

“Sentido da mineração”, patrimônio e turismo: desdém aos remanescentes arquitetônicos do Caminho do Paraibuna, Minas Gerais, Brasil

Rodrigo Meira Martoni¹

Isabel Vaz de Freitas²

Herbert Magela da Paixão³

Glauco Cezar Borges⁴

Resumo: O trabalho aborda o Caminho do Paraibuna, entre os municípios de Ouro Preto e Ouro Branco, Minas Gerais. Popularmente conhecido por “Estrada Real”, seus remanescentes do século XIX concretizam um significativo patrimônio nacional. O objetivo é evidenciar e analisar essa potencial rota turística no contexto da mineração e dos elementos que a caracterizam na produção do espaço: a provisoriedade, a precariedade e o abandono. Como técnicas de pesquisa adotamos tanto a observação indireta, via consulta bibliográfica e documental, quanto a direta, com levantamento detalhado de campo. Detectamos que há um “patrimônio vivo” e que o turismo seria uma alternativa de salvaguarda. Todavia, os usos e abusos da mineração e a debilidade do Estado no campo do patrimônio histórico-cultural e do turismo, contribuem com o esquecimento e o desdém. Alertamos que, na ausência de movimentos da sociedade para fins de preservação e conservação, a tendência é a ruína e o desaparecimento desse patrimônio.

Palavras-chave: antigos caminhos; produção do espaço; patrimônio rodoviário; mineração; acumulação por espoliação.

“Sentido de la minería”, patrimonio y turismo: desprecio por los remanentes arquitectónicos del Camino de Paraibuna, Minas Gerais, Brasil

Resumen: El trabajo aborda el Camino de Paraibuna, entre los municipios de Ouro Preto y Ouro Branco, en el estado de Minas Gerais. Popularmente conocido como “Estrada Real”, sus remanentes del siglo XIX constituyen un importante patrimonio nacional. El objetivo es evidenciar y analizar esta potencial ruta turística en el contexto de la minería y los elementos que la caracterizan en la producción del espacio: la provisoriedad, la precariedad y el abandono. Como técnicas de investigación se adoptaron tanto la observación indirecta, mediante la consulta bibliográfica y documental, como la observación directa, con un levantamiento de campo detallado. Detectamos la existencia de un “patrimonio vivo” y que el turismo podría representar una alternativa de salvaguarda. Sin embargo, los usos y abusos de la minería y la debilidad del Estado en el ámbito del patrimonio histórico-cultural y del turismo contribuyen al olvido y al desprecio. Advertimos que, en ausencia de movimientos sociales orientados a la preservación y conservación, la tendencia es hacia la ruina y la desaparición de este patrimonio.

“Meaning of mining,” heritage and tourism: disregard for the architectural remnants of the Paraibuna Route, Minas Gerais, Brazil

Abstract: This paper addresses the Paraibuna Route, located between the municipalities of Ouro Preto and Ouro Branco in Minas Gerais. Commonly referred to as the “Estrada Real” (Royal Road), its 19th-century remnants constitute a significant national heritage. The aim is to highlight and analyze this potential tourist route within the context of mining and the elements that characterize spatial production: temporariness, precariousness, and abandonment. The research techniques adopted include both indirect observation, through bibliographic and documentary consultation, and direct observation, with detailed field surveys. We identified the existence of a “living heritage” and that tourism could serve as a means of safeguarding it. However, the misuse of mining practices and the weakness of the State in the domains of historical-cultural heritage and tourism contribute to neglect and disregard. We warn that, in the absence of social movements aimed at preservation and conservation, the tendency is toward the ruin and disappearance of this heritage.

Keywords: ancient routes; spatial production; road heritage; mining; accumulation by dispossession.



Como citar este artigo: Martoni, R., Freitas, I., Paixão, H. & Borges, G. (2026). “Sentido da mineração”, patrimônio e turismo: desdém aos remanescentes arquitetônicos do Caminho do Paraibuna, Minas Gerais, Brasil. *PatryTer – Revista Latinoamericana e Caribenha de Geografia e Humanidades*, 9(17), e56796. <https://doi.org/10.26512/patryter.v9i17.56796>.

Recebido: 8 de janeiro de 2025. **Aceito:** 22 de abril de 2025. **Publicado:** 01 de janeiro de 2026.

¹ Professor Associado da Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP), Brasil. ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0502-176X>. Email: rodrigo.martoni@ufop.edu.br.

² Professora Catedrática na Universidade Portucalense, Porto, Portugal. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1277-3700>. Email: immvdfbc@upt.pt.

³ Geógrafo pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Brasil. ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-5393-3154>. Email: hebertzulu@yahoo.com.br.

⁴ Mestre em Análise e Modelagem de Sistemas Ambientais pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Brasil. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7983-5163>. Email: glaucogeo@yahoo.com.br.

1. Introdução: problematizando o “sentido da mineração”

O trabalho contempla a estrada (e partes da atual rodovia MG-129) entre os municípios de Ouro Preto e Ouro Branco, Minas Gerais, pertencente à rede de caminhos conhecida popularmente por “Estrada Real”. Trata-se de um sítio arqueológico de expressiva importância patrimonial para a compreensão da ocupação e espacialização regional e, por extensão, para o turismo.

