

A ESTRADA REAL E A TRANSFERÊNCIA DA CORTE PORTUGUESA

Gilberto Dias Calaes¹
Laíce Calaes de Oliveira¹

RESUMO

Construída em fins do século XVII (Caminho Velho) e início do século XVIII (Caminho Novo), a Estrada Real estabeleceu a ligação entre o Rio de Janeiro e as províncias auríferas e diamantíferas de Minas Gerais, com destaque para os distritos de Vila Rica (atual Ouro Preto) e Vila do Príncipe / Arraial do Tijuco (atuais Serro / Diamantina). Além de sua importância como espinha dorsal do ciclo do ouro que se processa durante o século XVIII, a Estrada Real se constitui na base de formação do conhecimento geocientífico, da formação político-cultural e do ordenamento territorial de sua região de influência, reunindo pré-requisitos para a estruturação e desenvolvimento da nação brasileira. Tal papel se sobressai principalmente a partir da transferência da Família Real para o Brasil em princípios do século XIX (1808), quando são implementadas inúmeras ações que estimulam a formação político-institucional e o desenvolvimento do país, a maioria das quais encontram, na infra-estrutura da Estrada Real, as bases indispensáveis para os respectivos êxitos e repercussões que reverberam até os dias atuais. Destaca-se, conseqüentemente, o papel da Estrada Real como um dos principais elementos estruturantes do desenvolvimento político-cultural e sócio-econômico do Brasil

1. ANTECEDENTES

Partindo do conhecimento reunido em estudos, apresentações e publicações anteriores do Projeto Estrada Real (PER), o presente capítulo acrescenta novos elementos informativos sobre a importância e a contribuição exercidas pelas correspondentes rotas de descoberta e de comunicação, para a formação e evolução do conhecimento geocientífico, da base político-cultural e dos fatores condicionantes do desenvolvimento sócio-econômico de sua região de influência e do

¹ condet@terra.com.br; www.condet.com.br e libela@terra.com.br

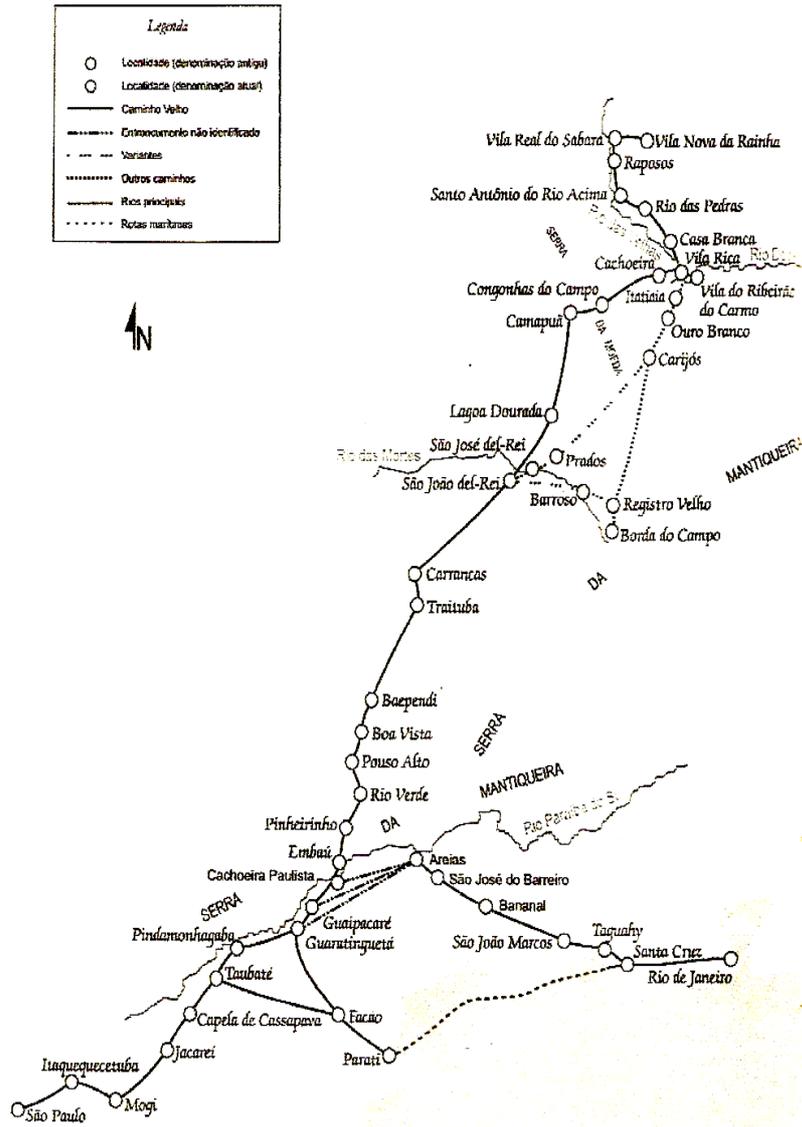
Brasil. Analisa também a relação existente entre a Estrada Real (ER), o Ciclo do Ouro e o conjunto de medidas implementadas com a transferência da Corte Portuguesa para o Brasil, em 1808, permitindo assinalar as interdependências entre as mesmas, constatando, conseqüentemente, a importância da ER como espinha dorsal, ou seja elemento estruturante do desenvolvimento brasileiro.

Conforme destacado em documento anterior, a ER exerceu, no século XVIII, um papel essencial no processo de ocupação e de interiorização do território brasileiro, gerando efeitos que até hoje contribuem para o desenvolvimento econômico e social do Brasil e, particularmente, dos Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

Ao longo do período colonial, sucessivos movimentos de penetração, registravam ocorrências de gemas e metais preciosos, a partir das quais surgiam núcleos de atividades extrativas, os quais, apesar do caráter geralmente modesto, atraíam pioneiros para a produção de riquezas supostas abundantes. Em cada um dos pólos pioneiros de ocupação ocorriam processos assemelhados de germinação da atividade econômica, com estímulos ao comércio de gêneros e à produção agrícola e pecuária.

