

**MINERAÇÃO EM ITABIRITO: O CAMINHO DE SABARABUÇU E A  
RELAÇÃO EMPRESA/COMUNIDADE ITABIRITENSE NO ATUAL  
PROJETO ITABIRITOS**

Biano Gotelipe Gomes Batista<sup>1</sup>  
Wilson Trigueiro de Sousa<sup>2</sup>  
Adilson Curi<sup>3</sup>  
Marco Antônio Tourinho Furtado<sup>4</sup>

**1. AS ESTRADAS REAIS DO BRASIL**

Os estudos iniciados no Brasil para a identificação dos percursos da estrada real foram iniciados somente entre os anos de 1994 e 1995, através de caminhadas formadas por grupos de pesquisadores.

Segundo Márcio Santos (2001) o marco inicial da estrada real, isto é, o primeiro caminho aberto, foi feito motivado pela atividade de prospecção por pedras preciosas promovida pelo bandeirante Fernão Dias entre 1974 e 1981, motivado pelas cartas régias da coroa portuguesa que afirmava conceder prêmios e honrarias aos descobridores de recursos minerais no território da então colônia brasileira.

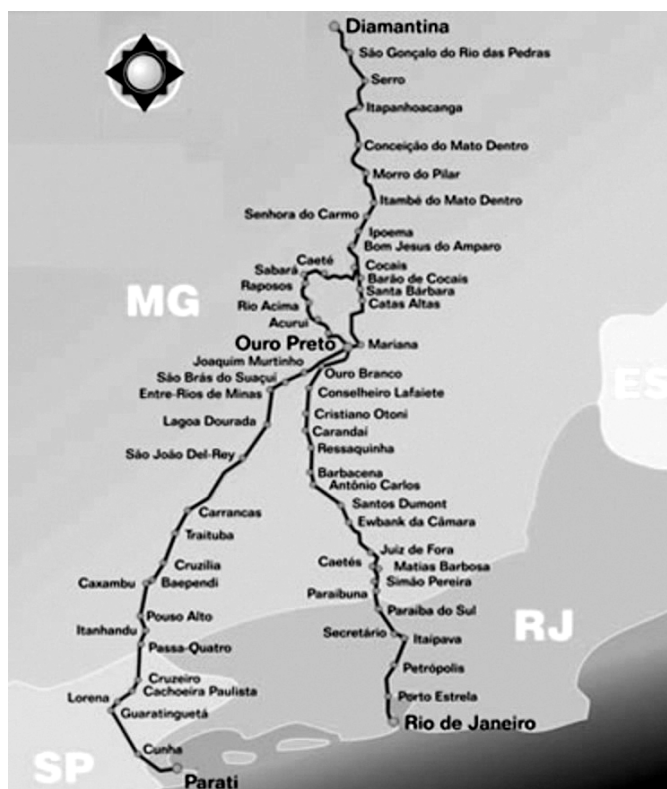
Ainda segundo o autor supra citado os bandeirantes eram grupos formados por algumas dezenas de aventureiros, viajavam a pé por longos anos e carregavam consigo almotrafes para remexer os cursos d'água, bateias e gamelas, além de armamentos para o enfrentamento e posterior escravização dos indígenas encontrados ao longo do caminho. As primeiras reservas de ouro de aluvião encontradas foram nas bacias do Rio das Velhas, Rio Doce e Rio das Mortes, nas cidades de Ouro Preto, Ouro Branco e Congonhas (Vasconcelos, 1948).

