemos,

O acontecimento de suma e decisiva importância para os futuros destinos de Cachoeira do Campo, foi sem dúvida, a escolha que deste lugar fizeram os Governadores da antiga Capitania, para ali edificarem aprazível Casa de Campo, onde, de quando em quando, vinham repousar das preocupações e fadigas do governo, respirando o ar puro e salutar de nossas campinas, entregues aos inocentes folguedos e diversões que lhes proporcionavam as belezas da natureza, a amenidade do clima e o sossego e doce paz da solidão, longe do estrépito e continuo movimento que agitam e conturbam os grandes centros civilizados. (LEMOS, 1908, p. 97).

Além de representar um refúgio aos governadores<sup>16</sup>, esse palácio coloca Cachoeira do Campo em uma posição privilegiada de região que oferece belezas e remete a um lugar de tranquilidade. A visão particular do olhar para a paisagem é colocada por relatos dos viajantes, apresentados no capítulo 1. Termos como pitoresco, bela vista, local de visibilidade, paisagem incomum, região de pomar, e roçarias a perder de vista adjetivam a paisagem em contexto.

Mas além disso, como observa Bohrer, a posição de implantação do Palácio dá ampla visibilidade à Serra, o que permite a hipótese de uma escolha nada aleatória do terreno para a sua construção. Dom Rodrigo José de Meneses, por exemplo, mobiliza a abertura da estrada de 1782 afim de facilitar o trajeto entre os dois palácios (FIG. 67 a 70).



FIGURA 67 – Vista da antiga Casa de Verão – 1730 – Desenho de 1950. Fonte: Inventário de Cachoeira do Campo, 2007, Ref.:6.1.2, p.19.



FIGURA 68 – Pátio do Palácio de campo, Cachoeira do Campo. Atual Escola Estadual Nossa Senhora Auxiliadora (Colégio das Irmãs). Fonte: Inventário de Cachoeira do Campo, 2007, Ref.:6.1.2, p.19.



FIGURA 69 – Vista das ruínas do antigo Palácio e a Ponte – 1896. Fonte: Inventário de Cachoeira do Campo, 2007, Ref.:6.1.2, p.20.

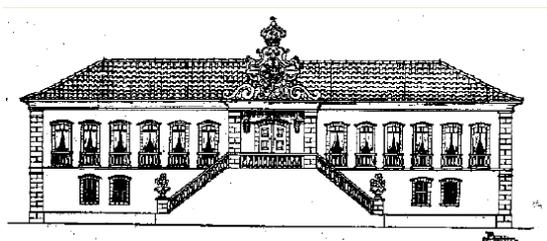


FIGURA 70 – Vista das ruínas do antigo Palácio e a Ponte – 1896. Fonte: Inventário de Cachoeira do Campo, 2007, Ref.:6.1.2, p.20.

<sup>16</sup> Na realidade além de d. Rodrigo não houve uma presença marcante de outros governadores no local. O Visconde de Barbacena em 1788 passa a morar ali com sua família, mas depois dele os governadores subsequentes visitavam o local de forma esporádica, o que causaria seu processo de arruinamento ao longo do século XIX. Só a partir de 1904, com a chegada das irmãs salesianas é que esse quadro seria alterado. A construção de um novo prédio aproveitou algumas estruturas do antigo edifício, mas há grande alteração do projeto inicial.

Do Palácio a vista da Serra de Ouro Preto é privilegiada. Esse eixo tratado no trabalho, não coloca o Colégio Dom Bosco diretamente na rota, no entanto, é possível observar o prolongamento da estrada para esses sítios, com a presença de muros extensos. Um trabalho de levantamento de campo pode associar esse trajeto principal, tratado aqui, a essa ramificação, que certamente foi muito importante (FIG. 71 e 72). O edifício foi construído em 1779 para abrigar o Quartel (Coudelaria Real) e serviu para fins militares até 1883. Em 1896 foi estabelecido ali o ensino salesiano que funcionou até o fim do século XX. O edifício foi tombado pelo IEPHA em 2012.



FIGURA 71 – Colégio Dom Bosco. Fonte: Rotizen Lage Reggiani, 2007.<sup>17</sup>



FIGURA 72 – Vista da ponte do Colégio Dom Bosco. Fonte: Inventário de Cachoeira do Campo, 2007, Ref.:6.1.2, p.20.

Além do Colégio Dom Bosco, a fazenda Caieira também encontra-se próxima das estradas, e é de grande valor histórico para o município, que atualmente trabalha no dossiê de tombamento desse bem. A Fazenda que data de 1727 era a única produtora de cal na região de Minas Gerais, no começo do século XVIII, tendo papel central na oferta desse material para a construção de Vila Rica.

A partir dessa apresentação em que se buscou observar os aspectos históricos, arqueológicos, arquitetônicos e paisagísticos dos caminhos, é necessário agora discutir os instrumentos patrimoniais que podem ser recorridos na promoção da salvaguarda do bem. Assim, a terceira parte deste trabalho dedica-se a explorar diferentes instrumentos que podem ser utilizados pelas políticas do patrimônio de forma individual ou coletiva, priorizando uma gestão que tenha efeitos de proteção eficazes e capazes de atender aos desafios da degradação trazidos pela mineração predatória e impactos da atividade

---

<sup>17</sup> Disponível em: <http://www.panoramio.com/photo/5059415> Acesso em 22 de abril de 2016.

turística. No fim do trabalho os apêndices e anexos apresentam mais fotos das estradas e mapas ampliados para oferecer mais suporte de análise.

**CAPÍTULO 3 – PATRIMÔNIO CULTURAL: CONCEITOS E INSTRUMENTOS EM  
DIÁLOGO COM AS ESTRADAS**

## ***1. O alargamento do conceito de Patrimônio Cultural no Brasil***

Refletir sobre o conceito de Patrimônio Cultural no Brasil é fundamental para estabelecer o contexto que permite identificar, hoje, as estradas como Patrimônio Cultural. Conseqüentemente também é essencial a tarefa de buscar instrumentos de proteção que tenham efetividade diante dessas novas abordagens.

A trajetória das políticas públicas voltadas ao patrimônio no Brasil são amplamente exploradas por diversos autores. Interessante abordagem a respeito dessas práticas oferece Castriota (2009), que resume três diferentes tipos de modelos executados ao longo das políticas de patrimônio no Brasil.

O primeiro, relacionado à preservação, entende o patrimônio como um conjunto de bens excepcionais por seu valor histórico e/ou artísticos, concentrados em uma espécie de coleção de exemplares únicos, institucionalizados, normalmente, por meio do instrumento do tombamento e sob o envolvimento de profissionais limitados, como arquitetos e historiadores.

O segundo modelo, abrindo-se para a conservação, irá tratar do patrimônio sob sua ótica mais ampliada, considerando o ambiente urbano inserido na lógica das políticas de patrimônio, incorporando agora, conjuntos de edificações e paisagens urbanas. O tombamento, ainda utilizado, dá lugar as áreas de conservação, ou zona especiais de proteção. Além dos arquitetos e historiadores, esse modelo conta com a participação de planejadores urbanos, oriundos de várias formações diferentes. No entanto, a participação popular ainda não era considerada.

Por fim, o terceiro modelo apresentado, que se refere as políticas atuais, está associado a reabilitação e requalificação ambiental, bem como a revitalização econômica e cultural, o desenvolvimento urbano e social, visando a qualidade de vida e a justiça social.

A ideia de Patrimônio Ambiental Urbano é apresentada como um novo modelo que vai além do edifício isolado, percebendo as relações que os bens naturais e culturais estabelecem entre si e como o meio ambiente urbano é fruto disso.

Abordar o patrimônio ambiental urbano vai ser assim, como se pode perceber, muito mais que simplesmente tomar determinadas edificações ou conjuntos: é antes, conservar o equilíbrio da paisagem, pensando sempre como inter-relacionados a infraestrutura, o lote, edificação, a linguagem urbana, os usos, o perfil histórico e a própria paisagem natural. (CASTRIOTA, 2009, p.17).

Neste modelo o envolvimento profissional se dá de forma multidisciplinar e atribui aos diversos segmentos como à sociedade e à empresas um papel decisivo na responsabilização das ações protetivas a ser compartilhado com o Estado.

Diante desse quadro, o profissional ou pesquisador da área do Patrimônio deve estar atento a nova concepção, como ponto de partida de sua abordagem. O objeto de estudo, nesse caso, deve estar, portanto, inserido na lógica do desenvolvimento das cidades, local onde se expressam os conflitos e desejos da sociedade.

Percebe-se, a partir disso, que a construção do conceito de Patrimônio vêm passando por um profundo alargamento de tipos diferentes, sejam eles culturais ou naturais, e cada vez mais, o conjunto de ambos.

Não basta mais ter valor histórico ou artístico. É necessário que os bens estejam inseridos no ambiente urbano e na paisagem e que se rompa a falsa dicotomia entre desenvolvimento e preservação, uma vez que, cada vez mais, o planejamento e gestão das cidades deve estar associado ao planejamento do patrimônio sob a perspectiva sustentável do desenvolvimento.

Além da relação entre o desenvolvimento urbano e o patrimônio, outra abordagem referente a ampliação do debate sobre Patrimônio Cultural diz respeito a importância do significado para as populações fruidoras, que permite a associação com a ideia de sustentabilidade.

Sobre essa interpretação, Carsalade (2009) lembra, com o intuito de justificar as práticas de intervenção em bens culturais, que os bens exercem um importante papel social enquanto símbolos que orientam, identificam e reconhecem comunidades, criando elos e laços afetivos. Assim, a participação de grupos na afirmação de sua consciência histórica por meio desses símbolos patrimonializados deve ser uma premissa no campo do patrimônio.

[...]É importante que compreendamos que certos bens, ainda que para nós possam ser menos importantes, são significativos para aqueles que estão a nossa volta, seja o grupo maior no qual estamos inseridos ou pequenos grupos nos quais podemos, inclusive, nem nos reconhecer. Em consequência, se são significativos, devem ser respeitados. (CARSALADE, 2009, p.79)

O caráter sustentável, no entanto, pode ser associado a apresentação do autor ao explorar o conceito de fruição. A garantia do acesso ao bem somado ao uso pelas comunidades que o reconhecem e dele usufruem é o engendramento da sustentabilidade.

Remetendo a abordagem da ética social, o autor fala que o homem têm se reaproximado de suas heranças históricas, num movimento de ruptura modernista. Ou seja, ruptura com um movimento que se afastou do passado, dentro da lógica do mundo dinâmico de transformações. Ao romper com esse movimento, a reaproximação permitiu novamente o contato com o passado, dando surgimento a uma série de iniciativas que contribuíram para a valorização dos bens e para sua absorção na lógica de desenvolvimento.

Do ponto de vista ético, o homem aprendeu que sua manipulação sobre as coisas do mundo tem seus limites e que seus filhos têm o direito de receber um planeta e uma história ainda vivos e ainda saudáveis. Dois entendimentos importantes emergem então, no cenário contemporâneo, nascidos da consciência ecológica e da valorização de monumentos históricos: a transformação e a capacidade de absorver esta transformação. (CARSALADE, 2009, p.80).

O respeito à preexistência, a busca da harmonia entre o meio ambiente e espaço construído além de apresentar-se como legado das gerações passadas torna-se ferramenta de afirmação de grupos, de promoção da justiça social, e de fonte de construção de identidades.

Indicados esses aspectos que permeiam o debate do Patrimônio Cultural hoje, fica assinalado o cenário atual da concepção de Patrimônio Cultural. Cabe no entanto, refletir também, sobre o lugar das estradas estudadas aqui, nesta nova abordagem.

## **2. *O papel das estradas na historiografia e na ampliação do Patrimônio Cultural***

Para compreender o papel que as estradas ocupam hoje, não apenas para a História mas também para as políticas de proteção do patrimônio cultural, é necessário refletir sobre o contexto de formação dessas estradas, bem como explorar sua abordagem na historiografia. O espaço, a história e a memória se entrelaçam formando uma nova abordagem do patrimônio cultural, e colocando as estradas e seus vestígios originais em lugar notório de estudo.

O processo de construção da história das estradas sempre teve um papel de destaque para a História, pois fornece informações que ajudam a compreender o universo social, econômico, político e cultural dos lugares que compõem os caminhos. Por isso, foram explorados ao longo do século XX, como uma ferramenta da historiografia.

Sergio Buarque de Holanda, em *Caminhos e Fronteiras* (1957) mostra não apenas como se dava a vida cotidiana ao longo desses caminhos, mas ajudou a compreender as relações comerciais e sociais do período colonial, além de explorar as heranças indígenas marcantes nesse processo.

O fato de as bandeiras saídas de São Paulo, ora em direção ao Guairá, ora rumo ao sertão do alto São Francisco, terem já nas primeiras investidas atinado com o caminho mais apropriado mostra até onde se valeriam seus cabos de colaboração indígena. [...] Da existência efetiva dessas vias já com caráter mais ou menos permanente, antes de iniciar-se a colonização, nada autoriza a duvidar. E ainda hoje, o traçado de muitas estradas de ferro parece concordar, no essencial, com os velhos caminhos de índios e bandeirantes, sinal de que sua localização não seria caprichosa. (HOLANDA, 1995, p. 26).

O historiador mostra como o conhecimento dos índios contribuiu para o traçado desses caminhos. Orientados pela natureza e pelos cursos de rios, as trilhas abertas pelos índios e a relação deles com os primeiros exploradores do sertão brasileiro, definiram, quase sem alteração, o traçado das estradas oficiais abertas a mando da coroa. A obra que ficou consagrada pela metodologia da história cotidiana, influenciada pela Escola dos Annales, retratou a expansão paulista a partir das bandeiras e monções influenciadas pelos costumes indígenas, fundamental para o êxito dos bandeirantes e abriu espaço para o estudo de estradas como categoria de análise e interpretação histórica. Inaugurando uma narrativa baseada na geografia histórica muitos estudos se seguiram, buscando através desta categoria, uma compreensão mais ampla da História.

No entanto, esses caminhos passaram a ocupar um papel que vai além do seu entendimento de documento histórico. As rotas históricas passaram a ser consumidas como produto cultural, capaz de criar a aproximação do observador com o patrimônio cultural e estimulando o turismo cultural.

Ao voltar-se para o uso sustentável do seu potencial histórico, cultural e natural, um dos programas atuais de valorização das Estradas Reais trata-se do Projeto Estruturador Destinos Turísticos, do Instituto Estrada Real, pertencente à Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG). O projeto estimula o turismo na Estrada Real, contribui para a economia local e fortalece os laços de identidade coletiva com as

comunidades de entorno. Esse projeto vem apresentando interessantes resultados positivos, tanto para o turismo como para a promoção do patrimônio.