Documentos que visam a promoção da valorização do patrimônio histórico-cultural por meio do uso turístico, tal como as Normas de Quito, de 1967 (IPHAN, 2000), e aqueles que advertem os potenciais riscos de um turismo desvinculado de estudos e inventários patrimoniais, como a Declaração de Sofia/ICOMOS, de 1996 (IPHAN, 2000) podem orientar grupos interdisciplinares em escala mundial, mas precisam ser tratados em conformidade com contextos e dinâmicas socioespaciais em suas especificidades. Nesse sentido, é preciso problematizar o cenário mais amplo da mineração e suas mediações no território.

A historiografia hegemônica contemporânea tem sustentado que a exploração mineral no estado de Minas Gerais levou ao desenvolvimento de uma economia pujante, funcionando, também, como um catalizador na formação dos espaços urbanos. Todavia, esse processo não pode ser confundido com desenvolvimento social, uma vez que a mineração carregou e carrega os elementos do colonialismo e da colonialidade, os quais são formatados a partir de práticas objetivas e subjetivas. As primeiras englobam a subjugação de um grupo e do seu território às perspectivas e vantagens de outro – no sentido da exploração das suas riquezas e do trabalho; e a segunda é sustentada por uma ideologia posta para inverter, superficializar e, sobretudo, corromper a realidade concreta, atuando para beneficiar e manter os grupos de poder. Conforme explicam Porto-Gonçalves & Araújo Quental (2012), a expressão “colonialidade do poder” caracteriza a mineração, entretanto,

[...] não se esgota no colonialismo, forma de dominação político-econômica e jurídico-administrativa das metrópoles europeias sobre suas colônias, [mas] expressa, mais que isto, um conjunto de relações de poder mais profundo e duradouro que, mesmo com o fim do colonialismo, se mantém arraigado nos esquemas culturais e de pensamento dominantes, legitimando e naturalizando as posições assimétricas em que formas de trabalho, populações, subjetividades,

conhecimentos e territórios, são localizadas no mundo contemporâneo. (Porto-Gonçalves & Araújo Quental, 2012, pp. 9)

Assim efetiva-se a ocupação e o desenvolvimento econômico do chamado Quadrilátero Ferrífero, sendo importante destacar que, se a mineração do ouro nos séculos XVII e XVIII ainda deixou o patrimônio edificado e a arte barroca como legados dos processos bárbaros de trabalho escravo para a extração e o escoamento de riquezas regionais, a mineração corporativa da atualidade deixará como herança gravíssimos problemas sociais e ecológicos – o rompimento da barragem da Samarco/Vale/BHP Billiton no município de Mariana, em 2015; e o da Vale, em Brumadinho, em 2019, são alguns exemplos desse espólio.

Desde o fim da primeira metade do século XX – com a criação da então estatal Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), privatizada em 1997 e denominada Vale S.A. a partir de 2007 – até a atualidade, podemos afirmar que a região experimenta a colonialidade do poder em sua máxima potência. As ações corporativas adotadas para a retirada e exportação das *commodities* minerais objetivam estabelecer as operações necessárias – nas minas, barragens de rejeitos, pilhas de estéril, minerodutos, fontes hídricas, estradas, rodovias, ferrovias, portos – com o mínimo de custos e máximo proveito aos seus acionistas, o que passa pelos seguintes expedientes:

1) adoção de mecanismos de exacerbação da exploração do trabalho (como terceirização e pejetização); 2) *lobby* para o sucateamento de órgãos de fiscalização, como a Agência Nacional de Mineração (ANM); 3) financiamento de campanhas de agentes políticos para que atuem com foco corporativo em postos-chave do executivo e do legislativo, de que é exemplo a “Lei Kandir” – que isenta as exportações de produtos primários do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Produtos (ICMS); 4) uso de bens públicos de forma privada e/ou o comprometimento de outros usos senão pela mineração, como as rodovias, cada vez mais congestionadas e degradadas pelo transporte de minério, além das concessões estatais de ferrovias exclusivamente para o transporte de minério; 5) o uso de universidades públicas para os seus propósitos de extração otimizada e trabalho ideológico – desde 2017 há no campus principal da Universidade Federal de Ouro Preto um centro de pesquisa financiado pela Vale S.A., denominado “Parque Laboratorial do Instituto Tecnológico da Vale” – IVT, e verifica-se, inclusive, a busca por

“parcerias” com essas empresas por grupos acadêmicos que, ao contrário, deveriam exercer um papel concorrente à instituição pública no sentido da denúncia e do enfrentamento; 6) criação de uma monoatividade dominante e geradora estratégica de dependência econômica, formatando uma espécie de escravidão por dívida velada, onde muitos dos sujeitos nada podem ou devem criticar, pois dessa atividade dominante vêm o sustento; e 7) a aniquilação ou o comprometimento de outras atividades produtivas.