As primeiras ocorrências de ouro no Brasil datam da metade do século XVI, e foram noticiadas através de cartas enviadas ao rei de Portugal, comunicando a sua descoberta na Capitania de São Vicente, hoje estados de São Paulo e do Paraná. Entretanto, durante duzentos anos, desde o descobrimento do Brasil (1500) até o Ciclo do Ouro (Século XVIII), os recursos minerais do território brasileiro não chegaram a exercer papel de destaque na geração de riquezas e estimulação do desenvolvimento.

Um dos referidos movimentos de penetração partia do porto de Paraty, distante cerca de 180 km do Rio de Janeiro, e veio a se consagrar como “Caminho Velho da Estrada Real”, conforme denominação adquirida posteriormente às descobertas que o consagraram.



Fonte: SANTOS, Márcio. Estradas Reais. 2001, apud Guerra et al (2003)

2. O CICLO DO OURO E A ESTRADA REAL

Tendo o “Caminho Velho” como rota de penetração, a última década do século XVII marcou a descoberta do ouro no centro da região correspondente ao atual Estado de Minas Gerais, nas localidades de Tripuí, Antonio Dias, Padre Faria, Bueno e Bento Rodrigues, onde veio a surgir o notável centro minerador de Vila Rica (atual Ouro Preto). Tal descoberta assinala o início do Ciclo do Ouro, o qual perdura por todo o século XVIII, sendo responsável pelo surgimento de um surpreendente processo de ocupação e prosperidade naquela região.

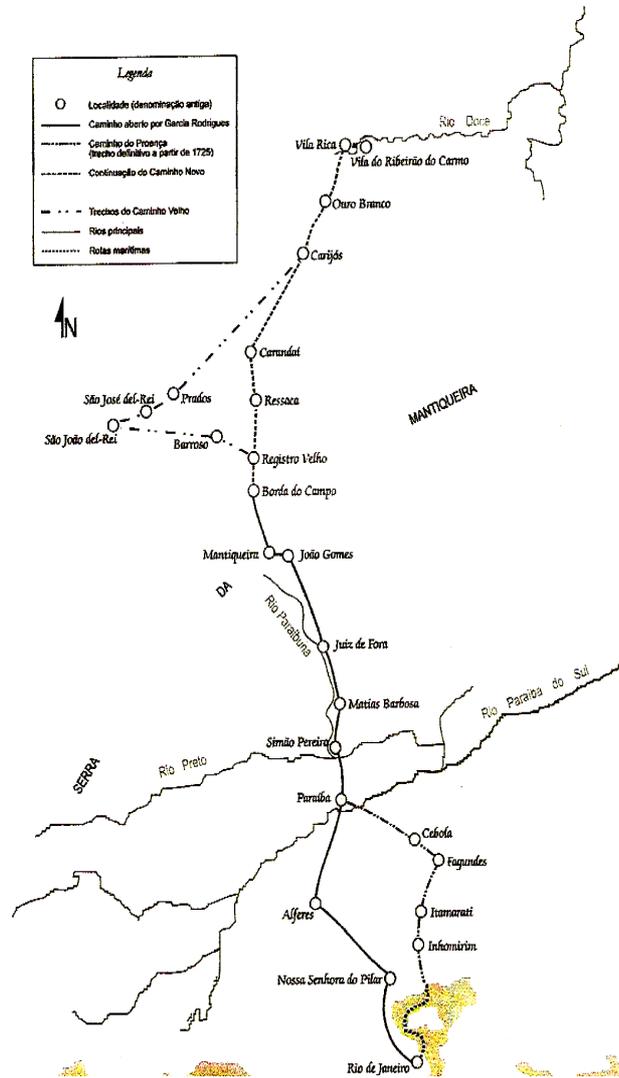
A produção crescente do novo centro minerador logo veio a determinar a necessidade de se construir uma nova rota que propiciasse a sua mais fácil, rápida e segura ligação, ao litoral e, por este meio, a Portugal. Garcia Rodrigues Paes foi incumbido, pela Coroa Portuguesa, da construção do Caminho Novo (ou Estrada da Corte), ligando o novo centro minerador ao Rio de Janeiro. Além de constituir uma rota de saída de Vila Rica para o Rio de Janeiro, o Caminho Novo foi também uma rota de penetração, avançando no sentido norte, para ligar Vila Rica a Vila do Príncipe (atual Serro) e ao Arraial do Tijuco (atual Diamantina).

2.1. O Ciclo em Ascensão

A produção crescente de ouro transferiu, para Minas Gerais, o centro econômico da metrópole portuguesa e, para reduzir distâncias, foram abertos caminhos diretos para o Rio de Janeiro. Tais fatos provocaram a transferência da Capital de Salvador para esta cidade e a criação, em 1720, da Capitania de Minas Gerais, com a incorporação de territórios de Pernambuco, Bahia e São Paulo. Verifica-se, portanto, que o surgimento e o povoamento de Minas Gerais são intimamente relacionados a estas descobertas, assim como à história do ouro no Brasil.

O Ciclo do Ouro foi também responsável pela formação de um grande número de cidades e expansão da atividade agropecuária, até então restrita à faixa costeira brasileira. Contribuiu também para estender o processo de interiorização, levando as fronteiras brasileiras para as margens dos rios Paraná e Paraguai. Durante o século XVIII, o Brasil apresenta-se como o maior produtor mundial de ouro (840 t).

Com o terremoto de Lisboa (1755), o ouro brasileiro passa a exercer um papel ainda mais relevante no subsequente esforço de reconstrução da capital portuguesa.



Fonte: SANTOS, Márcio. Estradas Reais. 2001, apud Guerra et al (2003)