Além do programa da FIEMG a Estrada Real tem desenvolvido outras políticas em pontos específicos. Estão na lista de indicação<sup>18</sup> da UNESCO, para inserção na categoria de Paisagem Cultural Mundial, dois trechos: o Caminho dos Escravos (18km entre a cidade de Diamantina-MG e o distrito de Mendanha) e o Caminho do Ouro (15km de trajeto em Paraty-RJ). As FIG.73 e 74 apresentam os vestígios de estruturas desses caminhos.



FIGURA 73 – Caminho dos Escravos, Diamantina. Fonte: Walter Magalhães, 2009.<sup>19</sup>



FIGURA 74 – Caminho do Ouro, Paraty. Fonte: O caminho do ouro em Paraty e suas paisagens, 2009.

A lista da UNESCO conta também com a Rota da Prata ou Caminho Real da Terra Adentro (1.400 km do México até o Texas-EUA), incluída na categoria de Patrimônio Mundial da Humanidade. Nesta mesma categoria a Via Áppia, na Itália (a mais importante das estradas construídas pelos romanos) aguarda a análise da candidatura.<sup>20</sup>

Outro exemplo de apropriação das estradas pelo turismo é o Caminho dos Jesuítas, ou Estrada Velha da Graciosa, que liga o planalto paranaense ao litoral e que foi utilizado até o século XVIII. Esse caminho recebe políticas de valorização com referências e informações básicas ao turista, por meio de placas. A paisagem é um ponto

---

<sup>18</sup> A lista de indicação diz respeito à candidaturas já submetidas junto a UNESCO que ainda serão analisadas. São 4 as categorias para inserção: Patrimônio Cultural, Patrimônio Natural, Patrimônio Misto e Paisagem Cultural. Além dessas categorias, que possuem listas específicas, a lista de indicações e a de bens em perigos fecham as seis listas com que a UNESCO trabalha atualmente.

<sup>19</sup> Disponível em: <http://www.webventure.com.br/h/noticias/cicloturismo-na-estrada-real-uma-bicicleta-uma-lata-e-muitas-imagens/14754/pag/2> Acesso em 22 de abril de 2016.

<sup>20</sup> Todas as listas da UNESCO podem ser consultadas no site: <http://whc.unesco.org/en/list/>.

de grande mobilização do envolvimento dos turistas e trilheiros, pois compreende o trecho mais preservado de Mata Atlântica do Brasil, declarada em 1993 como Reserva da Biosfera da Mata Atlântica pela UNESCO.<sup>21</sup>

No entanto, o tratamento mercadológico impresso em alguns modelos de valorização patrimonial não exploram de maneira mais operacional as ações de conservação e manutenção dos vestígios materiais das estradas, como calçamento original, muros e paisagem natural, abordando de forma mais genérica as rotas em si e voltando-se mais para o turismo histórico urbano. Funcionam nesse caso como um itinerário para ligar exemplares edificados. Diante disso, é preciso reforçar a ideia de que as porções da estrada em sua forma original são tão importantes quanto os monumentos espalhados ao longo dela.

Um exemplo dessa abordagem que compreende também os vestígios materiais da estrada é o estudo da Calçada do Lorena, localizado entre São Paulo e Santos. O caminho que percorre a Serra do Mar, foi largamente utilizado desde o século XVI por viajantes e tropeiros e, ao longo do século XVIII foi a principal rota da economia paulista centralizada no porto de Santos, que chegou a deter o monopólio de embarque nacional de mercadorias, durante a ascensão da economia açucareira (ZANETTINI, 1998, p.2). Neste contexto as estradas refletiam a materialização da visão de mundo dessa camada social em ascensão (senhores de engenho paulistas). Como coloca:

Tais reflexões e transformações visíveis na cultura material paulista expressava os anseios e necessidades daquele grupo em ascensão, provocando a modificação da paisagem, a reorganização de espaços e territórios, podendo as estradas serem encaradas como manifestações materiais ou artefatos “ao mesmo tempo produtos e vetores de relações sociais e econômicas”. (MENEZES, 1987 apud ZANETTINI, 1998, p.3).

Essa estrada foi objeto de estudo do arquiteto Benedito Lima de Toledo, na década de 1980, como lembra Zanettini, iniciativa pela qual se seguiu as obras de restauração realizadas na década de 1990. Mas é o aspecto arqueológico explorado por Zanettini que coloca essa estrada sob uma ótica diferente.

---

<sup>21</sup> Portal da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica: <http://www.rbma.org.br>.

As condições apresentadas pelo sítio histórico em decorrência de sua desativação, nos legaram um contexto nitidamente arqueológico, de uma grande estrutura, excluída de seu ciclo social de produção, que havia sofrido processos deposicionais relativos ao seu abandono e pós abandono, só acessível pelos métodos próprios à disciplina. Da pesquisa arqueológica, deveriam provir as informações necessárias e mais indispensáveis ao processo de recuperação física do monumento. (ZANETTINI, 1998, p. 6).

Esse caso ajuda a compreender a aproximação das estradas com sua abordagem arqueológica mas também oferece alternativas de instrumentos de proteção: os sítios arqueológicos. Antes de discutir os instrumentos de proteção, contudo, uma pequena explanação sobre os aspectos a serem considerados na análise desses caminhos é importante para servir de balizadores das ações desses instrumentos. Ou seja, é necessário delimitar quais serão os aspectos analisados.

Os aspectos devem se amparar na busca da harmonia entre o ambiente natural e espaço construído. Para tal é necessário identificar a rota principal e suas ramificações; analisar as técnicas e tecnologias utilizadas na construção e manutenção da via, bem como os materiais utilizados; observar quanto a escolha da implantação, uso de aterros, pavimentações, muros de contenção, técnicas de escoamento e drenagem das águas pluviais, estruturas de apoio como o chafariz e a pousada de Jose Henriques, questões ligadas a paisagem e a posição estratégica de visibilidade, relevância ecológica de fauna e flora, relações que estabelecem com as comunidades relacionadas a memória e pertencimento e também com recurso do turismo sustentável.

Assim, os estudos sobre os instrumentos de proteção para esses caminhos devem tratar de seus aspectos naturais, arqueológicos, arquitetônicos, históricos, culturais, sociais e econômicos de forma tão interagida que se vê diante dos desafios de implantação das políticas do patrimônio. Compreender como eles podem ser utilizados, portanto, é ofício indispensável na construção de um patrimônio englobado na lógica sustentável.

### ***3. Os instrumentos de proteção do patrimônio e as interfaces com as estradas da Serra de Ouro Preto***

As formas pelas quais se efetivam as políticas públicas de proteção ao Patrimônio Cultural são diversas. Vão desde o tombamento, instrumento que tem um papel fundamental ao longo de toda a trajetória do IPHAN, até os instrumentos

urbanísticos usados em gestões e planejamentos urbanos. Os inventários têm assumido um caráter legal mais intenso em alguns casos, e há ainda a discussão mais recente, sobre a chancela da paisagem cultural que procura responder as questões do novo patrimônio cultural, bem mais amplo, tanto em concepção quanto em território. A reflexão sobre as possibilidades de uso dos instrumentos de proteção para as estradas procura colaborar para o acautelamento efetivo e sustentável. Assim serão tratados os instrumentos do tombamento, da chancela da paisagem cultural e do inventário como alternativas possíveis de serem revistas diante do objeto de estudo. Cabe ainda, uma breve apresentação sobre o instrumento de sítio arqueológico e da Lei Estadual do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), que já atua sobre parte da área estudada através da Área de Proteção Ambiental (APA) Cachoeira das Andorinhas.

### *3.1 Tombamento*

Colocamos anteriormente que o instrumento do tombamento foi largamente utilizado pelo IPHAN desde seu surgimento. Mesmo com a introdução de novos instrumentos, e outros recursos usados conjuntamente, como os instrumentos urbanísticos, o tombamento, mesmo sob constante crítica de que seria um instrumento ineficiente quanto a manutenção da preservação dos bens tombados, ainda encontra-se enraizado nas nossas práticas preservacionistas.

Promulgado pelo Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, o instrumento organizou a proteção do patrimônio, sob as categorias histórico e artístico. As primeiras ações eram concentradas nos monumentos históricos, que simbolizavam o discurso da identidade nacional.

O instrumento do tombamento parece, num primeiro momento, oferecer mais garantias legais ao objeto, uma vez que ainda é a política de proteção ao patrimônio que assume medidas legais. Isso porque, de acordo com o Decreto/lei 25/37:

Art. 17. As coisas tombadas não poderão, em caso nenhum ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de cinquenta por cento do dano causado. (BRASIL, Decreto-Lei nº25, de 30 de novembro de 1937).

Porém, diante da ampliação do conceito de patrimônio, esse recurso apresenta suas limitações. Apenas tornar não garante que o bem seja incorporado nas políticas de desenvolvimento urbano, menos ainda que serão efetivamente protegidos. Entendemos que o instrumento deve ser revisto diante dos novos critérios associados a sustentabilidade.

A crítica de sua ineficiência pode ser lida não pelo seu desamparo legal, uma vez que o instrumento tem poder legal, ainda que se trate de um ato administrativo, mas, pelas dificuldades ligadas a gestão dos bens tombados pelo IPHAN. Sobre isso, Edésio Fernandes aponta que ao longo desses 70 de ação do instrumento do tombamento, muitas foram as ocasiões de descaracterização dos objetos provocando um sentimento de descrédito quanto a sua eficácia.

A falta de disciplina legal consistente no tratamento do tema e o não seguimento adequado dos procedimentos formais têm frequentemente levado a toda uma série de distorções, pressões, violações e abusos, provocando o esvaziamento do instituto e uma descrença generalizada quanto a seus efeitos e sua utilização. (FERNANDES, 2010, p.21).

Sabemos que muitos são os desafios impostos ao IPHAN que trabalha sob uma terrível escassez de recursos e profissionais, que contribui para a precariedade da fiscalização. Também enfrentam dificuldades em definir entornos e criar políticas articuladas. Além disso ficam reféns do jogo imobiliário que acaba sendo o grande responsável pela configuração do espaço urbano. Tudo isso impõe que o uso do tombamento seja feito de forma articulada a outros instrumentos a fim de incorporar o bem na rotina urbana.

Outra crítica presente na ação desse instrumento está no que Fernandes (2010) define como discricionariedade, ou seja, a capacidade de discernimento legal em defesa da ordem, que é concentrada pelas ações do poder público. Isso significa que o IPHAN possui plenos direitos de determinar quais bens são tombados, e essa prática foi feita pelo órgão, por muito tempo, deixando de lado a opinião pública ou mesmo os valores atribuídos por ela, como coloca Simão (2005).

A população foi posicionada passivamente no processo, em concordância com os parâmetros primeiros estabelecidos: foram tombadas obras de arte, prontas, cujo uso far-se-á de maneira a mantê-las e admirá-las. Apesar da publicação sistemática dos trabalhos realizados nas primeiras décadas, através da criação de museus e organização de exposições, divulgação jornalística, edições técnicas, não se poderia se esperar participação efetiva da população na gestão

das cidades tombadas, uma vez que esta não era a prática da política contemporânea. (SIMÃO, 2001, p.23).

Assim, para que o tombamento tenha efeito, dentro da nova lógica de Patrimônio Cultural, se faz necessário que se construa uma noção coletiva de ação guardiã, em que diferentes pontos de vista são levados em conta resultando numa gestão mais democrática, corresponsável e coerente com o interesse coletivo.<sup>22</sup>

Cabe ainda lembrar que o objeto a ser tombado abrange uma vasta área com diferentes tipos de simbologias. São marcadas pela presença de vegetação característica da região assim como a fauna, formam um referencial geográfico, pois a Serra divide os distritos de Cachoeira do Campo, São Bartolomeu e Ouro Preto, apresentam vestígios materiais ao longo de todo o trajeto, e imprimem uma visão de paisagem, pois estão implantadas em local de grande visibilidade.

Logo, questionamentos devem ser feitos: o que tomar? Todas as estruturas de calçamento e muros? Todos os bens edificados ao longo do caminho? O traçado das vias? Parece ser ambição complicada, pois as diretrizes do tombamento, para uma área tão extensa, exigiria ações difíceis de se cumprir. Ou seja, fiscalizar esses pontos das estradas e não permitir que ali ocorra nenhum tipo de alteração. Se, no entanto, priorizando o peso legal do instrumento, ainda se mantiver sua opção como alternativa de proteção, ele deve dialogar com outras políticas de valorização.

Assim, ao recorrer a esse instrumento, é preciso refletir em relação ao seus alcances no objeto contemplado, sobre os impactos que essa medida exercerá sobre sua lógica de inserção no desenvolvimento da cidade. O tombamento de fato oferece garantias legais de proteção, mas não garante que o bem interaja na vida econômica e social das comunidades. Essas ações deve ser exploradas por outras políticas de forma conjunta, podendo inclusive serem previstas como diretrizes do dossiê de tombamento. Entendemos a necessidade de mesclar o uso de vários instrumentos, inclusive os

---

<sup>22</sup> A participação popular na construção da história das estradas da Serra vem sendo tratada pelo projeto “As estradas de Vila Rica à Cachoeira do Campo: dos antigos caminhos à estrada de Dom Rodrigo José de Menezes” do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica – PIBIC – do IFMG, campus Ouro Preto. As atividades tem por objetivo estabelecer um contato, ainda inicial, entre as comunidade de Cachoeira do Campo e São Bartolomeu com as estradas, a fim de aproxima-las do contexto de Patrimônio Cultural e permitir que outros debates sejam introduzidos, posteriormente, como os instrumentos de proteção. Essa pesquisa tem o intuito de subsidiar ações patrimoniais sem perder de vista a participação popular de forma atuante e deliberativa no processo de patrimonialização.

urbanísticos. Apenas uma ação multifacetada que envolva poder público, iniciativa privada e participação popular podem realmente garantir a sobrevivência desses exemplares. Dessa maneira, o tombamento não seria encarado como um vilão, que impõe uma série de limitações, mas como um articulador de políticas protetivas.

### 3.2 Chancela da Paisagem Cultural

A chancela da Paisagem Cultural é um instrumento que tem como objeto a Paisagem Cultural. Logo, é necessário uma revisão acerca deste conceito para uma contextualização mais precisa do uso do instrumento.