A esse conjunto de práticas, que medeiam os planos econômico, político e ideológico, chamamos de “sentido da mineração”, o qual pode ser sintetizado pela provisoriidade, a precariedade, a degradação (social e ecológica) e o abandono. Sua promotora é a Vale S.A., a qual “organiza um sistema de conflitos de uso dos territórios, políticos e imaginários, e estimula outras empresas a repetir o mesmo sistema” (Trocate & Alves, 2020, p. 27).

Os fatos mencionados demonstram objetivamente alguns dos mecanismos e das ferramentas utilizadas nas interações entre o poder público e as mineradoras ao atuarem no controle da riqueza mineral, anunciando projetos de desenvolvimento social, econômico, cultural e ambiental que mais se assemelham à filantropia do que a políticas públicas de fato. Merecem destaque os incentivos fiscais e tributários, e, mais especificamente, a Compensação Financeira pela Exploração Mineral (CFEM), estabelecida pela constituição de 1988 e direcionada aos Estados, Distrito Federal, Municípios e aos órgãos da União. Funcionando como uma contraprestação pela exploração econômica dos recursos minerais nas respectivas unidades administrativas, esse tributo tem uma alíquota que pode variar entre 1% (para rochas, rochas ornamentais, areias e demais materiais utilizados na construção civil) e 3,5% (para o minério de ferro), mas é irrisório se comparado a outras realidades, como a Austrália:

[...] de 2010 a 2020, as empresas mineradoras australianas pagaram 238,8 bilhões de dólares australianos a título de imposto de renda (55%) e royalties minerais (45%). Isso equivale a aproximadamente R\$ 876 bilhões de reais, considerando a cotação de R\$ 3,67 reais para cada dólar australiano. Ou seja, R\$ 394,2 bilhões de reais foram destinados apenas aos Estados australianos nesse período, a título de royalties. Para se ter a correta dimensão desse valor, é preciso ter em conta que, no mesmo período, de 2010 a 2020, pagou-se R\$ 19,3 bilhões a título de CFEM no Brasil, sendo R\$ 16,7 bilhões

destinados aos Municípios e R\$ 1,5 bilhões destinados aos Estados. Ou seja, menos de 5% da arrecadação de royalties na Austrália. (Castro Júnior, 2022, pp. 240-241)

Tal sistema não poderia deixar de corroborar o sentido da provisoriidade, pois efetiva-se a partir de recursos não-renováveis e ações que priorizam tanto a maximização do mais-valor quanto a redução de custos operacionais. Então, seu *modus operandi* tem como corolário geral as diferentes e amplas frentes de precariedade e pilhagem socioespacial – produtos diretos da efemeridade inerente e ela e naturalizadas por discursos e práticas de agentes públicos e privados associados. Para promover uma imagem diferente da realidade concreta, o mundo corporativo adota estratégias diversas para inculcar a ideologia da mineração, sendo que Jorge, Oliveira, Silva & Sousa (2020, p. 153) identificam algumas frentes de atuação para atingir os seguintes objetivos: “[...] garantir a manutenção de suas operações nos territórios, a partir da criação de narrativas que sustentem a minério-dependência; [e] provocar uma guerra cultural que leve a ideologia mineral como pensamento absoluto e acima de qualquer outra forma de entendimento de mundo”. Vivemos e sentimos no cotidiano o caráter predatório da mineração e a prática do que é categorizado como:

des-reterritorialização (física e simbólica), que não se limita à expulsão das comunidades, mas ocorre também como consequência da mudança no uso do solo e dos espaços públicos. Neste sentido, a des-reterritorialização pode acontecer sem que as pessoas tenham se deslocado, pois as pessoas podem, por exemplo, continuar sobre o mesmo solo, mas sem poder plantar. O rio pode continuar no mesmo lugar, sem, contudo, existir como fonte de água, alimentação e lazer. (Alves, Carneiro, Souza, Motta, Fantinel, Iorio & Coelho, 2020, pp. 57)

No horizonte das ameaças advindas da mineração estão o patrimônio e o turismo, pois, considerando que o primeiro embasa o segundo com um conjunto de atributos históricos, culturais, naturais e arquitetônicos, tal prática social e força produtiva (o complexo das Atividades Características do Turismo) acaba subjugada ao ímpeto expansionista do mundo corporativo-minerário em uma região que conta com “cordilheiras de minério de ferro”, conforme detectado por Jean de Monlevade já no início do século XIX (Guinot, 2015), e onde qualquer outra

