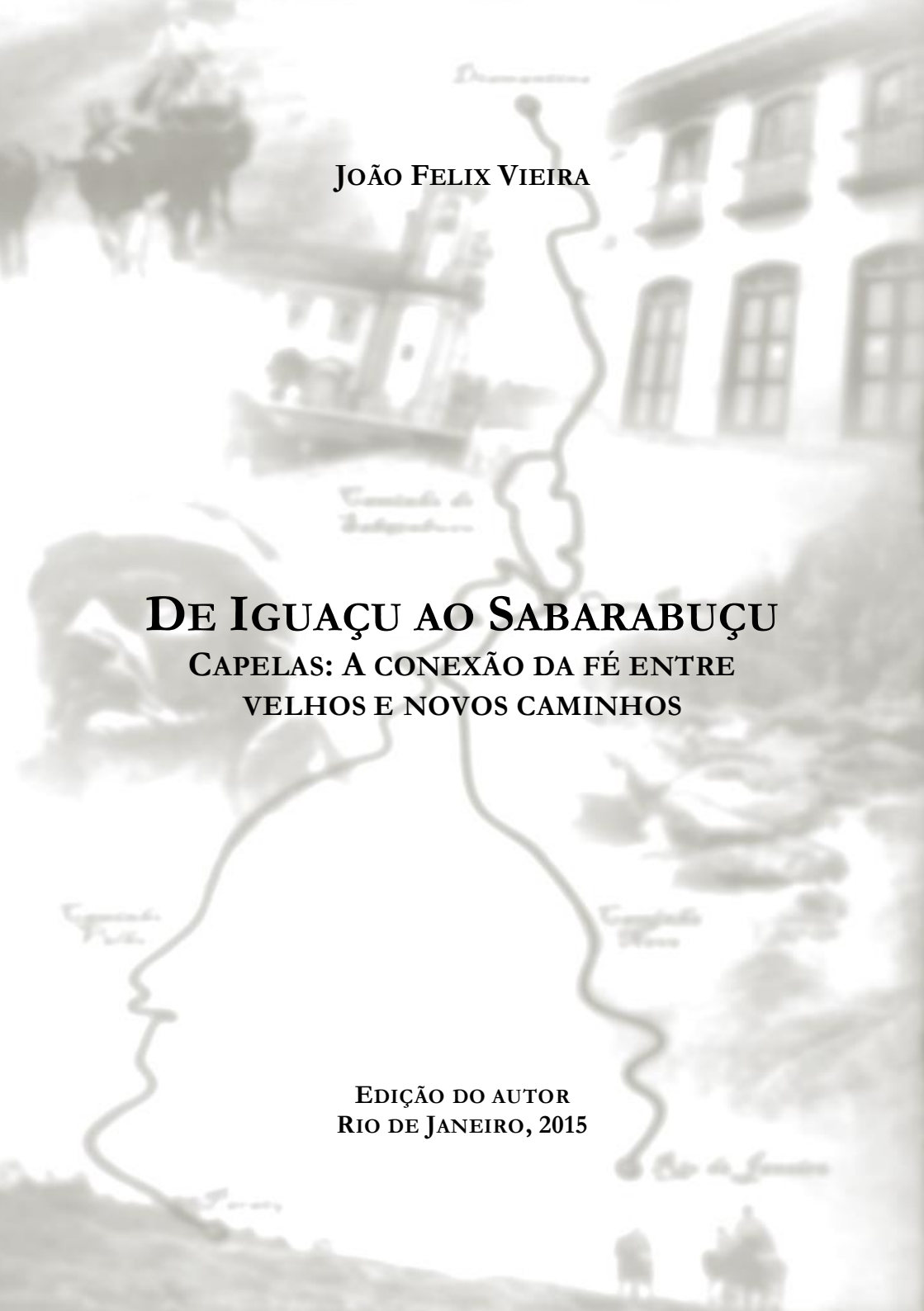




JOÃO FELIX VIEIRA

DE IGUAÇU AO SABARABUÇU
CAPELAS: A CONEXÃO DA FÉ ENTRE
VELHOS E NOVOS CAMINHOS

EDIÇÃO DO AUTOR
RIO DE JANEIRO, 2015

Copyright 2015 © João Felix Vieira

Capa: Campanário da Igreja Nossa Senhora da Piedade

Foto de capa: Nancy Pires

Ilustração de sobcapa: Caminhos da Estrada Real

**De Iguaçu ao Sabarabuçu
Capelas: A conexão da fé entre
Velhos e Novos caminhos**

Autor: João Felix Vieira

Prefácio: Jornalista Marcia Cristina da Silva Leitão

Edição do Autor – 313 p./2015
Rio de Janeiro/RJ

Do autor:

Digitação, copidesque, revisão textual e preparação de originais.

