

DAS TROPAS ÀS TRILHAS: UMA ANÁLISE GEOHISTÓRICA DOS CAMINHOS DA MARGEM SUL DO RIBEIRÃO DA MUTUCA E MARGEM NORTE DO RIBEIRÃO DOS MACACOS, MUNICÍPIO DE NOVA LIMA-MG

From troops to trails: a geohistorical analysis of the paths on the south side of the Mutuca River and north side of the Macacos River, municipality of Nova Lima-MG

Alessandro Borsagli

Mestre em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia/Tratamento da Informação Espacial (PPGG-TIE) da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Brasil

borsagli@gmail.com

Bernardo Biagioni

Graduado em Jornalismo pela PUC Minas e Pós-Graduado em Arte Contemporânea pela Escola Guinard – UEMG, Brasil

bernardobiagioni@gmail.com

Recebido: 19.02.2023

Aceito: 24.04.2023

Resumo

O artigo aborda a partir da perspectiva geográfica-histórica as funções e reestruturações ocorridas nos caminhos que ligam Belo Horizonte a São Sebastião das Águas Claras, antigo povoado de Macacos, pertencente ao município de Nova Lima. Nesse sentido, analisou-se os caminhos surgidos a partir do eixo da mais antiga estrada de comunicação entre os referidos locais, originados entre os séculos XVIII e XX, que ainda exercem papel vital no atual sistema de trilhas e circulação dos vales dos ribeirões Mutuca e Macacos. A partir das pesquisas de campo, da análise cartográfica e de imagens aerofotogramétricas dos anos de 1953 e 1967 pôde-se constatar que a primeira estrada de rodagem foi aberta a partir de um antigo caminho surgido possivelmente no período colonial. Observa-se ainda que a referida estrada e caminhos adjacentes foram parcialmente abandonados após a inauguração da rodovia BR-3 no ano de 1957, sendo utilizada atualmente para prática de esportes de aventura e esportes motorizados, se encontrando no limiar do desaparecimento devido a forte especulação imobiliária que se verifica na região.

Palavras-chave: Belo Horizonte; Nova Lima; Ribeirão da Mutuca, Geografia Histórica, Condomínio Fechado.

Abstract

This article addresses, from a geographical-historical perspective, the functions and restructuring that occurred on the roads that linked Belo Horizonte to São Sebastião das Águas Claras, the former village of Macacos, belonging to the municipality of Nova Lima. That way, we also analyzed the trails that arose from the old road network between the 18th and 20th centuries and still play a vital role in the current system of trails in the Mutuca Creek valley. From field research, cartographic analysis, and aero-

photogrammetric images from 1953 and 1967, it was possible to verify that the road was opened from an old path that possibly emerged in the colonial period. However, it can also be observed that the road and adjacent paths were partially abandoned after the inauguration of the BR-3 highway in 1957, are currently used for adventure sports and motorsports, and are on the verge of disappearing due to the strong real estate speculation in the region.

Keywords: Belo Horizonte; Nova Lima; Mutuca River; Historical Geography; Gated Community.

1. INTRODUÇÃO

O desenvolvimento de uma cidade ou região, entre outros fatores se baseia nos caminhos que levam a ela. Desde a antiguidade, as rotas e os locais pelos quais passam os fluxos migratórios e as mercadorias, as trocas materiais e imateriais possibilitam o surgimento, crescimento ou mesmo a decadência de um núcleo urbano. Portanto, os caminhos e as estradas são cruciais para determinar a importância e influência de um núcleo urbano em uma dada região.

Em Minas Gerais, os caminhos foram de elementar importância para o movimento de interiorização, colonização e ocupação do território onde seriam encontradas e extraídas grandes quantidades de metais preciosos, diamantes e outras pedras preciosas. Entre a segunda metade do século XVII e ao longo de todo o século XVIII uma infinidade de trilhas, caminhos e estradas foram abertas para possibilitar a comunicação entre São Paulo, Rio de Janeiro, e a região das Minas.

Ao mesmo tempo, outros caminhos eram abertos no eixo norte-sul, provindos da Bahia e da região das Gerais, à exemplo do Caminho dos Currais, de onde vinha uma parte dos víveres que abasteciam a região mineradora e aos inúmeros povoados que surgiam no encalço dos caminhos trilhados pelos sertanistas. Dentre estes povoados se destaca o arraial do Curral del Rey, que existiu no sítio da futura cidade de Belo Horizonte, fundado em um dos entroncamentos dos caminhos das Minas e dos Currais (BORSAGLI; CASTRO, 2020).

Ao longo dos séculos, muitos desses caminhos e estradas acabaram desaparecendo ou sofreram intervenções estruturais de modo a adequá-las ao tráfego de veículos, montarias e pedestres. Ou ainda pela finalidade de promover a modernização da comunicação entre os novos e principais núcleos urbanos do estado em nível regional, estadual ou interestadual. Nesse contexto, existem ainda caminhos que, a partir da abertura de novas estradas e do dinamismo econômico e urbano ocorridos ao longo dos

séculos, passaram a receber menor atenção do poder público e acabaram abandonadas ou tiveram o seu uso e função alterados.

Dentre as estradas, os caminhos e picadas¹ presentes em todo o estado, chamam atenção as estradas abertas na região das minas, região de maior fluxo comercial e populacional no período colonial, uma vez que grande parte dos depósitos de ouro se concentravam no complexo de serras denominado Quadrilátero Ferrífero, porção central de Minas Gerais. As estradas foram responsáveis pela ocupação do território, pelo escoamento dos víveres produzidos para o abastecimento dos povoados e vilas, e ainda para a circulação de mercadorias e mesmo de ideias. Ou seja, as vias possuem notável importância econômica, social e política na formação do território mineiro.

A construção de vias de transporte, se encontra diretamente ligada à forma como as populações se deslocam e organizam as suas vidas (PARDINI, 2019), e como as sociedades ocupam um determinado território. Com a evolução dos modais de transporte e nas comunicações, os caminhos e estradas podem ser considerados importantes evidências da maneira em que se deu a relação entre as sociedades e o meio em um determinado momento da história da ocupação do território.

Nesse sentido, o presente artigo analisa as funções exercidas pela antiga estrada Belo Horizonte-Macacos, distrito de Nova Lima, atualmente denominado São Sebastião das Águas Claras, e os principais caminhos surgidos ao longo do eixo da via.

Representados na cartografia do território compreendido pelos vales dos Ribeirões da Mutuca e dos Macacos desde a década de 1920, tendo em vista o registro em diferentes mapas elaborados ao longo do século XX (MINAS GERAES, 1926; 1932; DNPM, 1962; IBGE, 1977), este conjunto de estradas e caminhos exerceram um papel vital no sistema de comunicação terrestre entre as duas localidades desde o período colonial. Posteriormente, com a abertura de novas vias e acessos, a estrada e os caminhos que se encontram no seu entorno tiveram a sua função alterada, mantendo, contudo, sua importância estruturante a partir de novos usos e apropriações.

O artigo se faz necessário uma vez que, sob a alcunha de “Perdidas”, a antiga estrada Belo Horizonte-Macacos, cujo processo de arruinamento se arrasta desde a década de 1960, passou a ser frequentada nas últimas décadas por caminhantes e praticantes de esportes *off road* que utilizam não só a estrada, mas também os antigos

¹ *Picadas, Picadões e Veredas* são termos que se referem aos antigos caminhos abertos em regiões de matas mais densas e que formavam no período colonial uma vasta rede de rotas, muitas delas utilizadas até os dias atuais.

caminhos, ao mesmo tempo em que são abertos novos atalhos e ramais adjacentes, criando um complexo de trilhas que contribui para a invisibilidade dos traçados primitivos.

Em paralelo, desde o início dos anos 2000 a região fronteira entre os municípios de Belo Horizonte e Nova Lima vem sendo vítima de intensa especulação imobiliária, ameaçando a preservação não só da estrada e das grandes extensões de área verde que a circundam, mas também de parte das nascentes que integram o Alto Rio das Velhas, região de enorme importância hidrográfica para o abastecimento da capital mineira.

É diante deste contexto que o estudo e as análises contidas neste artigo, tendo como perspectiva o resgate geográfico-histórico de importantes caminhos intimamente ligados à formação cultural, econômica e social de cidades, povoados e comunidades, se torna premente. Este trabalho ressalta que o conhecimento do passado é de grande importância para que se possa compreender o presente e apontar possíveis alternativas para o futuro, uma vez que a região compreendida pelos vales da Mutuca e Macacos se encontram não só ameaçada pela mineração, mas também pela especulação imobiliária que pode levar ao desaparecimento dos antigos caminhos e estradas aqui analisadas.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO GEOHISTÓRICA DO SURGIMENTO DAS ESTRADAS E CAMINHOS DO QUADRILÁTERO FERRÍFERO

As estradas e os caminhos possuem grande importância para a história de Minas Gerais e para a dinâmica de ocupação do território que ficaria conhecido como Quadrilátero Ferrífero, localizado na região central do estado, onde estão as atuais cidades de Sabará, Raposos, Nova Lima, Caeté, Ouro Preto, Mariana, dentre outras surgidas e consolidadas nas décadas seguintes à descoberta de ouro na região.

Para se entender a complexa teia de caminhos que há séculos passaram a cruzar os primeiros povoados mineiros, torna-se substancial a abordagem sobre as ações e motivações que permitiram a conexão entre o litoral brasileiro, ocupado pelos portugueses desde o despertar do século XVI, até o interior destas Minas ou Sertão dos Cataguás.

O movimento de interiorização da América Portuguesa teve início ainda no primeiro século do achamento revelado pela frota de Pedro Álvares Cabral, tendo como principais agentes os portugueses e mamelucos logo estabelecidos no litoral da vila de São Vicente e no planalto da vila de São Paulo de Piratininga. Mobilizados pela captura de indígenas e pela busca por metais preciosos, alguns destes sertanistas contaram oportunamente com larga aprovação e incentivo moral do Governo Geral e da Coroa Portuguesa. (SIMONSEN, 1969).

O protagonismo adquirido pela vila de São Paulo e pelas vilas litorâneas vizinhas não era por acaso. A futura maior cidade brasileira fora erguida em um planalto a poucos dias de caminhada de São Vicente, a primeira vila da Colônia, já transposta a Serra do Mar por possíveis caminhos dos tupiniquins, herança dos *guaianases*, *guarulhos*, *gualachos* e *maramomis* que viviam entre o litoral e o planalto. Nas palavras de Abreu (1975), a situação geográfica de Piratininga impelia-a para o sertão, para os dois rios de cuja bacia se avizinha, o Tietê e o Paraíba do Sul, teatros prováveis das primeiras bandeiras, que tornaram logo famoso e temido o nome paulista.