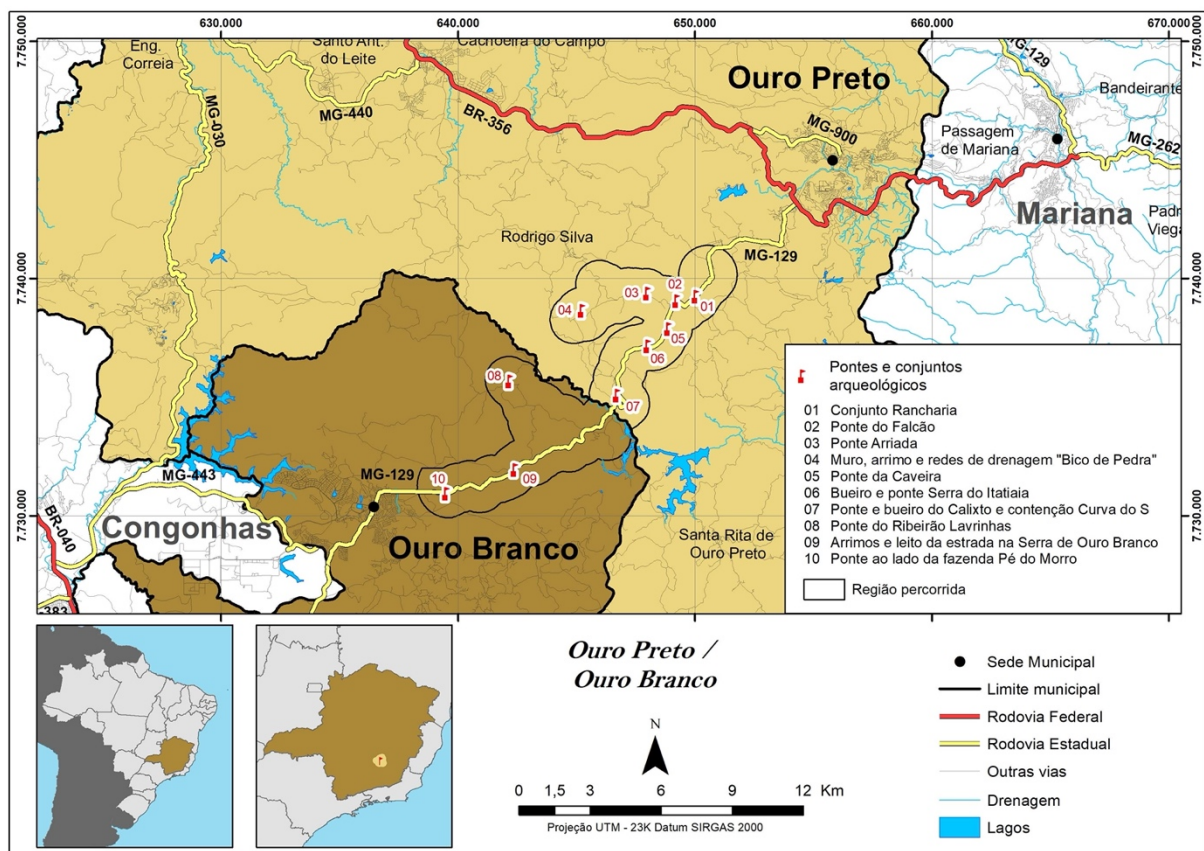
atividade é posta como secundária ou pode ter sua existência comprometida pelo capital mineral.

Isso significa que se a produção de valor e mais-valor é comum a todo e qualquer campo produtivo no atual modo de produção material e imaterial da vida social, para além disso há total incompatibilidade de lógicas: o turismo depende da manutenção, preservação e/ou conservação patrimonial, além de uma estrutura-suporte composta por acessos seguros, variedade em modais de transportes, espaços agradáveis, opções de hospedagens e um conjunto de atividades que lhe são essenciais; ao passo que a rede produtiva da mineração necessita de intervenções de grande escala que necessariamente deterioram amplamente os ambientes rurais e urbanos, de que são exemplos as rodovias absorvidas como corredores para o transporte; o inchaço das cidades por populações flutuantes; a alta demanda por serviços públicos que há muito foram estrangulados; o inflacionamento de

imóveis, as hospedagens transformadas em alojamentos para trabalhadores etc. Congruentes a esses desdobramentos e na mediação deles estão os conflitos que marcam os territórios onde há mineração, conforme esclarecem Costa, Maluly & Rúbio (2024, p. 211):

aunque la minería no define el PIB en la mayoría de los países latinoamericanos (imperla la exportación masiva del mineral crudo, procesado en países centrales), es el sector económico que más cataliza conflictos socioespaciales [...]. Simultáneamente, el dominio del capital extranjero, transgresor de los derechos de las comunidades tradicionales, impulsa el uso corporativo del territorio y fomenta los movimientos sociales en la lucha por el querer-vivir, pues el extractivismo siempre ha incorporado en Latinoamérica una lógica genocida y de despojo.

Figura 1
Elementos patrimoniais identificados nos trechos abandonados e em uso
(hoje Rodovia MG-129) da antiga Estrada do Paraibuna.



Fonte: elaborado pelos autores, 2025.

Tendo em vista que, conforme problematizado, o patrimônio precisa ser considerado em um dado contexto, o qual, em nosso caso, propicia especificidades à produção do espaço sobretudo de acordo com o “sentido da mineração”, apontamos que o primeiro passo para vislumbrar formas de conservação, preservação e valorização do patrimônio em si mediante o turismo, consiste em patentear a sua existência e importância históricas, e, paralelamente, evidenciar as efetivas ameaças em curso, as quais envolvem tanto as ações diretas das corporações da mineração, bem como as de um Estado que atua com robustez no respaldo à essa lógica minerária, mas é débil para dinamizar o turismo a partir de sua estruturação e da manutenção patrimonial. Diante disso, o objetivo central é evidenciar os elementos patrimoniais dessa potencial rota turística e, em paralelo, denunciar as formas de uso e o estado de abandono do conjunto arquitetônico do Caminho do Paraibuna. Com esse propósito foi realizado um levantamento de campo com o georreferenciamento dos remanescentes nos eixos principais da estrada entre os municípios citados (figura 1).