CLUBE DE AUTORES
Impresso no Brasil / *Printed in Brazil*

*Por nos permitir conquistar essa árdua jornada, os meus agradecimentos
a DEUS, nosso pai.*

“In memoriam” a minha mãe Beatriz, se aqui estivesse, diria:

- Ó minino aprontô mais uma, nè ?

Aos meus filhos e netos.

*A minha esposa Nancy Pires, incansável companheira dessa jornada pelas
Gerais.*

Ao povo das Minas Gerais

Aos amigos que puderam de alguma forma contribuir.

Sumário

Nota do autor.....	7
Prefácio.....	10
Apresentação.....	16
A Estrada Real.....	26
O Caminho Velho de Paraty.....	44
O Caminho do Sabarabuçu.....	48
Caminhos de Iguaçu.....	55
O Caminho Novo de Garcia Paes.....	73
Famosos andantes da Estrada Real.....	81
Diário de viagem no Sabarabuçu.....	118
Caminhos e capelas.....	193
Bibliografia.....	304
Leituras recomendadas.....	308
Locais visitados para pesquisas.....	311

Nota do autor

Com premeditação trilhei um mesmo atalho dos bandeirantes paulistas desbravadores. Atalho esse, também palmilhado por afamados naturalistas estrangeiros. Nesse trajeto, parte dos arraiais seiscentistas e setecentistas se transformaram nas outrora e ricas cidades do febril Ciclo do Ouro, mas na atualidade, são minúsculas e modestas, sem nenhum ou com resumidos casarios mal preservados, que se tornaram explorados centros históricos, mas para a verdade, são ainda, os cartões postais de problemáticos pequenos municípios emancipados, com toda a sorte de malefícios urbanos modernos.

Percorri a pé, com pesadas mochilas; ao meu lado, minha esposa Nancy Pires, partes do Sabarabuçu, com seus 160 quilômetros de extensão. Caminho que se afamou por históricos conflitos dos séculos XVII (Guerra dos Embobas) e XVIII (Inconfidência Mineira) e parte do XIX com seus alucinantes descaminhos, para se transportar outras valiosas mercadorias, além do cobiçado metal precioso que sustentava os que nos colonizaram.

Ao longo desse caminho, tais como outros, espalharam-se os antigos registros, postos de controle que fiscalizavam o transporte e cobravam o famigerado quinto do tal amarelado metal. Cobrava-se também, pelo tráfego de pessoas e animais, naqueles que para muitos da época, eram infames pontos controladores. Poucos ou nenhum podem ser encontrados para apreciação, daquelas inesquecíveis desconjuradas barreiras.

Depois de atravessar a pé, vales e montanhas por nove dias, abrangendo de tal forma, em nossa peregrinação, os centros principais da mineração das gerais, garimpando em busca de histórias, tudo sobre as estradas reais e da construção de capelas e igrejas à sua margem, bem como, estória dos infortúnios para se encontrar as esmeraldas, que afamou outro, que não encontrou nada, mas por sua fé, deixou por aquelas bandas uma ermida.

Recolhemos gemas valiosas que ainda não colocadas a público, ou estão recônditas nas empoeiradas prateleiras de caras obras literárias. Ouro Preto, Rio Acima, Itabirito, Nova Lima, Raposos, Sabará e Caeté e Barão de Cocais, foram às cidades (antigos arraiais) que nos acolheu durante essa jornada. Dessas, as que surgiram como Vila Rica e Vila Real, mantém sua integridade histórica, no que se refere a seus patrimônios edificados, representando a síntese da arte colonial mineira.

Naquele atalho, que servil para se alcançar a mítica serra resplandecente e de outros do “Velho” e “Novo” caminho, encontrei figuras, não históricas, mas importantes, registradas em diário, que nos ampararam nessa empreitada que se transformou em livro, sem pompa ou em vistosa de bem elaborada obra gráfica. De todos citados ou não, expresso, rematando esta nota em infinito agradecimento, que serão merecidas nos ilustrados textos e por fotos de minha autoria, bem como, daquelas que tomei por empréstimo das já afamadas e públicas obras literárias, que comporão as referências bibliográficas e das bibliografias consultadas.