Fundador de Santos, nos idos de 1560 Brás Cubas e Luís Martins cruzaram juntos os limites da Serra da Mantiqueira em busca das já sonhadas minas de ouro e prata, cumprindo ordem do governador geral Mem de Sá e determinação do rei D. João III. Investida semelhante foi travada por André de Leão, em 1601, a quem o governador geral D. Francisco de Souza dera o comando de uma tropa para a busca de ouro. (COSTA, 2005). Embora importantes, é notória também a pouca precisão documental de seus itinerários ou ainda de grandes conquistas auríferas. (TAUNAY, 1975).

Até metade do século XVII, quase a totalidade das riquezas mineiras noticiadas eram baseadas em hipóteses e presunções. Segundo Taunay (1975), de todas estas primeiras entradas, a realidade se cifrou nos encontros de pequenas bolsas auríferas, geralmente muito pobres, como as de Iguape, Cananéia, Paranaguá ou mesmo Curitiba.

Passados mais de cem anos desde a chegada dos portugueses no Brasil, a esperança de haver abundantes metais preciosos nesta terra, como já narra Pero Vaz de Caminha em sua emblemática carta de 1500, ganhou mais tração com a restauração do trono português diante da Espanha, em 1640, e a necessidade de restabelecer a economia portuguesa, abalada pelos mais de 60 anos em que esteve sob o domínio e em conflito com o reino de Castela. (HOLANDA, 1972).

Se a América Espanhola fornecia tamanhas jazidas de prata para a metrópole, a lenda da serra resplandecente de Sabarabuçu², em território reconquistado pela colônia portuguesa, não poderia tardar a ser revelada. (SIMONSEN, 1969). E como observado por Taunay (1975):

² A lenda de uma serra resplandecente rica em metais preciosos domou o imaginário dos portugueses desde os primeiros anos de ocupação da América Portuguesa. O nome Sabarabuçu teria origem na palavra tupi *Itaberabuçu*, cuja tradução remete a “pedra reluzente grande”. Embora a efetiva existência de Sabarabuçu nunca tenha sido tecnicamente comprovada, frequentemente ela foi associada por viajantes e pesquisadores à atual Serra da Piedade, no município de Caeté, em razão do brilho provocado por este colossal depósito de minério de ferro.

Ainda em 1668 partiu a grande expedição de Lourenço Castanho Taques instigado pelas constantes sugestões de Salvador Correia reforçadas pelo prestígio de uma carta de real punho do Senhor D. Afonso VI. Recomendava o soberano ao cabo da tropa que fizesse larga jornada pelos sertões ínvios dos Cataguases, em território hoje de Minas Gerais, realizando intensa pesquisa de ouro (TAUNAY, 1975, p. 98).

A expedição de Lourenço Castanho Taques partiu no vulto da entrada que tomou a vida de Agostinho Barbalho Bezerra, em 1666, a quem o rei Afonso VI havia conferido o cargo de governador das minas de São Paulo. (TAUNAY, 1975).

Sérgio Buarque de Holanda (1972) atribui a Taques a abertura de caminhos na "região de Cataguases". Entretanto, apesar de prováveis importantes avanços viários e a exemplo de outras entradas de pequeno porte, o bandeirante retornou sem notícias de expressivas descobertas minerais.

Em 1667 o futuro D. Pedro II, assumiu a regência da monarquia portuguesa incentivando de todos os modos as pesquisas minerais (TAUNAY, 1975). Para tanto, escreveu novamente o monarca para as principais lideranças paulistas, entre os quais estava o sexagenário Fernão Dias Pais, notório sertanista, *preador* de indígenas e o mais rico dos paulistas de seu tempo (TAUNAY, 1977).

2.1. Os caminhos abertos por Fernão Dias Pais

Fundamentado pela carta real e feito Governador Geral das Esmeraldas antes mesmo da partida, Fernão Dias Pais passou a organizar a maior entrada conhecida para o território dos Cataguás, dispondo de recursos próprios para o grande empreendimento, previsto para o ano de 1674. (SOUTHEY, 1977).

A deprender de sua avançada idade e levando em conta o fracasso de tantas expedições anteriores, o bandeirante contaria com o serviço e companhia de alguns dos maiores sertanistas daquele tempo, à exemplo de Matias Cardoso de Almeida, para o reconhecimento e abertura de caminhos, além do estabelecimento de pousos e roças, investidas fundamentais para o sucesso da jornada. (ABREU, 1976).

Dentre tôdas as expedições pesquisadoras de minerais preciosos, destacou-se a de Fernão Dias Pais. Partindo de São Paulo, à cata de pratas e esmeraldas, a 21 de julho de 1674, explorou, durante sete anos, grande área na região centro-sul do Brasil - das cabeceiras do Rio das Velhas, rumo norte, até a zona de Sêrro Frio, onde jazia o ouro logo depois revelado por outros paulistas (HOLANDA, 1972, p. 294).

Segundo Carvalho Franco (1940), o itinerário de Fernão Dias entre São Paulo e a bacia do Rio das Velhas, não é exatamente conhecido, assim como o caminho percorrido

por Lourenço Castanho Taques também é impreciso. Antônio Gilberto Costa (2005) aponta que a bandeira pode ter entrado nas Geraes pelo Lopo (Serra do Lopo) atingindo a região do Sapucahy ou ainda pela Garganta do Embaú, após ter seguido o Vale do Paraíba (COSTA, 2005).

As roças estabelecidas pela expedição de Fernão Dias oferecem um rastro do possível caminho percorrido pelo atual estado de Minas Gerais. O Guaicuy, nome originário do Rio das Velhas, teria sido atingido em região próxima ao "Sumidouro do rio das Velhas", cuja localização, segundo Taunay (1977), seria nas imediações das atuais cidades de Santa Luzia e Lagoa Santa, região muito próxima da atual Serra da Piedade, tida por muitos viajantes como a concretização da lenda de Sabarabuçu.

Depois de atingido o Rio das Velhas, a expedição seguiria sentido norte, tendo como ponto culminante o "mesmo morro" onde outro notório entradista, Marcos de Azevedo, teria cavado esmeraldas. Contudo, passado sete anos na estrada, o nobre bandeirante paulista faleceria acreditando ter encontrado as tais esmeraldas, quando na realidade se tratavam de turmalinas. (FRANCO, 1940):

Southey, baseado num escripto dum neto do Governador das Esmeraldas, Pedro Dias Paes Leme, datado de 1757, enumerou os centros estabelecidos durante a marcha da expedição, na ordem seguinte: Vituruna, Paraopeba, Sumidouro do rio das Velhas, Roça Grande, Tucumbira, Itamerendiba, Esmeraldas, Matto das Pedrarias e Serra Fria. A identificação destes pontos, será sempre um trabalho conjectural, pois são bastantes deficientes os documentos até hoje conhecidos sobre essa grande jornada (FRANCO, 1940, p. 143).

Afonso Taunay (1977), em biografia dedicada a Fernão Dias, reconhece o desafio desta recapitulação histórica, onde observa que para nós, todos estes esforços são como que tentativas para um puzzle formidavelmente complicado e insolúvel dada a deficiência enorme dos documentos até hoje conhecidos.

Mesmo com a imprecisão do traçado, Capistrano de Abreu (1975) destaca que o caminho trilhado por Fernão Dias era bem conhecido e, mais de uma vez, seria "trilhado por pessoas que do sertão vinham pedir reforços ou de Piratininga iam levando auxílios mandados pela família no decurso da expedição em que finalmente deixou a vida". (ABREU, 1975).

Antônio Gilberto Costa (2005) aponta a primazia da famosa bandeira no estabelecimento da ligação entre o sul e o norte do Brasil. Segundo o pesquisador, o caminho do Serro Frio para Bahia foi aberto e consolidado. O do Serro Frio para São Paulo estava a esse tempo já batido e bem povoado (COSTA, 2005).

Da região da Serra das Esmeraldas para o norte, já havia caminho aberto há muitos anos e, ali perto, nas margens do São Francisco, existiam inúmeras fazendas baianas de criação de gado. Para essa parte do território mineiro, a contribuição baiana foi muito importante e superou a dos paulistas. Com a abertura do caminho pelo Vale do Rio São Francisco e do Caminho do Rio de Contas até o Serro Frio [e Bom Sucesso do Fanado das minas novas do Arassuahy], iniciou-se o processo de povoamento dessa região com trânsito e abastecimento de gado e víveres para a região das minas (COSTA, 2005, p. 54).

Frente ao seu principal objetivo, de todo modo, a bandeira de Fernão Dias se revelaria frustrada quanto às riquezas esperadas. Falecido Fernão Dias, em 1681, a busca pelos metais preciosos seria levada adiante pelos seus mais séquitos seguidores, à destacar o seu filho Garcia Rodrigues Pais e o genro Manuel de Borba Gato.

Assim esta expedição tão demorada e tão custosa, pouco ou nada adiantou aos conhecimentos já há muito tempo adquiridos. O seu grande serviço foi iniciar o sistema de estabelecer celeiros de modo a dar permanência aos caminhos abertos, incluindo um ponto, pelo menos, de ocupação permanente, o do Sumidouro, onde ficou Borba Gato com parte do pessoal da expedição. A estrada aberta de São Paulo até o rio das Velhas nunca mais se fechou aos brancos e o resto, se por algum tempo esteve abandonado, não tardou a ser aberto de novo logo que se divulgou a notícia da verdadeira descoberta do ouro (TAUNAY, 1977, p. 144).

A última década dos seiscentos seria marcada pelas revelações oficiais das jazidas encontradas no novo território conquistado e agora difundido pelos paulistas. O padre Antonil (1997), autor de precioso relato publicado em 1711, aponta uma versão popular em que o primeiro descobridor seria um mulato que tinha estado nas minas de Paranaguá e Curitiba.

Sérgio Buarque de Holanda, por sua vez, destaca Garcia Rodrigues Pais como um dos pioneiros. Segundo Holanda (1972) o filho de Fernão Dias teria precedido as "descobertas aí efetuadas pelas expedições realizadas em 1693, entre as quais as de Antônio Rodrigues de Arzão, saída de Taubaté nesse ano, de Bartolomeu Bueno de Siqueira, em 1694, e de muitos outros, nos anos seguintes e cujas atividades se relacionam de preferência ao período da mineração propriamente dito, iniciado no último lustro do século XVII".

Cabe ressaltar, entretanto, que antes mesmo das ditas revelações oficiais, é possível que a região das minas já estivesse sendo amplamente vasculhada e explorada, por outros tantos caminhos não oficiais e alheios a quaisquer incumbências tributárias, conforme seria praxe, segundo relato posterior do mesmo padre Antonil:

Há mais outras minas novas, que chamam do Caeté, entre as minas gerais e as do rio das Velhas, cujos descobridores foram vários, (...) além de outras, que secretamente se acham e se não publicam, para se aproveitarem os

descobridores delas totalmente, e não as sujeitarem à repartição (ANTONIL, 1997, 165).

2.2. A tomada do Arraial das Congonhas

Os caminhos trilhados e abertos por Fernão Dias foram de fundamental importância tanto para a consolidação da ligação de São Paulo com o território hoje conhecido por Minas Gerais, como também para o estabelecimento dos achados auríferos e povoados que se sucederam entre fins do século XVII e princípio de XVIII, em especial na porção central do estado, conhecida desde o século XX por Quadrilátero Ferrífero, onde estão as atuais cidades de Sabará, Ouro Preto, Caeté, dentre outras.