2.2. O Ciclo em Declínio

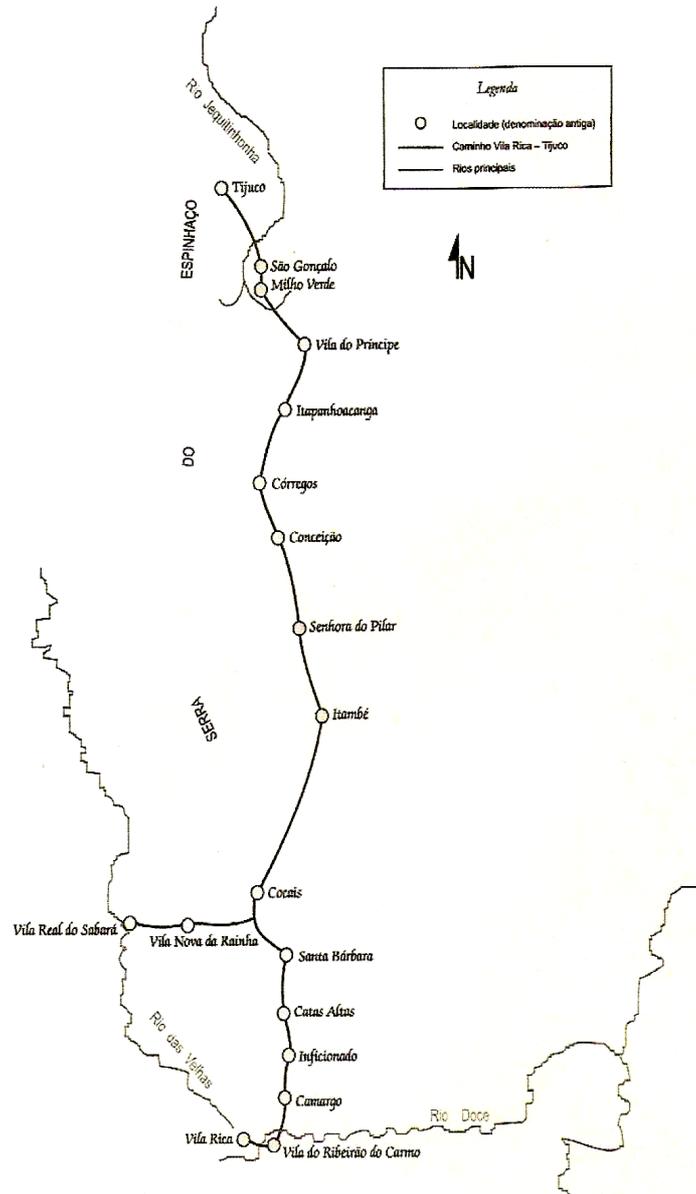
Na segunda metade do século XVIII inicia-se um processo de declínio associado aos seguintes principais fatores:

- **Exaustão:** Esgotamento de aluviões onde o ouro ocorria livre, em pó ou pepitas, com fácil separação por equipamento rudimentar ou simplesmente mediante cata manual.
- **Dificuldades técnicas:** Redução dos teores nos depósitos secundários e complexidade crescente nos depósitos primários.
- **Aspectos fiscais:** A Corte Portuguesa não só adotou, no Brasil, o sistema do quinto, como ainda introduziu, em 1674, o imposto sobre a bateia, que consistia em cobrar dez oitavas (35,86 g) de ouro por bateia, ou seja, por escravo utilizado.

À época da Inconfidência Mineira (1789), o ouro já estava em exaustão, o que levou o Conselho Ultramarino a buscar fonte alternativa de riquezas, determinando o povoamento e a colonização das terras virgens e férteis. Por volta de 1767, abastados mineradores já se deslocavam de centros mineradores para a Zona da Mata, na procura de terras férteis, tornando-se ricos produtores de café, cujas lavouras mudaram rapidamente a fisionomia da região.

O processo de declínio do Ciclo do Ouro, acentuado ao final do século XVIII, esteve também associado à falta de espírito associativo, entre os mineradores; ao custo de aquisição da mão-de-obra escrava; à majoração de preços do ferro, do aço e da pólvora; e às características da legislação colonial que impunha intranquilidade à mineração.

A análise do contexto histórico evidencia, que - apesar do declínio do Ciclo do Ouro, no século XVIII, no qual se afirmou - a ER manteve o seu notável papel como rota de penetração e de desenvolvimento regional com marcantes efeitos para a Região de Influência da Estrada Real (RIER) e para o país.



Fonte: SANTOS, Márcio. Estradas Reais. 2001, apud Guerra et al (2003)

Programa RUMYS / Projeto Estrada Real



Fonte: www.editoraestradaareal.com.br, apud Guerra, A. et al (2003)

3. A TRANSFERÊNCIA DA FAMÍLIA REAL

Em 1807, Portugal vivia uma fase difícil na geopolítica europeia, devido à guerra entre Inglaterra e a França. Napoleão Bonaparte conquistava a Europa com seus exércitos e já ameaçava invadir Portugal. Os franceses haviam firmado um tratado com a Espanha para dividir o país.

Em fins de 1807, o Príncipe Regente D. João embarcou para o Brasil, com toda a Corte, em uma esquadra com 19 navios. Primeiramente chegou a Salvador, na Bahia, em 28 de fevereiro de 1808, portanto há 200 anos, estabelecendo, dois meses depois, a sede da monarquia no Rio de Janeiro.

A vinda da Família Real portuguesa para o Brasil, em 1808, foi um marco e um acontecimento sem precedentes na história brasileira. Foi a primeira vez que uma monarquia europeia pisou em solo americano.

Villalta (1997) mostra que a transferência da Corte para o Rio trouxe não só a abertura econômica e a demanda por instalações industriais até então inexistentes no Brasil, como também impulsionou o desenvolvimento da educação com a abertura de instituições de ensino e a criação de jardins botânicos.

As ações de D. João nos anos seguintes garantiram à colônia uma série de instituições e direitos antes inexistentes. Em síntese, abriu-se para o mundo um território fechado a três séculos. A presença da Família Real contribuiu para o Brasil começar a se formar como país e manter sua integridade territorial após a independência de Portugal.

“Foi a vinda de D. João que tornou possível a existência do Brasil”, afirma o historiador José Murilo de Carvalho, da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Muitos historiadores apontam a chegada de D. João como um passo fundamental para a construção da unidade nacional. Formado por províncias tão diferentes e separadas, o Brasil é um caso raro na América colonizada por Portugal e Espanha. Enfrentou crises separatistas, mas acabou por se consolidar como país único, num continente onde o mais comum foi a fragmentação do império em

pequenos Estados. Essa foi a maior contribuição de D. João. Destacam-se ainda outras contribuições relevantes:

- Abertura dos portos (1808): Rompendo o eixo do sistema colonial em vigor, o Brasil passou a ter relações comerciais com outros países, além de Portugal. O livre-comércio foi ponto capital para o desenvolvimento da economia;
- Imprensa (1808): Com a autorização para a impressão de livros, documentos e jornais e com a fundação da “Impressão Régia” deu-se um passo decisivo para a dispersão de idéias, informações e cultura no país;
- Teatro: Fundação do primeiro teatro no Brasil (Teatro S. João, atual Teatro João Caetano), no Rio de Janeiro;
- Banco do Brasil (1808): O Banco do Brasil foi fundado com a função de administrar o tesouro real. A partir daí, o Brasil passou a ter um sistema financeiro;
- Jardim Botânico: A criação do Jardim Botânico, que até hoje é um centro científico de renome internacional, estimulou o desenvolvimento científico;
- Ensino Médico: Criação da 1ª Escola de Medicina (na Bahia) e a seguir, do ensino médico, no Rio de Janeiro;
- Geociências: Criado o Real Gabinete de Mineralogia do Rio de Janeiro, tendo o engenheiro alemão Wilhelm Ludwig von Eschwege como primeiro diretor.
- Elevação da Colônia a Reino;
- Criação da Polícia Militar;
- Instituição de tribunais.