O autor
João Felix Vieira

Prefácio

Todos os caminhos levam ao mar. Porém o oceano nem sempre é o destino único dos caminhantes. Nos séculos XVII a XIX, os caminhos do Brasil conduziam a um mar de descobertas, riquezas e conquistas. A Estrada Real é um desses muitos percursos históricos que ligaram sonhos e esperanças a realizações, belezas e riquezas. Tropeiros, bandeirantes, escravos e exploradores, desenharam esse caminho que até hoje transporta mercadorias, tradições e fé, na construção de um Brasil plural e encantador.

A chamada “Estrada Real” - em suas duas vertentes: do Caminho Velho (Parati/RJ a Ouro Preto/MG) e do Caminho Novo (Rio de Janeiro/RJ a Diamantina/MG); bem como no trecho que levava a Salvador/BA -, é o veio condutor de uma identidade histórica e cultural genuinamente brasileira, que une hoje 177 cidades e distritos, em 1,4 mil km onde a alma nacional se reafirma a cada dia e se fortalece na fé dos homens.

Nas veredas do Brasil, nossa alma floresce

As vias oficiais de acesso ou estradas reais começaram a ser desenhadas no Brasil durante o período colonial. A Corte

Portuguesa buscou ligar o litoral ao interior com o intuito de controlar o trânsito de pessoas e riquezas, escoando assim as tão almejadas “riquezas nacionais”. Ouro e pedras preciosas atraíam os exploradores oficiais nos caminhos das Minas Gerais, mas também despertavam o interesse de contrabandistas, formando uma malha de trilhas e alternativas de percursos que iam agregando povoados e sonhos nessa trajetória de riquezas.

A partir de uma cuidada bibliografia, João Félix Vieira nos revela detalhes intrigantes da Estrada Real, dos Caminhos Velho e Novo, e das veredas do Sabarabuçu, de Iguaçu e de Garcia Paes. Desbrava, assim, a história de patrimônios edificadas com o suor e o sangue de muitos, brasileiros e estrangeiros que atestaram a grandeza do espírito humano brasileiro. Templos de arte e fé compõem esse cenário que ainda hoje fascina viajantes e residentes.

Mais do que um destino turístico

A Estrada Real é hoje uma marca institucionalizada como roteiro turístico integrado. Foi sob essa ótica que tive o meu primeiro contato com o tema. Buscando analisar a aplicação de modelos de governança regional em turismo no Brasil, em 2007, me deparei com o Destino Estrada Real. Afinal, parecia a

min e a outros pesquisadores desafiador avaliar a efetividade de um projeto de planejamento turístico que forçosamente envolveria dois estados, 162 cidades e distritos mineiros e outros 8 fluminenses, além de mais de uma dezena de entidades associativas regionais vinculadas às atividades características do turismo. Mas o olhar de análise estrutural turística logo seria encoberto pelo fascínio de uma perspectiva multifacetada.

O turismo era apenas o ponto visível de um *iceberg* impressionante de tradições, histórias e culturas multirraciais, submersos em um mar de espiritualidade. Os caminhos da Estrada Real reúnem tantas riquezas que não podiam ser facilmente inventariadas. Culinária, festas, artesanato e até práticas cotidianas fazem de cada passo dado, de cada quilometro cavalgado ou percorrido em veículos motorizados a imersão num mar de descobertas, tanto exteriores quanto interiores.

Numa das entrevistas iniciais para minha pesquisa de pós-graduação, fui informada que o projeto turístico visava reproduzir no Brasil a bem-sucedida experiência do Caminho de Santiago de Compostela. Imaginei então: “- Santa presunção brasileira!!!”. O Caminho de Santiago liga a França ao norte da Espanha e decorre de uma rota de peregrinação que segue os

passos do apóstolo São Tiago. Hoje, essa rota atrai 20 mil peregrinos que fazem o percurso de 887 km a pé, de bicicleta ou a cavalo.

A Estrada Real não me parecia atender ao requisito básico para uma “rota mística”: afinal, nenhum homem santo o percorreu. Pelo contrário, era um caminho de exploradores, contrabandistas e excluídos, como escravos e indígenas colonizados. Ledo engano meu: um caminho de peregrinação nasce de um esforço de encontro interior, da fé na busca de uma verdade íntima.