Assim o termo “Estrada Real” é usado para designar o caminho que ligava as diferentes capitanias brasileiras ou importantes freguesias e vilas, utilizado por tropeiros, mineradores, comerciantes e viajantes. A coroa portuguesa utilizava destes caminhos para escoar sua produção mineral e arrecadar impostos, como o quinto, através das casas de registro, ao passo que comerciantes de outras capitanias como São

<sup>1,2,3,4</sup> Universidade Federal de Ouro Preto - UFPO

Paulo, Rio de Janeiro e Bahia as utilizavam para abastecer Minas Gerais com produtos agropecuários para alimentação dos mineradores (toucinho, cachaça, carne bovina, etc) e produtos importados vindos da Europa (louças, sal, vidros azeite, tecidos, armas, etc). Esse termo surgiu entre os próprios habitantes, provavelmente mamelucos (descendente de pais portugueses e indígenas), pois a ausência de documentos oficiais utilizando este termo indica que ele é de cunho popular (Santos, 2001).

Atualmente os governos municipal, estadual e federal do Brasil trabalham para a promoção da indústria do turismo nestas localidades, identificando como estrada real apenas os seguintes caminhos: Caminho Velho, Caminho Novo, Caminho de Sabarabuçu e o Caminho para o Distrito Diamantino.



No entanto o conceito de estrada real, atualmente tão simplificado é ainda mais extenso que este vendido como produto turístico pelos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. É fato que temos estradas reais na Bahia (de fundamental importância histórica para o entendimento do caminho de sabarabuçu), de Pernambuco, Sergipe e outro também no extremo sul do país, estes três últimos intimamente ligados às atividades agropecuárias e totalmente desvinculados da mineração (Santos, 2001).

No entanto trataremos de analisar apenas os caminhos reconhecidos pelas autoridades brasileiras, não necessariamente em ordem cronológica de sua abertura, fazendo exceção para um sucinto comentário sobre o caminho da Bahia como parte introdutória da análise do caminho de sabarabuçu.

### **1.1. O Caminho Velho**

Conhecido inicialmente como “Caminho Geral do Sertão”, foi inaugurado por Fernão Dias (que faleceu logo depois, acometido por malária) nos último quarto do século 17 e ligava primordialmente São Paulo/SP a Ouro Preto, segundo o padre jesuíta Antonil levando dois meses de caminhada. Como a notícia das primeiras descobertas se espalhou por várias capitâneas brasileiras exploradores cariocas abriram em seguida (considerado quase concomitante) um caminho que ligava Parati/RJ ao caminho velho, dando acesso também aos fluminenses à capitania das minas. Relatos do então governador da capitania do Rio de Janeiro Artur de Sá e Menezes que em companhia de Borba Gato percorreu toda sua extensão afirma que eram necessários três meses para tal. Foi o primeiro caminho utilizado para o escoamento do ouro das Minas Gerais para a Europa e também rota para o abastecimento de todo tipo de produto para a população mineira (Santos, 2001).

### **1.2. O Caminho Novo**

Este caminho foi uma iniciativa da coroa portuguesa, que, seduzida pelas palavras do mesmo Artur de Sá e Menezes através de ofício de 24 de maio de 1698 contratou Garcia Rodrigues (filho do bandeirante Fernão Dias). Neste ofício foram descritas as vantagens oferecidas por este novo caminho: evitava a serra da Mantiqueira, principal obstáculo do caminho velho e evitava a longa volta que o ouro

dava entre o porto de Santos ou Parati e o Rio de Janeiro, dando margem a extravios e assaltos a embarcações por piratas (Santos, 2001).

Ainda segundo o autor este caminho ligava o Rio de Janeiro (capital da capitania do estado de mesmo nome) e Ouro Preto em apenas 10 dias. Este caminho foi aberto em 1700 para pedestres e por volta de 1750 já tinha recebido várias adequações para os interesses comerciais, como alargamentos para boiadas. Totalmente habitado, várias vendas, pousos e estalagens já haviam sido instaladas eliminando-se assim todas as reclamações e resistências em utiliza-lo, afirmando-se assim como principal via de abastecimento e escoamento da produção mineral das Minas Gerais, atingindo o mais alto nível de comércio exterior entre todos os portos da colônia e resultando assim numa decadência econômica de São Paulo e Bahia.