O conceito de Paisagem pode ser explorado por diversas áreas como a Geografia, Arqueologia, Arquitetura, Biologia, Estética. Sobre seu significado Deleuze (1992) diz:

Para chegar à paisagem, devemos sacrificar tanto quanto possível toda determinação temporal, espacial, objetiva; mas esse abandono não atinge somente o objetivo, ele afeta a nós mesmos na mesma medida. Na paisagem, deixamos de ser seres históricos, isto é, seres eles mesmos objetiváveis. Não temos memória para a paisagem, nem mesmo para nós na paisagem. Sonhamos em pleno dia e com os olhos abertos. Somos furtados ao mundo objetivo mas também a nós mesmos. É o sentir” (DELEUZE-GUATTARI, 1992, p.220).

Logo, a paisagem configura-se a partir do olhar de cada um, sendo única a cada novo olhar lançado. Está diretamente associada ao homem. Tanto pela sua interferência na paisagem quanto pela sua própria leitura dela. Isso significa que a paisagem é algo vivo e constantemente modificado, e que só se concretiza a partir do olhar do observador criando um contexto de mudança contínua que exige um instrumento que seja capaz de lidar com essa transformação constante. Foi diante dessa emergência que a UNESCO propôs o conceito de Paisagem Cultural.

Desenvolvido no começo da década de 1990, a Paisagem Cultural como instrumento protetivo, pretende combinar os aspectos materiais e imateriais, buscando romper com as políticas que normalmente separam essas esferas. As investidas também pretendiam usar a paisagem como elo aproximando o patrimônio natural do cultural, contribuindo para a abordagem sustentável do patrimônio.

Em 2012, o Rio de Janeiro teve aceita a candidatura na UNESCO do projeto “Rio de Janeiro: Paisagem Cultural entre a montanha e o mar”, e até o momento é o único bem nacional inscrito nesta categoria (Diamantina e Paraty estão na lista indicativa).

Abriga locais como o Pão de Açúcar, o Corcovado, a Floresta da Tijuca, o Aterro do Flamengo, o Jardim Botânico, a praia de Copacabana, e a entrada da Baía de Guanabara. Os bens cariocas incluem ainda o Forte e o Morro do Leme, o Forte de Copacabana e o Arpoador, o Parque do Flamengo e a Enseada de Botafogo (RIBEIRO, 2007).

O Comitê do Patrimônio Mundial da UNESCO, em 1992 define a paisagem e estabelece três categorias: a paisagem planejada e criada intencionalmente pelo homem; a paisagem que se desenvolveu organicamente; e a paisagem cultural associativa, normalmente marcada por celebrações religiosas e manifestações artísticas e culturais.

Cada observador tem um olhar diferente atribuindo valores e significados distintos a um mesmo recorte territorial. Em outras palavras, a paisagem é culturalmente construída tanto pelos elementos antrópicos empregados nela quanto pela carga simbólica que lhe é atribuída pelo olhar humano. Paisagem é o que vemos diante de nós. É uma realidade visível. É uma visão de conjunto percebida a partir do espaço circundante. Não tem, assim, uma existência própria, em si. Ela existe a partir do sujeito que a apreende: Cada pessoa a vê diferentemente de outra, não só em função do direcionamento de sua observação, como também em termos de seus interesses individuais. (MARTINELLI; PEDROTTI, 2001, p. 39).

Castriota(2009) lembra também da definição de Paisagem Cultural oferecida pela Cultural Landscape Foundation<sup>23</sup>, que propõe quatro categorias de paisagem:

[...] os **sítios históricos**, que reúnem as paisagens significativas pela sua associação com um evento atividade ou pessoa histórica, tais como campos de batalha e as cercanias das casas dos presidentes; **as paisagens históricas planejadas**, paisagens que foram planejadas ou executadas intencionalmente por um paisagista, mestre de jardinagem, arquiteto, ou horticultor, de acordo com princípios de projeto, ou por um jardineiro amador, trabalhando num estilo ou tradição reconhecível, tais como parques, campi e propriedades rurais; **as paisagens históricas vernaculares**, paisagens que se desenvolveram através do uso pelo homem, cujas atividades ou ocupação moldaram aquela paisagem, tais como aldeias rurais, complexos industriais e paisagens agrícolas; e **paisagens etnográficas**, paisagens que contêm uma variedade de bens naturais e culturais que são definidos como bens patrimoniais, tais como

---

<sup>23</sup> A Cultural Landscape Foundation é uma ONG norte americana que trabalha a pesquisa da arquitetura e seu valor paisagístico, produzindo estudos sobre paisagens culturais e proteção do patrimônio cultural. Fundada em 1998 a ONG tem grande credibilidade nos debates mais notórios da área da Paisagem Cultural. Ver mais em: <http://tclf.org>

assentamentos contemporâneos, sítios religiosos sagrados, e estruturas geológicas massivas. (CASTRIOTA, 2009, p.192).

No Brasil, a Paisagem Cultural foi definida como “uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores” (IPHAN, 2009, p.13).

Na legislação brasileira essa nova concepção de patrimônio cultural é regulamentada através da Portaria nº 127 de 30 de Abril de 2009, que estabelece a chancela da paisagem cultural brasileira. A chancela vem agregar-se como mais um instrumento de proteção, que pode ser utilizado para áreas territoriais mais extensas, compostas por ambientes construídos e paisagem natural. A diferença desse instrumento para os demais, está na maneira compartilhada de gestão que envolve a comunidade, o poder público e privado. A paisagem está em constante transformação, e por isso não é possível nesse caso, como no tombamento, exigir que permaneça incólume. Ademais, a chancela resume-se a categoria de paisagem cultural associativa, prevista pela UNESCO, sendo marcada, portanto, em casos onde as manifestações e atividades humanas dependem daquele ambiente para se desenvolver. Por isso mesmo, a proposta do IPHAN recomenda que a chancela seja renovada a cada dez anos, caso ainda apresente manifestações humanas in loco ou conserve valores reconhecidos previamente por ela.

Apesar de significar um avanço para as políticas de patrimônio, o instrumento não foi recorrido desde sua instauração e sua portaria já passa por revisão. A crítica que promoveu a revisão do instrumento pauta-se na limitação de seu caráter punitivo e aos planos de gestão que são solicitados quando um bem é chancelado. Vasconcelos (2012) fala desses desafios do novo instrumento.

Apesar de representar um grande avanço na legislação patrimonial, vários profissionais do campo da preservação cultural veem com descrédito a Portaria nº 127/2009 alegando que esta não tem força de lei já que não prevê punições. Ela se configura como uma forma de preservação indireta, pois estimula, e não obriga, a promoção de ações de salvaguarda pela população e órgãos governamentais, se assemelhando, assim, mais uma vez, ao Decreto nº 3.551/2000. A única ação punitiva pela descaracterização da paisagem chancelada prevista pela Portaria nº 127/2009 é a perda do uso do certificado. (VASCONCELOS, 2012, p.65).

Vê-se por tudo isso que o instrumento ainda requer alterações que permitam maior ação punitiva e o afastem das interpretações que a entendem como uma espécie de

selo de garantia. Além disso, o instrumento deve incorporar outras categorias. Se fosse prevista na chancela, por exemplo, a categoria de sítio histórico, prevista pela Cultural Landscape Foundation, poderíamos perfeitamente enquadrar nosso objeto de estudo.

Conclui-se que embora esses termos colaborem para uma abordagem mais transversal das estradas, ainda não estabelecem parâmetros operativos definidos. Ou, em outras palavras, não assistem nosso objeto por completo.

### 3.3 *Inventário*

O inventário apresenta-se como ferramenta de acautelamento da medida em que fornece uma série de informações que definem o bem e podem o caracterizar como referência cultural e patrimonial. Embora esteja, muitas vezes, associado mais um levantamento do que a um instrumento de proteção, esse recurso pode ter um amparo legal que o valorize enquanto instrumento de proteção e articulação sustentável.

Isso se dá porque o inventário tem a característica de descrever detalhadamente aspectos de diversas naturezas relacionadas ao objeto como morfologia, história, estética, arquitetura, aspectos sociais, paisagísticos, urbanísticos e antropológicos (MACHADO, 2009, p. 51). Dessa forma, pode ser utilizado como instrumento de proteção. Mas é sobretudo um instrumento de articulação sustentável porque se bem realizado, é uma ferramenta de planejamento urbano, em que a própria manutenção do inventário irá apontar as demandas sociais e relações de pertencimento.

Castriota (2009) salienta um exemplo do uso do inventário como instrumento efetivo de proteção. A cidade de Porto Alegre, por meio da Lei Complementar nº 601 dispõe sobre o inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis no Município e estabelece um caráter bem mais dinâmico e de maior alcance, mas com poder restritivo quanto as intervenções no bem:

**Art. 10.** As edificações Inventariadas de Estruturação não podem ser destruídas, mutiladas ou demolidas, sendo dever do proprietário sua preservação e conservação. Parágrafo único. Poderá ser autorizada, mediante estudo prévio junto ao órgão técnico competente, a demolição parcial, a reciclagem de uso ou o acréscimo de área construída, desde que se mantenham preservados os elementos históricos e culturais que determinaram sua inclusão no Inventário do Patrimônio Cultural de Bens Imóveis do Município.

**Art. 11.** As edificações Inventariadas de Compatibilização poderão ser demolidas ou modificadas, por meio de Estudo de Viabilidade Urbanística (EVU), devendo a intervenção ou a edificação que a substituir observar as restrições necessárias à preservação cultural e histórica da edificação de Estruturação e do entorno a que estiver vinculado, bem como à paisagem urbana. (PORTO ALEGRE, Lei Complementar nº 60 de 23 de outubro de 2008).

Observa-se que o inventário, neste caso, atua como um regulador das intervenções, por um lado, e por outro, permite acompanhar evolução do entorno e paisagem urbana em que o bem está inserido, tornando-se uma ferramenta para o planejamento urbano. No entanto, a lei ainda apresenta margem de manobra, visto que classifica as edificações por importância (de estruturação e compatibilização).

Outro exemplo também abordado por Castriota (2009), foi a realização do Inventário de Patrimônio Urbano e Cultural de Belo Horizonte (IPUCBH), desenvolvido desde 1993 na cidade. Inserido no entendimento de amplitude do patrimônio, esse recurso trabalha de forma sistematizada, o reconhecimento do patrimônio, criando documentos que possam ser utilizados em propostas de preservação integradas com a política urbana geral para o município.

A metodologia adotada reflete a extensão contemporânea do conceito de patrimônio: ao invés de simplesmente listar os bens culturais, o IPUCBH parte do contexto mais geral - o urbano, com seus múltiplos cruzamentos espaciais, funcionais e simbólicos, para, num movimento de aproximação, chegar à identificação das referências culturais. Avançando em relação aos inventários estudados, o IPUCBH procura enfrentar a questão da cultura em toda sua abrangência, procurando identificar o processo de formação de identidades sócio espaciais. (CASTRIOTA, 2009, p. 271).

Assim pode-se concluir que esse recurso pode ser mais que uma ferramenta tornando-se instrumento efetivo de proteção que tem força de oferecer garantias, inclusive de caráter restritivo ou punitivo.

Em Ouro Preto, o inventário é utilizado pela Prefeitura de Ouro Preto, através da Secretaria de Cultura e Patrimônio e do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural e Natural de Ouro Preto (COMPATRI), responsáveis pela confecção dos inventários, bem como por sua rigorosa atualização. O IPAC - Inventário de Proteção ao Acervo Cultural de Minas Gerais – é um dos critérios de pontuação no Imposto sobre

Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) do Patrimônio Cultural<sup>24</sup>, fator que estimula as ações de manutenção desse recurso.

No entanto, ainda que esteja amparado numa prática sistemática de catalogação, e que seja amplamente utilizado pelo CAMPATRI e inúmeros pesquisadores, essa ferramenta não é instituída como instrumento de proteção, diretamente, como no caso de Porto Alegre. Não obstante, não pode ser desconsiderada, por isso. O inventário pode ser entendido como um instrumento de proteção, e se bem produzido, pode ser utilizado para as mais diferentes funções. Seja ligada ao objeto, ao seu entorno, ou ainda seu contexto no ambiente urbano.

Às estradas, tal recurso é bastante atraente, pois, permite a abordagem de suas expressões morfológicas, paisagísticas, históricas, arquitetônicas, e também pode oferecer o estado de conservação dos caminhos e suas principais relações com o espectador daquele produto cultural. O COMPATRI, em 2007, inseriu na categoria de sítios naturais, do inventário de São Bartolomeu a ficha designada “Trilha do Chafariz Dom Rodrigo”. Contém os aspectos físicos, geológicos e ambientais, além de informações do estado de conservação, que é apresentado como bom estado de conservação e grau de integridade. No entanto, aponta como medida de conservação a restrição do uso e ocupação, deixando vago quais as ações para essas medidas. (Inventário de São Bartolomeu, Prefeitura de Ouro Preto, 2007).

O que se observa, após quase dez anos desse inventário, é que a estrada apresenta vários trechos de erosão e alteração do traçado. Devido à gravidade dos fatores de potencial descaracterização dos trajetos, é fundamental que esse instrumento tenha efeito mais eficaz para a conservação do caminho e de suas estruturas. Como já mencionado, o uso constante de motocross que tem contribuído para o avanço fulminante da transformação do espaço, sobretudo, do calçamento e a especulação das mineradoras locais, exigem uma ação mais efetiva do ponto de vista legal.

---

<sup>24</sup> O ICMS do Patrimônio Cultural é um dos critérios de distribuição do ICMS entre os municípios mineiros. A habilitação depende da de um sistema de gestão local e de desenvolvimento de ações de proteção. Essas ações são pontuadas para efeito de repasse da verba.

### 3.4 Sítio Arqueológico

O Sítio Arqueológico é definido pelo IPHAN como um espaço geográfico delimitado pela presença de vestígios materiais oriundo do processo de ocupação do território pós-contato, tais como:

- Estruturas, ruínas e edificações construídas com o objetivo de defesa ou ocupação (buracos, baterias militares, fortalezas e fortins);
- Vestígios das infraestruturas (vias, ruas, caminhos, calçadas, ruelas, praças, sistemas de esgotamento de águas e esgotos, galerias, poços, aquedutos, fundações remanescentes das mais diversas edificações, dentre outras que fizeram parte do processo de ocupação iniciados nos núcleos urbanos e em outros lugares);
- Lugares e locais onde possam ser identificadas remanescentes de batalhas históricas e quaisquer outras dimensões que envolvam combates; Antigos cemitérios, quintais, jardins, pátios e heras;
- Estruturas remanescentes de antigas fazendas, quilombos, senzalas e engenhos de cana e farinha;
- Estruturas remanescentes de processos industriais e manufatureiros; e
- Vestígios, estruturas e outros bens materiais que possam contribuir na compreensão da memória nacional pós-contato (PORTAL IPHAN).