A caminhada em meio à belíssima natureza, assim como a hospitalidade dos povos que margeiam a Estrada Real, orgulhosos de suas tradições culinárias, suas ladainhas, seus ritos e expressões culturais fazem dessa viagem sim, uma viagem mística e mágica. João Félix Vieira, ao lado de sua esposa Nancy, viveram de perto essa busca interior.

Nas entrelinhas dos relatos que ressaltam a expedição de 160 km, descobrimos personagens reais que escrevem dia após dia o melhor da alma brasileira. A hospitalidade e a gentileza de residentes, como a Dona Helena Maria, Maria Marta, Dona Boneca ou Dona Maria dos Marrecos, revelam um Brasil que vale a pena ser conhecido.

São esses personagens, aliados aos cenários de fé como capelas e igrejas que dão aos viajantes da Estrada Real uma experiência de encontro espiritual similar a do Caminho de Santiago de Compostela. Porém essa não é uma busca individual. Na Estrada Real, esse encontro espiritual é com o coletivo, com um verdadeiro Brasil.

Para seguir as trilhas e as veredas da Estrada Real, é preciso ter o espírito aberto para conhecer o que há de mais legítimo da identidade cultural brasileira. É um encontro com a nossa história, com nossas crenças, com expressões que nos legitimam como nação e nos fazem cidadãos singulares no mundo. Encontramos na Estrada Real e seus caminhos gente que em meio a privações ou a abundância natural, fazem da hospitalidade, da simplicidade e do esmero estético, práticas de uma espiritualidade superior.

Assim, recomendo a leitura atenta da obra de João Félix Vieira sob a perspectiva de quem quer conhecer e reconhecer o Brasil dos brasileiros.

Márcia Cristina Silva Leitão

Jornalista e pós-graduada em Gestão do Turismo pelo
Observatório de Inovação de Turismo da FGV/RJ

Apresentação

Antes de iniciar os relatos e as transcrições das obras e de antigos documentos consultados e poder ilustrar a nossa jornada de 160 Km, dos quais 130 km feitos a pé, em um dos existentes e importantes caminhos abertos em que se transportou riquezas e que ajudou glorificar a nossa história, não podemos deixar de relembrar e fazer antes um resumo do quadro geral das condições de vida e dos fatos ocorridos em dois importantes séculos, os XVI e XVII, épocas que se ampliou e definitivamente concretizou a civilização brasileira.

O século XVI é o do descobrimento e de conquistas de terras. Foi o que mais moldurou a nossa “máscara” cultural. Logicamente, não se consagraria a história sem as efetivas participações de afamados homens, mesmo que os méritos das anotações das proezas se tornassem documentos sigilosos, alguns ocultos ou não sabidos até hoje, como as duvidosas cartografias, desde o início das navegações, desbravamentos e andanças pelos nossos sertões, feitos por eles.

As explorações realizadas, mesmo sem a utilização dos conhecimentos científico em desenvolvimento na Europa, foram

fundamentais e não ficaram restritos em simples e desconhecidas anotações, imortalizaram-se mais tarde em obras literárias, afamando outros que tinham o domínio de escriturar os fatos e costumes, que se transformaram em História do Brasil.

Essas anotações apuram povoações já desenvolvidas e geralmente concentradas apenas no litoral. Acredita-se, que a maioria das pessoas tinha medo das florestas e dos índios, e isso começou a mudar quando os primeiros jesuítas passaram a fundar as missões. A partir daí, a marcha em direção ao interior foram efetuadas pelas *entradas* de destemidos homens, entre eles, os criadores de gado. Essas *entradas* incorporaram vastas extensões de terras a Oeste da linha de Tordesilhas, alargando o Norte do território brasileiro, surgindo às Capitanias.

É nesse século que se aclimata o português, tenta-se domesticar o indígena e buscam-se à África os negros. Multiplicam-se então os mestiços, mamelucos, mulatos e raros cafuzos. Entre brancos, diferenciam-se os poucos de duas castas: os *reinóis*, os nascidos em Portugal; os *mazombos*, que eram os nascidos nessa terra (os escravos davam esse nome aos filhos de portugueses nascidos no Brasil e mais tarde a qualquer europeu).