Vizinha da então Vila Real de Nossa Senhora da Conceição do Sabará e separada de Curral Del Rey pela Serra do Curral, o Arraial das Congonhas ou Congonhas de Sabará - depois Villa Nova de Lima e hoje Nova Lima - tem sua história intimamente ligada a esta virada entre os séculos XVII e XVIII.

Familiar e companheiro de Garcia Rodrigues Pais, o Coronel Domingos Rodrigues da Fonseca Leme teria sido o primeiro sertanista paulista a descobrir o Ribeiro do Campo, ou Ribeirão das Congonhas, identificado pelo pesquisador Bráulio Carsalade Villela (1998) como possível denominador comum a vários ribeirões na região do atual Município de Nova Lima, mas com o curso efetivo e provável do atual Ribeirão do Cardoso.

Augusto de Lima (1901), em sua memória histórica “Um Município de Ouro”, aponta a presença do pioneiro Borba Gato, feito guarda-mor do distrito do Rio das Velhas pelo Governador Arthur de Sá e Menezes, em outro importante afluente do Rio das Velhas à montante, o Ribeirão dos Macacos, identificado também como Ribeirão Fernão Dias Pais. O sertanista teria subido o Ribeirão dos Macacos até chegar no atual Córrego de Fechos, batizado naquele momento ou adiante como Borba Gato.

Acreditamos datar dos últimos dias do século XVII a primeira entrada nos veios auríferos do território de Congonhas, coberto então de espessas matas. Borba Gato, genro de Fernão Dias, em sua segunda viagem às minas de Sabará-boçú, lançou as suas vistas para outros afluentes do Rio das Velhas, cuja exploração se lhe afigurou mais fácil e menos dispendiosa pelo menor volume das águas. Subindo pelo ribeirão de Macacos, depois denominado - Fernão Paes -, foi até o córrego que recebeu o seu nome (LIMA, 1901, 322).

O autor apresenta também um renomado sobrenome da fidalguia de Santos, na barra do Ribeirão dos Macacos: “Na mesma ocasião, ou pouco depois, Manoel Affonso Gaya instalou na foz desse ribeirão uma exploração de grandes resultados”. E destaca toda a região que vinha sendo povoada: da barra do Cambyses, seguiu uma bandeira até

as fraldas da serra do Curral, e, dentro em pouco, toda a zona compreendida entre as actuaes povoações de Santo Antônio, Santa Rita, Rapozos, Macacos e Congonhas, era activimante lavrada (LIMA, 1901).

O sucessor de Gaya seria Fernão Dias Pais, neto de Fernão Dias e filho de Garcia Rodrigues Pais, que nos idos de 1720 figurava como guarda-mor geral do Distrito do Rio das Velhas, Freguesia de Santo Antônio do Rio Acima e Ribeirão da Prata, incluindo Raposos, Congonhas de Sabará e Paraopeba. Segundo Bráulio Carsalade Villela, o neto de Fernão Dias estabeleceu uma considerável fazenda banhada pelo Rio das Velhas de um lado e, do Ribeirão dos Macacos de outro, que lhe serviam de limites espaciais. (VILLELA, 1998). No curso deste Ribeirão se encontrava o Arraial dos Macacos, um dos tantos a se formar durante as primeiras décadas da febre do ouro:

Entre o Rio das Velhas e o Rio Paraopeba há uma ampla região de solo aurífero, de farta irrigação hídrica, propícia a mineração do precioso metal. Por isso, houve aí, também, intensa atividade mineradora. Vários arraiais se formaram no rastro desse ouro. Mas o mais importante foi o Arraial de São Sebastião dos Macacos (VILLELA, 1998, p. 97).

2.3. O Descoberto de Macacos e os caminhos dos vales da Mutuca e dos Macacos

Partindo da análise da urbanização longitudinal primitiva do atual distrito de São Sebastião das Águas Claras, Villela (1998) levanta a hipótese de que o velho Arraial “tenha tido origem em um trecho de um caminho de intenso uso, não bastasse sua conformação típica. Por isso mesmo essa via primitiva veio a tornar-se uma estrada”.

O pesquisador novalimense sugere que essa via seria parte integrante do “Caminho da Bahia”, apontado em cartas sertanistas setecentistas entre o Rio Paraopeba e o Rio das Velhas e, mais especificamente, entre o Rodeadouro e Tombadouro, localizados nas proximidades do atual condomínio Miguelão e na Serra do Curral, em região próxima ao Taquaril, respectivamente.

Entretanto, o *Mapa topografico e Hidrografico da capitania de Minas Geraes* (Figura 1), publicado no fenecimento do mesmo século XVIII, nos permite ver com precisão a localização estratégica do Arraial dos Macacos no caminho entre os arraiais de Piedade do Paraopeba e Congonhas de Sabará, de onde se poderia atingir diretamente a Vila de Sabará, sede da Comarca do Rio das Velhas, à qual respondia o Arraial de Paraopeba.

Em detalhes, o caminho de Piedade para Congonhas de Sabará galgava a então Serra do Paraopeba (na porção sudoeste da atual Serra da Calçada), possivelmente

pelos calçamentos de pedra ainda presentes na paisagem (trilha Boi Preto), atravessava a região do Rodeadouro e descia rumo Macacos pelas margens do atual Córrego Tamanduá, onde ainda se encontram construções centenárias. De Macacos seguiria pelo dorso do Morro do Pires até o Arraial de Congonhas de Sabará, onde ganhava o Rio das Velhas e o acesso para Sabará ou Curral del Rey.

Vale destacar que o referido caminho, possível definidor da formação de Macacos, cumpria ainda papel elementar na ligação entre as bacias do Rio Paraopeba com o Rio das Velhas, dois dos principais tributários do caudaloso Rio São Francisco, e notórios por terem amparado importantes trilhas e estradas no período inicial da ocupação do território mineiro.



Figura 1 - Parte do Mapa Topográfico e Hidrográfico da Capitania de Minas Gerais (década de 1790). Em destaque o caminho saindo de Piedade do Paraopeba (A), para Macacos (B) e Congonhas de Sabará (C), de onde se chegava em Curral Del Rey, Raposos e a Vila de Sabará. **Fonte:** adaptado de Biblioteca Nacional, 2022.

Em 1773, indícios de extrações ilegais oriundas do Arraial dos Macacos resultaria em uma carta assinada pelo Marquês de Pombal, então Inspetor Geral do Tesouro Real, com destino ao governador da Capitania de Minas Gerais, onde ele sinaliza que o "novo Descuberto, chamado dos Macacos, na Freguezia das Congonhas", pertencia à Real Fazenda, e que o produto de sua arrematação deveria ser remetido aos cofres da Tesouraria Real. (TAVEIRA, 2017).

A seguir, Marquês de Pombal chama atenção para os caminhos não oficiais que supunha existir, ou vir a existir, diante das evasões fiscais:

Em atenção ao que é El Rey meu senhor servido conformar-se com o referido procedimento, havendo por muito recommendado a essa Junta da Fazenda, que tenha o maior cuidado em fazer evitar todos os descaminhos, que nos novos Descubertos das Minas possam acontecer, oppostos às suas Reaes Determinações, dando para esse defeito as providências que julgar mais convenientes, fazendo inteiramente observar o Regimento dos Descubertos nas terras mineraes: O que a Junta assim fará praticar (TAVEIRA, 2017, p. 84).

A carta de Marquês de Pombal parece reforçar, ou mesmo embasar, uma tradição oral dos moradores e operadores de turismo de Macacos, em que se sugere que o nome do povoado se deva aos contrabandistas que evadiam riquezas minerais pelos tantos caminhos que passaram a existir na região.

Um desses caminhos, aberto em data e motivação imprecisa, cumpriria o papel de ligação direta entre o povoado e a vizinha Curral Del Rey, via travessia do Ribeirão dos Macacos e Ribeirão da Mutuca, objetos de interesse principal do presente artigo.

O caminho tinha como ponto de partida, ou simplesmente margeava, a região do atual bairro Capela Velha, assim chamado, segundo moradores, por ter abrigado uma capela primitiva, anterior à capela de São Sebastião, construída em 1718. (TAVEIRA, 2017). Transposto o Ribeirão dos Macacos poucos metros à jusante do encontro com o Córrego Gordura, toma-se às margens do Córrego Capão do Boi, por onde se sobe até encontrar as nascentes do Córrego Tapera, afluente do Mutuca. Seguindo por cerca de um quilômetro pelas margens do Córrego Tapera se encontrava as instalações da remota Fazenda Tapera, cuja existência data de pelo menos a década de 1850. Uma vez cruzada a Fazenda, o caminho galgava uma íngreme serra e levava até as terras encharcadas da Lagoa Seca, região já próxima do Cercadinho, uma das fazendas que pertenciam a Freguesia do Curral Del Rey (BORSAGLI, 2017).

As informações mais antigas e conhecidas sobre a Fazenda Tapera, situada no meio do caminho entre Macacos e Fazenda do Cercadinho, se originam da lei número 601, publicada em 18 de setembro de 1850, cujo teor dispunha sobre a organização do serviço de registros de terras. Segundo decreto levantado pelo historiador Abílio Barreto (1928), foram os parocos de todas as freguezias da provincia incumbidos de receber as declarações de terras, que eram obrigados a fazer os respectivos proprietários.

Nesse contexto, o capitão José Maria da Cunha Jardim, avô do Augusto de Lima que viria a se tornar governador de Minas Gerais, se declara proprietário de 150 alqueires na Tapera, divisando com terras de Joaquim Felizardo Ribeiro, com a fazenda da Mutuca

e Lagôa Seca. A seguir finaliza a curta declaração com uma informação no mínimo um tanto curiosa: O registro foi datado da fazenda de Fernão Paes (BARRETO, 1928).

Sendo o registro das terras da Tapera datado da fazenda do neto de Fernão Dias, que notoriamente se localizava na barra do Ribeirão dos Macacos, e dada a proximidade da Tapera com a referida Lagoa Seca (região da antiga Fazenda do Cercadinho, atual Bairro Belvedere) é de se supor que a estrada de ligação entre São Sebastião dos Macacos (Ribeirão dos Macacos) e Tapera (Ribeirão do Mutuca) e de Tapera para Curral Del Rey se remonte ainda ao século XIX, senão antes, como consequência da instalação da supracitada fazenda às margens do Mutuca, região também ocupada pelas Fazendas Mutuca e Gordura.

É possível ainda que José Maria da Cunha Jardim já circulasse pelo caminho de Macacos para Tapera desde pelo menos 1831, quando o mapa de população do arraial registra a presença do capitão aposentado.

O último distrito de paz a ter um mapa de população em 1831 foi o de Macacos, pertencente ao Termo de Sabará. (...) Além dos mineradores havia dois capitães-mores 'aposentados' que ali residiam. (...) É possível também que o Capitão-mor e Guarda-mor José Maria da Cunha Jardim, que possuía ali sete escravos, utilizasse-os para minerar esporadicamente, dependendo das condições meteorológicas e do período do ano, quando o trabalho não estorvasse os cuidados com suas plantações (NEVES, 2015, p. 148).