Nessa oportunidade, descrevemos os bens que poderiam se firmar como componentes de memória e atrativos turísticos – de que são exemplos as pontes e bueiros em cantaria, os muros de contenção (arrimos), os leitos calçados, as galerias de água pluvial. Em conjunto com a averiguação empírica, procedemos a uma análise documental e bibliográfica a fim de abordar: 1) a história de constituição do caminho no contexto da mineração de ouro e seu reaproveitamento em meados do século XIX por meio do Primeiro Plano Rodoviário da Província de Minas Gerais; e 2) reflexões acerca da valoração patrimonial em uma perspectiva histórica, cultural e subjetiva.

2. Estrada Geral da Corte: o trecho do Paraibuna, entre Ouro Preto e Ouro Branco

Com as descobertas de jazidas de minério de ferro (século XIX), a atual região do “Quadrilátero Ferrífero” volta a ter expressiva visibilidade econômica, sendo que os esforços para sua “modernização” capitalista foram fortemente concentrados no setor mineral e metalúrgico. A história do Barão Von Eschewege (1777 – 1855) evidencia esse cenário, pois ele se notabilizou na história da mineração e da metalurgia no Brasil como investidor pioneiro nesses setores. Segundo Calaes & Ferreira (2009, p. 35):

Uma das primeiras siderúrgicas brasileiras foi investimento do Barão que implantou a fábrica de ferro ‘Patriótica’, em 1811, no município de Congonhas MG (hoje as ruínas desta fábrica se encontram no interior da Mina Fábrica pertencente à empresa mineradora Vale) e atuou também na extração de ferro por ‘malho hidráulico’, em Itabira (1812) [...]. Já em 1819, cria a primeira empresa de mineração – Sociedade Mineralógica de Passagem – no município de Mariana MG – [que minerou ouro até por volta de 1886].

Para além dessas passagens, é importante evidenciar a criação da Escola de Minas de Ouro Preto, em 1876, pelo imperador D. Pedro II sob a coordenação do mineralogista francês Henri Gorceix (1842 – 1919). Tal centro de estudos e pesquisas torna-se uma das primeiras escolas para a formação técnica e científica de engenharia no Brasil, notadamente engenharia de Minas, Geológica e Metalúrgica, sendo incorporada à Universidade Federal de Ouro Preto em 1969.

O fato é que, estrategicamente, os administradores sempre estiveram atentos às demandas da mineração, a qual dependeu e depende da abertura de novas estradas e a melhoria dos caminhos já estabelecidos como forma de facilitar o acesso às áreas mineradoras, o escoamento da produção mineral e o beneficiamento metalúrgico. Jean de Monlevade (1791 – 1872) apontava, no início do século XIX, que “*Minas Gerais est isole du reste du pays par les montagens*” (Guinot, 2015, p. 24) e se empenha em tornar carroçáveis os difíceis caminhos pelas serras. Os primeiros e principais trajetos citados pela historiografia são o Caminho Velho, o Caminho dos Diamantes e o Caminho Novo, também conhecido, a partir do século XIX, por Estrada Geral da Corte. Tais redes de caminhos são popularmente chamadas na atualidade por Estradas Reais (Instituto Estrada Real – IER, 2024).

São caminhos oriundos de antigas trilhas indígenas que foram intensamente utilizadas pelas ordens religiosas e pelas bandeiras que desbravavam as matas e sertões do Brasil colônia. Consequentemente, tiveram grande importância para a ocupação e expansão do território colonial, conforme afirma Wagner (2008, p. 3): “As Estradas Reais foram os eixos principais do intenso processo de urbanização do centro-sul brasileiro. Às suas margens surgiram centenas de arraiais, povoados e vilas”.

Para os propósitos deste trabalho, nos concentramos em aspectos do Caminho Novo, o qual começa a ser concebido a partir da iniciativa do sertanista Garcia Rodrigues Paes Leme (1660? –

1738), filho do bandeirante Fernão Dias (1608 – 1681). O trecho é preparado entre 1698 e 1700 como alternativa mais viável de ligação (em relação ao Caminho Velho) entre a então Vila Rica (Ouro Preto) e o Rio de Janeiro, sendo que, em 1700, já se encontrava aberto ao trânsito de pedestres e cavalos. A perspectiva de Garcia era a “[...] passagem das tropas de muares, [...], pois tinha interesse que trechos fossem alargados e o fluxo de pessoas e mercadorias aumentasse, uma vez que ganharia mais tributos nos registros por ele administrados” (Martoni & Varajão, 2009, p. 47).