Essa lista de definição de vestígios permite aproximar as estradas desse instrumento porque trata de vestígios de estruturas (ponte do palácio, ponte do Tabuões, chafariz de Dom Rodrigo, além de edifícios como os Palácios dos Governadores de Ouro Preto e Cachoeira do Campo e outros tantos exemplares da estrada no perímetro urbano), de vestígios de ruínas de edificações (Pousada José Henriques e Lago do Palácio de Cachoeira), e vestígios de infraestrutura (caminhos, calçamentos e muros). Vale lembrar também o papel do legado indígena na abertura das estradas, tratado na parte I deste trabalho.

Pois, como coloca Cáli (2005) o interesse na preservação de sítios arqueológicos vai além das descobertas da escavação:

A importância de se preservar sítios arqueológicos não se concentra apenas nas descobertas de bens materiais neles evidenciados (material cerâmico, sepultamentos, artefatos líticos, restos faunísticos etc.), mas também no levantamento do contexto em que os mesmos foram identificados, possibilitando, reconstruir o ambiente e o espaço coletivo ocupado por nossos antepassados. Desta forma, além do esforço técnico empreendido em todas as fases do processo de desenvolvimento das pesquisas arqueológicas, os

trabalhos preveem diversas ações educativas, de modo que os conhecimentos possam ser repassados à sociedade. (CALI, 2005, p. 31-32).

Desta forma, entende-se que além da medida direta de incorporação dos caminhos como sítios arqueológicos, a escolha por esse instrumento requer que diversas ações de cunho educacional garantam sua fruição.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 216 aborda a natureza arqueológica dos bens, aos quais devem ser tutelados pelo IPHAN. Em 1998 a Portaria nº 241, estabelece o Registro de Sítios Arqueológicos, no Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA). É a partir dessa portaria que são reconhecidos e passam a contar com proteção legal.

No entanto, como aponta o próprio IPHAN, o Patrimônio Arqueológico possui uma base de dados finita e não comporta restauração. Sua capacidade de suporte de alterações é muitíssima limitada. No entanto, uma garantia importante diz respeito ao licenciamento ambiental (EIA/RIMA - Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental)<sup>25</sup>. Em vista as constantes transformações do espaço, a exigência desse estudo é fundamental. Se por um lado é inviável gerir todo os sítios arqueológicos, por outro, criar medidas que verifiquem sua existência e a registrem apresenta-se como recurso de compensação, do ponto de vista legal, mas também como possibilidade de abordar a arqueologia, repassando para a iniciativa privada a gestão desse estudo, criando a chamada Arqueologia de Contrato.<sup>26</sup> Como afirma Funari (2008) apud Ferreira (2011), a legislação patrimonial consiste em uma conquista do processo democrático brasileiro

---

<sup>25</sup> A exigência do Licenciamento Ambiental é garantida por lei, e deve ser executada em obras de impactos. Cabe destacar que um dos trechos da estrada, definida pelo trabalho como ponto de potencial sítio arqueológico, tratado na parte II deste trabalho e identificado por meio dos mapas, tem sido um ponto de conflito judicial quanto a aplicação do Licenciamento. A localidade compreende a região que vai desde o fim do bairro das Cabeças até o trevo próximo à estação Ecológica do Tripuí, zona onde provavelmente passava a estrada, tendo em vista a relação entre o ponto do trevo e o caminho conhecido como Caminho Tronco. Ocorre que em 27/02/2015 foi instaurado um inquérito civil (nº MPMG-0461.15.000067-1) com a finalidade de apurar e legalizar o licenciamento ambiental do empreendimento loteador denominado LOTEAMENTO VILA RICA, (Empreendedor Prospecção e Locação de Bens s Ltda.), bem como fiscalizar a litude das medidas mitigadoras e compensatórias a serem eventualmente estabelecidas. Esse processo do Ministério Público vem, na realidade, investigar a dispensa dada pelo CODEMA e Prefeitura de Ouro Preto ao empreendedor de realizar o Licenciamento Ambiental. O inquérito encontra-se aberto, mas espera-se que esse estudo venha a colaborar para a ação do Ministério Público, visto que indica que a região a ser loteada provavelmente compreende vestígios arqueológicos e possivelmente trata à tona o contexto das estradas. É possível acessar o Inquérito completo e atualizado junto ao prédio do Ministério Público de Ouro Preto.

<sup>26</sup>. A arqueologia de contrato é estabelecida por meio de processo de licitação para as empresas privadas sobre as atividades de Licenciamento Ambiental. Esse mercado de trabalho vem crescendo freneticamente no Brasil em decorrência do avanço da construção civil e conseqüente multiplicação de grandes canteiros de obra.

ao exigir que todos os projetos potencialmente impactantes estejam vinculados à pesquisa arqueológica.

Ademais, exercem outras importantes tarefas. Além do trabalho de licenciamento, a divulgação dos produtos e dos trabalhos realizados é fundamental para o desenvolvimento de pesquisas e para que o cidadão conheça seu patrimônio. Também é obrigatório, por lei, que toda obra ou intervenção realizada em um sítio arqueológico inclua a realização de ações educativas nas comunidades envolvidas. Esta ação permite um importante canal de diálogo com a sociedade. (Portal IPHAN<sup>27</sup>).

A ação do IEPHA sob os sítios arqueológicos, no entanto, é bem distinta da política do IPHAN, que como se viu, é bastante abrangente, mas pouco efetiva para a proteção. Isso ocorre em função da Lei Estadual 13.803/00 que estabelece a distribuição da arrecadação do ICMS do Patrimônio Cultural. O repasse da verba só acontece mediante o cumprimento de algumas condições, o que contribui para uma ação mais dirigida. Assim, para que o patrimônio arqueológico seja pontuado pelo IEPHA é necessário que o sítio seja tombado pelo município, ou ainda parte do seu acervo, ou que seja inventariado e inserido no IPAC do município.

Em Ouro Preto temos a importante experiência do Parque Arqueológico Morro da Queimada. O projeto que abarca entre outras medidas a criação de um Eco Museu, foi aprovado pela Comissão Nacional de Incentivo à Cultura do Ministério da Cultura (CNIC/Minc) em 2005. É um modelo importante, porque trabalha com a participação de vários setores da administração pública, como a Prefeitura de Ouro Preto, o Ministério da Cultura, da Cidade e do Meio Ambiente, o Ministério Público e ainda com o IPHAN, que em 2010 cria uma portaria para estabelecer medidas e normas para a preservação do Conjunto Arquitetônico e Urbanístico de Ouro Preto. A Portaria n° 312/2010 consiste em um avanço na política de preservação dos Sítios Urbanos tombados pelo IPHAN, como coloca Ferreira:

Políticas de preservação como o registro do Sítio Arqueológico do Morro da Queimada no CNSA/SGPA e sua inclusão na Portaria n° 312/2010 indicam uma nova perspectiva de gestão dos Sítios Urbanos pelo IPHAN, aproximando-se do conceito de Arqueologia Urbana, na medida em que o patrimônio urbano é visto como resultado dinâmico de uma contínua ocupação humana nos territórios, como sistema construído historicamente em sua dimensão sócio espacial.

---

<sup>27</sup>Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/403/> Acesso em: 12 de janeiro de 2016.

Entender o patrimônio como resultado da dinâmica da cidade e de seu processo de ocupação vem ao encontro das novas abordagens dadas ao Patrimônio Cultural, de incorporação das práticas preservacionistas em consonância com o planejamento e desenvolvimento das cidades. A Portaria nº 312/10 é um importante referencial porque além de incorporar o espaço arqueológico na lógica da cidade, determina uma série de diretrizes e penalidades legais. No entanto, cabe ressaltar que o Morro da Queimada está inserido no sítio tombado de Ouro Preto pelo IPHAN, fator que contribui para as medidas se efetivarem, já que o instrumento do tombamento prevê medidas de caráter restritivo às intervenções.

Nota-se mais uma vez a importância da ação conjunta de instrumentos que por um lado garantam a multiplicidade dos meios protetivos, através de legislação específica, e por outro, estimulem políticas culturais com a finalidade de promover sua fruição.

Por fim, para termos um panorama mais definido das ações passíveis de serem implantadas nas estradas da Serra, é interessante analisar as políticas que já são colocadas ali. Assim, cumpri expor a abrangência do Plano Diretor, para obtermos um contexto das ações municipais nessa porção do território, bem como analisar as diretrizes previstas na APA Cachoeira das Andorinhas, que atende a essa área parcialmente, tanto do ponto de vista territorial quando de gestão, já que volta-se, primordialmente a preservação do meio ambiente.

### *3.5 A Lei do SNUC e o Plano Diretor*

A lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000 institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação, em que estabelece critérios e normas para a criação, implantação e gestão das unidades de conservação.

Entre os objetivos do SNUC destaca-se a proteção das características relevantes da natureza geológica, geomorfológica, espeleológica, arqueológica, paleontológica e cultural além da proteção dos recursos naturais necessários à subsistência de populações tradicionais, respeitando e valorizando seu conhecimento e sua cultura e promovendo-as social e economicamente. (MINAS GERAIS, LEI DO SNUC, Capítulo 3).

Assim entende-se que, embora o foco seja a sustentabilidade do meio ambiente, os objetivos também dizem respeito aos aspectos culturais e arqueológicos, caracterizando as estradas em um objeto passível desse tipo proteção.

De fato, desde 1989, a região já conta com iniciativas de proteção do meio ambiente. A APA Estadual da Cachoeira das Andorinhas que abrange o distrito de São Bartolomeu e a zona rural de Ouro Preto, possui uma área de 18,7 mil hectares, o correspondente a 14,98% da área total do município de Ouro Preto. (PORTAL IEF). É oportuno apresentar o conceito de APA:

As APA's pertencem ao grupo de unidades de conservação de uso sustentável. São áreas em geral extensas, com um certo grau de ocupação humana, dotada de atributos abióticos, bióticos, estéticos ou culturais especialmente importantes para a qualidade de vida e o bem-estar das populações humanas, e tem como objetivos básicos proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais. (PORTAL IEF<sup>28</sup>)

Assim, a APA das Andorinhas foi criada com o objetivo de desenvolver na região o uso sustentável de recursos naturais para a proteção de mananciais de abastecimento público, da biodiversidade e sítios históricos. No zoneamento desta APA a Serra de Ouro Preto é atendida, mas especificamente as estradas estão apenas parcialmente inseridas. A FIG.75 mostra a localização da unidade de conservação, destacando-se o contorno de influência delimitado para este trabalho.

---

<sup>28</sup> Disponível em: <http://www.ief.mg.gov.br/areas-protegidas/areas-protegidas-estaduais/117> Acesso em 12 de janeiro de 2016.

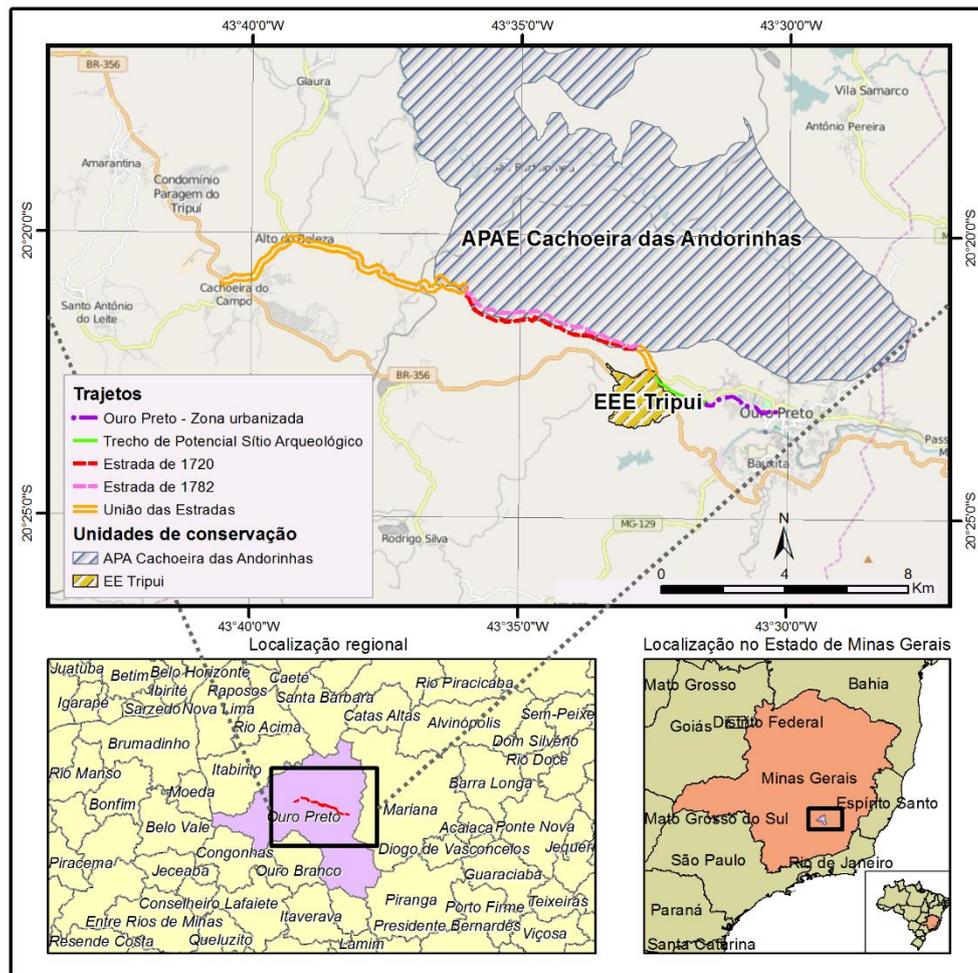


FIGURA 75- Localização da Unidade de Conservação, destacando-se o contorno de influência delimitado. Elaboração: Silva, 2016.

O plano de manejo da APA é desenvolvido pelo Instituto Estadual de Florestas (IEF) em parceria com o Conselho Consultivo da APA. O plano é um documento fundamentado nos objetivos gerais de uma unidade de conservação. Estabelece o zoneamento e as normas que devem presidir o uso da área e o manejo dos recursos naturais, inclusive a implantação das estruturas físicas necessárias à gestão da unidade, como previsto pelo SNUC. As ações consistem em consultas à comunidade e a um grupo de técnicos para fazer os levantamentos necessários para melhoria da gestão da área e o que isso pode trazer de retorno para as pessoas, como revela Carvalho:

A elaboração e a implantação de um Plano de Manejo para o Parque das Andorinhas estabelecerão pré-condições que irão conduzir a um produto final constituído de um instrumento gerencial de trabalho que assegure uma gestão eficiente, eficaz, descentralizada, participativa e corresponsável no cumprimento dos objetivos de conservação. A proposta é contemplar as relações do Parque com a população do seu entorno, bem como os fatores

bióticos e abióticos cuja integridade é estabelecida com o advento das normas de criação. (PORTAL CHB RIO DAS VELHAS, 2015<sup>29</sup>).