Àquela época, a região do Caminho Novo dos Campos Gerais estava ainda pouco desenvolvida, toda dividida em sesmarias, muitas das quais em “sertão inculto”. O príncipe, após incursões na área, voltou sua atenção para a região, fazendo distribuição de terras a nobres e a alguns demais vassallos, estimulando-os ao plantio e à pecuária.

Em 1816, com o falecimento de sua mãe Dona Maria I, o Príncipe Regente sobe ao trono português com o título de D. João VI.

Cumprido ressaltar que as medidas implementadas com a transferência da Corte Portuguesa geram os pré-requisitos para a formação de uma identidade nacional, preenchendo condições básicas para a integração das províncias e para a estruturação do caráter de Estado nacional.

4. AS GRANDES REPERCUSSÕES

A Estrada Real surgiu e se notabilizou em função da descoberta de importantes depósitos auríferos na região central de Minas Gerais, demonstrando que as atividades de mineração constituem um dos principais fatores de promoção do desenvolvimento e de ocupação do território. No Brasil e, notadamente em Minas Gerais, tais atividades também tiveram papel preponderante na formação cívica e territorial de amplos espaços geográficos, bem como na estimulação de outras atividades econômicas nos setores da agropecuária, comercial e industrial.

Apoiado pela Estrada Real, o Ciclo do Ouro (século XVIII) foi o responsável pela criação do Estado de Minas Gerais, pela fundação de um grande número de cidades e pela interiorização da atividade agropecuária. Provocou, também, a transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro e, ao se expandir para Goiás e Mato Grosso, levou as fronteiras brasileiras para as margens dos rios Paraná e Paraguai.

Apesar do declínio do Ciclo do Ouro, a Estrada Real continuou a exercer o seu papel de espinha dorsal do desenvolvimento, disseminando efeitos de estímulo a outras atividades econômicas, além de alicerçar a implementação de outras medidas estruturantes, sobretudo as adotadas por ocasião da transferência da Família Real para o Brasil.

Os itens subsequentes evidenciam a contribuição da Estrada Real, do Ciclo do Ouro e da transferência da Corte Portuguesa nos planos político-cultural, científico-tecnológico e de estruturação econômica, buscando ainda caracterizar os correspondentes efeitos em termos de patrimônio histórico-cultural e geomineiro.

4.1. No Plano Político-Cultural

A Estrada Real foi um agente de contribuição essencial para a formação cultural da Região de Influência da Estrada Real (RIER) e do país, pois esta rota de penetração, com 1.400 km, propiciou a ocupação de um vasto território, irrigando-o com ideários de diferentes fluxos migratórios e de diversas etnias, credos, culturas, posses e interesses econômicos, que afluíam ao interior do país, num processo de convergência de raças e culturas, amalgamando-as às populações nativas pré-existentes.

Ainda que de forma concentrada em determinadas oligarquias - este processo de ocupação, ordenamento territorial e de desenvolvimento regional foi alicerçado por princípios cívico-religiosos, além de ideais progressistas e de libertação.

A cultura nativa, ainda que sub-julgada pela postura arrogante do colonizador, teve um papel essencial ao indicar hábitos alimentares e de saúde apropriados a um contexto fisiográfico de baixa afinidade para os imigrantes europeus. Os nativos foram também essenciais na revelação de conhecimentos do meio físico, por exemplo, ao indicar rotas de transporte e deslocamento de melhor conveniência ou ao facilitar o acesso a recursos naturais de interesse dos colonizadores.

Assim como a cultura nativa, também a dos escravos, mais cruelmente sub-julgada, teve marcante importância na formação político-cultural da Região de Influência da Estrada Real e do país, seja na edificação de princípios ético-morais difundidos com a luta pelo fim da escravatura, na constituição de organizações sociais independentes dos quilombolas, na revitalização de suas estruturas sócio-comunitárias (vide Chico Rei, em Vila Rica) ou na afirmação da força de sua dignidade (vide Chica da Silva, no Arraial do Tijuco).

Destaca-se também o papel da mão-de-obra escrava e da cultura africana na formação de experiências em práticas produtivas, como por exemplo nas atividades de mineração. Sobressai ainda a participação da cultura africana na construção de uma prática culinária genuinamente brasileira, na geração do notável acervo de edificações de rara beleza que se incorporaram ao patrimônio da Região de Influência da Estrada Real, assim como nas artes sacras, em que se destaca o talento e a

genialidade de Antonio Francisco Lisboa (“O Aleijadinho”), filho de mãe escrava e de pai português – o escultor Manoel Francisco Lisboa.

4.2. No Plano Científico-Tecnológico

A Estrada Real revelou e propiciou o conhecimento de importantes marcos naturais de caráter geográfico e geológico assim como das exuberantes geodiversidade e biodiversidade existentes na Região de Influência da Estrada Real. Em termos de formação de conhecimento científico e tecnológico, a contribuição da Estrada Real pode ser evidenciada por ter sido a via de disseminação de conhecimentos capitados pelos imigrantes e visitantes europeus, cabendo destacar as expedições e missões de cientistas e naturalistas, tais como Mawe, Pohl, Saint-Hilaire, Spix, Von-Martius, Langsdorff, além de Branner, Gorceix, Eschewege e tantos outros.