Levando em conta a alta patente tanto do capitão José Maria da Cunha Jardim, quanto do guarda-mor Fernão Pais, de cuja época e posse parecem remontar as terras da Fazenda Tapera, é de se questionar a hipótese de que o caminho entre o Arraial dos Macacos para Curral Del Rei, passando pela Tapera, teria origem propositalmente ilegal ou clandestina. Ainda que a trilha possa ter sido aberta com escusas intenções, em data obscura, assim não se sustentaria por muito tempo, ou teria contado com a conveniência e participação de agentes oficiais de primeira grandeza, o que pode ser historicamente possível, embora pouco provável neste presente caso.

Por outro lado, levando em conta a vocação agrícola do povoado, especialmente a partir do declínio da exploração aurífera, é de se considerar em primazia que o dito caminho tenha efetivamente surgido ou se consolidado no encalço de tropas e de fazendas pré e pós registro da Tapera, como estrada de circulação e escoamento dos víveres produzidos em Macacos para venda no velho Curral Del Rey, futura Belo Horizonte, hipótese essa respaldada também pela memória local. Moradores mais antigos do atual distrito de Nova Lima guardam na lembrança imagens e histórias de outras

gerações que fizeram uso desta via de ligação direta entre Macacos e a nova capital de Minas Gerais.

(Esse caminho) é dos tempos dos tropeiros. É da época do meu avô. Meu avô era tropeiro, meu pai também era tropeiro. Aí fazia esse caminho pra levar esses negócios, antigamente, para BH, né, que não tinha transporte. Carregava lenha, levava doce, esses negócios da roça. Isso é muitos anos atrás. Eu nem era nascido ainda não. Isso é 1920, 1930 (ZÉ DO MEL, 2021).

Clandestina, particular ou simplesmente uma via orgânica e visceral, fato é que, até as primeiras décadas do século XX, o caminho entre Macacos e Belo Horizonte se encontrava com características muito próximas ou semelhantes de como fora aberto, cem ou duzentos anos antes, margeando até hoje centenárias muretas de pedra, contenções e escavações do tempo do ouro. Um testemunho vivo e silencioso com sugestivas pegadas de alguns dos primeiros povoadores e povoamentos do Estado de Minas Gerais.

3. OS CAMINHOS DOS VALES DA MUTUCA E MACACOS: USO, FUNÇÃO E IMPORTÂNCIA NOS SÉCULOS XX E XXI

Até o início do século XX, grande parte das estradas e caminhos das bordas oeste e norte do Quadrilátero Ferrífero continuavam com as mesmas características dos séculos anteriores, passando periodicamente por manutenções realizadas a mando das administrações Estaduais ou Municipais, que em geral se limitavam a conservá-las de modo a mantê-las transitáveis ou adequá-las para o trânsito de carroças, charretes ou carros de boi. Em relação aos caminhos abordados no artigo, possivelmente não houve até a inauguração da nova capital do Estado grandes transformações na rede viária da região, uma vez que o transporte ferroviário era então o principal modal de transporte do Brasil.

Apesar do transporte terrestre realizado por muares, bois e pedestres ter sido, por um tempo, relegado a segundo plano pelo poder público com o advento das ferrovias, a construção da nova capital e a sua inauguração no ano de 1897 levou a reforma e a abertura de novas estradas que visavam a ligação direta entre Belo Horizonte e os principais núcleos urbanos e rurais que se encontram em seu entorno, responsáveis pelo abastecimento de víveres que eram comercializados diariamente no Mercado Municipal da capital mineira (BORSAGLI, 2016).

Nesse contexto, é importante ressaltar que o vale do Rio Paraopeba continuou a ser de vital importância para o abastecimento de víveres em Belo Horizonte, assim como foi para a cidade de Ouro Preto nos séculos XVIII e XIX (BORSAGLI, 2017). No entanto,

os vales dos ribeirões da Mutuca e dos Macacos, dentro de suas possibilidades, acabaram por se tornar regiões agrícolas que estabeleceram um comércio regular entre os distritos integrantes da Villa Nova de Lima (Nova Lima), que historicamente possuía uma intrínseca relação comercial com o antigo arraial do Curral del Rey e Belo Horizonte. Um indício dessa relação é a representação do caminho entre Macacos e Belo Horizonte via povoado da Tapera, que se encontra no mapa elaborado pela Comissão do Centenário no ano de 1922, assim como a estrada do Tamanduá e a estrada para Villa Nova de Lima.

Trata-se da primeira representação cartográfica, até agora conhecida, das estradas e dos principais caminhos do município de Nova Lima (Figura 2), realizada em um momento onde o advento do automóvel, um dos símbolos mais importantes do século XX e tido como um representante do progresso e da modernidade, suscitou uma grande reestruturação viária no Estado. A partir da década de 1920, as administrações estaduais tomaram para si a responsabilidade de abrir estradas para os automóveis e reformar as estradas carroçáveis e os caminhos sob justificativa do progresso rodoviário e do desenvolvimento da agricultura (REVISTA FONFON, 1928), uma vez que os transportes tradicionais ainda eram utilizados visto que o transporte ferroviário não atendia todo o território mineiro.

É importante ressaltar que nessa década foi criada a Inspetoria Geral das Estradas, que se encontrava subordinada à Secretaria de Viação e Obras Públicas (SVOP) e responsável, entre outras coisas, pelas obras de reforma, manutenção e abertura de estradas no Estado.

As três estradas que se encontram em destaque são apontadas como “caminhos”, apesar de ser possível que já fossem estradas carroçáveis, uma vez que eram vias de grande importância a nível municipal e intermunicipal, não só pelo fato de proporcionar a ligação direta com a sede municipal e a capital do Estado, mas também com o importante vale do Paraopeba, o qual uma parte da bacia, correspondente ao distrito de Piedade do Paraopeba, ainda se encontrava dentro dos limites municipais de Nova Lima, sendo integrado ao município de Brumadinho no ano de 1938.

Com o desenvolvimento urbano e econômico de Belo Horizonte, o tráfego das estradas e dos caminhos do entorno da capital passaram a ser cada vez mais regulares, e a representação cartográfica do território com maior nível de detalhamento se tornou crucial para os planos políticos das administrações estaduais pós 1930. Nesse contexto, a partir dessa década o detalhamento de regiões que, até então, sob a perspectiva hídrica e

rodoviária haviam sido representadas de maneira geral, possibilitaram a visualização de cursos d'água, estradas e caminhos que até então eram representados apenas como linhas ou nem mesmo representados, como no caso das vias secundárias e pequenos afluentes.

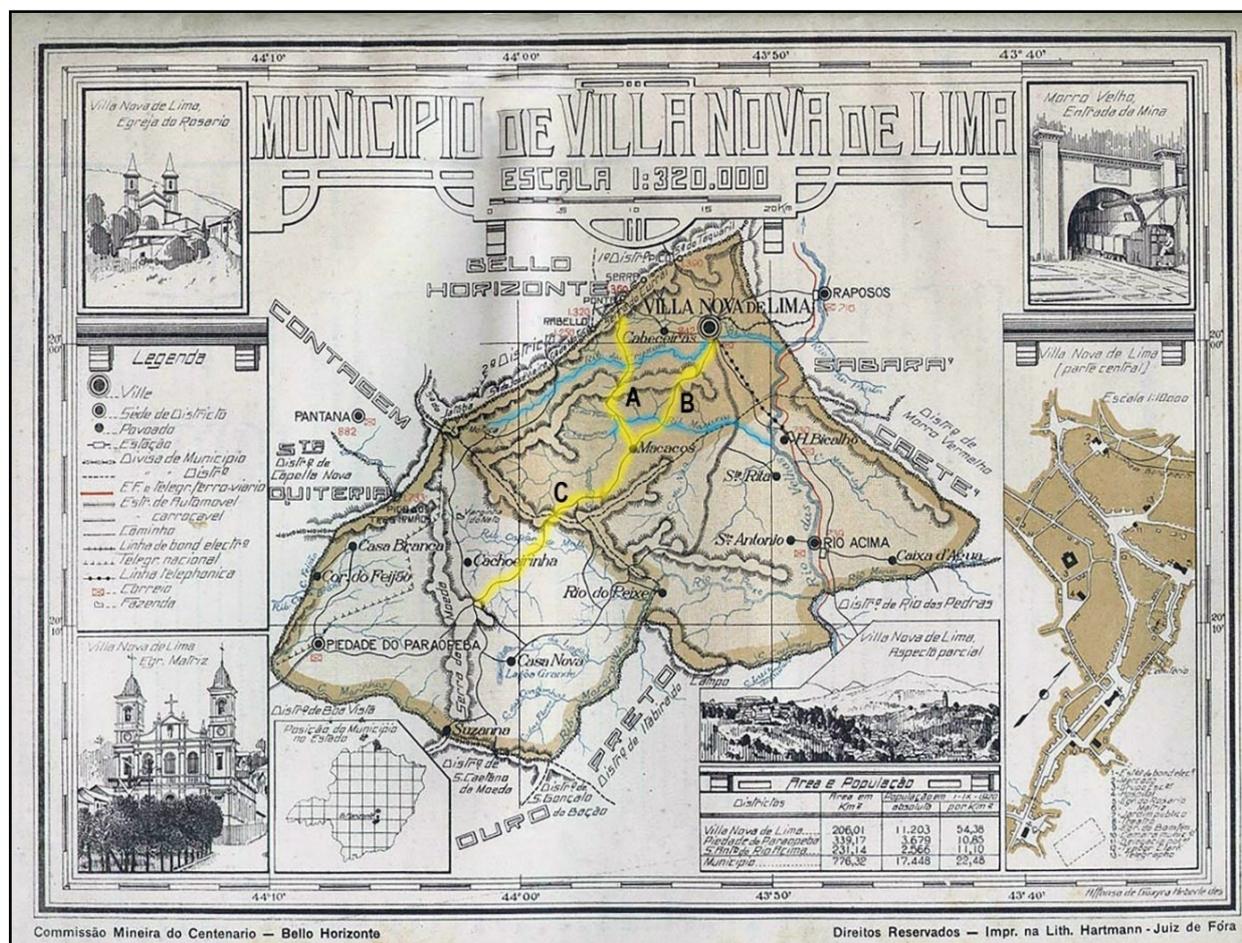


Figura 2 - Mapa do município de Villa Nova de Lima (1926), escala 1:320.000. Em destaque os ribeirões da Mutuca e dos Macacos, as estradas Macacos-Belo Horizonte (A), estrada Macacos-Nova Lima (B) e estrada Macacos-Piedade do Paraopeba via Tamanduá (C). **Fonte:** adaptado de acervo Alessandro Borsagli, 2022.