Assim, voltando a ideia de explorar esse instrumento nas estradas da Serra de Ouro Preto, entendemos que as ações preservacionistas exigiriam, além da ampliação do perímetro da APA, para englobar totalmente os caminhos, a incorporação no plano de manejo, de ações voltadas ao uso cultural desses trajetos. Assim como outras ações que são tomadas em outros trechos da APA, como o investimento no turismo sustentável que vem ocorrendo nas regiões de nascentes e cachoeiras, o plano pode criar outras medidas que contemplem esses caminhos e o reinsiram na lógica do desenvolvimento da cidade. O turismo, aliás, deve ser utilizado como recurso em qualquer política que inclua a Serra, já que é uma ferramenta fundamental para o uso sustentável do Patrimônio Cultural.

A ampliação do zoneamento da APA é uma medida que pode ser entendida como a tentativa de incorporar os caminhos na sua área de proteção. Esse recurso também poderia ser explorado pelo Plano Diretor e a Lei de Uso e Ocupação do Solo, do município de Ouro Preto. Essas leis, atualmente, se referem apenas aos perímetros urbanos do município.

O plano Diretor de Ouro Preto foi implantado em 2006 e alterado em 2010, através da Lei Complementar nº 91 de 28 de dezembro de 2010. Neste mesmo período o município trabalhou também a Lei de Uso e Ocupação do Solo, que foi aprovada pela Lei Complementar nº 93 de 20 de janeiro de 2011 em que são estabelecidas normas e condições para o parcelamento, a ocupação e o uso do solo. No entanto, em ambos os casos, são traçadas estratégias concentradas apenas nas zonas urbanas. Após a explanação da necessidade de se entender o território como um todo, tanto para as políticas do patrimônio, quanto para as políticas de desenvolvimento urbano, é urgente que se comece a discutir a gestão desses espaços nestas leis, que são parâmetros do desenho urbano e do processo de interação da cidade.

---

<sup>29</sup> Disponível em: <http://cbhvelhas.org.br/> Acesso em: 12 de janeiro de 2016.

## ***CONSIDERAÇÕES FINAIS***

Ao contextualizar as estradas nos processos históricos pelos quais elas passaram e ainda passam, nota-se a importância que esses caminhos têm para a história das estradas reais, para a formação de Vila Rica e distritos e para o Patrimônio Cultural. Essa rota representa uma das primeiras e principais estradas reais abertas em Minas Gerais, de modo que se permita entendê-la, hoje, como Patrimônio Cultural ou Paisagem Cultural.

Ao analisar o uso dos instrumentos do tombamento, da chancela da paisagem cultural, do inventário e do sítio arqueológico, bem como a atuação das legislações da APA e o Plano Diretor, procuramos apresentar a potencialidade que cada um desses instrumentos tem e pode oferecer para a proteção das estradas da Serra de Ouro Preto. A problematização dos instrumentos deve sempre ser colocada quando um bem se candidata à patrimonialização, seja em esfera municipal, estadual ou federal, afinal é a partir dessa escolha que se firma um plano de gestão de ações de conservação e restauração.

Fica claro, ao analisarmos cada um desses instrumentos, que nenhum deles é capaz de exercer ações tão diversas que dizem respeito a proteção, conservação e valorização do bem, além da participação popular, isoladamente. O uso articulado dos instrumentos com ações complementares é o único meio possível de explorar todas as potencialidades contidas no caminho, sejam elas arqueológicas, históricas, arquitetônicas, paisagísticas, naturais ou sociais.

Como adverte Miranda (2009), em cada caso concreto deve ser verificado qual o instrumento mais se adequa às necessidades daquele projeto, sem, contudo, partir de uma predeterminação abstrata, enfatizando o tombamento, instrumento mais arraigado nas políticas preservacionistas.

[...] O tombamento – o mais antigo e conhecido instrumento de proteção no Brasil – é apenas uma das muitas formas de preservação de um bem que possui valor cultural. Entretanto, a preservação não possui uma única face, traduzindo-se, em verdade, num conjunto de ações que podem ser tomadas pelo Poder Público ou mesmo por particulares que visem à manutenção da memória de grupos formadores da nação brasileira. (MIRANDA, 2009, p. 23).

Voltando a ideia de Patrimônio Cultural no contexto contemporâneo e, em interface com o conceito de Paisagem Cultural, a escolha desses instrumentos deve se

pautar nos objetivos desse novos conceitos, observando as relações que os bens naturais e culturais apresentam entre si.

A presença de uma “imprecisão teórica”, muitas vezes limita as ações. “Grande parte dessas dificuldades deriva, a nosso ver, de um duplo impasse: a não absorção real no país do conceito contemporâneo e ampliado do patrimônio e a decorrente indefinição acerca do tipo de intervenção a ser exercida sobre os bens culturais.” (CASTRIOTA, 2009, p.16).

Assim, qualquer processo de patrimonialização que venha a ser aplicado ali, deve ter clara as definições que permeiam o debate atual, de forma a favorecer a criação de planos de gestão das intervenções mais eficientes e sustentáveis. As políticas de patrimônio devem, ainda criar mecanismos de participação popular em todas as etapas do processo.

A possibilidade do diálogo entre o planejamento urbano e as políticas de preservação cultural tem permitido que vários instrumentos sejam utilizados ao mesmo tempo, aumentando o nível de proteção e a incorporação de novos atores na coresponsabilização dos bens. A multidisciplinaridade das equipes também colabora para uma ação mais abrangente. Além da tradicional participação de arquitetos e historiadores, esse novo modelo conta com a colaboração de urbanistas, museólogos, arqueólogos, geólogos, antropólogos, biólogos, além da participação popular, cada vez mais atuante nos processos de patrimonialização.

Além dos instrumentos urbanísticos, como o IPTU Progressivo, a Transferência do Direito de Construir (TDC), a Outorga Onerosa, que são tão úteis para o Patrimônio edificado no espaço urbano, e muitas vezes propiciando maiores garantias para inibir a especulação imobiliária e induzir a queda do preço da terra, contamos também com o Plano Diretor, com os Conselhos Municipais do Patrimônio, com os Fundos Municipais e Estaduais de Desenvolvimento Urbano ou Cultural, com os Orçamentos Participativos, e com ações de cunho educacional e turístico.

Esses instrumentos e políticas podem exercer funções que vão desde a informação e estímulo ao uso e valorização a inibição e coerção. Além de poderem estipular diretrizes de conservação e terem força legal. Mas é necessário que as políticas avancem para além da sede de Ouro Preto, trabalhando também nas potencialidades da zona rural, já que boa parte do seu território está inserido nesse meio.

Dessa forma, fechamos esse trabalho tratando das diretrizes gerais que entendemos serem essenciais para a proteção e apropriação das estradas. O estado de conservação da rota como um todo é ruim. A vegetação domina os caminhos da serra, e os bens edificados e ruínas também carecem de maiores cuidados. Devem, entretanto, serem aprofundadas, conforme o instrumento que ali se desenvolver, o qual ditará um plano de gestão específico. Não obstante, alguns aspectos devem ser considerados, dada sua relevância, para qualquer trabalho que explore as estradas da Serra.

Se por um lado a indefinição do conceito de Patrimônio pode provocar uma série de dificuldades quanto aos processos de acautelamento dos bens, por outro, a indefinição acerca da intervenção a ser exercida tem efeito tão nocivo quanto. Dessa forma, criar diretrizes, ainda que mais gerais, é uma forma de refletir sobre os desafios e podem colaborar para o adequado manejo das estradas em relação aos instrumentos que ali se manifestarem. Devem ser conservados os elementos que possuem importância referencial, simbólica, histórica e cultural relacionados às Estradas.

Entre as estratégias de ações, destacam-se:

- Criar projetos educativos relacionando a Estrada e ao Patrimônio Cultural.
- Incentivar medidas de promoção do eco turismo e do turismo responsável.
- Priorizar o uso sustentável, seja econômico, ambiental ou cultural.
- Estimular o desenvolvimento econômico local, por meio do turismo e da cultura.
- Priorizar a participação popular como protagonistas do processo de patrimonialização.
- Criar mecanismos de incentivo à preservação dos exemplares edificados e equipamento urbanos inseridos tanto na Serra quanto na zona urbana, inclusive com ações de conservação e restauração e processos de patrimonialização, daqueles que ainda não são acautelados.
- O processo de patrimonialização deve criar o diálogo com o Conselho Consultivo da APA Cachoeira das Andorinhas, a fim de fortalecer o alcance das medidas protetivas, bem como com outras instituições envolvidas.
- O Ambiente natural, cultural e paisagístico onde se inserem as estradas deve ser preservado. Assim, qualquer ação que altere drasticamente a paisagem, ainda que parcialmente, deve ser submetida à análise dos órgãos competentes.

E por fim, como ações mais práticas, destacam-se:

- Estabelecer um perímetro de atuação, contendo uma área de ação direta e uma área de amortecimento.
- Analisar o estado de conservação, periodicamente, dos pontos que apresentam estruturas, desenvolvida por profissionais especializados.
- Consolidar os elementos de cantaria, se necessário.
- Limpar e remover a vegetação daninha ao longo do caminho. Essa ação influencia o uso pelo turismo, sendo medida essencial.
- Criar indicações e informações, por meio de placas, aos turistas e trilheiros. A manutenção dessas placas e da limpeza deve ser permanente.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ALMEIDA, Anaeli Queren Xavier. **Continuidades na mudança: Um olhar arqueológico sobre os caminhos das Minas Gerais, Séculos XVIII e XIX.** 2012. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. UFMG, Belo Horizonte, 2012.

ANTONIL, A. J. **Cultura e Opulência do Brasil.** 3. ed. Belo Horizonte: Itatiaia, 1982. 316p.

ARAÚJO, Guilherme Maciel. Para além do tombamento: possibilidade de instrumentos de proteção do patrimônio cultural nas políticas públicas municipais. In: ARAÚJO, Guilherme Maciel; ASKAR, Jorge Abdo. (Org.). **Mestres e Conselheiros: Manual de atuação dos agentes do Patrimônio Cultural.** Belo Horizonte: IEDS, 2009. p.57-67.

BARBOSA, Waldemar de Almeida. **Dicionário Histórico Geográfico de Minas Gerais.** Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1971. 382p.

BARRETO, Abílio Velho. **Cartas, ordens, despachos e bandos do Governo de Minas Gerais 1717-1721. Sumário do Códice n.11** Revista do Arquivo Público Mineiro, n.24. Fascículo 2, ano 1933, p.439-708.

BOHRER, Alex Fernandes. **Ouro Preto: Um Novo Olhar.** São Paulo: Scortecci, 2011. 191p.

\_\_\_\_\_. **A Talha do Estilo Nacional Português em Minas Gerais.** 2015. 246p. Tese de Doutorado – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 27015.

BRASIL. **Decreto Lei nº25 de 30 de novembro de 1937.** Dispõe sobre as diretrizes para a elaboração do Instituto do Tombamento sob a supervisão do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Diário Oficial da república dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro-RJ, 6.12.1937. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del0025.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm). Acesso em: 11 de agosto de 2015.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil:** promulgada em 5 de outubro de 1988. Organização do texto: Juarez de Oliveira. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1990. 168 p. (Série Legislação Brasileira).

CALI, Plácido. **Políticas Municipais de Gestão do Patrimônio Cultural Arqueológico.** 2006.200p. Dissertação de Mestrado – Museu de Arqueologia e Etnologia Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

CARSALADE, Flávio de Lemos. A ética nas intervenções. In: ARAÚJO, Guilherme Maciel; ASKAR, Jorge Abdo. (Org.). **Mestres e Conselheiros: Manual de atuação dos agentes do Patrimônio Cultural.** Belo Horizonte: IEDS, 2009. p.76-90.

Carta Cartográfica do Termo de Vila Rica. **Coleção de documentos cartográficos do Arquivo Público Mineiro.** Notação Antiga: 368 MC. Notação Atual: APM – 080.

Autoria: S/A. Data de produção: 1801-1900 (data provável). Cromia: Colorido. Local: S/L. Dimensões: 60X45,5 cm. Título Original: “Carta Geográfica do Termo de Villa Rica, em q’se mostra Catas Altas da Noroega, Itaberava, e “Carijós lhe ficão mais perto, qáo q’ pertencem e “igualmente, o de S. Antônio do Rio das Pedras q’toca.” Disponível em: <[http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos/brtacervo.php?cid=740](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos/brtacervo.php?cid=740)>. Acesso em: 22 de julho de 2015.

CARVALHO, Silverio Ribeiro de Carvalho. **Trovas Mineiras**. Rio de Janeiro: Tipografia Portugal e Brazil, 1863. 122p.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Patrimônio Cultural: conceitos, políticas e instrumentos**. Belo Horizonte: IEDS, 2009. 379p.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2000.304p.

Correio Oficial de Minas. **Estrada de Cachoeira do Campo**. Ouro Preto, 16/09/1857, Typographia Provincial de Minas.

DELEUZE, Gillies; GUATTARI, Félix. **Que é filosofia?** Tradução Bento Prado Jr. e Alberto Alonso Muñoz. Rio de Janeiro: Coleção Trans, ed.34, 1992, 288p.

FERNANDES, Edésio. **Revisitando o instituto do tombamento**. In *Tombamento e Legislação Urbanística: competência e gestão*. Org.: Edésio Fernandes e Betânia Alfonsin. Belo Horizonte: Ed. Fórum, 2010, p.37-49.

FERREIRA, Maria Raquel Alves. **A gestão do patrimônio arqueológico pelo estado brasileiro: O caso do sítio arqueológico do Morro da Queimada, Ouro Preto – MG**. 2011, 167p. Dissertação de Mestrado – Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, 2011.

FUNARI, Pedro Paulo de Abreu (Org). **Cultura material e arqueologia histórica**. Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas/ UNICAMP, 1998, 317p.

GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS. **Curso de Capacitação Diretrizes para a Proteção do Patrimônio Cultural**. Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais - IEPHA/MG- Belo Horizonte/MG, 2008. 124p.