### 1.3. Caminho de Sabarabuçu

Entre as cidades mineiras de Cocais e Ouro Preto, passando por Acuruí, Sabará e Caeté o caminho de Sabarabuçu, aberto entre 1690 e 1700, é sem dúvida um caminho de grande importância para o entendimento da dinâmica do abastecimento da região mineradora colonial e, principalmente, de como era escoada a produção aurífera nas últimas décadas do século 17 e primeiras décadas do século 18 (Santos, 2001).

Salvador era até 1763 a capital da colônia e assim possuía o porto de maior movimentação. A ampla rede de circulação de mercadorias e escravos para a região das minas e de ouro provindo de lá e com destino a Portugal ocasionaram, segundo Santos (2001), na consolidação deste caminho, que em volume, principalmente até 1730, superava amplamente os caminhos novo e velho. Apesar de mais longo, era mais largo (importante para o transito de boiadas) e tinha melhor topografia. No entanto a principal “vantagem” era ser esse o “caminho do contrabando” já que possuía vários atalhos e descaminhos inviabilizando a cobrança do quinto e de outros tributos.

A terminologia usada pelos colonos nos dá uma importante dica da importância de entendermos o caminho da Bahia como forma de entendermos o caminho de sabarabuçu. O caminho da Bahia era comumente chamado de “Caminho do Rio São Francisco” ou “Caminho da Cidade de Salvador para as Minas do Rio das Velhas”. Assim, é

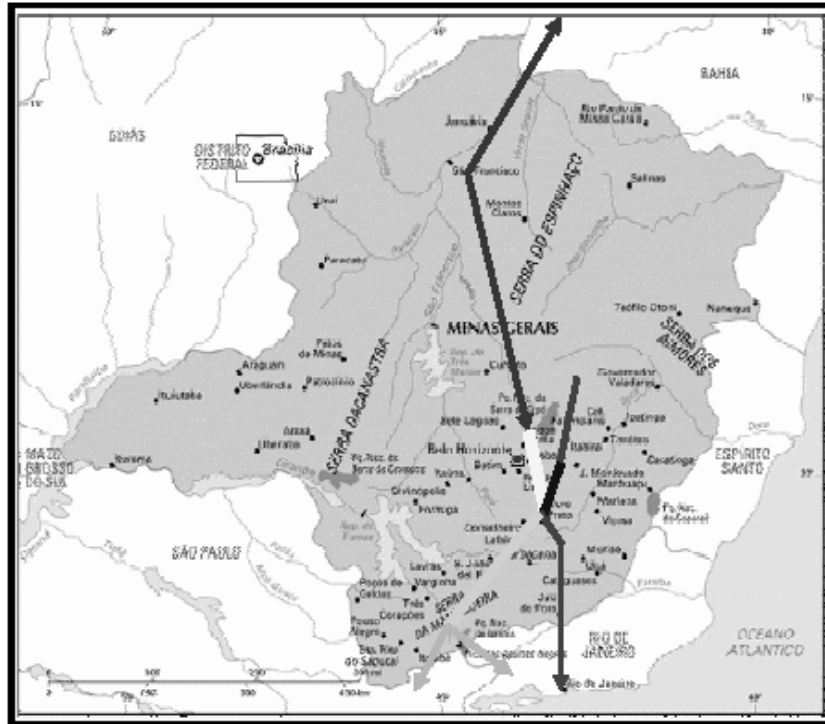
sabido que, os viajantes vindos do nordeste brasileiro ao chegar em Cocais tinham duas opções e uma escolha a fazer: Seguir pela Serra do Caraça ou pelo Rio das Velhas. É fácil concluir, devido à terminologia utilizada por eles próprios, que o caminho de sabarabuçu era o escolhido. Os viajantes vinham margeando o Rio São Francisco e, ao deparar com o Rio das Velhas aproveitavam esta referência natural para seguir caminho rumo ao sudeste (Santos, 2001).