A Folha *Belo Horizonte* (Figura 3), escala 1:100.000 e elaborada pelo Departamento do Serviço Geográfico e Geológico de Minas Gerais nos anos de 1927 e 1928 e publicada no ano de 1932, permite a visualização da rede viária e dos caminhos que ligavam Belo Horizonte aos principais núcleos urbanos da região representada, englobando ainda uma parte dos municípios de Nova Lima, Sabará, Caeté e Contagem.

A estrada Belo Horizonte-Macacos se encontra representada de maneira detalhada, onde é possível observar que a via, para evitar a acentuada topografia da região, seguia prioritariamente pelos fundos de vale e cristas de serra, ao mesmo tempo em que não só as principais estradas, mas também os caminhos e trilhas que atravessam

as estradas, geralmente em direção a cidade de Nova Lima, também se encontram representados.



Figura 3 - Parte da Folha Belo Horizonte (1932), escala 1:100.000. Em destaque os ribeirões da Mutaça e dos Macacos, as estradas Macacos-Belo Horizonte (A); estrada Macacos-Nova Lima (B), correspondente ao trecho carroçável e estrada Macacos-Piedade do Paraopeba via Tamanduá (C).
Fonte: adaptado de Arquivo Público Mineiro, 2022.

A orientação dos cursos d'água representados no mapa permite percisar o traçado da estrada Belo Horizonte-Macacos, assinalada no período como uma estrada de grande trânsito, ou seja, possivelmente era uma estrada que comportava não só tropas, que nesse momento se encontrava em vias de extinção, mas também o trânsito de pedestres e de carroças, apesar dos aclives e declives consideráveis em alguns trechos da estrada.

O termo *Estrada Carroçável* é utilizado para se referir a estrada e alguns caminhos no *Mapa de Nova Lima*, escala 1:50.000 elaborada pelo Serviço Geográfico de Minas Gerais no ano de 1939 (Figura 4) que atribui, certamente devido a escala mais detalhada, o termo a estrada Belo Horizonte-Macacos e aos caminhos que passavam pelas fazendas do Mutuca, Gordura e as regiões do Pires e Tapera, importantes povoados que se encontravam às margens das referidas estradas.



Figura 4 - Parte do Mapa de Nova Lima (1939), escala 1:50.000. Em destaque os ribeirões da Mutuca e dos Macacos, a estrada Macacos-Belo Horizonte e a estrada Fazenda da Gordura/Nova Lima. **Fonte:** Adaptado de Arquivo Público Mineiro, 2022.

Nesse contexto, fica claro que o transporte rodoviário estava se tornando o protagonista dos modais de transportes no Estado, que dentro dos planos para expansão da malha rodoviária brasileira estabelecidos pelo governo federal na segunda metade da década de 1930 a partir da criação do Departamento Nacional de Estradas de rodagem (DNER) no ano de 1937, estabeleceu um plano rodoviário que tinha Belo Horizonte como o eixo irradiador das estradas de rodagem no Estado. As estradas e os caminhos que ligavam a capital mineira às cidades e povoados próximos foram classificados como estradas regionais-secundárias, cuja manutenção ficou sob responsabilidade dos municípios, fiscalizados de maneira direta pelo Estado (CORREIO DA MANHÃ, 1942).

É importante destacar a diferença entre caminho e estrada nesse período, pois um caminho, como observado por Gravato e Gaio (2020), que possui notável conexão com o meio rural, pode ser considerado uma faixa de terreno de largura variada, geralmente de até dois metros, destinado ao trânsito de pedestres e veículos pequenos ou tração animal. Já a estrada pode ser considerada uma via, pavimentada ou não pavimentada e

responsável pela ligação entre duas localidades ou povoados, com largura mínima de três metros e destinada ao uso de pedestres, veículos e animais. Tais tipologias, ao que tudo indica, se encontram em conformidade com a classificação do sistema viário brasileiro presente nas cartas do IBGE.

Em data até o presente momento não precisa e possivelmente executada pela SVOP, possivelmente entre os anos de 1940 e 1945, a estrada Belo Horizonte-Macacos passou por uma reforma que consistiu em alargamento de trechos do antiga estrada, melhoria da drenagem pluvial, possível construção de uma ponte sobre o ribeirão dos Macacos, uma vez que existe no trecho sinalizado no mapa correspondente à passagem do curso d'água uma estrutura de alvenaria em processo de arruinamento e a abertura de novos trechos, onde a topografia era acentuada e não permitia o tráfego de automóveis.

As obras acabaram por proporcionar a estrada uma menor declividade ao seguir prioritariamente as curvas de nível do trecho compreendido entre a Lagoa Seca e o distrito de Macacos, rebatizado de São Sebastião dos Macacos, ressaltando que os trechos do caminho primitivo não reestruturados acabaram por ser abandonados e foram em parte reintegrados à natureza ou acabaram por se transformar em incisões erosivas.

Nesse contexto a Folha *Macacos*, impressa no ano de 1962 em escala 1:25.000 apresenta não só a estrada nova entre Belo Horizonte e Macacos, mas também a rede hidrográfica de parte das bacias do ribeirões da Mutuca e dos Macacos, a topografia e partes da antiga estrada e dos caminhos adjacentes, todos representados com detalhes que permitem a localização e correlação com os caminhos da atualidade (Figura 5).

A folha, apesar de ter sido impressa no ano de 1962 pelo DNPM, foi elaborada com informações fornecidas pelos Serviços Aerofotogramétricos Cruzeiro do Sul no ano de 1949 a partir de uma cooperação técnica entre o Brasil e os Estados Unidos, interessados na exploração das jazidas de minério de ferro do Quadrilátero Ferrífero (BORSAGLI, 2017), ou seja, a estrada, intitulada anos mais tarde como MG-302 (VILLELA, 1998), já havia sido aberta pelo Estado e a manutenção ficou sob responsabilidade da Prefeitura de Belo Horizonte, fato que pode ser confirmado a partir das informações contidas no relatório municipal apresentado no ano de 1953, onde é apontado o encascalhamento de 9.550 metros da estrada para São Sebastião dos Macacos (Figura 6) e 15.800 metros da estrada para os Fechos (BELO HORIZONTE, 1953).

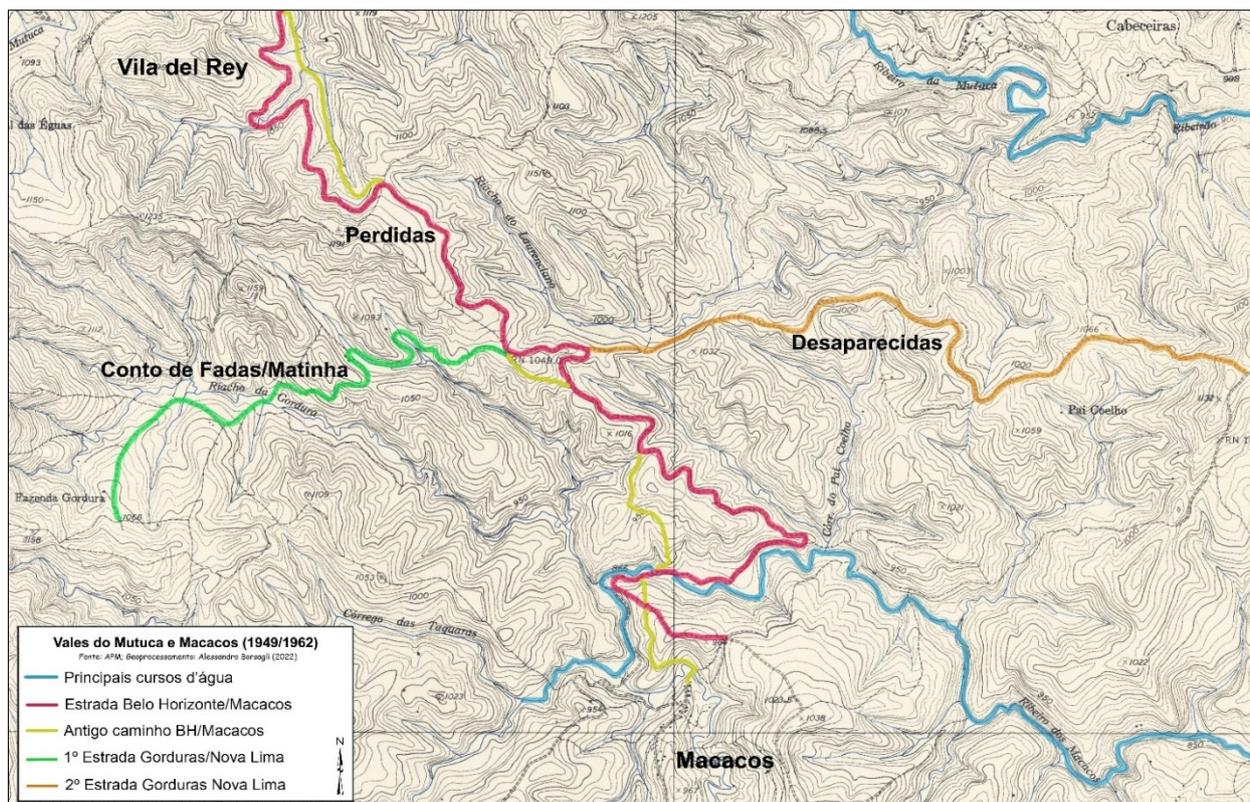


Figura 5 - Parte da Folha Macacos (1962), escala 1:25.000. Em destaque a estrada nova Macacos-Belo Horizonte, a não existência da estrada para os Fechos e parte da estrada Fazenda da Gordura-Nova Lima. Detalhe para os trechos da estrada abandonados, todos de topografia acidentada, e a correlação entre as estradas e as trilhas da atualidade, todas derivadas dos antigos caminhos. **Fonte:** adaptado de Arquivo Público Mineiro, 2022.



Figura 6 - À esquerda a estrada para os Fechos no ano de 1953, à direita a estrada Belo Horizonte-Macacos (1) e a estrada para os Fechos (2) no ano de 1952, ambas estradas de segunda classe. **Fonte:** APCBH/ASCOM, 2023.

A estrada para o manancial dos Fechos, um curso d'água cujas águas passaram a abastecer a capital mineira a partir do ano de 1953, foi uma via aberta no ano de 1952 com a finalidade de permitir o acesso ao local de captação e para o assentamento dos tubos de aço da adutora destinados a conduzir as águas para o reservatório do Morro Redondo, construído no mesmo período (BORSAGLI, 2016). Nesse contexto, a estrada para Macacos no trecho compreendido entre a Lagoa Seca e a ponte sobre o córrego Tapera, de acordo com informações de cunho oficial (1952) foram adaptadas ao tráfego de caminhões e outros trechos reconstruídos, de modo a permitir o tráfego direto entre a cidade e o manancial:

O primeiro contato com as estradas existentes na região tornou patente a indispensável necessidade de sua adaptação ao tráfego de veículos pesados que iriam suportar. Por estarem abandonadas tiveram de ser em grandes extensões praticamente reconstruídas. Esse serviço de reconstrução das estradas de acesso e abertura de novas estradas com o mesmo fim foi iniciado em fevereiro de 1952, incluindo-se aqui as estradas chamadas picadões. Em seguida foram marcadas e executadas outras estradas de serviço; essas margeiam a linha da adutora e em inúmeras ramificações ligaram essa linha às estradas de acesso. Essas estradas se fizeram em muitos pontos por simples raspagens; em grandes trechos exigiram, porém, forte movimentação de terra. (...) foram abertos 22km de estradas novas e reconstruídos 20km, com uma largura mínima de 3m (BELO HORIZONTE, 1952, p.56).