GUERREIRO, Maria Rosália. **A Lógica Territorial na Gênese e Formação das Cidades Brasileiras; o caso de Ouro Preto**. In: *Urban*, n. 3, 2005. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/paam/article/download/40258/43124>>. Acesso em 19 de outubro de 2015.

HOLANDA, Sérgio Buarque. **Caminhos e Fronteiras (1994 [1957])** . 3.ed., São Paulo: Companhia das Letras, 1994,334p.

Imprensa Oficial de Minas Gerais. **A justiça na Capitania de Minas Gerais**. Código: 1227. Belo Horizonte Ano / Volume: 4 Páginas: 3-82 Data de publicação: 1899.

IPHAN. **Livreto da Paisagem Cultural**. 2009.44p. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Livreto\\_paisagem\\_cultural.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Livreto_paisagem_cultural.pdf)>. Acesso em 19 de outubro de 2015.

\_\_\_\_\_. **O Caminho do Ouro em Paraty e sua paisagem**. 2009. <[http://www.pagem.uerj.br/textos/172\\_2009/docs/C%F3digos%20e%20Leis%20-%20Paraty/IPHAN/proposta%20-%20paraty%20patrimonio.pdf](http://www.pagem.uerj.br/textos/172_2009/docs/C%F3digos%20e%20Leis%20-%20Paraty/IPHAN/proposta%20-%20paraty%20patrimonio.pdf)>. Acesso em: 17 de março de 2016.

Jornal A Actualidade. **Conservação da estrada de Cachoeira do Campo**. Ouro Preto, 04/04/1878, no8, ano1.

LEMOS, Afonso de. **Monografia da freguesia de Cachoeira do Campo**. Revista do Arquivo Público Mineiro, Vol.13, nº13, p.77-111, 1841. Belo Horizonte: APM, 1941. Disponível em: <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/rapm/brtacervo.php?cid=473>>. Acesso em 22 de julho de 2015.

MACHADO, Marília Rangel. O tombamento e o inventário como formas de acautelamento. In: ARAÚJO, Guilherme Maciel; ASKAR, Jorge Abdo. (Org.). **Mestres e Conselheiros: Manual de atuação dos agentes do Patrimônio Cultural**. Belo Horizonte: IEDS, 2009. p.49-56.

MAGALHÃES, Cristina Maria. **Na rota dos caminhos da estrada real e dos tropeiros**. Cadernos de Pesquisa do CDHIS, n.º 36/37, ano 20, p. 111-117, 2008.

Mapa do Campo da Contenda – Estradas com destino à Ouro Preto. **Fundo Presidência da Província (PP)**. Notação Antiga: 434 MC. Notação Atual PP-011. Série: Correspondência recebida. Autoria: S/A. Data de Produção: 1801-1900 (data provável). Cromia: Colorido. Local: S/L. Dimensões: 34x44,5cm. Título Original: Mapa do Campo da Contenda localizando as estradas de Ouro Preto. Disponível em: <[http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos/brtacervo.php?cid=728](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos/brtacervo.php?cid=728)>. Acesso em 22 de julho de 2015.

Mapa da Capitania de Minas Gerais com a divisa de suas comarcas. **Coleção de documentos cartográficos do Arquivo Público Mineiro**. Título: S/T. Notação Antiga: 392 MC/417 MC. Notação Atual: APM – 085(01). Autoria: José Joaquim da Rocha. Data de Produção: 1778 (data certa). Cromia: preto e branco. Local: s/l. Dimensões: 46,6x39cm. Nota: Documento cartográfico inserido no dossiê: "Capitania de Minas Gerais suas comarcas" título original:"Mappa da Capitania de Minas Geraes com a divisa de =>reprodução do original que se conserva na 3.ª seção do estado =>cópia do original feito por José Joaquim da Rocha em 1778". Disponível em: <[http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos/brtacervo.php?cid=920](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos/brtacervo.php?cid=920)>. Acesso em: 22 de julho de 2015.

Mapa da Estrada Imperial. **Fundo Secretaria de Viação e Obras(SVOP)**. Título: Mapa da Estrada Imperial. Notação atual: SVOP – 279(01). Série: Documentação Interna SVOP. Autoria: Dermeval José Pimenta e Jacyr Alves. Data de produção: s/d. Cromia: Preto e Branco. Local: s/l. Dimensões: 116x94,5cm. Nota: “Contém quadros de convenções que localiza as estradas de rodagem, estrada que liga Vila Rica a São Paulo,

a via marítima, tal como o ano estradas.” Disponível em: <[http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos/brtacervo.php?cid=1584](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos/brtacervo.php?cid=1584)>. Acesso em: 22 de julho de 2015.

Mapa do município de Ouro Preto. **Coleção de documentos cartográficos do Arquivo Público Mineiro.** Título: Mapa do município de Ouro Preto. Notação Antiga: 427 MC. Notação Atual: APM - 072. Autoria: B. Santos. Data de Produção: 1800 (Data Provável) Cromia: preto e branco. Local: s/l. Dimensões: 30x40cm. Nota: Título original: "mappa do municipio de ouro preto" =>o mapa inclui uma legenda indicando a localização de jazidas de ferro e manganês”. Disponível em: <[http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos/brtacervo.php?cid=737](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos/brtacervo.php?cid=737)>. Acesso em 22 de julho de 2015.

Mapa da Capitania de Minas Gerais. **Coleção de documentos cartográficos do Arquivo Público Mineiro.** Título: Mapa Da Capitania de Minas Gerais. Notação Antiga: 360 MC. Notação Atual: APM - 015. Autoria: José Ferreira Carrato. Data de Produção: s/d. Cromia: preto e branco. Local: s/l. Dimensões: 35x39,5cm. Nota: Título original: "CAPITANIA DE MINAS GERAIS NOS FINS DA ERA COLONIAL." Localiza os limites administrativos das comarcas do estado de Minas Gerais nos fins da era colonial e seus respectivos recursos econômicos. =>Escala gráfica indicada em quilômetros. Disponível em: <[http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos/brtacervo.php?cid=234](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos/brtacervo.php?cid=234)>. Acesso em 22 de julho de 2015.

MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia Histórica da Província de Minas Gerais** (1837). Publicações do Arquivo Público Mineiro, nº3-A, Vol.2, Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1979.

MINAS GERAIS. **Lei 9985 de 18 de julho de 2000 (SNUC).** Regulamenta o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.mma.gov.br/estruturas/sbs\\_dap/\\_arquivos/snuc\\_lei\\_decreto.pdf](http://www.mma.gov.br/estruturas/sbs_dap/_arquivos/snuc_lei_decreto.pdf)>. Acesso em 16 de maio de 2016.

MIRANDA, Marcos Paulo. Princípios básicos da proteção ao patrimônio cultural. In: ARAÚJO, Guilherme Maciel; ASKAR, Jorge Abdo. (Org.). **Mestres e Conselheiros: Manual de atuação dos agentes do Patrimônio Cultural.** Belo Horizonte: IEDS, 2009. p.15-24.

Ordem ao almotacé Manuel Palhares para que notifique os moradores a consertarem o caminho da serra que vai para a ponte dos Tabuões. **Arquivo da Câmara Municipal de Ouro Preto.** Cx. 07 Doc. 08., 07/08/1734, Vila Rica. Disponível em: <<http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/cmop/brtacervo.php?cid=273>>. Acesso em 22 de julho de 2015.

Petição dos moradores da Cachoeira e Curralinho à Câmara, pedindo a construção de uma ponte no caminho que liga à vila que atenda ao bem comum. **Arquivo da Câmara Municipal de Ouro Preto.** Notação atual: CMOP Cx. 10 Doc. 01. Data: 04/01/1737, Vila Rica. Disponível em: <<http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/cmop/brtacervo.php?cid=423>>. Acesso em 22 de julho de 2015.

PEREIRA, Marielle Rodrigues. O Real, o Apresentado e o referenciado: um estudo no centro histórico de Porto Nacional. **Dissertação de mestrado**. IPHAN, **Rio de Janeiro, 2014, 259p. Disponível em:** <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%2B%C2%BA%2B%C3%BAo%20Marielle%20Rodrigues%20Pereira.pdf>>. **Acesso em 24 de agosto de 2015.**

Planta da cidade de Ouro Preto. **Fundo Presidência da Província (PP)**. Notação Antiga: 350 MC. Notação Atual PP-006. Série: Correspondência recebida/diversos-PP. Autoria: Gravure de Giesecke & Devrient., Leipzig Data de Produção: 1888 (data certa). Escala: 1:5000. Cromia: Colorido. Local: S/L. Dimensões: 60x91cm.

PONTES, Anna Maria de Lira. **Entre fragmentos: os ditos e não ditos das ruínas patrimoniais**. 2010. Dissertação de Mestrado - Centro de Tecnologia em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2010, 182p.

PORTO ALEGRE. **Lei Complementar nº 60 de 23 de outubro de 2008**. Dispõe acerca de indicação de imóveis ao Inventário do Patrimônio Cultural e Bens Imóveis do Município, bem como de sua inclusão nesse inventário, dando outras providências. Disponível em: < <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000034244.DOCN.&l=20&u=%2Fnetahtml%2Fsirel%2Fsimples.html&p=1&r=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT>>. Acesso em 14 de agosto de 2015.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **TOMBAMENTO E PARTICIPAÇÃO POPULAR**. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura/Departamento do Patrimônio Histórico, (s.d.)

PREFEITURA DE OURO PRETO. **Dossiê de Tombamento do Chafariz de Dom Rodrigo São Bartolomeu - Ouro Preto, MG**. Secretaria Municipal do Patrimônio e Desenvolvimento Urbano. Ouro Preto/MG, 2007.

PREFEITURA DE OURO PRETO. **Inventário de Cachoeira do Campo- Ouro Preto, MG**. Secretaria Municipal do Patrimônio e Desenvolvimento Urbano. Ouro Preto/MG, 2007

PREFEITURA DE OURO PRETO. **Inventário de São Bartolomeu- Ouro Preto, MG**. Secretaria Municipal do Patrimônio e Desenvolvimento Urbano. Ouro Preto/MG, 2007

PREFEITURA DE OURO PRETO. **Lei complementar nº 29 de 28 DE DEZEMBRO DE 2006**. (Regulamentação -). Estabelece o Plano Diretor do Município de Ouro Preto. Disponível em: < [http://www.ouropreto.mg.gov.br/uploads/prefeitura\\_ouro\\_preto\\_2015/arquivos\\_veja\\_tambem/lei-n-534.pdf](http://www.ouropreto.mg.gov.br/uploads/prefeitura_ouro_preto_2015/arquivos_veja_tambem/lei-n-534.pdf)>. Acesso em 14 de agosto de 2015.

PREFEITURA DE OURO PRETO. **Lei complementar Nº 93 DE 2011**. Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo. Estabelece normas e condições para o parcelamento, a ocupação e o uso do solo urbano no Município de Ouro Preto. Disponível em: <[http://www.ouropreto.mg.gov.br/uploads/prefeitura\\_ouro\\_preto\\_2015/arquivos\\_veja\\_tambem/lei-complementar-93-parcelamento-uso-e-ocupa-o-do-solo.pdf](http://www.ouropreto.mg.gov.br/uploads/prefeitura_ouro_preto_2015/arquivos_veja_tambem/lei-complementar-93-parcelamento-uso-e-ocupa-o-do-solo.pdf)>. Acesso em 14 de agosto de 2015.

PREFEITURA DE OURO PRETO. **DECRETO Nº. 3.110 DE 12 DE JUNHO DE 2012.** Regulamenta o Grupo Técnico de que trata o art. 73 da Lei Complementar Municipal nº 29, de 28 de dezembro de 2006, que estabelece o Plano Diretor do Município de Ouro Preto, com a redação dada pela Lei Complementar Municipal nº 91, de 28 de dezembro de 2010. Disponível em: <[www.ouropreto.mg.gov.br/uploads/prefeitura\\_ouro\\_preto\\_2015/arquivos\\_veja\\_tambem/lc-29-2006-plano-diretor.pdf](http://www.ouropreto.mg.gov.br/uploads/prefeitura_ouro_preto_2015/arquivos_veja_tambem/lc-29-2006-plano-diretor.pdf)>. Acesso em 14 de agosto de 2015.

RENGER, Friedrich. **O quinto do ouro no regime tributário nas Minas Gerais.** Revista do Arquivo Público Mineiro, Belo Horizonte, v. 42, n. 2, p. 90-105, 2006

Requerimento de Antônio Diniz branco e demais moradores da freguesia de São Bartolomeu solicitando que Manuel Gonçalves Ferreira também contribua para o conserto dos dois caminhos. **Arquivo da Câmara Municipal de Ouro Preto.** Notação atual: CMOP Cx. 12 Doc. 71. Data: 17/05/1741, São Bartolomeu. Disponível em: <<http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/cmop/brtacervo.php?cid=575>>. Acesso em 22 de julho de 2015.

RIBEIRO, Rafael Winter. Paisagem cultural e patrimônio – Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007. 152p.

SANTOS, Márcio. **As estradas Reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil.** Belo Horizonte: Estrada Real, 2001. 179p.

SCARATO, Luciane Cristina. **Caminhos e descaminhos do Ouro nas Minas Gerais: administração, territorialidade e cotidiano (1722-1783).** Dissertação de mestrado. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - Universidade Estadual de Campinas, 2009, 276p. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000440043>>. Acesso em 24 de agosto de 2015.

SIMÃO, Maria Cristina. **Preservação do Patrimônio Cultural em cidades.** Editora Autêntica, 2001. 125p.

SILVA, Fabiano Gomes da. **Pedra e Cal: os construtores de Vila Rica no século XVIII.** 2007. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. UFMG: Belo Horizonte, 2007. 192p.

Solicitação de uma obra de calçamento do caminho da Serra, devido à proximidade da época das chuvas **Arquivo da Câmara Municipal de Ouro Preto.** Notação atual: CMOP Cx. 48 Doc. 44. Data: 15/08/1774, Vila Rica. Disponível em: <<http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/cmop/brtacervo.php?cid=2972>>. Acesso em 22 de julho de 2015.

Solicitação do pagamento de 361.912 réis (361\$912), pois já concluiu as obras da calçada da Serra de São Bartolomeu. **Arquivo da Câmara Municipal de Ouro Preto.** Notação atual: CMOP Cx. 48 Doc. 76 Data: 26/12/1774, Vila Rica. Disponível em: <<http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/cmop/brtacervo.php?cid=3004>>. Acesso em 22 de julho de 2015.