Estabelecem-se desconfianças entre as raças, separadas por tendências e hábitos poucos amalgamados. O próprio português

reinol olhava com desprezo os *mazombos*, e estes, por sua vez, sentia e reconhecia a sua inferioridade. Entretanto, com essas misturas raciais, desde os meados ao fim daquele tempo (século XVI), prosperaram o comércio, as lavouras “monoculturista” e a pecuária; destacando-se o açúcar que era a principal riqueza das Capitanias do Norte.

Nas Capitanias do Sul, outras monoculturas se seguiam, tais como, o fumo e o algodão. Em pequenas lavouras, os cereais e frutas.

No surgimento de opulentos engenhos, construíam-se as “casas grandes” e em torno delas as senzalas de escravos, capelas e raramente uma escola. A economia doméstica era quase autônoma: tecia-se e fiava-se em casa as roupas dos escravos, no entanto, pomposas vestimentas de donos de engenho vinham do Reino, juntamente com vinhos finos e outros artigos de luxo; como pagamento, os fartos carregamentos de açúcar e outros gêneros.

Os senhores de engenhos abastados, trajavam seda e veludo e transportavam-se em cadeirinhas e palanquins ou redes (tipóia) levadas e sustentadas pela força física de cativos.

Já com uma população geral de cerca de cem mil habitantes, dos quais trinta mil de homens brancos, não havia forma estabelecida de se fazer compras regularmente. A média da

população utilizava o sistema de simples troca (escambo), sendo que o açúcar, o tabaco e algodão serviam de moeda. Para os mais comuns, os mascates vendiam miudezas, indo de vila em vila (cerca de vinte) e dentro delas: os povoados; reduções e os aldeamentos missionários; deslocando-se por difíceis caminhos.

Dos meados ao fim desse século, formam-se as primeiras entradas pelos sertões, iniciando a exploração do *ouro de lavagem*. Não havia intercâmbio de notícias. Seguiam-se por caminhos péssimos, perigosos ou quase nenhum existia, na verdade, eram apenas trilhas indígenas. Nesse período (1532), Martim Afonso de Sousa, fundou São Vicente.

Tomé de Sousa, funda São Salvador da Bahia (1549) e como primeiro governador-geral, recebe a missão de combater indígenas, aumentar a produção agrícola no Brasil, defender o território e procurar minerais preciosos (jazidas de ouro e prata). Das existentes Vilas, as que mais se distinguiam eram as de São Salvador, São Vicente, Olinda, Recife e Rio de Janeiro, esta última, com relatos da existência de índios Tupinambás, Tamoios e dos Jacutingas que estabeleciam comunicação com os franceses, quando estes chegaram numa região além da Baía da Guanabara.

Na educação, há certo destaque, apesar das dificuldades sobre-humanas com que lutavam os jesuítas, mas, era bastante

promissora a situação geral dos colégios na colônia. É publicada em Coimbra a *Arte de Gramática da Língua Mais Usada na Costa do Brasil*, de José de Anchieta.

Em 1554, Padre Manoel da Nobrega transfere a *Escola de São Vicente* para Piratininga (entrada próxima para o sertão) e aí funda o *Colégio de São Paulo*, que mais tarde, veio a dar nome à povoação, São Paulo. No entanto, em 1557, foi proibida a publicação (em Frankfurt) da *Viagem ao Brasil*, de Hans Staden, pois foi vedada totalmente a circulação, inclusive de outros livros ou quaisquer impressos na colônia.

Estácio de Sá, em 1565, funda São Sebastião do Rio de Janeiro (nas proximidades do extinto Morro do Castelo), dois anos depois, ali perto, funda-se o *Colégio São Sebastião*. Ensina-se aos meninos índios ou mestiços (mamelucos), aos filhos dos colonos *reinóis* e a órfãos trazidos de Lisboa. As meninas índias ou portuguesas raramente eram instruídas, configurando a inferioridade da mulher, para a época algo comum, a submissão.

Em 1575, outro governador, o da Capitania do Rio de Janeiro, agrupou um exército de portugueses, apoiado por uma tropa de índios catequizados, com o objetivo de exterminar o domínio franco-tamoio que já perduravam duas décadas no litoral norte da capitania. Nas vilas, povoados e aldeias da época, já se

notava três tipos distintos de habitação: A *casa de palha* ou *oca* dos indígenas, de teto redondo, sem divisões interiores, mas que abrigava diversos casais; o “*mocambo*”, que reflete a influência africana, de teto em ângulo, construído com folhas de buriti ou de outros tipos de palmeira; e a *casa de barro* dos colonos brancos e mestiços. Na construção das casas dos senhores coloniais, empregava-se às vezes o adobe, um tipo de tijolo de barro largo e cru (seco ao sol), dando motivo às casas de taipa de larga parede. As casas de pedras só apareceram mais tarde no sul, surgindo os casarões.