A partir do Rio de Janeiro, o caminho passava pela atual Duque de Caxias (região metropolitana da capital) e seguia pela Serra dos Órgãos até Paty do Alferes-RJ. Na sequência atravessava o Rio Paraíba até a venda de Garcia Rodrigues. Do Rio Paraíba, onde, em 1711, foi estabelecido o “Registro Geral” (para fins de fiscalização e cobrança do quinto), o trajeto passava por Matias Barbosa-MG, pela Fazenda do alcaide-mor Tomé Correia (atual município de Juiz de Fora-MG), Chapéu d’Uvas e João Gomes (Santos Dumont-MG) até atingir a cidade de Antônio Carlos-MG. Deste ponto seguia por várias roças até a então Villa Rica (atual Ouro Preto-MG), dentre elas: a de Queluz (Conselheiro Lafaiete) Congonhas, Ouro Branco e o Rodeio de Itatiaia (Martoni & Varajão, 2009, p. 47-48).

O caminho, em seu traçado mais definitivo, só foi concluído por volta de 1725, conforme apontam os estudos para a criação do Monumento Natural Estadual da Serra de Itatiaia – IEF-MG (2017, p. 20) e Pimenta (1971, p. 22). Após sua constituição, as viagens que duravam por volta dos sessenta ou setenta dias, entre Villa Rica e o Rio de Janeiro, diminuíram para próximo dos vinte e cinco dias.

A chamada “Estrada Geral da Corte” foi idealizada na metade do século XIX tendo como referência o Caminho Novo, ou seja, seriam benfeitorias e atualizações em muitos trechos do trajeto que começou a ser utilizado por volta de 1700. Esses encaminhamentos eram tidos como necessários pelo governo da Província de Minas Gerais, Paulino Limpo de Abreu (1798 – 1883), que, por meio do Primeiro Plano Rodoviário, propunha a abertura de novas estradas e a modernização de alguns caminhos já existentes. Até aquele momento a quase totalidade das vias de transportes em Minas não passavam de trilhas para mulas e cavalos, apenas com alguns trechos carroçáveis. Dessa forma, o Presidente da Província e, também, alguns membros da Assembleia Legislativa, buscaram a integração das diversas regiões do território mineiro e uma

modernização econômica, expressa, também, pela concretização do Primeiro Plano Rodoviário (Martoni & Varajão, 2009; Pimenta, 1971).

O projeto, transformado na Lei nº 18, de 1º de abril de 1835, foi sancionado pelo Presidente (Paulino Limpo de Abreu), sendo que a Assembleia Legislativa o autorizava a “construir quatro estradas carroçáveis que, partindo de Ouro Prêto (sic), Capital da Província, se dirigissem às vilas mais remotas nas extremidades [norte, sul, leste, oeste] da Província e bem assim tantas estradas laterais quantas necessárias para facilitar as comunicações entre a Capital e as suas cidades vizinhas” (Pimenta, 1971, p. 38). De acordo com a pesquisa de Pimenta, realizada na segunda metade da década de 1960 (1971, p. 39):

Essas estradas, destinadas ao trânsito de carros e carruagens de quatro rodas, teriam as suas construções com as seguintes características: alinhamentos retos, de preferência; leito encascalhado e abaulado, com largura de 35 palmos [aproximadamente 7,70 m.], incluída a do acostamento; faixas laterais com a largura de 60 palmos [aproximadamente 13,2 m.], cada uma; pontes de pedra ou de madeira de lei, com largura suficiente para o trânsito de dois carros, um ao lado do outro, e uma passagem especial para o trânsito de peões e viajantes a pé; em pontos apropriados, chafarizes para os viajantes e bebedouros para os animais; sinalização com postes nos cruzamentos, contendo cartazes mostrando as direções e com lápides indicando as distâncias.

O eixo norte-sul era a Estrada Geral da Corte, sendo o trecho entre Ouro Preto e Barbacena conhecido por “Estrada do Paraíba”. A contratação de pessoal especializado para estudos e projeto foi autorizada por lei específica (nº 25, de 02 de abril de 1835). Somente após dois anos foi liberado o empréstimo de recursos para a execução (autorizado pela Lei nº 78, de 12 de abril de 1837), e, assim, foram encaminhados os trabalhos de estabelecimento/modernização da via entre o registro de Paraíba (divisa com o Rio de Janeiro) e Ouro Preto (Pimenta, 1971, p. 43).

A extensão que impunha mais desafios era entre Ouro Preto e Ouro Branco. Contratado em 1835, o engenheiro Roberto Francisco Bernhauss (s/d) propôs um traçado que evitava a Serra de Ouro Branco (Serra do “Deus te Livre”) e passava entre Itatiaia e o rio de mesmo nome, cruzava o córrego Garcia e seguia um trajeto mais direto à Queluz (Conselheiro Lafaiete). Porém, o engenheiro chefe da Província, Fernando Halfeld (1797 – 1873), empossado no ano seguinte, não concordou com o

trajeto de Bernhauss e determinou que fosse feita a transposição direta da Serra de Ouro Branco, porém com rampas de 3 a 4% e passando por Caveira, Bico de Pedra e Fundão (Pimenta, 1971, p. 45).