Solicitação do pagamento de 42 oitavas e 03 quartos de vinténs de ouro, pela administração da obra do novo Caminho. **Arquivo da Câmara Municipal de Ouro Preto**. Notação atual: CMOP Cx. 56 Doc. 10. Data: 19/05/1781, Vila Rica. Disponível em: < <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/cmop/brtacervo.php?cid=3521>>. Acesso em 22 de julho de 2015.

Solicitação do pagamento das obras que executou, no novo caminho da Serra da Cachoeira. **Arquivo da Câmara Municipal de Ouro Preto**. Notação atual: CMOP Cx. 57 Doc. 19. Data: 01/06/178, Vila Rica. Disponível em: < <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/cmop/brtacervo.php?cid=3589>>. Acesso em 22 de julho de 2015.

Solicitação do pagamento pelas obras executadas, no caminho da Serra. **Arquivo da Câmara Municipal de Ouro Preto**. Notação atual: CMOP Cx. 58 Doc. 39. Data : 24/09/1783, Vila Rica. Disponível em: < <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/cmop/brtacervo.php?cid=3681>>. Acesso em 22 de julho de 2015.

Solicitação do aforamento de terras devolutas, localizadas na estrada do Tripuí. **Arquivo da Câmara Municipal de Ouro Preto**. Notação atual: CMOP Cx. 74 Doc. 30. Data: 04/03/1801, Vila Rica. Disponível em: < <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/cmop/brtacervo.php?cid=4879>>. Acesso em 22 de julho de 2015.

SOUZA, Laura de Mello e. **O Sol e a Sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. 505p.

\_\_\_\_\_. **Desclassificados do ouro: a pobreza mineira no século XVIII**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1982. 323p.

VASCONCELOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1974.283p.

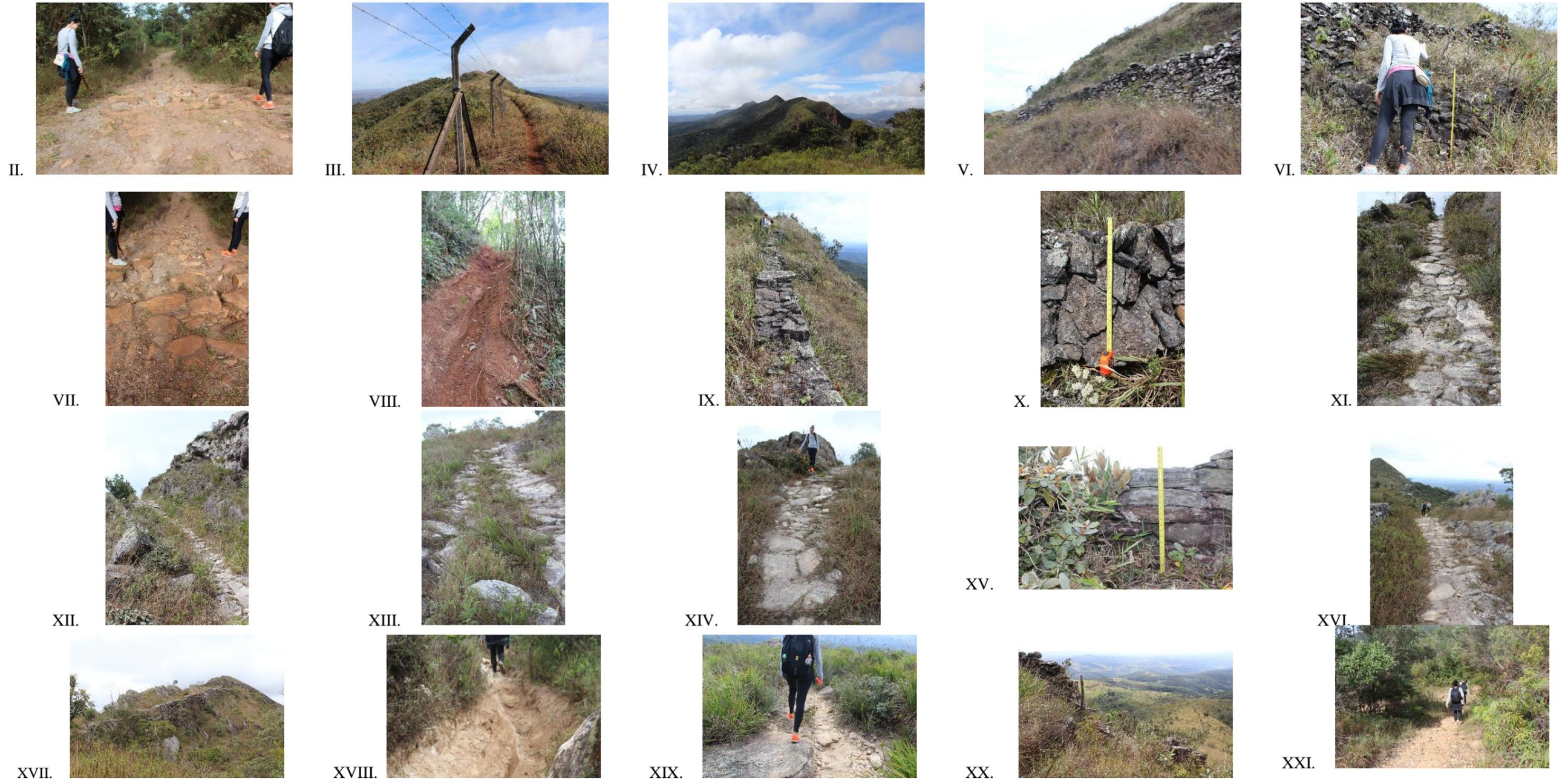
VASCONCELOS, Marcela Correia de Araujo Vasconcelos. **As fragilidades e potencialidades da chancela da paisagem cultural brasileira**. Revista CPC, São Paulo, n.13, 2011/abr. 2012. p. 51-73.

VASCONCELLOS, Sylvio de. **Vila Rica**. São Paulo: Perspectiva, 1977. 214p.

ZANETTINI, Paulo Eduardo. **Calçada do Lorena: o caminho para o mar**. 1998. Dissertação de mestrado. Universidade de São Paulo. São Paulo:1998. 136p.

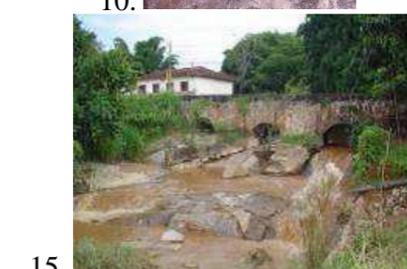
## APÊNDICE

### I. Vestígios Materiais da estrada de 1718.



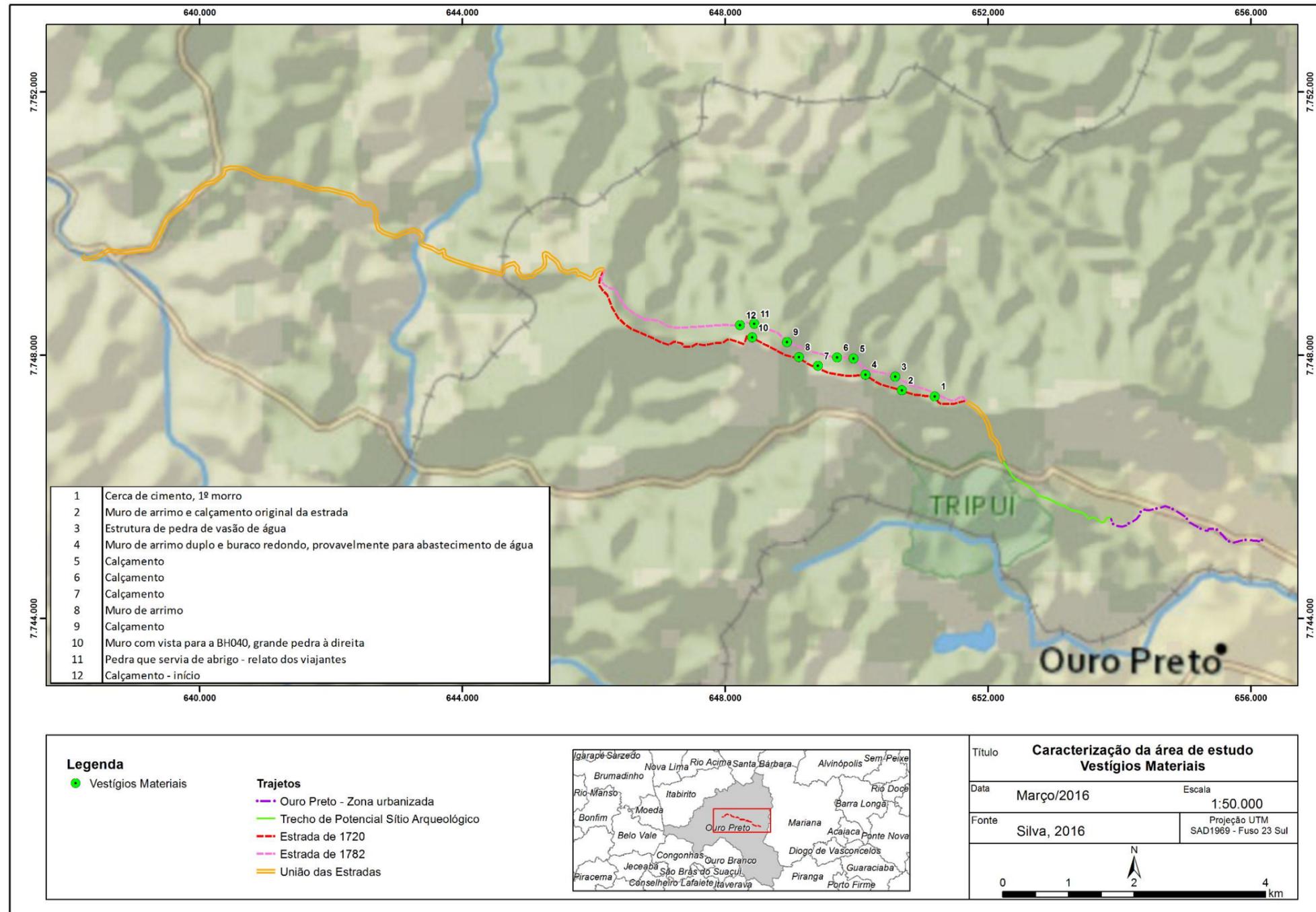
1. Começo da trilha na serra. Presença de Calçamento. / 2. Cerca de arame a margem da trilha. / 3. Vista da serra sentido Cachoeira do Campo. Coordenada: / 4. Primeiro muro extenso sentido Cachoeira / 5. Estrutura circular para possível abastecimento de água. / 6. Ponto de calçamento de pedra. (Idem foto 1) / 7. Alteração do solo e marcas de pneu de moto. / 8. Extenso muro de arrimo (idem foto 4) / 9. Detalhe do muro de pedra seca. / 10. Calçamento longo. Segundo ponto calçado. / 11. Segundo ponto de calçamento. / 12. Segundo ponto de calçamento. / 13. Terceiro ponto de calçamento. / 14. Detalhe do muro de arrimo (mais extenso). / 15. Quarto trecho calçado. / 16. Vista do segundo muro, sentido Cachoeira. / 17. Alteração do calçamento e erosão. / 18. Quinto trecho calçado, sentido Cachoeira. / 19. Vista do terceiro muro, já próximo a descida da Serra sentido Cachoeira. / 20. Encontro das trilhas e presença de calçamento (lado Cachoeira). Fonte: PIBIC – IFMG, 2015.

II. Vestígios Materiais da estrada de 1782.



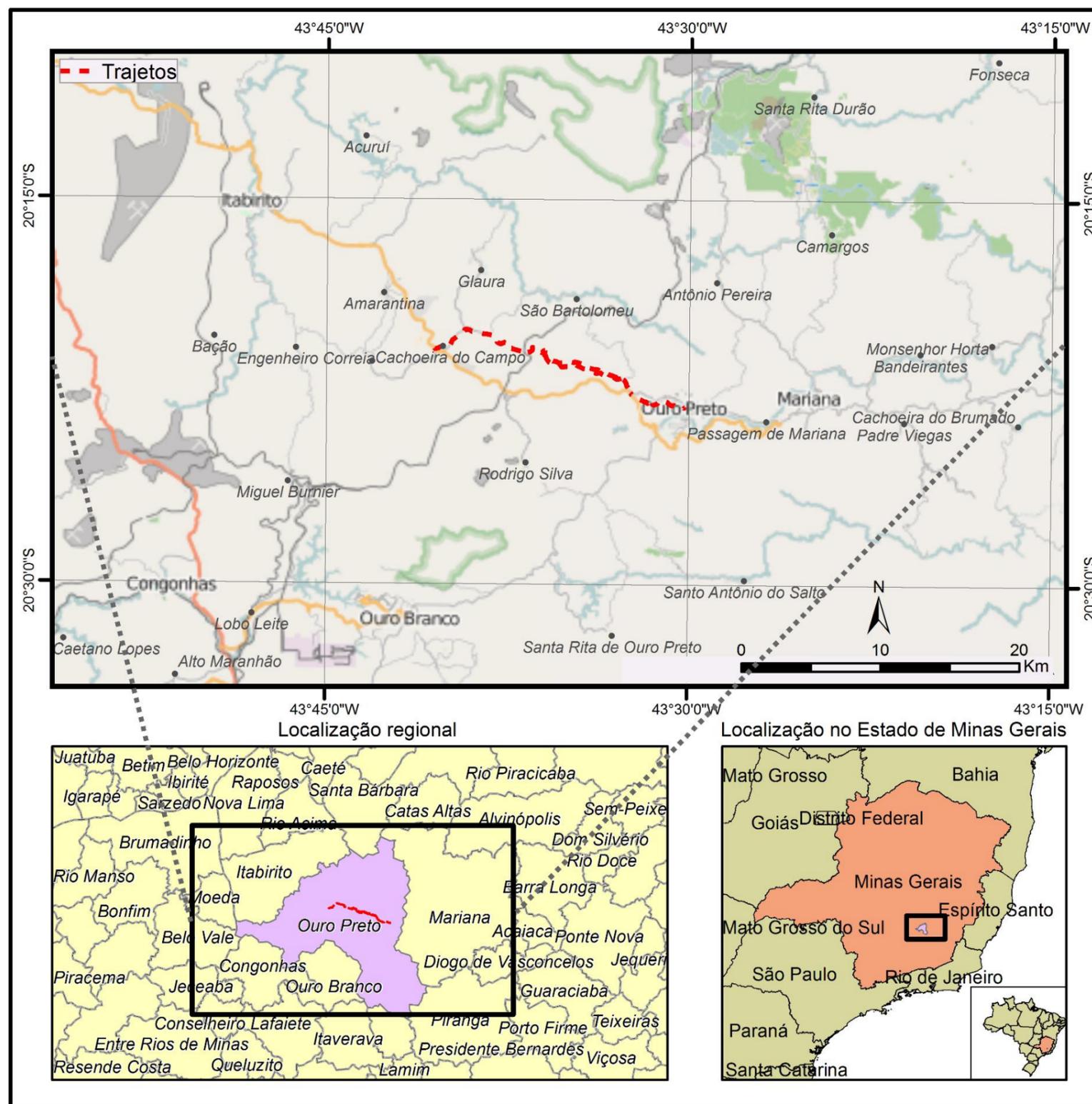
Ruínas da Pusada de José Henriques. / 2. Marco da Estrada Real (FIEMG). / 3. Presença de muros de pedra seca. / 4. Extenso calçamento. Primeiro sentido Ouro Preto. / 5. Muro de pedra argamassada. / 6. Vista da Serra. / 7. Chafariz de D.Rodrigo. / 8. Vasão de água / 9. Mais um escoamento das águas. / 10. Alteração do solo e marcas de pneu. / 11. Vista do mirante próximo ao chafariz. Vale do Rio das Velhas. / 12. Início da trilha do lado de Cachoeira. / 13. Vista dos vales sentido Mutuca. / 14. Plana da Fazenda de José Henriques. / 15. Ponte do Palácio de Cachoeira do Campo e Palácio em segundo plano. Fonte: PIBIC – IFMG, 2015.