Para historiadores, o início do século XVII é o da resistência contra os invasores franceses e holandeses. Os elementos heterogêneos da população, inimizados durante o século anterior, unem-se para fazer frente aos outros conquistadores, entre eles, os gálicos. Henrique Dias, Vidal de Negreiros e Filipe Camarão, são símbolos do enlace tríplice que formaria a etnia brasileira. Daquele enlace, foram os hábitos, costumes e características psicológicas que se mesclava ao mesmo tempo com a miscigenação, definindo o tipo nacional, descriminando para sempre o português. Entretanto, continuava-se a “*civilização açucareira*” no Nordeste com o esplendor das festas e o aumento da miséria nas senzalas.

O século XVII também é o das afamadas e históricas bandeiras, que cobriram quase todo o Brasil. Nisso, forma-se uma aristocracia rural amplamente latifundiária, já brasileira; pela mestiçagem e em oposição à aristocracia de sangue puramente português, localizada nos centros urbanos, mas fadada ao desaparecimento.

A aristocracia rural possuía sesmarias enormes, algumas das quais maiores que país europeu e muitas delas sem meta de produção definida, o que não se justificavam certas concessões, pois se pagavam favores políticos com terras desconhecidas de bravios sertões.

Em São Paulo, distingue-se a fidalguia dos Lemes, em destaque para Guilherme Pompeu, que reunia em sua casa todo o escol paulistano e reinol. A par da grande licenciosidade nos costumes, as famílias dos fidalgos de engenhos e de fazendas continuavam apegadas a rígidos princípios patriarcais. A expansão pastoril é fundada (Casa da Torre) por Garcia D'Ávila, através de imensas fazendas de gado. Esse fidalgo fez parte da comitiva de Tomé de Souza para a colonização. As simples *entradas* se convertem nas grandes *bandeiras*, como as de Antônio Rapôso e de Fernão Dias Paes, que contribuíram com grande obra de civilização, com a abertura de ásperos caminhos pelos sertões.

Antes mesmo da oficialização do encontro de jazidas de ouro nos sertões das gerais, uma expedição foi formada (1692) para buscas de outros valiosos minerais. Esse grupo perdeu o rumo e seu chefe, tão próximo de achar o metal precioso, acabou pedindo socorro a outro. Em seu auxílio partiu Antônio Rodrigues Arzão, que tomou também caminhos incertos, mas, vindo a encontrar um filão aurífero de cor escura.

Aquela bandeira, de Arzão, constituiu como o ponto de partida oficial da descoberta e da febre do ouro nas Gerais, no que trouxe como consequência, povoamento intenso daquela região. O metal encontrado ali, recoberto por densa camada de terra preta, viria a dar nome à povoação de Vila Rica de Ouro Preto. Partindo então daquele período, entre 1695 e 1699, se concretiza o início do grande *Ciclo do Ouro* e logo após o encontro de diamantes, bem como, dos devaneios infortúnios na busca por esmeraldas.

Com a transferência do poder de Salvador da Bahia para o Rio de Janeiro, tornava-se necessária uma ligação da nova capital, tanto com São Paulo, quanto com a região das minas, e com isso, foi surgindo grandes acontecimentos que se tornaram históricos entre “*Velhos*” e “*Novos*” caminhos abertos. É possível notar que os primeiros núcleos de povoação não surgiram em torno de uma única e pura atividade econômica, como a exploração mineral, por

exemplo, que sustentava interesses e poder, era preciso demonstrar de forma material, construindo algo mais que pudesse ilustrar a força, além da financeira e política, ao longo desses caminhos.

O Brasil foi talhado por estrangeiros que nos apresentaram ao mundo como éramos. Não houve apenas cobiça por fortunas nas buscas por minerais preciosos, mas, o despertar dos interesses pelo conhecimento das diversidades de hábitos que identificou a alma nacional, com isso, foi entendido no passado, pelos viajantes que cruzaram todas as vias de comunicação em viagens científicas, dois séculos depois da chegada dos portugueses.

A história de caminhos e descaminhos pode ser vinculado a produção do patrimônio cultural, material e imaterial, produzido nos primeiros tempos de colonização.