As observações acima apontam para o possível abandono da MG-302, aberta poucos anos antes da reconstrução realizada pela PBH e sobre os antigos caminhos. Nesse sentido, é importante ressaltar que as estradas representadas na folha elaborada pelo DNPM estão sinalizadas como Estradas de 2ª Classe, ou seja, são vias que possuíam no período características como a não pavimentação (vias ensaibradas ou encascalhadas), pista simples com largura mínima de três metros e vida útil de aproximadamente dez anos.

A recuperação das vias e da própria MG-302 foram medidas paliativas para as estradas que, aos poucos, perdiam a sua função devido a mudança de ordem geográfica-viária iniciada com a construção da rodovia Belo Horizonte/Rio de Janeiro (BR-3) e dos preparativos para a exploração das jazidas de minério de ferro nos municípios de Nova Lima e Itabirito, fatores que determinaram a reestruturação viária dos respectivos municípios. A abertura da rodovia MG-030 (Belo Horizonte-Nova Lima), inaugurada no ano de 1960 e da AMG-160 (BR-356-São Sebastião dos Macacos) contribuíram para o rápido desuso da MG-302 e dos caminhos adjacentes, incluindo a estrada para o manancial dos Fechos, também utilizada como um acesso alternativo a Macacos (São Sebastião das Águas Claras) via Fazenda da Gordura. As vias continuaram a exercer

função local, conectando o povoado da Tapera com o distrito de Macacos e com as fazendas que ainda restavam nos vales do Mutuca e Macacos, análise que pode ser confirmada através da Folha *Rio Acima*, elaborada pelo IBGE no ano de 1977 (Figura 7).

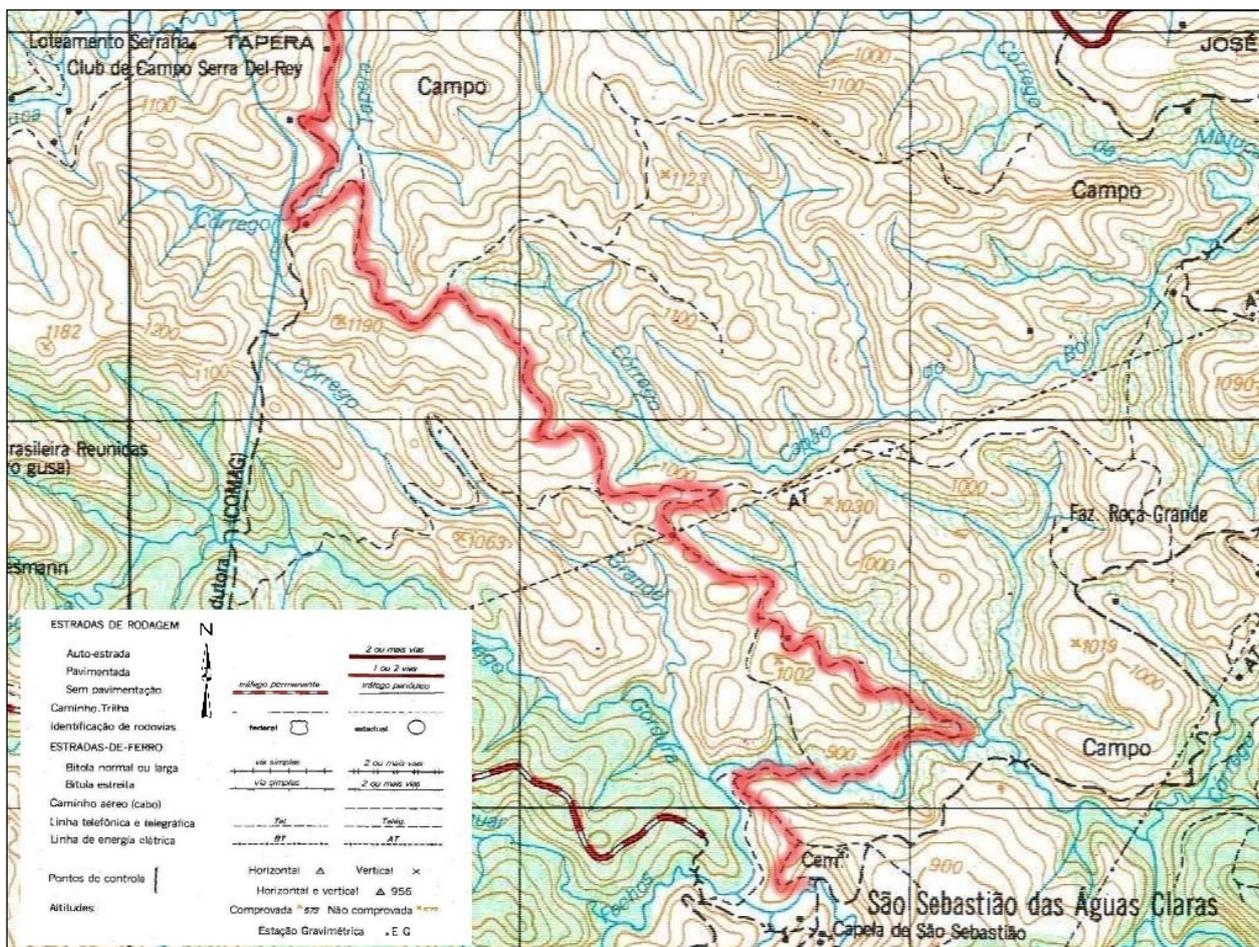


Figura 7 - Parte da Folha *Rio Acima* (1977), escala 1:50.000. Em destaque a estrada Macacos- Belo Horizonte, sinalizada no mapa como caminho ou trilha. Detalhe para os caminhos adjacentes a antiga estrada, também incluídos na mesma hierarquia viária da extinta MG-302. **Fonte:** adaptado de Arquivo Público Mineiro, 2022.

Na carta topográfica os caminhos aqui analisados se encontram representados em sua totalidade, e sinalizados como *caminhos* e *trilhas*, ou seja, a MG-302 e os caminhos adjacentes haviam perdido o status de estradas dentro da hierarquia viária do Estado.

Nesse contexto, é importante ressaltar que poucos anos antes da publicação da Carta Topográfica pelo IBGE uma parte das estradas, por falta de manutenção e uso constante, entraram em processo de arruinamento, fatores que ficam evidentes nas análises das imagens aerofotogramétricas dos anos de 1953 e 1967 (Figura 8).

A partir das análises das imagens fica claro que o trecho correspondente a estrada dos Fechos, a partir da ponte sobre o córrego Tapera, certamente passava por manutenção periódica, uma vez que a adutora se encontra ao longo da estrada. O trecho

entre a ponte sobre o córrego Tapera e o povoado de Macacos, ao que tudo indica, se encontrava praticamente abandonado durante o registro realizado em 1967, abandono que pode ser estendido para os caminhos adjacentes ao trecho e corroborado pela perda de status viário ocorrida no período.

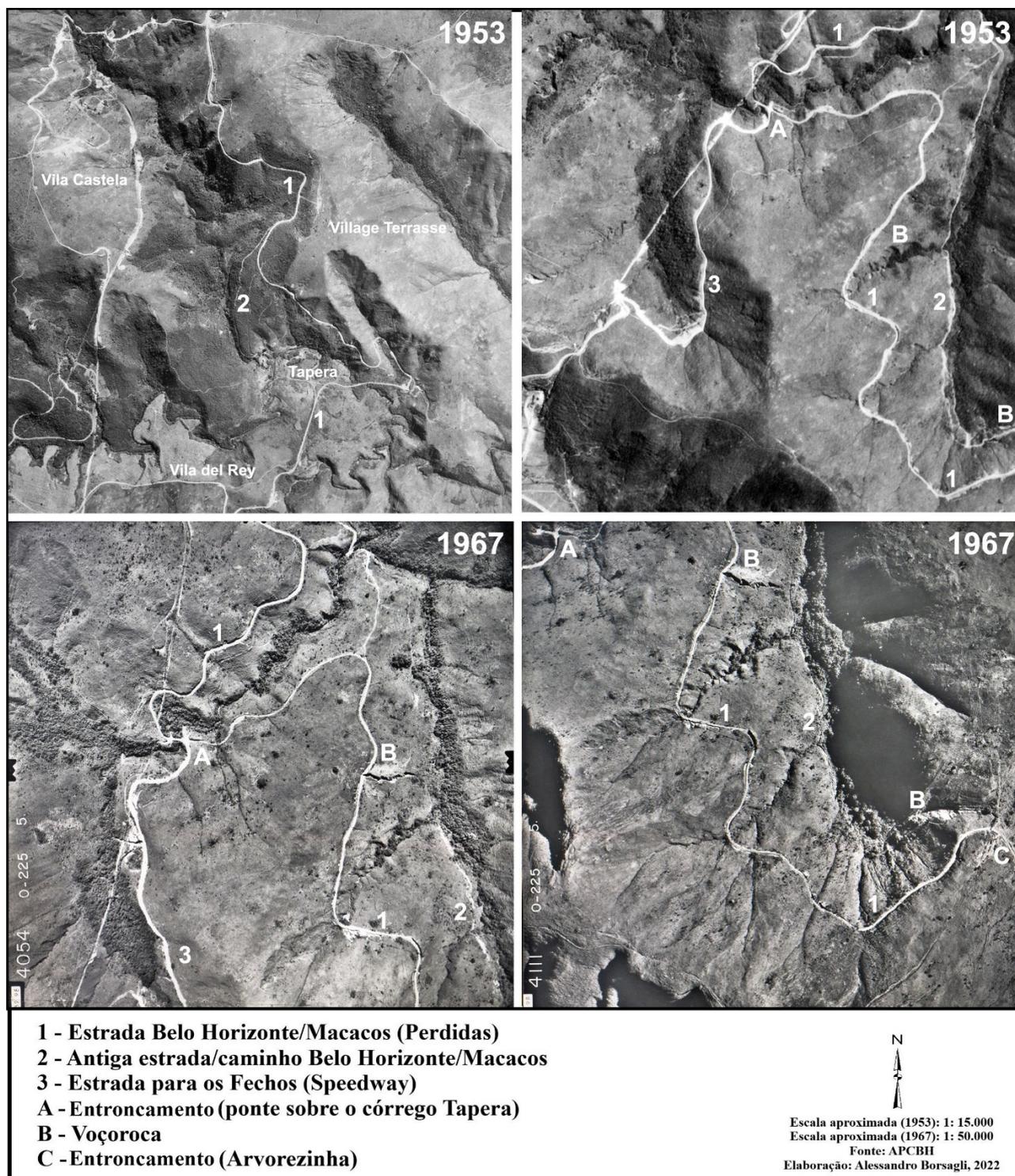


Figura 8 - Fotos aerofotogramétricas dos anos de 1953 e 1967 correspondente aos trechos iniciais da estrada Belo Horizonte-Macacos, estrada para os Fechos e os seus atuais topônimos. **Fonte:** modificado de Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte.