Tal processo de geração e difusão de conhecimentos reverbera continuamente na notável literatura gerada por tais especialistas, assim como através de empresas e instituições por estes sugeridas ou implementadas, dentre os quais destaca-se a Escola de Minas de Ouro Preto, como notável centro de saber em ciências da natureza, geologia e mineração - criado por D. Pedro II e implantado por Henri Gorceix, em 1876, em atendimento a antigos anseios e ideais da Inconfidência Mineira de 1789.

A transferência da Família Real constitui um marco, ao abrir o Brasil aos olhos dos naturalistas e pesquisadores europeus, despertando atenções para a exuberante natureza tropical brasileira, até então pouco conhecida. D. João passa a convidar ilustres e renomados cientistas e pintores europeus da época para visitarem o Brasil.

Com efeito, a literatura de viagem a respeito do Brasil adquire vigor depois do desembarque de D. João no Rio de Janeiro, quando as restrições à entrada e permanência de visitantes europeus são abolidas, com a abertura dos portos às nações amigas, em 1808. Nos relatos de viagens, o Rio de Janeiro passa a ser assinalado, na maioria das vezes, como o lugar mais belo do mundo, por causa de suas riquezas naturais que atraíram, com o aval do monarca, inúmeros viajantes naturalistas com o intuito de estudarem a flora e a fauna brasileira.

De fato, tornar-se-iam freqüentes, não só durante a permanência de D. João, mas por todo período imperial, as viagens e expedições de cientistas dos mais variados países, que se mostravam deslumbrados com as belezas da natureza tropical e se expunham a toda sortes de desconfortos para conhecê-la e pesquisá-la.

Como exemplo, os botânicos alemães Karl Friedrich Philip Von Martins e Johann Baptist Von Spix, percorreram 10.000 quilômetros pelo Brasil. De volta à Alemanha, publicaram os resultados de seus estudos sobre a flora e a fauna brasileira: *Flora Brasiliense* - até hoje uma obra de referência, a qual se consagra também pelas minuciosas ilustrações do pintor aquarelista plástico austríaco Thomas Ender, que acompanhou os dois cientistas, nas suas excursões pela Estrada Real, além de outras regiões brasileiras, tais como o Nordeste e o Rio Amazonas, por onde navegaram. Thomas Ender produziu cerca de 600 desenhos e esboços sobre o Brasil.

Assim como Ender, os pintores gravuristas Jean Baptist Debret e Johann Moritz Rugendas criaram um testemunho único do Brasil no começo do século XIX. Tornaram-se conhecidos por suas pranchas que, em comunhão com o texto escrito, levariam o cenário dos trópicos ao conhecimento do Velho Mundo.

Por sua vez, o jovem botânico francês, Augustin François César Prouvençal de Saint-Hilaire passou 6 anos viajando pelo Brasil, a partir de 1816. Ao explicar a curiosidade que a terra brasileira exercia sobre ele e sobre os cientistas da época, assinala:

“O gosto pela História Natural faz nascer o de viajar... Quando o Rei D. João VI mudou para o Rio de Janeiro a sede do seu império, o Brasil abriu-se finalmente, para os estrangeiros. Essa terra, nova ainda, prometia aos naturalistas as mais ricas messes, foi ela que eu me dispus a percorrer.”

Dentre várias obras de sua autoria, Saint Hilaire deixou admiráveis relatos de suas viagens pela Estrada Real. Em seu trajeto, os pequenos povoados eram apenas pontos de parada para os viandantes que subiam e desciam a Mantiqueira. Em alguns longos percursos de sua extensa viagem, Saint Hilaire teve como companheiro o cientista Barão de Langsdorff (Jorge Henrique Langsdorff).

Na região aurífera das Minas Gerais - que então apresentava população decrescente, após o auge da exploração mineral que ocorrera em meados do século XVIII - a paisagem natural estava modificada. Após passar por Vila Rica, então capital da província, Saint-Hilaire constata que “os morros que a rodeiam são cobertos por uma relva pardacenta e exibem a imagem da esterilidade”. E ainda: “todo o sistema de agricultura brasileira é baseado na destruição de florestas e onde não há matas, não existe lavoura.” Assinala ainda que “as minas de ferro não podiam ser explotadas por falta de combustível”.

Destaca-se também o geógrafo, geólogo e metalurgista Wilhelm Ludwig von Eschwege, o qual - depois de concluir os estudos de engenharia, na Alemanha - onde foi colega de José Bonifácio de Andrada e Silva - se transfere para Portugal, para exercer a função de Diretor de Minas, entre 1802 e 1810.

A seguir, contratado pela Coroa Portuguesa para proceder ao estudo do potencial mineiro do Brasil, Eschwege muda-se para este país onde busca reanimar a decadente mineração de ouro, além de contribuir para a iniciação da indústria siderúrgica. Logo ao chegar, passa a dirigir o Real Gabinete de Mineralogia do Rio de Janeiro, criado em 1810, pelo príncipe regente D. João.

Eschwege ficou celebrizado como o pioneiro da siderurgia brasileira, tendo sido o responsável pela implantação da fábrica de ferro “Patriótica” (1811), em Congonhas do Campo, assim como pela extração de ferro por “malho hidráulico”(1812), em Itabira. O Barão de Eschwege também se notabilizou pela criação da primeira empresa de mineração do país (Sociedade Mineralógica de Passagem), em 1819.

Caberia ainda assinalar John Mawe, que em 1809 registra em seus relatos a Borda do Campo e o quartel da Vigilância Militar, e Johan Emanuel Pohl: um dos integrantes da comissão de cientistas da missão austríaca que veio ao cerimonial do casamento da Princesa Leopoldina e a convite do Príncipe D. Pedro, em 1817.

4.3. No Plano de Estruturação Econômica

Sob o ponto de vista da estruturação econômica, a contribuição da Estrada Real, do Ciclo do Ouro e da transferência da Corte Portuguesa se evidenciam particularmente no ordenamento do território,

na geração e aperfeiçoamento de infra-estruturas de transporte e energia, no estímulo à organização das primeiras empresas de mineração e na subsequente irradiação de efeitos de diversificação e verticalização com fundamento em vocações naturais despertadas com as excursões e estudos de cientistas europeus.