Aqueles desbravadores e viajantes, para suprir suas necessidades foram formando roças, pousos, povoados e construindo capelas. Outros, de passagem, escrituravam as atividades “domésticas” e não demonstravam seus valores espirituais, apenas científicos, para aqueles locais.

O botânico von Martius, o zoólogo von Spix e Saint-Hilaire com suas viagens; Rugendas e Debret com textos e gravuras; Emanuel Pohl, von Eschwege, John Mawe, Richard

Burton e tantos outros, fundamentaram com preciosos escritos uma visão científica do Brasil e de seu povo, aos olhos do mundo.

As ações daqueles homens, até hoje, satisfazem de forma magnífica, com o testemunho estrangeiro, o nosso desejo de nos identificarmos com o passado. Suas assinaturas sobrevivem na autoria de livros e emocionáveis obras pictóricas, ainda vistas e estudadas.

Não há precisão dos acontecimentos que são relatados por diversos autores, tendo em vista, da ausência de possíveis documentos que se tornariam fontes primárias para se consultar, mas influenciaram os que optaram em incluir narração alegórica aos episódios que se tornaram histórico, bem como, da incerteza dos relatos de desconhecidos andantes e das extensões dos terrenos destinados ao trânsito de riquezas, de um para outro ponto. Os escritos por estes, sem exposição cronológica, se assemelham com os que foram documentados e sacramentados por afamados historiadores, que abrilhanta a História do Brasil.

A Estrada Real

Estrada Real, nome alusivo a qualquer via terrestre que à época do Brasil colônia era percorrida no processo de exploração econômica em articulação com o mercado internacional, mas que contribuiu com povoamentos. Dentro de uma visão historiográfica tradicional em História do Brasil, o conceito de “*estrada real*” pressupõe: exclusividade de utilização e vínculo com a mineração. Nesta perspectiva, a designação “Real” reflete o fato de que era o único caminho oficial para a circulação de “autorizados” com suas mercadorias.

A formação do Estado de Minas Gerais, iniciado no século XVII, permite-nos entender que essa estrada era originalmente exclusividade ao trânsito de homens em missões de interesses da Corte e de bandeirantes em busca de riquezas. Os descaminhos, propriamente dito, seriam os percorridos por aventureiros interessados em outras explorações, tropeiros transportando proibidas mercadorias em lombo de muares e escravos sem o pagamento de impostos, bem como, o uso de pequenas embarcações em desconhecidos rios, longe dos caminhos oficiais.

A abertura ou utilização de outras vias constituía crime, originando-se aí, da expressão “descaminhos” com o significado de contrabando. A histórica colonização do Brasil por Portugal, iniciada no século XVI, concentrou-se na região litorânea por um longo período. Em razão da disputa da posse do território com espanhóis, holandeses e franceses, e ainda do insucesso das primeiras expedições ao interior da colônia em busca de riquezas.

Até meados do século XVII, a Metrópole fortaleceu sua estratégia de ocupação com base no litoral e isso, se percebe, na afirmação de Frei Vicente do Salvador, em 1627: *“Da largura que a terra do Brasil tem para o sertão não trato, porque até agora não houve quem a andasse por negligência dos portugueses, que, sendo grandes conquistadores de terras, não se aproveitam delas, mas contentam-se de se andar arranhando ao longo do mar como caranguejos”*.

Apenas no último quartel do século XVII, foram descobertas as primeiras e abundantes minas. O ouro era farto no leito e nos cursos d’água da região das gerais, trazendo um grande fluxo de pessoas para o interior da colônia, o que veio ocasionar a formação de núcleos urbanos importantes (Ouro Preto, Sabará e Mariana). O movimento das minas se intensificou no início do século XVIII com a descoberta dos diamantes na região do atual município de Diamantina.

A mineração constituía-se em importante atividade, tendo contribuição decisiva para o surgimento dos núcleos urbanos do interior brasileiro. Com abundância, a presença de ouro e diamantes no leito dos rios, não exigia apuradas técnicas de extração, quando sim, eram usadas em precárias condições com as rudimentares bateias e gamelas ou caríssimas ferramentas (pás, picaretas, enxadas e peneiras) que vinham importadas da Europa.