É importante observar que nesse período, dentro da reestruturação viária pela qual o país passou a partir da década de 1950, grande parte dos modais de transporte que utilizavam a estrada acabaram superados com a popularização dos veículos automotores, que entre outras coisas permitiam maior dinamismo no transporte de mercadorias e de pessoas e necessitavam de estradas com melhores condições de tráfego e infraestrutura, fatores que também contribuíram para o abandono das estradas.

3.1. A redescoberta da “estrada perdida” para Macacos e dos caminhos rurais: uso, função e especulação na atualidade

A mudança no eixo geográfico-viário causada pela reestruturação viária e pela exploração mineral no Quadrilátero Ferrífero levou a diminuição do tráfego e mesmo ao abandono de dezenas de caminhos que ligavam as sedes municipais de Belo Horizonte, Nova Lima, Rio Acima e Itabirito, ao mesmo tempo em que lugares aprazíveis e serras adjacentes à rodovia BR-356, antiga BR-3, passaram a ser vistos como regiões atrativas para a especulação imobiliária (BIAGIONI, 2021).

Nesse contexto, a partir da década de 1950, Belo Horizonte entrou em processo de metropolização e se encontrava em vias de criação de uma região metropolitana, uma vez que a aglomeração urbana já era realidade. As consequências deste acentuado crescimento em nível metropolitano e a congestão urbana da zona urbana compreendida pela Avenida do Contorno levou a população de maior poder aquisitivo para regiões onde a poluição, a insegurança e o caos ainda não haviam chegado (BORSAGLI, 2016).

Alguns destes primeiros empreendimentos e loteamentos tomariam os vales e as encostas do chamado Vale do Mutuca, situado nas imediações das atuais MG-030 e BR-356, à exemplo do Estância Serrana. Ainda nos últimos anos da década de 1950, famílias alemãs empregadas na recém chegada Mannesmann, passariam a comprar as terras do espanhol Fernando Conde, famoso industrial e morador do Vale, que também havia disposto de lotes para a construção do Clube Campestre.

Para a procura do espaço físico foram designados, Celso Mello de Azevedo, Délio Tavares e Sylvio Raso. Depois de examinados vários locais, surgiu a proposta do espanhol, Fernando Conde. O empresário pretendia vender terreno de sua propriedade, adquirido dos ingleses da Mina de Morro Velho, situado no município de Nova Lima. Encarregada de visitar o terreno, a comissão dirigiu-se à casa do proprietário, onde hoje se localiza o Clube Serra del Rey, e de lá seguiram a cavalo. O acesso era difícil, feito pela Lagoa Seca, área do atual BH Shopping. (FARIA e PEREIRA, s/d).

Também deste período que se julgam acontecer as primeiras ocupações dos terrenos da remota Fazenda Tapera, às margens da estrada de Belo Horizonte-Macacos,

segundo informações coletadas em ação de usucapião julgada em 2005 (MINAS GERAIS, 2005). Na década de 1970 a Fazenda, em partes ou totalmente, seria adquirida pela empresa Sercel-Serviços Complementares de Estradas LTDA, idealizadora do loteamento Vila Castela, enquanto o incipiente e vizinho Vila Del Rey também ganhava aprovação municipal.

Esse conjunto de investidas no Vale do Mutuca parecem ter dado espaço para o reconhecimento das velhas estradas da região por praticantes de off-road, conforme relato e lembrança de um dos motoqueiros de trilha pioneiros de Minas Gerais. Foi em torno de 1977 que Ayres Mascarenhas e amigos, já familiarizados com o trecho da Estrada de Fechos partindo da ponte sobre o córrego Tapera até a AMG-160 (BR-356-São Sebastião dos Macacos), descobriram uma porteira fechada no rumo da Estrada de Macacos-Belo Horizonte estudada no presente artigo. Curiosos com o seu caminho e identificando o seu estado de abandono, o grupo de Ayres logo a batizou de "Trilha Perdida de Macacos", ou simplesmente, "Perdida".

A gente ia para Macacos pelo (caminho) que chamam hoje de Speedway (Estrada de Fechos). Você vai, passava lá embaixo onde tem aquela barragem (Mina da Mutuca), tinha uma aguinha, subia e saía lá perto da entrada para o Bar do Marcinho. Aí descia por estradão de terra para Macacos. Esse era o caminho de Macacos, que hoje chama de Speedway, está toda esburacada, erodida, era uma estradinha com trilha de um lado, trilha do outro, e graminha no meio. Aí nos encontramos o que hoje chama de "Porteira da Ponte de Lama", (...), e fomos entrando ali, porque tinha um corte que, sei lá, a "Perdida", que hoje virou "Perdidas", ela tem uma espécie de curva de nível (...). Bom, aí nós fomos andando, fomos andando, caímos no rio lá embaixo, atravessamos o rio e chegamos dentro de Macacos. Aí, pôxa, aqui é a trilha perdida de Macacos. Começou assim. Aí virou Perdidas, fazer o quê?" (MASCARENHAS, 1987; 2023).

Ayres e seu grupo de amigos seriam os responsáveis por desvelar uma nova etapa de intenso uso e profunda ressignificação destes caminhos. Abandonada pelo poder público, preocupado agora apenas com as manutenções da AMG-160, MG030 e BR356, a MG 302, ou "Perdida", ficaria relegada às motos, tropas e antigos moradores de Macacos, como trilha para entretenimento e atalho entre o povoado e a cidade de Belo Horizonte.

Fundamentada na corrida do ouro e na vocação agrícola, na virada entre os séculos XX e XXI o povoado de Macacos encontraria uma nova fase histórica, cultural e econômica, capitaneada especialmente pelos motoqueiros e entusiastas de trilhas e cachoeiras de forma geral. Ao se despontar como roteiro turístico, milhões de pessoas oriundas de Belo Horizonte e outras cidades de brasileira passaram a buscar o distrito de Nova Lima para fins de semana em contato com a natureza.

A prática de *trail* levou não só ao aumento dos processos erosivos observados desde a década de 1960, com o surgimento de inúmeras voçorocas nos caminhos abandonados e na própria MG-302, como também culminou na abertura de dezenas de novas trilhas e caminhos, tendo como eixo principal a antiga estrada Belo Horizonte-Macacos (Figura 9). Dada a profusão de cortes na montanha, a trilha seria não só espontaneamente rebatizada para o plural, “Perdidas”, ou “Trilha Perdidas”, como também teria sua alcunha justificada pela facilidade em se ficar perdido, o que passaria a acontecer com certa regularidade.

Com a intensificação da especulação imobiliária no Vale do Mutuca e no Vale dos Cristais, gerando a expansão e criação de novos condomínios, muitos dos caminhos abertos nas adjacências da Estrada de Macacos-Belo Horizonte foram sendo subtraídos ou simplesmente incorporados e cercados pelos loteamentos. O eixo principal, por sua vez, segue quase totalmente intacto, embora precise de manutenções recorrentes, dado os contínuos processos erosivos, o que é feito anualmente por ciclistas.

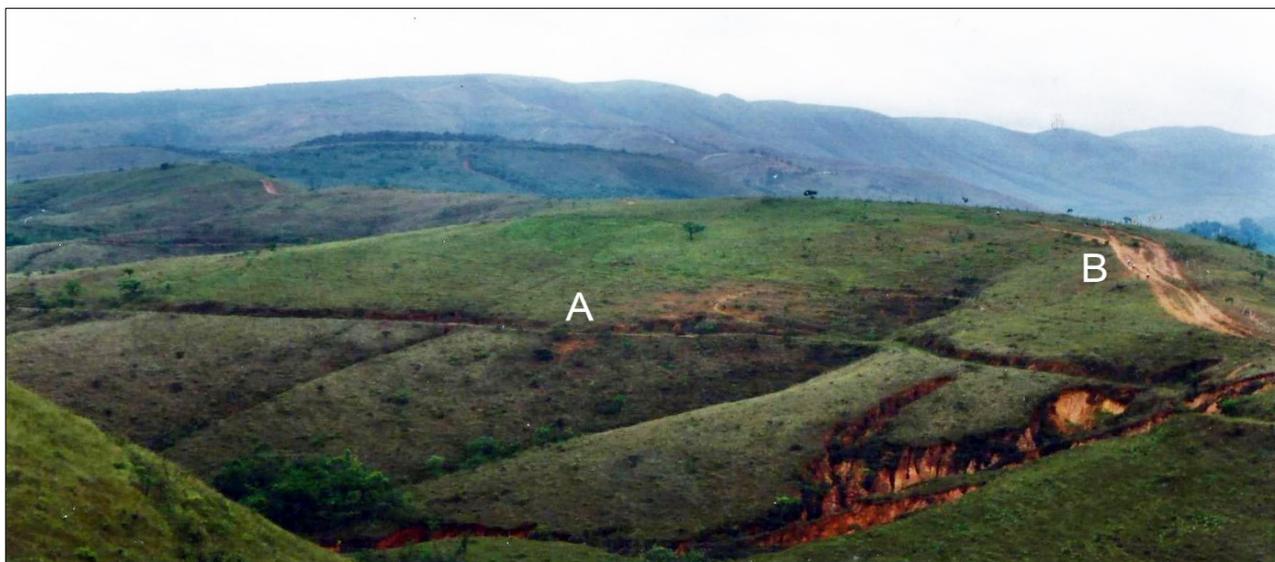


Figura 9 - Perspectiva de parte da estrada Belo Horizonte-Macacos (Perdidas) no ano de 1997. Em destaque a estrada de rodagem aberta possivelmente na década de 1940 (A) e uma das voçorocas existentes ao longo da antiga estrada, e parte da trilha aberta nas décadas de 1970/1980 (B).

Fonte: acervo Alessandro Borsagli.

Nesse sentido, é importante destacar que não existe uma periódica manutenção e preservação das trilhas e da estrada de rodagem (Figura 10), em nível municipal ou estadual. É possível verificar que muitos dos trechos correspondentes a Estrada dos Fechos e a estrada Belo Horizonte-Macacos se tornaram “picadões”, ou se encontram descaracterizados pelos processos erosivos desencadeados pela ação antrópica, cujas

consequências aceleram o processo natural de transformação da paisagem ao longo do tempo. Ressalta-se ainda a supressão de parte da Trilha Perdidas pela mineradora Vale, no trecho correspondente a porção da mata ciliar do ribeirão dos Macacos, por estar inserida na Zona de Auto Salvamento das barragens B3 e B4, sob risco de rompimento (BIAGIONI, 2020).