Enquanto os estudos e discordâncias em relação ao melhor trajeto prosseguiram na região de Ouro Preto, o governo da Província solicita o início das obras a partir da divisa com o Rio de Janeiro, do Rio Paraibuna até Matias Barbosa, o qual fica pronto em 1839. De Ouro Preto a Ouro Branco, permanecem os imbróglis e a estrada possível de ser utilizada ainda era a antiga, no traçado do Caminho Novo, em um difícilimo e mal conservado trajeto que saía de Ouro Preto e seguia por Tripuí, Rodrigo Silva, Chiqueiro, Pé do Morro e Ouro Branco.

Inflamado com a situação, Bernardo Jacinto da Veiga (1802 – 1845), Presidente da Província em 1839, determina o imediato início das obras, a qual começa no sítio de Manoel Alves (atual localidade de Rancharia), seguindo para o rio Falcão, rio Caveira, mineração Bico de Pedra, Fundão, rio Lavrinhas e início da Serra de Ouro Branco. O trajeto entre Ouro Preto e Rancharia continuaria sendo o antigo até 1856 (saíndo da rua das Cabeças e passando pelo Tripuí e Rancharia), quando é estabelecido novo trajeto, via Saramenha, e tendo como marco inicial a Ponte da Barra no rio Funil (atual divisa entre os bairros de Antônio Dias e Barra, em Ouro Preto).

Importante salientar que, após aproximadamente 400 metros da ponte do rio Falcão, no sentido Ouro Preto – Ouro Branco, há uma bifurcação: à direita segue o roteiro descrito anteriormente (Caveira, Mineração Bico de Pedra, rio Chiqueiro, rio Lavrinhas e início da Serra de Ouro Branco). Esta variante é a do engenheiro Halfeld (1797 – 1873) e nela foram realizadas várias construções, tais como a ponte Arriada (entre a Ponte do Falcão e os remanescentes do Bico de Pedra), a Ponte do Ribeirão Lavrinhas (com arco preservado somente em uma lateral), além de muros de arrimo, cortes nas rochas, bebedouros e bueiros. Pimenta (1971, p. 51) assim descreve esta última ponte e o trecho em suas proximidades:

[A estrada], subindo as encostas da serra, por baixo das matas virgens, vai alcançar o Ribeirão Lavrinhas, no alto de uma cachoeira que cai de grande altura. Logo após, atravessa êsse (sic) rio em uma ponte de cantaria, com vão de arco pleno de grande diâmetro, semidemolido, ponte esta que merece ser restaurada por ser uma obra de grande imponência. O leito dessa estrada, com a largura de 8 metros, possuindo ainda valetas laterais e

pequenos bueiros para escoamento das águas pluviais, mesmo abandonado, está bem conservado [...]. De distância em distância êle (sic), [o leito da estrada], se alarga para permitir a parada de carruagens, a fim de que os animais de tração se aproximem dos bebedouros d'água ali construídos, vendo-se também algumas lápides que indicavam as léguas percorridas.

Contudo, ao chegar no alto da Serra de Ouro Branco, o trajeto é interrompido. Pimenta (1971, p. 52) explica que, sete anos após o início da construção da estrada (por volta de 1846), efetiva-se ferrenha oposição à sua continuidade, a partir da alegação de que uma quantidade expressiva de recursos ainda seria necessária à sua conclusão.

O presidente da Província à época, Francisco Diogo de Vasconcelos (1812 – 1863), solicita novos estudos para resolver o problema do trajeto entre Ouro Preto e Ouro Branco e, somente em 1855, as obras da variante Bico de Pedra - Fundão são abandonadas definitivamente. Inicia-se, no mesmo momento, a construção da estrada localizada à esquerda do trecho abandonado e a aproximadamente 400 metros da Ponte Falcão (no sentido Ouro Preto – Ouro Branco). Esta variante possui rampas mais íngremes e segue até o chamado Bueiro de Itatiaia e Garganta da Alegria (nas proximidades da ponte do Calixto), cruza o rio Taboões e passa por Itatiaia, começando, logo na sequência dessa localidade, a subida da serra de Ouro Branco. Após transpor a referida serra, chega na Fazenda Pé do Morro e, prosseguindo, em Ouro Branco. Pimenta (1971) relata que a variante abandonada ficou com diversos trechos concluídos, embora sem interligação, o que impediu a sua utilização; ao passo que a bifurcação via Itatiaia foi estabelecida como estrada oficial – a atual rodovia MG-129 (representada na figura 1) – após cerca de absurdos 25 anos do início dos trabalhos.

A Estrada Geral da Corte, entre o Rio de Janeiro e Ouro Preto, integrou os trechos da Estrada do Paraibuna (entre Ouro Preto e Barbacena); da Estrada União e Indústria (de Barbacena a Petrópolis); e da Estrada da Estrela (de Petrópolis ao Porto Estrela e, daí, até o Rio de Janeiro), sendo que os trechos entre a Fazenda Pé do Morro (Ouro Branco) e o Rio de Janeiro seguiram em quase toda a sua extensão o traçado do Caminho Novo. Assim, as variantes que se alternaram até o estabelecimento do trajeto definitivo, que ocorreu por volta de 1860, eram encontradas somente entre Ouro Preto e Ouro Branco (com distância aproximada de 35 quilômetros).