4.3.1. Ordenamento do Território

Em termos de contribuição para o ordenamento territorial sobressai, na Região de Influência da Estrada real, o processo de ocupação e de constituição de núcleos pioneiros de atividade econômica, como foram os pólos de mineração, assim como de criação e organização de aldeias, vilas e cidades, muitas das quais incorporavam arruamentos, infra-estruturas, serviços básicos e técnicas construtivas equivalentes ao estado da arte, no Portugal de correspondente época.

Ainda no que se refere ao processo de ocupação e ordenamento do território, cumpre ressaltar a aplicação, na RIER, do instituto jurídico português da sesmaria (datado de 1375), o qual normatiza a distribuição de terras destinadas à produção.

Em consequência da distribuição de sesmarias, com superfícies de cerca de 30 quilômetros quadrados, inúmeras pousadas de tropeiros e povoados foram surgindo ao longo do Caminho Novo da Estrada Real.

4.3.2. O Aperfeiçoamento da Infra-estrutura de Transporte

A partir de seu traçado original, a Estrada Real foi a base para iniciativas de aperfeiçoamento empreendidas nos séculos XVIII, XIX e principalmente XX e XXI, nos quais obras de maior vulto, expandem e aprimoram uma notável infra-estrutura de transporte que alicerça o desenvolvimento econômico e social da RIER e do país.

Ainda no século XVIII, a Estrada Real recebe inúmeros aprimoramentos e mudanças de traçados. Como exemplo, entre 1720 e 1725, foi construído o atalho ligando a confluência dos Rios Paraíba do Sul e Piabanha à Baía de Guanabara, através de Porto Estrela.

No início do século XIX, com a transferência da Corte Portuguesa para o Rio de Janeiro (1808), a independência (1822) e a expansão da produção agropastoril (em especial da cultura cafeeira, a partir de 1830) impulsionam a economia, requerendo infra-estruturas de

transporte mais eficientes. A partir do traçado da Estrada Real, destacam-se as seguintes principais obras de infra-estrutura de transporte empreendidas durante o século XIX:

Estrada do Paraibuna: Ligando Santo Antonio do Paraibuna (atual Juiz de Fora) a Ouro Preto, esta estrada foi construída pelo Eng^o Henrique Guilherme Fernando Halfed, no período 1836 a 1838, aproveitando, em grande parte, o traçado original do Caminho Novo, de Garcia Paes.

Estrada da Serra da Estrela: Ligando o porto da Estrela (Rio Inhomirim) à cidade de Petrópolis, o “Caminho do Inhomirim” favorece o acesso a Minas Gerais, assim como o escoamento da produção cafeeira para o porto do Rio de Janeiro. Foi construída em 1843, por imigrantes alemães, sob coordenação do Major Eng^o Júlio Frederico Koeler, fundador de Petrópolis.

Estrada União Indústria: Construída por Mariano Procópio, entre 1856 a 1861, e inaugurada pelo Imperador D. Pedro II, a União e Indústria liga Petrópolis a Juiz de Fora, em trajeto de 144 km, aproveitando, em boa parte, o traçado original do Caminho Novo da Estrada Real.

Estrada de Ferro - Linha Centro da EFCB: Nas duas últimas décadas do século XIX, diferentes ramais de estrada de ferro foram construídos no país, muitos dos quais servindo-se da Estrada Real como rota de acesso de equipamentos, materiais e recursos humanos, ou como base para o próprio traçado. Tal é o caso da antiga linha centro da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), que ligava o Rio de Janeiro a Ouro Preto e Belo Horizonte, da qual resultou parte do atual sistema ferroviário da MRS.

A partir de final do século XIX, passando pelo século XX e chegando aos dias atuais, verifica-se que ainda hoje a ER evidencia a sua importância como eixo da atual rodovia federal BR-040 (antiga BR-03) que liga o Rio de Janeiro a Belo Horizonte e a Brasília. Verifica-se também que alguns dos principais eixos logísticos existentes no país - e que ao longo do tempo promoveram e viabilizaram novos pólos de desenvolvimento - encontram-se intrinsecamente associados ao traçado original da Estrada Real ou foram por esta estimulados.

Ainda em termos de infra-estruturas, cumpre ressaltar a inauguração, em 1889, às margens da Estrada Real, da primeira usina hidro-elétrica da América do Sul (Usina de Marmelos), a qual exerceu papel decisivo na estimulação de um dos primeiros pólos industriais do país, em Juiz de Fora, cidade que, por seu dinamismo, sobretudo nos setores têxtil e metal-mecânico, chegou a ser denominada em fins do século XIX e início do século XX, como a “Manchester Mineira”.

Contando com potência instalada de 4 MW e se classificando como uma PCH (Pequena Central Hidroelétrica), a Usina de Marmelos encontra-se atualmente transformada em espaço cultural integrado ao Museu de Marmelos, administrado pela Universidade Federal de Juiz de Fora, desde 2000.



Usina de Marmelos, Juiz de Fora

4.3.3. O Surgimento das Primeiras Mineradoras

As primeiras empresas mineradoras de ouro, organizaram-se no século XIX, contando com estímulos originários da transferência da Corte Portuguesa (1808) e da conseqüente independência do Brasil (1822).

Em 1819, surge a Sociedade Mineralógica de Passagem, criada por Eschwege, para operar a lavra de Passagem, no município de Mariana - MG.

Em 1824, um decreto do imperador D. Pedro I abriu a mineração brasileira à participação estrangeira. No mesmo ano, surge a Imperial Brazilian Mining Association, cujo primeiro empreendimento foi iniciado com a aquisição da mina de Gongo-Soco. No início da década seguinte, surge a Saint John D’el Rey Mining Company Ltd, que adquire a mina de Morro Velho. Ao final do século XIX, 21 mineradoras, com interesse em ouro, tinham sido organizadas no Brasil.

Destaca-se, neste período, a figura de José Bonifácio de Andrada e Silva (“O Patriarca da Independência”), o qual – como cientista, filósofo, geólogo, economista e metalurgista - propugnava pela abertura de vias de comunicação com o interior, interligação de bacias hidrográficas e implantação de núcleos habitacionais para apoio prioritário a atividades de agricultura e mineração.

4.3.4. A Verticalização e Diversificação da Economia

Partindo do conhecimento do meio físico, evidenciado pelos naturalistas europeus, e das facilidades de infra-estrutura progressivamente engendradas sob estímulo da ER e das medidas implementadas após a transferência da Família Real, verificou-se um processo de diversificação e de verticalização da economia, sobressaindo os setores têxtil e siderúrgico como pilares da industrialização da RIER.