Concomitantemente às descobertas iniciais de recursos minerais em Minas Gerais exploradores que caminhavam às margens do Rio das Velhas foram descobrindo mais ouro de aluvião nas várias freguesias que, posteriormente, foram surgindo. Podemos destacar Caetés, Sabará, Rio Acima e Rio de Pedra (atualmente Acuruí). O caminho de sabarabuçu fornecia ainda outra referência que facilitava ainda mais o norteamo dos viajantes: O Pico de Itabirito. Este pico é bem próximo do Arraial da Nossa Senhora da Boa Viagem da Itaubira do Rio de Janeiro (fundado em 1709 por Luiz de Figueiredo Monterroyo e sede da atual cidade de Itabirito) e da região Acuruí (atualmente distrito de Itabirito). Infelizmente os dados disponíveis não nos permitem afirmar com certeza o ano de chegada e fundação desses dois arraiais (Secretaria Municipal de Patrimônio Cultural e Turismo de Itabirito).

O caminho de Sabarabuçu é considerado como o caminho de ligação entre o caminho da Bahia, o caminho novo e o caminho velho, muito utilizado desde o começo da extração mineral em Ouro Preto, como forma de ligação ao caminho da Bahia e, mesmo durante a mudança do eixo exportador para o Rio de Janeiro, assumindo papel importante na própria atividade extrativa aurífera.



Fonte: COSTA, Antônio Gilberto et al. Cartografia das Minas Gerais: da Capitania à Província. 2002.



Fonte: Secretaria Municipal do Patrimônio Cultural e Turismo de Itabirito

## 2. A INSERÇÃO DE ITABIRITO NO CAMINHO DE SABARABUÇU

A sede da cidade de Itabirito e seus respectivos distritos tiveram forte participação na atividade extrativa. Trabalhos foram iniciados entre 1698 e 1702 nos distritos do Acuruí e São Gonçalo do Bação. Durante os séculos 18 e 19 a mineração passou da era dos aluviões para a era das encostas e houve alterações profundas tanto nas técnicas utilizadas para a extração quanto no processo de urbanização, antes às margens do leito dos rios para posterior ocupação das imediações das cadeias montanhosas.

De acordo com dados da Secretaria Municipal de Patrimônio Cultural e Turismo de Itabirito, baseadas em pesquisas do geólogo

alemão Wilhemlm Eschwege, dezenas de trabalhos de extração mineral (ouro e ferro) em diversas áreas da cidade poderiam ser citadas. Já em 1814 os principais trabalhos aconteciam em localidades como Morro das Almas, Morro Magão, Mina Baú, Morro de São Vicente, Mina de Cata Branca, Lavra de Oliveira, Campo Alegre e Aredes.

Este mesmo pesquisador cunhou pouco depois de suas pesquisas geológicas em itabirito o termo Itabirito, como forma de nomear o tipo específico de minério de ferro encontrado na região (Rosière et al, 2005).

### **3. PROJETO ITABIRITOS: RELAÇÃO EMPRESA E COMUNIDADE ITABIRITENSE**

As mais recentes práticas das empresas do setor mineral em relação à comunidade onde atuam e suas adjacências têm demonstrado uma mudança radical de postura quanto às questões como comunicação, transparência, transigência, compensações e responsabilidade sócio-ambiental (Tourinho, 2006).

Uma retrospectiva da quebra desse paradigma será promovida para se entender como a relação entre as partes mudou tão radicalmente. As compensações sócio-ambientais, projetos permanentes de cultura e conscientização ambiental e canal aberto de comunicação são atualmente entendidos pelas empresas como fundamentais para o bom relacionamento com a comunidade e base para o sucesso de um empreendimento (McMahon & Strongman, 1999).

A análise, através de estudo de caso, do projeto Itabiritos na cidade mineira de Itabirito servirá de exemplo em relação à importância dada à comunidade no desenvolvimento do mesmo, considerando-se a transparência e comunicação entre as partes e finalmente a coerência e aplicação dos recursos e benefícios recebidos.