Figura 10 - Aspectos da trilha *Perdidas* (A): a placa indicativa do futuro empreendimento imobiliário; as manilhas de drenagem ainda existentes na trilha; a ponte de concreto armado que se encontra em ruínas e uma parte da trilha onde é possível observar os processos erosivos da antiga estrada. Abaixo parte da trilha *Speedway* (B) correspondente a antiga estrada para os Fechos.

Fonte: Bernardo Biagioni, 2023.

A criação de um plano de manejo para o sistema de trilhas dos vales dos ribeirões Mutuca e Macacos possibilitaria a manutenção e a conservação das trilhas. Ressalta-se ainda que os caminhos possuem importância geohistórica e ecossistêmica, ao mesmo tempo em que se encontram em uma região onde existe uma forte pressão exercida por agentes fundiários interessados no seu parcelamento e comercialização como áreas urbanas, mesmo sendo muitas vezes áreas de características geomorfológicas e geológicas únicas e de alta declividade. Esse processo de especulação e avanço imobiliário já levou ao desaparecimento de parte do sistema de trilhas nas últimas três décadas, em particular na porção correspondente ao vale do ribeirão dos Cristais.

No início dos anos 2020, os terrenos lindeiros à Estrada foram adquiridos por uma empresa de nome "Constelações" para um novo empreendimento imobiliário. O projeto parece prever a incorporação e preservação do traçado da estrada de rodagem, em partes ou totalidade, suprimindo as vias adjacentes, abertas ao longo da história, para a construção de residências.

Entre o "achamento" do grupo de Ayres, em fins da década de 1970 e o início dos anos 2000, a Trilha Perdidas se tornou um dos destinos prediletos para os praticantes de trail de forma geral, aglutinando motoqueiros, jipeiros, ciclistas, caminhantes e corredores.

Cada vez mais técnica e desafiadora, ao longo das décadas a trilha foi ganhando destaque nacional, perdendo cada vez mais o lastro da rasteira estrada que outrora fora. Tampouco é lembrada pela importância histórica e cultural³, testemunha dos tempos do ouro e das tropas que habitaram - e ainda habitam - a região.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sob a perspectiva geográfica-histórica, fica evidente que a rede primitiva de estradas e caminhos compreendidos entre os vales da Mutuca e dos Macacos surgiram ainda no período colonial, de maneira espontânea e por pura necessidade e regularidade dos deslocamentos da população local, e se mantiveram relativamente inalterados até a primeira metade do século XX. O surgimento e a consolidação de novos modais de transporte terrestre levaram à reforma ou ao abandono de estradas que não possuíam condições de comportar o tráfego de veículos automotores, que acabaram por se tornar protagonistas das políticas viárias no decorrer das décadas.

³ Existe uma moção em andamento em nível estadual solicitando o tombamento da região da Trilha Perdidas, com o intuito de torná-la patrimônio cultural devido a prática histórica de esportes *off road*. No entanto, é importante observar que os caminhos são mais antigos que os próprios veículos utilizados para a prática uma parte deles já se encontram tombados a nível municipal (Decreto Nº 6773/2016).

Nesse contexto, a comunicação direta entre a cidade de Belo Horizonte e o povoado de Macacos, principalmente pela sua importância econômica, foi incrementada pela abertura de uma nova estrada que, por um breve período, atendeu às necessidades dos habitantes das duas localidades. No entanto, as rápidas transformações econômicas ocorridas no Estado e, em particular no Quadrilátero Ferrífero, levaram a abertura de novas estradas e o conseqüente abandono ou desuso de vias que não ofereciam condições, principalmente topográficas, para o tráfego cada vez mais intenso na região, dentre as quais se encontrava a estrada Belo Horizonte-Macacos.

A posição geográfica das antigas estradas e dos caminhos abandonados possibilitou a sua ressignificação com o surgimento dos esportes *off road* na década de 1970. Ao mesmo tempo, as terras não mineráveis passaram a ser ocupadas por condomínios de luxo que exercem pressão sobre os antigos caminhos, muitas vezes suprimidos pela ocupação/urbanização das montanhas. Esse movimento ressalta que a concentração e atuação de um determinado grupo em uma determinada área geram formas e deixam marcas na paisagem, adaptada e modificada a partir de suas necessidades e interesses.

Como destacado, na atualidade a antiga estrada e os caminhos/trilhas adjacentes são utilizados e se tornaram renomados para prática de esportes de aventura e esportes motorizados. Visto a emergência em se produzir mecanismos de proteção e valorização dessas rotas, cujo futuro é ameaçado pela especulação mineradora e imobiliária e pelo desconhecimento de sua importância histórica, a análise aqui realizada busca colaborar para o estabelecimento de medidas de proteção dos caminhos que integram um sistema viário de grande importância para a Geografia Histórica do Estado de Minas Gerais.

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem ao trilheiro Antônio Augusto “Toninho” Bernucci (in memoriam) e aos moradores e frequentadores das trilhas Ayres Mascarenhas (2023), Cassius Nunes (2023) e Zé do Mel (2021) pelas informações fornecidas.

REFERÊNCIAS

ABREU, C. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975, 156p.

ABREU, C. **Capítulos de História Colonial**. 6. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976, 101p.

ANTONIL, A. J. **Cultura e Opulência do Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1997, 244p.

BARRETO, A. **Belo Horizonte: memória histórica e descritiva**. 4. ed. Belo Horizonte: Livraria Rex, 1936, 735p.

BELO HORIZONTE. **Coleção Relatórios dos Prefeitos 1899-1970**. Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte.

BIAGIONI, B. As trilhas perdidas com a lama: o relato de um atleta. **Lei.a**. Belo Horizonte, 2020. Disponível em: <https://leia.org.br/as-trilhas-perdidas-com-a-lama-o-relato-de-um-atleta/>. Acesso em: 15 abr. 2023.

BIAGIONI, B. **A fabricação do fantasioso balneário de Água Limpa**. Nova Lima. 2021. Disponível em: <https://campocidade.com/balneario/>. Acesso em: 11 jan. 2023.

BORSAGLI, A. **Rios Invisíveis da Metrópole Mineira**. Belo Horizonte: Clube de Autores, 2016. 430p.

BORSAGLI, A. **Sob a sombra do Curral del Rey: contribuições para a história de Belo Horizonte**. Belo Horizonte: Clube de Autores, 2017. 452p.

BORSAGLI, A.; CASTRO, J. F. M. Às portas das Minas e ao sopé das Gerais: A cartografia da rede hidrográfica do arraial do Curral del Rey. **Espaço & Geografia**, Brasília, v. 23, n. 1, p. 57-79, 2020.

BRAGA, S. S. *et al.* Registro das Práticas Off-Road Como Patrimônio Imaterial e Implantação do Ecomuseu do Off-Road em Nova Lima, Minas Gerais. **Cadernos de Sociomuseologia**, v. 62, n. 18, p. 87-98, 2021.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Carta Topográfica**. Rio Acima: Folha SF-23-X-A-III-1. Escala 1: 50.000. Rio de Janeiro, 1977.

BRASIL. Ministério das Minas e Energia. Departamento Nacional de Produção Mineral. **Macacos, Minas Gerais**. FL- SF-23-E-I-1-NO. Escala 1: 25.000. Rio de Janeiro, 1962.

CORTESÃO, J. **Carta de Pero Vaz de Caminha a El-Rei D. Manuel sobre o Achamento do Brasil**. Texto integral. São Paulo: Martim Claret, 2003.

COSTA, A. G. **Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

FARIA, M. A.; PEREIRA, L. M. L. **Clube Campestre, Recanto de Minas**. Belo Horizonte: Editora Campestre, 1993. 120p.

FRANCO, C. **Bandeiras e Bandeirantes de São Paulo**. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1940. 340p.

HOLANDA, S. B. **A Época Colonial, do descobrimento à expansão territorial**. 4. ed. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1972. 248p.

LIMA, A. L. Um Município de Ouro. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, Belo Horizonte, v. 2, p. 319-364, 1901.

MASCARENHAS, A. Trail: Um exercício de liberdade pelos caminhos de Minas. **Revista Minas Gerais**, n. 2, 1987.

CORREIO DA MANHÃ. **MINAS e o seu governo de realizações**. Rio de Janeiro, n. 14608, p. 9-13, 1942.

MINAS GERAES. **Atlas Chorographico Municipal**. 1. ed. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926. 273p.

MINAS GERAES. **Carta Topográfica da cidade de Belo Horizonte - Comissão Geográfica e Geológica de Minas Gerais**. Escala 1: 100.000. Belo Horizonte, Secretaria da Agricultura, 1932.

MINAS GERAIS. Tribunal de Justiça de Minas Gerais. **Apelação Cível Nº 2.000.00.517571-5/000**. Apelante: Eugênia Suriadákis César. Apelado: Construtora Cercl LTDA e outros. Relator: Márcia de Paoli Balbino. Belo Horizonte, 08 de novembro de 2005. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-mg/5867325/inteiro-teor-12012329>. Acesso em: 25 jan. 2023.

NEVES, M. V. D. Mineração na Serra da Moeda: principais frentes nos períodos Colonial e Imperial. In: BAETA, A.; PILÓ, H. **Serra da Moeda: Patrimônio e História**. Belo Horizonte: Orange Editorial, 2015. p. 132-173.

OLIVEIRA, L. P. L. Das antigas estradas rurais ao rodoviarismo: Atlas da evolução urbana do subúrbio carioca. In: SEMINÁRIO HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO: CIDADE, ARQUITETURA. 14. 2016, São Carlos. Anais... São Carlos, 2016.

PARDINI, H. **Caminhos antigos e paisagens imaginadas no Termo de Ouro Preto em 1835**. 2019. 282 f. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania

REVISTA FON-FON. **Minas na exposição de automobilismo**. Rio de Janeiro: n. 21, 1928.

RUCHKYS, U. A. *et al.* Serra da Piedade, Quadrilátero Ferrífero, MG: da lenda do Sabarabuçu ao patrimônio histórico, geológico, paisagístico e religioso. In: WINGE, M.; *et al.* **Sítios Geológicos e Paleontológicos do Brasil**. Brasília: CPRM, 2009.

SAINT-HILAIRE, A. **Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1975. 377p.

SIMONSEN, R. C. **História econômica do Brasil**. 6. ed. São Paulo: CEN: 1969, 391p.

SOUTHEY, R. **História do Brasil**. 4. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1977. 312p.

TAUNAY, A. E. **História das Bandeiras Paulistas**. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975. 378p.

TAUNAY, A. E. **A Grande Vida de Fernão Dias**. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1977, 158p.

TAVEIRA, W. G. **A História tricentenária do alto Rio das Velhas, Nova Lima e seus distritos**. 1. ed. Belo Horizonte: Edição do Autor, 2017. 97p.

VASCONCELOS, D. **História antiga de Minas Gerais**. 4. ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1974.

VILLELA, B. C. **Nova Lima, Formação Histórica**. 1. ed. Belo Horizonte: Editora Cultura, 1998, 270p.

Recebido: 19.02.2023

Aceito: 24.04.2023