Dentre as indústrias têxteis instaladas na RIER, sobressai a precursora Companhia de Fiação e Tecidos Cedro Cachoeira, pioneira na industrialização do Brasil. Constituída em 1872 e com sua primeira fábrica instalada em Taboleiro Grande – MG, possui 135 anos de atuação ininterrupta, um caso raro, mesmo a nível mundial. Destaca-se também a fábrica de Biribiri, da Companhia Industrial de Estamparia, instalada em 1876, no município de Diamantina.



Biribiri, Diamantina

Em 1888, instala-se, em Juiz de Fora, a primeira fábrica da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas a qual, combinadamente, com a Usina de Marmelos, construída pelo mesmo empreendedor, lança as bases do primeiro pólo industrial no interior do país. Cumpre ressaltar que a Usina de Marmelos foi instalada pela Companhia Mineira de Eletricidade, tendo sido projetada não apenas para atender à indústria de tecidos, como também para fornecer eletricidade e iluminação pública à Cidade então suprida por sistema a gás.



Antiga Fábrica; Atual Centro Cultural Mascarenhas, Diamantina

No que se refere ao setor siderúrgico, destacam-se, na RIER, os movimentos precursores ocorridos em princípios do século XIX, quando Eshwege, Monlevade e Varnhagen instalam forjas catalãs, respectivamente nos municípios mineiros de Congonhas do Campo (fábrica Patriótica”), João Monlevade e Ipanema. Até 1821, quando D. João VI regressa a Portugal, destacam-se os seguintes marcos de surgimento da indústria siderúrgica no Brasil:

1808 - Forjas catalãs foram instaladas no Vale do Rio Doce e instituiu-se alvará, permitindo livre estabelecimento de fábricas e manufaturas no Brasil.

1809 - Intendente Manoel Ferreira da Câmara Bittencourt lança os fundamentos da fábrica Patriótica, em Gaspar Soares (MG), hoje Morro do Pilar.

1810 - Autorizada a instalação de uma fábrica de ferro em Sorocaba (SP) - a Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema.

1811 - Construído o primeiro alto-forno do Brasil, em Caeté (MG), implantando as forjas catalãs no Vale do Rio Doce.

1812 - Eschwege coloca em funcionamento a usina de ferro de propriedade da Sociedade Patriótica, em Congonhas do Campo (MG), promovendo a primeira *corrida* de gusa do País e consegue laminar aço em Itabira do Mato Dentro.

1815 - Chega ao Brasil o engenheiro francês Jean Antoine de Monlevade, fixando-se em Caeté. Concluídos os trabalhos de construção da usina Patriótica, confiados ao Intendente Câmara. Surge o primeiro alto-forno, com 8,5 m de altura, construído no Brasil. A fábrica possuía também diversos fornos de refino e três forjas catalãs. Foi fechada em 1831, depois de produzir 135 t de ferro - destinadas, sobretudo, à mineração de diamantes.

1817 - Depois de ter trabalhado com Eschwege na instalação de forjas catalãs em Congonhas do Campo, Monlevade constrói um alto-forno perto de Caeté, mas o empreendimento não obteve êxito.

1818 - O Intendente Câmara inicia a produção de gusa na fábrica do Morro do Pilar. Varnhagen acende o primeiro alto-forno de Ipanema. Em novembro, ocorre a primeira *corrida* de gusa no Brasil.

1819 - Monlevade e o capitão Luís Soares de Gouveia fazem a primeira *corrida* de gusa em Minas Gerais. Varnhagen põe em funcionamento o segundo alto-forno de Ipanema. O Intendente Câmara cogita construir uma estrada margeando o rio Doce e tornar navegável o rio Santo Antonio para exportar o excesso de ferro aos países estrangeiros, o que, certamente, não viria a acontecer nesse século.

1821 – Existência, somente em Minas Gerais, de 30 forjas com produção diária de 100 a 400 arrobas.



Fonte: www3.belgo.com.br/index.php?option=com_content&task=view&id=34&Itemid=71
Barão W. L. Von Eschewege Ruínas da Fábrica Patriótica

É importante assinalar que os eventos precursores aqui assinalados, todos intimamente associados à Estrada Real e à transferência da Corte Portuguesa para o Brasil, exercem importante papel na disseminação do processo de industrialização na Região de Influência Estrada Real e em outras regiões do país, fazendo do setor minero-metalúrgico e das indústrias de bens de capital e de bens de consumo durável a ele associadas, atividades fundamentais da economia brasileira.

4.4. Efeitos em Termos de Patrimônio Histórico-Cultural e Geomineiro

A RIER dispõe de notável acervo de patrimônio não apenas histórico, artístico, cultural e arquitetônico, como também geocientífico e mineiro, com imenso potencial de atração turística.

Ao longo do percurso da ER, destacam-se cidades e localidades com importantes acervos históricos, artísticos e arquitetônicos - testemunhos exuberantes da arte e da cultura setecentista, que se constitui num dos vetores de formação social da região e do país. Como exemplos, destacam-se Igrejas com elementos da arte sacra do Barroco (ex: Matriz do Pilar, em Ouro Preto); Edificações Setecentistas (ex: Casa dos Contos, em Ouro Preto), assim como precursoras edificações de apoio tais como hospedarias, estalagens, postos de registros, etc., além de obras de arte remanescente da ER, tais como pontes e pontilhões.

Em termos do patrimônio geomineiro, destacam-se inúmeros sítios de antigas atividades de mineração remanescentes do Ciclo do Ouro, minas em operação originárias de antigos depósitos descobertos no Século XVIII, assim como inúmeros Marcos Geográficos (ex.: Serra da Mantiqueira, Pico do Itacolomi, Rio das Velhas, etc.); assim como Marcos Geológicos (ex: formações ferríferas do denominado Quadrilátero Ferrífero); além de Sítios de antigas atividades de extração (ex: São João D'El Rei e Tiradentes, Ouro Preto e Mariana, além de Diamantina e Serro).