#### **3.1. Introdução**

Hoje em dia muito se tem discutido sobre as relações entre empresa e comunidade. No caso específico das mineradoras, as mudanças nessa relação são bem recentes e datam da década de 90 quando as primeiras empresas passaram a considerar importante o bom



entendimento com as comunidades e povos indígenas. Podemos dizer que o marco inicial ocorreu no ano de 1997, através do primeiro evento promovido pelo Banco Mundial com esse intuito. A conferência, denominada “Mineração nos Próximos 25 Anos” ocorreu em Washington, Estados Unidos e como o próprio nome diz tinha a intenção de traçar novos planos e identificar desafios e gargalos para o setor. A partir daí o Banco Mundial, em parceria com governos locais, passou a organizar outras conferências como “Mineração e Comunidade” em Quito, Equador (maio de 1997), “Mineração e a Comunidade para Ásia e Nações do Pacífico” em Madang, Papua Nova Guiné (julho de 1998) (McMahon & Strongman, 1999).

Todas estas conferências tinham em comum o tema e também o público, basicamente executivos da indústria extrativa mineral. Os palestrantes embasados em estudos de caso regionais concluíram que os principais entraves da indústria mineral tinham relação íntima com a pequena ou não existente relação entre empresas e comunidade. Uma relação ruim pode provocar por exemplo um atraso no “start-up” de uma mina devido à desconfiança em relação a cuidados ambientais e ao não atendimento dos anseios daquela sociedade (McMahon & Strongman, 1999).

Antes da década de 90 era praxe atender a legislação vigente no país e lidar diretamente com o poder público central para questões como royalties e impostos sem a participação de representantes da comunidade local. Em vários países em desenvolvimento ou com pouca tradição em mineração a situação ainda se mantém, porém na grande maioria mudou radicalmente devido à pressão das comunidades locais e dos entornos dos corredores de escoamento da produção (estradas de ferro, minerodutos, etc) e também dos povos indígenas. Segundo McMahon & Strongman os principais fatores considerados como fundamentais para essa mudança, foram os seguintes:

1. Redução da abrangência na sociedade dos efeitos dos benefícios diretos (salários) devido ao avanço tecnológico. Esse avanço elevou a produtividade, reduziu custos e impactos ambientais porém uma parte dos trabalhadores foi substituída por maquinário de alta tecnologia. Com um número menor de empregos o efeito multiplicador de renda na sociedade reduziu-

se drasticamente e assim a compensação passou a ser requisitada em benefícios nas áreas como educação, saúde e cultura de forma a atingir um número maior de habitantes;

2. Grande aumento da participação das ONG's locais e internacionais na sociedade, desempenhando um papel importante na cobrança de benefícios e rigor ambiental;
3. A descentralização do poder. Assim autoridades locais obtiveram mais poder na negociação com as empresas exigindo mais recursos e benefícios, compensando assim o medíocre provimento pelo Estado de serviços públicos como saúde e educação.

Todos esses fatores alteraram fundamentalmente como a sociedade entende a atividade mineral e o seu papel na relação com as empresas. As mudanças nessa relação tiveram como consequência uma maior pressão sobre as empresas mineradoras que, detectando essa conjuntura, passaram a compreender a importância do bom relacionamento com a comunidade desde as etapas primordiais do projeto, ainda na exploração ou antes ainda na prospecção. Segundo McMahon & Strongman as principais mudanças no comportamento das empresas foram as seguintes:

1. Canal aberto de comunicação e transparência: As informações acerca do progresso do projeto e suas características devem ser disponibilizadas, assim como visitas periódicas à mina. Este contato pode ser feito através de todo tipo de mídia (eletrônica, impressa, radiofônica, etc), além de reuniões periódicas com os representantes das comunidades;
2. Compensações sócio-ambientais referentes aos impactos causados pela atividade mineradora, com seus recursos sendo aplicados dependendo dos anseios e necessidades da população local;
3. Projetos permanentes de promoção da cultura e tradição da região onde a mina está inserida;
4. Promoção de treinamento e capacitação da população jovem e economicamente ativa tanto nas ciências aplicáveis ao setor mineral, para que as vagas sejam ocupadas por habitantes locais

e que os impactos sociais referentes à migração sejam mitigados, quanto em outras ciências para que, ao final da atividade mineral na região o município possa continuar prosperando;

5. Preocupação crescente no que tange ao fechamento, reabilitação e reutilização das áreas mineradas de forma a minimizar o passivo ambiental e estético deixado nessas áreas.

#### **4. ESTUDO DE CASO: PROJETO ITABIRITOS**

A MBR (Minerações Brasileiras Reunidas) iniciou em 2006 um projeto de diversificação de seus produtos no competitivo mercado mundial e transoceânico do minério de ferro com a produção de pelotas. O projeto Itabiritos pretende promover a viabilização econômica de mais de 600 milhões de toneladas de itabirito existentes na mina do pico, devido à exaustão da hematita prevista para 2008. Devido ao teor de ferro inferior ao da hematita o projeto prevê a construção primeiramente de uma nova planta de beneficiamento de minérios, com capacidade de produção anual de 10 milhões de toneladas, dotada de circuitos complexos e adaptados para a concentração do itabirito. A usina de pelletização será erguida em Nova Lima/MG, nas proximidades da planta de beneficiamento de minérios de Vargem Grande e terá capacidade de produção de 7 milhões de toneladas de pelotas/ano. É prevista também a construção de um mineroduto de 5km de extensão para interligar a polpa de concentrado oriundo da planta de beneficiamento até a usina de pelletização (Reis, 2005).

Este projeto, segundo informações da empresa, exigirá um investimento de US\$ 760 milhões:

- Planta de beneficiamento de minérios (Pico): US\$ 282 milhões;
- Usina de pelletização (Vargem Grande): US\$ 463 milhões;
- Mineroduto: US\$ 15 milhões.

##### **4.1. Compensações Sócio-Ambientais do Projeto Itabiritos**

A MBR, a prefeitura de Itabirito e representantes da comunidade local (presidentes das associações de bairros) negociaram

intensamente antes do início das obras do projeto Itabiritos. A negociação se deu com o intuito de fixar um valor e selecionar projetos de interesse local como forma de compensar o passivo sócio-ambiental a ser sofrido por Itabirito. Para se ter uma idéia, segundo Reis (2005), no pico das obras serão contratados cerca de 5.000 trabalhadores o que representa praticamente 1/8 da população local, estimada em julho de 2006 em 42.195 habitantes (IBGE).

Obviamente que a empresa pretende dar prioridade aos trabalhadores locais, porém nenhum investimento direto na qualificação da população local foi feito, assim é esperado que um grande contingente de trabalhadores vindos das mais diversas regiões do país cheguem à cidade. Além é claro do impacto ambiental provocado pelo consumo dos recursos minerais e hídricos, além de aspectos como poeira e ruídos que também devem ser considerados.

É com o intuito de compensar esses impactos que a MBR destinará R\$ 13 milhões para a garantia dos seguintes anseios da população (Cidade Viva):

- Aquisição de 1.700 dos 1.900 hectares da mais importante área de manancial do município, o Córrego Seco. Área será protegida e mantida pela empresa através de Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN);
- Construção da nova sede do Cefet
- Implantação do Projeto Abastecer, para melhoria do abastecimento de água do bairro São José e de toda cidade
- Criação do Parque Ecológico Municipal
- Revitalização da área do Cristo, inclusive com a pavimentação da estrada que dá acesso ao local;
- Construção de ponte entre os bairros Padre Adelmo e Padre Eustáquio, além da pavimentação das ruas de acesso.