Na segunda metade do século XVIII, as reservas de aluvião se esgotaram, exigindo nova tecnologia para extração de minerais em minas e gupiaras. Desenvolveram-se ferramentas de ferro e o uso do salitre para a pólvora, visando melhor eficiência na exploração mineral.

No início do século XIX, iniciaram-se as experiências de mineração do ouro em minas profundas e a extração de minério de ferro. Este último mineral, que existente em ricas reservas, constitui-se até hoje um dos mais importantes componentes da economia mineira. Aquele período de exploração da região gerou marcas profundas no processo de ocupação do Brasil. A região mineradora, seus entornos e os caminhos até o litoral para escoamento das riquezas para Portugal, se tornaram as principais vias do Brasil colônia.

Às margens do litoral, se concentrava a massa populacional do período, atraída pela pujança econômica do local. No ano de 1700, a estimativa populacional alcançava 30 mil pessoas nas regiões das minas, contra 500 mil na colônia, sem contar a população indígena. O quantitativo populacional aumentou para 300 mil pessoas em 60 anos. A população escrava cresceu de 33 mil em 1717, para 274 mil em 1786.

A metrópole objetivando maior controle e fiscalização destas riquezas; o que lhe renderia uma quantidade maior de tributos, estabeleceu caminhos oficiais (Estradas Reais) que se tornariam vias únicas autorizadas para a circulação de pessoas, mercadorias, ouro e diamante. Esse controle era uma prática comum por parte do reino de Portugal, que desde o século XV, já possuía legislação definindo as vias públicas como direito real ou regalia pertencente à Coroa e que por direito lhe era devido para a conservação do seu Real Estado.

Constituiu-se crime contra a Coroa a abertura e utilização de novos caminhos, variantes, atalhos e picadas, além das oficiais estradas reais, estabelecidas pela Coroa e fiscalizadas por régios servidores. A expressão Estrada Real, encontrada em documentos da história do Brasil desde 1653, designa os caminhos controlados

pela Coroa, onde ocorriam cobranças de direitos de passagem nas principais vias de circulação do período colonial.

Como afirma RINGER (2007), a aplicação do termo “Estrada Real” se dava: *aos caminhos do período colonial onde o poder do Estado se fez presente em forma de registros ou outros pontos de cobrança, seja de pedágios, dos direitos de entrada, seja do quinto do ouro.*

Assim, as estradas reais surgiram em decorrência da inserção do interior do Brasil na política fiscal exercida pela colônia portuguesa. Nas minas, o objetivo primordial do controle dos caminhos era a arrecadação dos quintos, sempre confiado a funcionários régios. Formaliza-se assim, a aplicação do título Estrada Real aos caminhos das minas, como um conceito fiscal.

Devido a isto, em locais estratégicos destas estradas, foram instalados os Registros e Barreiras, espécie de alfândega onde se cobravam pedágios dos passantes, de acordo com o número de escravos e equídeos (cavalos e muare), bem como, impostos sobre todo tipo de mercadorias, além de um quinto sobre o ouro. Esses Registros eram instalados em locais estratégicos dos caminhos, como passagens entre serras, desfiladeiros e margens de cursos d’água.

Segundo SANTOS, citado no livro Estrada Real (2008), estas “barreiras” eram de diversos tipos: registros de ouro (onde se

cobrava o quinto desse mineral); registros de entradas (cobravam pelo tráfego de pessoas, mercadorias e animais); registros de coisas vindas do contrato da Demarcação Diamantina (responsável por coibir o contrabando e cobrar os direitos de entrada na zona) e contagens de outros (que tributavam o trânsito de animais).

Para o controle das barreiras se designavam funcionários: um administrador, um contador e um fiel, inclusive, dois ou quatro soldados armados para a segurança local e ao redor dos registros.

Ocorriam constantes patrulhamentos militares ao longo dos caminhos, buscando evitar o contrabando. A função fiscal das estradas reais era a mais importante, pois estava relacionada às áreas de mineração, no entanto, não era a única atividade principal, algumas eram usadas para a pecuária e foram abertas sem este intuito, mas objetivando abrir vias para abastecer as zonas mineradoras.

O Caminho da Bahia, por exemplo, por ser principalmente uma rota de abastecimento de fazendas de gado e circulação de boiadas e escravos, (via ilegal de escoamento mineral), era usada no transporte de minerais e mantinha-se mais ou menos livre do controle régio.

Minas Gerais, a mais produtiva capitania mineradora, concentrou as mais conhecidas das estradas reais. Neste contexto,