Cumprindo ainda destacar a existência, na RIER, de diferentes mostras de rochas e minerais, tais como o Museu de Ciência da Terra (Rio de Janeiro), Museu de Mineralogia da EMOP (Ouro Preto), Museu Djalma Guimarães (Belo Horizonte), Museu do Diamante (Diamantina) e Museu do Ouro (Sabará).

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BASTOS, Wilson de Lima “Caminho Novo – espinha dorsal de Minas”. Juiz de Fora, Funalfa Edições, 2004.
- CALAES, G. - *O Planejamento Estratégico do Desenvolvimento Mineral Sustentável e Competitivo – Dois Caso de Não Metálicos no*

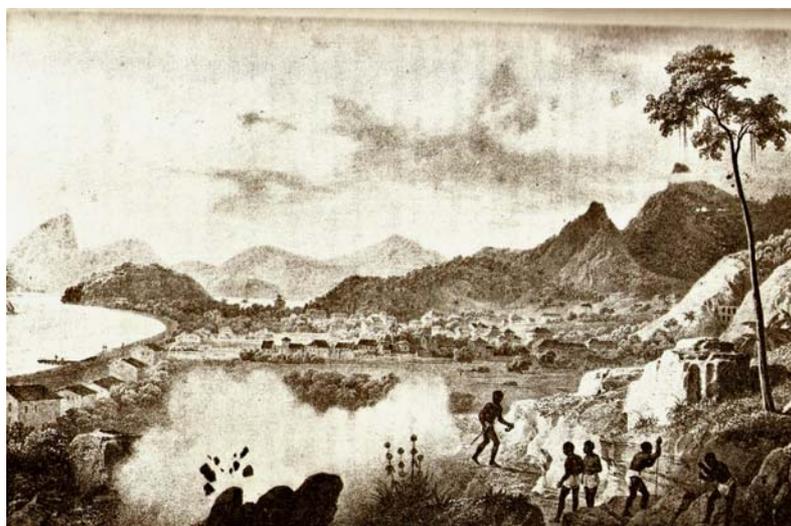
- Rio de Janeiro. 298f. Tese de Doutorado. Departamento de Geologia do Instituto de Geociências da UFRJ, Rio de Janeiro, 2005.
- CALAES, G. et al. - *Estrada Real: Vetor de Fertilização de Conhecimento e Aprendizado para a Exploração Mineral, Apresentação no III SIMEXMIN – Simpósio de Exploração Mineral, Ouro Preto, 2008*
- CALAES, G. – Projeto RUMYS. Estrada Real. IN *Rutas Minerales en Iberoamérica*, Carrión, P., CYTED, 2008
- CALAES, G. e FERREIRA, G. - *Estrada Real: Berço do Conhecimento Geocientífico, do Desenvolvimento Regional e do Geoturismo*. IN IV International Symposium ProGEO on the Conservation of the Geological Heritage, September, 2005, University of Minho, Braga, Portugal, 145 p.
- CARNEIRO, D.D.S.A. – *Estrada Real: Caminhos do Espinhaço (Diário de uma Caminhante)* – Belo Horizonte: Gutenberg, 2005, 198 p.
- CIÊNCIA HOJE - pela INTERNET
- COSTA, A.G. (org.) – *Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real*, Belo Horizonte: Editora UFMG, Lisboa: Kapa Editorial, 2005, 244 p., II.
- FILHO, A. M. M. – *O Negro e o Garimpo em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 141 p. 1985.
- GOMES, Laurentino – “1808 “. São Paulo, Editora Planeta do Brasil, 2007.
- GUERRA. A. et al – “Estrada Real: Análise Crítica das Políticas de Exploração Turística da Estrada Real adotadas pelo Governo do Estado de Minas Gerais no Período 1999 a 2003”. Monografia apresentada à Coordenação do Curso de Especialização em “Turismo e Desenvolvimento Sustentável” do IGC / UFMG. Belo Horizonte, IGC / UFMG, 2003, 56 p.
- Guia de Ecoturismo - *Estrada Real*, São Paulo: Empresa das Artes, 2005.
- GUIMARÃES, D. *Jornal Gazeta Mercantil de 04/07/05*
- JUNIOR, A. L. – *As Primeiras Vilas do Ouro* - Belo Horizonte: Est. Gráficos Santa Maria, 137 p., 1962.

- LINS, F.A.F. – *Brasil 500 Anos - A Construção do Brasil e da América Latina pela Mineração*, Rio de Janeiro, CETEM/MCT, 2000, 254 p.
- MENEZES, P. da C. e. prefácio, in: Olivé, Raphael. *Guia da Estrada Real para caminhantes: Rio de Janeiro a Juiz de Fora*. Belo Horizonte: Ed. Estrada real, 1999.
- OLIVÉ, R. – *Guia Estrada Real para Caminhantes - Rio de Janeiro a Juiz de Fora (Cais dos Mineiros à Fazenda do Juiz de Fora – Belo Horizonte*: Ed. Estrada Real, 1999, 106 p.: Il.: mapas.
- OLIVEIRA, M. C. *Achegas à História do Rodoviarismo no Brasil*, Rio de Janeiro: Memórias Futuras, 1986.
- OLIVEIRA, P. – *História de Juiz de Fora*. Juiz de Fora: Est. Gráfico Cia. Dias Cardoso, 319 p. 1953.
- PRIETO, C. - *A Mineração e o Novo Mundo*. São Paulo: Editora Cultrix Ltda., 1968
- Roteiros da Estrada Real – Publicação Periódica do Instituto da Estrada Real
- RUGENDAS, João Maurício – *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia, São Paulo. Ed. da Universidade de São Paulo, 1979.
- SAINT-HILAIRE, A. – *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 378 p., 1975.
- SANTOS, J.F. – *Memórias do Distrito Diamantino da Comarca do Serro Frio*, 4ª ed, Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1976.
- SPIX von, J.B. e MARTIUS von, C.F. *Viagem pelo Brasil*, Brasília, Ed. São Paulo Melhoramentos, 3 vol., 795 p., 1976
- TOMAZ, V: *Jornal Tribuna de Minas* de 23/11/03
- www.estrada-real.org.br



Fonte: Ilustrações de Johann Moritz Rugendas

Vista do Rio de Janeiro (tomada do aqueduto)



Fonte: Ilustrações de Johann Moritz Rugendas

Vista do Corcovado e do Arraial do Catete (tomada da Pedreira)