## 5. CONCLUSÃO

As mudanças recentes na natureza das relações entre empresa e comunidade têm refletido diretamente na forma como os projetos são desenvolvidos e na maneira como a sociedade se enxerga dentro desse processo.

A conscientização das comunidades sobre a importância do papel a ser desempenhado nesse processo é proporcional aos benefícios e compensações obtidos. De forma análoga a compreensão por parte das empresas de que o bom relacionamento com a sociedade em que atua através da transparência em relação ao progresso dos projetos, disponibilização de informações a respeito dos procedimentos de proteção e minimização dos impactos sócio-ambientais é indiretamente proporcional à criação de empecilhos e barreiras à aprovação destes mesmos projetos.

O desafio para o futuro é conseguir que pequenas e médias empresas também consigam atingir esse novo conceito de relacionamento ao passo que comunidades com pouco engajamento sejam seduzidas pelas boas compensações obtidas por outras mais conscientes de seu papel perante os novos projetos minerários.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTÔNIO TOURINHO, M. *The Rise of Community*. Ouro Preto: Escola de Minas da UFOP, 2006. 2f. Notas de aula.
- MCMAHON, Gary; STRONGMAN, John. *The Rise of the Community*. Mining and Industry Unit, World Bank. Washington. 1999.
- Cidade Viva: Informativo da Prefeitura de Itabirito – Minas Gerais. Pág. 13. Agosto de 2006 (Nº 17). Itabirito/MG. Acesso em 27/03/2007.
- Disponível em: [http://www.itabirito.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/comunicacao/Cidade\\_Viva17.pdf](http://www.itabirito.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/comunicacao/Cidade_Viva17.pdf).
- LUIZ GODOY REIS, R. Brasil Mineral: Minério de Ferro: MBR faz 40 anos e inicia nova expansão. Pág 16-33. Novembro/Dezembro de 2005 (Nº 245). São Paulo/SP.

Web Site IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Home Page na Internet). Brasil. Acesso em 10 de Junho de 2007. Disponível em: [www.ibge.gov.br/cidadesat/](http://www.ibge.gov.br/cidadesat/)

ROSIÈRE, C. A.; RENGER, F. E., PIUZANA, Danielle e SPIER, Carlos Alberto. Pico de Itabira, Minas Gerais: marco estrutural, histórico e geográfico do Quadrilátero Ferrífero. In: Winge, M.; Schobbenhaus, C.; Berbert-Born, M.; Queiroz, E. T.; Campos, D.A.; Souza, C.R.G (edit). Sítios Arqueológicos e Paleontológicos do Brasil. Publicado na internet em 21/6/2005 no endereço <http://www.unb.br/ig/sigep/sitio042.pdf>.

VASCONCELOS, D. de. História Antiga de Minas Gerais. Rio de Janeiro: Editora Nacional. 1948. p.148, 252 e 253

SANTOS, M. As Estradas Reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil. Belo Horizonte: Editora Estrada Real, 2001.180p.

COSTA, A. E.; RENNER, F. E.; FURTADO, J. F.; SANTOS, M. M. D. dos. Cartografia das Minas Gerais: da Capitania à Província. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002. Atlas em Portifólio, 31 mapas em 29 folhas, escala não determinada.

Secretaria Municipal do Patrimônio Cultural e Turismo de Itabirito. MEMÓRIA DOS CAMINHOS: ITABIRITO NA ESTRADA REAL. Janeiro de 2007. Itabirito / MG

Secretaria Municipal do Patrimônio Cultural e Turismo de Itabirito. ITABIRITO: BREVE HISTÓRICO. Janeiro de 2007. Itabirito / MG

Secretaria Municipal do Patrimônio Cultural e Turismo de Itabirito. Palestra: Aprendendo com o Patrimônio: Oficinas. Outubro de 2007. Itabirito / MG

Entrevista com o Historiador Kleverson Lima. Data 01/11/2007. Secretaria Municipal do Patrimônio Cultural e Turismo de Itabirito.