III. Mapa de vestígios materiais das estradas



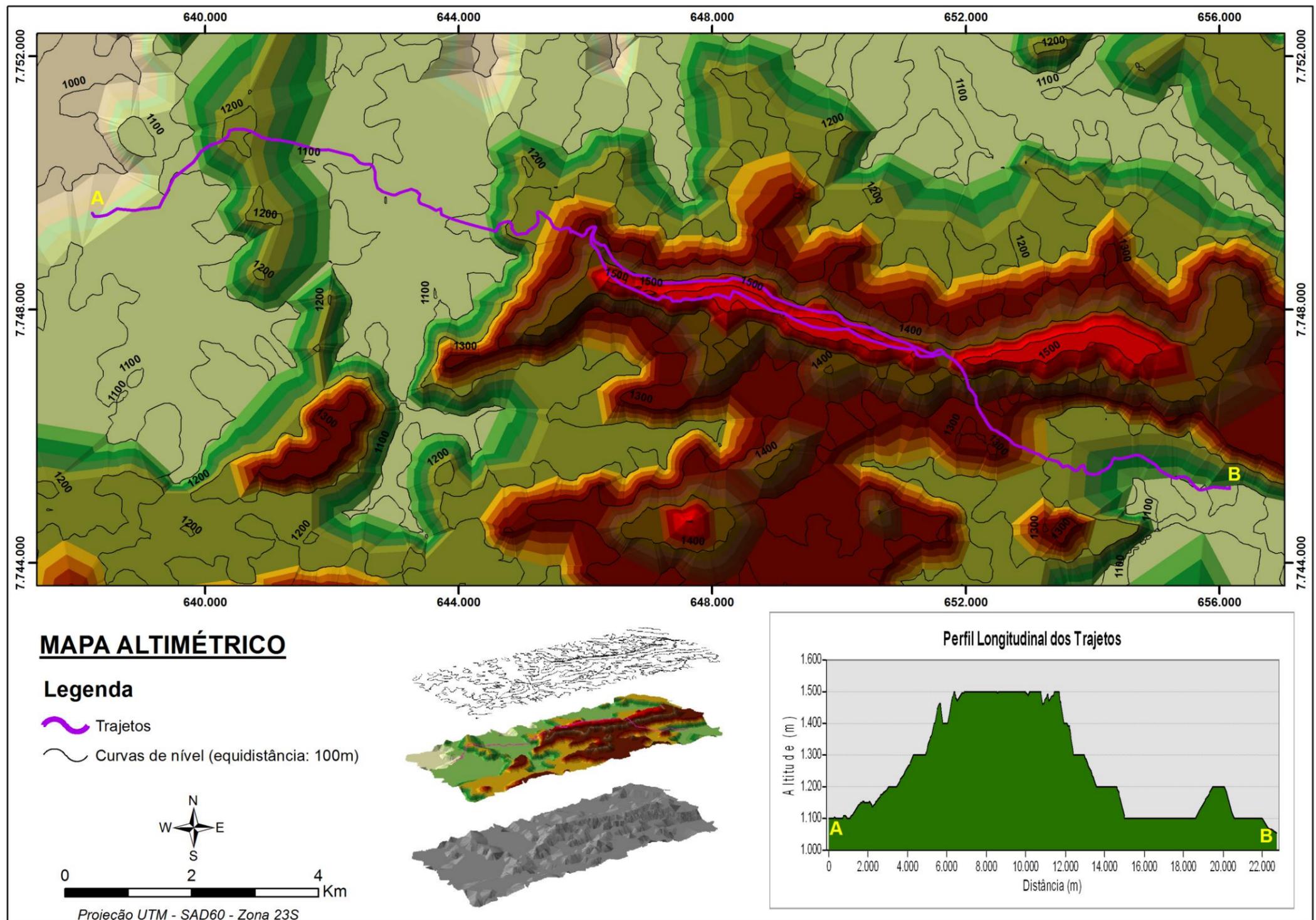
Mapa de vestígios materiais das estradas. Elaboração: Silva, 2016.

IV. Mapa de localização dos caminhos



Mapa de localização dos caminhos. Elaboração: Silva, 2016.

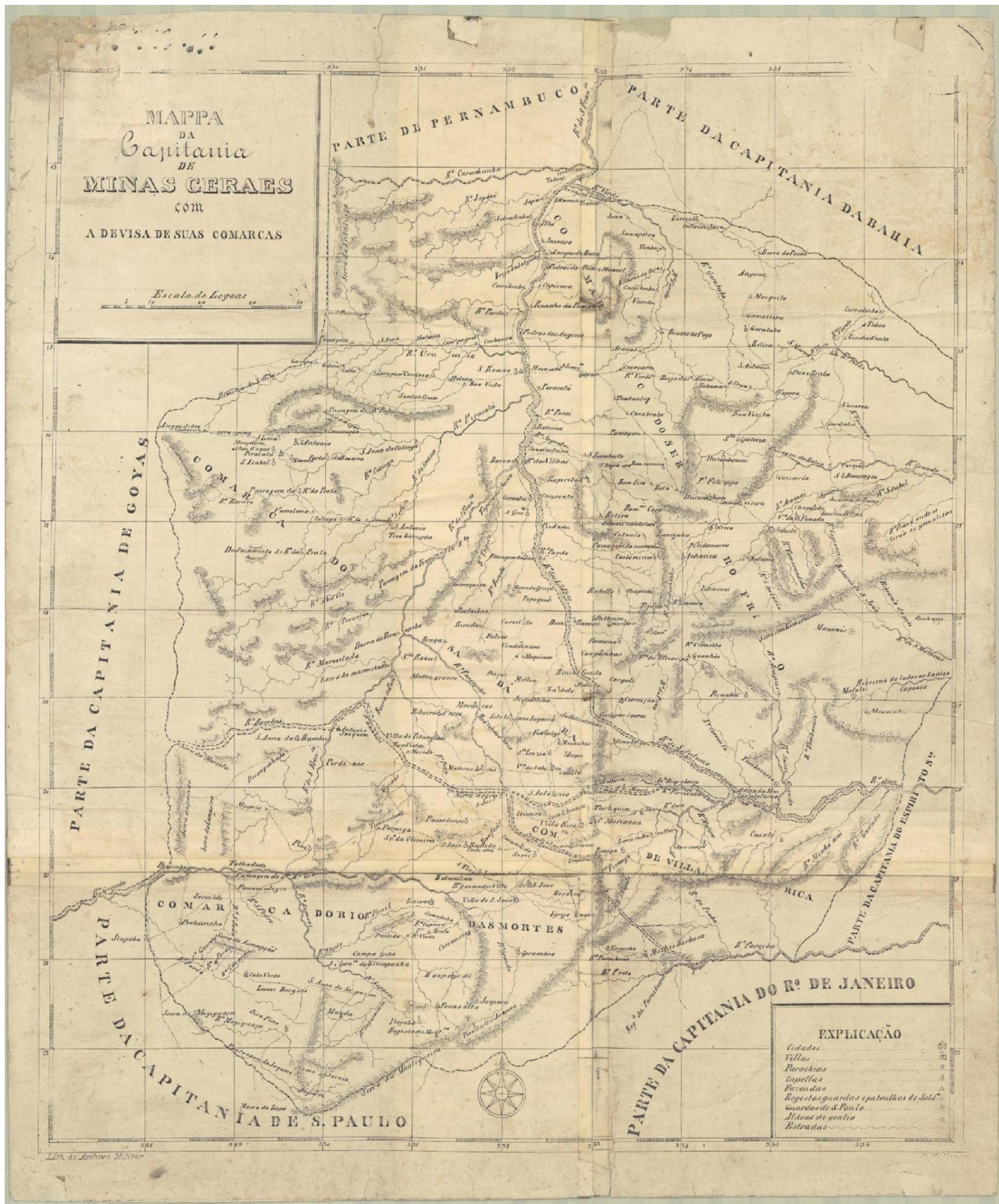
V. Mapa altimétrico dos caminhos



Mapa altimétrico. Elaboração: Silva, 2015.



II. Mapa da Capitania de Minas Geraes com a divisa de suas comarcas.



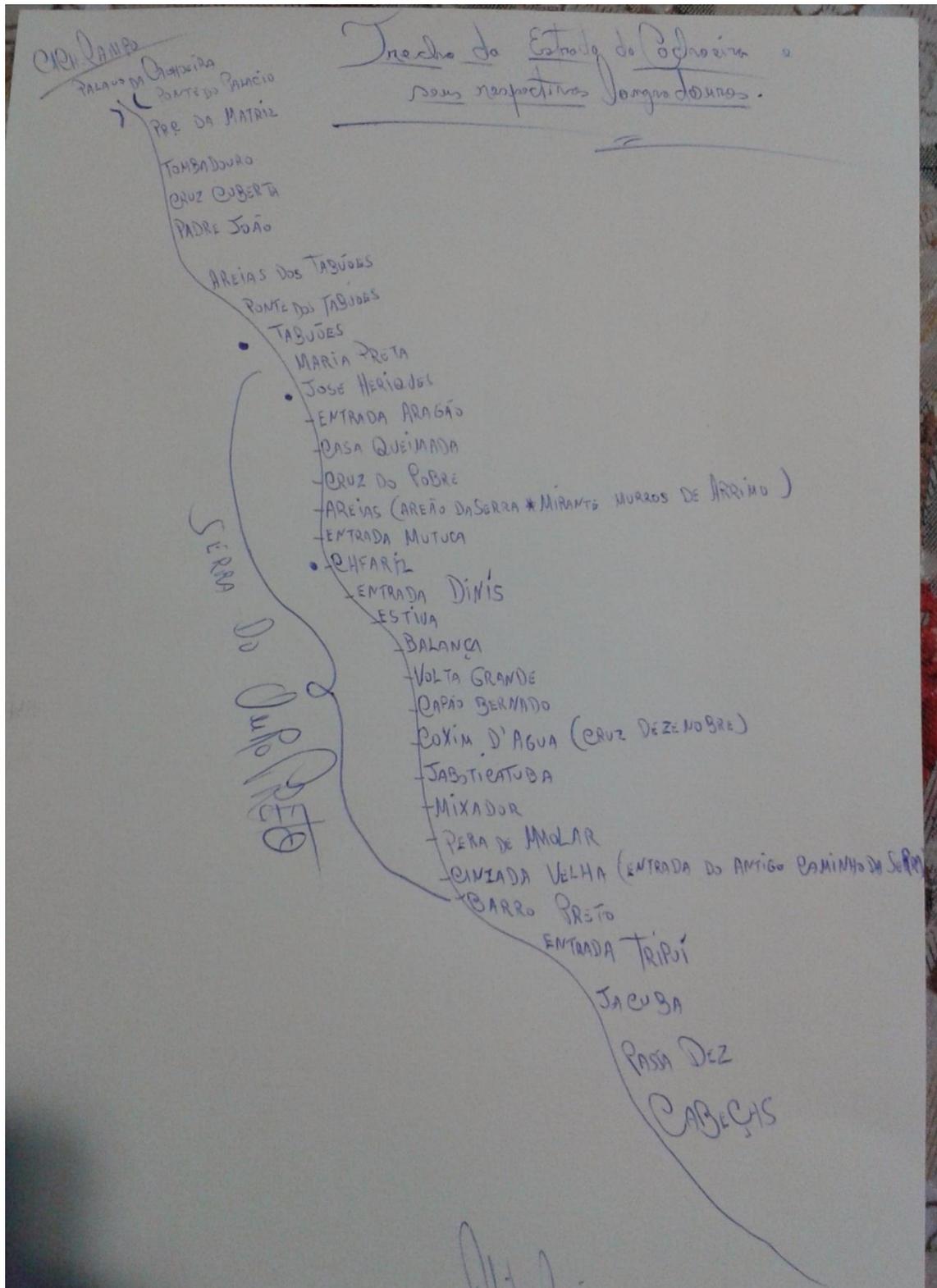
Coleção de documentos cartográficos do Arquivo Público Mineiro. Título: S/T. Notação Antiga: 392 MC/417 MC. Notação Atual: APM – 085(01). Autoria: José Joaquim da Rocha. Data de Produção: 1778 (data certa). Cromia: preto e branco. Local: s/l. Dimensões: 46,6x39cm. Nota: Documento cartográfico inserido no dossiê: "Capitania de Minas Geraes suas comarcas" título original: "Mappa da Capitania de Minas Geraes com a divisa de =>reprodução do original que se conserva na 3.ª seção do estado =>cópia do original feito por José Joaquim da Rocha em 1778".

III. Planta da cidade de Ouro Preto.



Fundo Presidência da Província (PP). Notação Antiga: 350 MC. Notação Atual PP-006. Série: Correspondência recebida/diversos-PP. Autoria: Gravure de Giesecke & Devrient., Leipzig Data de Produção: 1888 (data certa). Escala: 1:5000. Cromia: Colorido. Local: S/L. Dimensões: 60x91cm.

IV. Trecho da Estrada de Cachoeira (caminho de d.Rodrigo)



Esquema desenvolvido por Adenilson José Dinho, morador de Cachoeira do Campo e guia turístico na região, apontando os nomes populares de pontos da estrada de 1782