Mas é exatamente esta a extensão da estrada com expressiva beleza, e, em ambas as variantes – a abandonada, via Bico de Pedra, e a efetivada, via Itatiaia –, Pimenta (1971) já evidenciava, na década de 1960, que havia um conjunto de “obras de arte” de cantaria tomados pelo mato, além de que seu traçado seria “pioneiro no Brasil” pela “rica obra de engenharia” (sobretudo a variante do Bico de Pedra) cortando belas paisagens. Por isso, ainda segundo Pimenta (1971, p. 64) a estrada serviria “para fins turísticos” e, portanto, as construções deveriam ser restauradas e “tombadas pelos Pôderes Públicos (sic)”.

3. Remanescentes patrimoniais nas variantes do Caminho do Paraíba

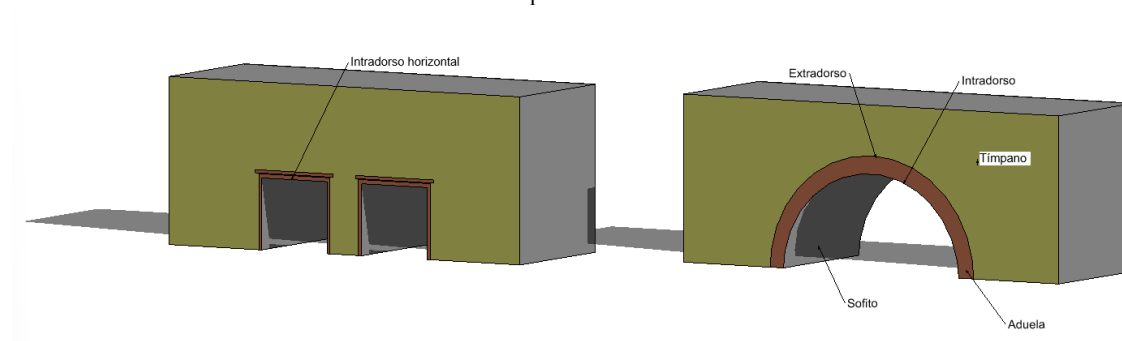
Assim como Demerval José Pimenta (1893-1991) fez em meados de 1960, percorremos o trecho do Paraíba em suas duas variantes a fim de levantar os elementos patrimoniais e verificar suas condições, afinal, o eixo via Bico de Pedra permaneceu abandonado (e é utilizado, em algumas partes, como estrada vicinal para o distrito de Rodrigo Silva e outras localidades rurais); e o que passa por Itatiaia foi asfaltado em meados da década de 1990, mas, após 2008 – com a construção de um desvio ao conjunto de pontes e arrimos da Rancharia e uma ponte paralela à antiga Ponte do Falcão – passou a ser utilizado por caminhões à serviço de mineradoras, as quais se expandem de forma descomedida na região.

Apontamos no mapa apresentado anteriormente (figura 1) a localização do patrimônio edificado, fundamentalmente as pontes, mas, também, os bueiros, muros de contenção (arrimos), galerias pluviais e extensões empedradas do antigo caminho e, posteriormente, fazemos uma breve descrição. Em relação às edificações efetivadas para a transposição dos talwegues, identificamos dois tipos: as pontes e os bueiros (figura 2).

Conforme as terminologias apresentadas por Ching & Eckler (2014), as estruturas em arco pleno, com intradorso semicircular, são: o conjunto da Rancharia (ao qual estão integradas duas pontes e arrimos), a do Falcão, a Arriada, a do Ribeirão Lavrinhas (as duas últimas sem denominação oficial conhecida), a Caveira e a do Pé do Morroⁱⁱⁱ. Nelas, a aduela (a face do arco entre o intradorso e o extradorso) é composta por pedras posicionadas verticalmente em relação as que formam o tímpano da estrutura, compreendido como a área entre o extradorso esquerdo e o direito e com pedras geralmente fixadas horizontalmente. Nota-se que essa composição – entre as pedras da face visível do arco e as do tímpano – confere destaque ao arco, salientando a aduela tanto no volume formado a partir da nascença do arco, quanto no volume horizontal, que o apoia. Constatamos que a Ponte da Caveira conta com características peculiares nesse quesito (embora a vegetação tenha praticamente tomado conta das pontes da Rancharia, do Falcão e das ruínas da Ponte Arriada, dificultando a observação): nela, as pedras da aduela são irregulares no extradorso, sendo que algumas avançam mais do que outras sobre o tímpano. Nas demais, buscou-se a regularidade na acomodação das pedras que formam o arco (figura 3).

Verifica-se minuciosa simetria na aduela (o ponto entre a nascença e o centro do arco). As paredes de parapeitos e pisos (via de rolamento) têm medidas semelhantes: parapeitos com 1 m. de altura e 0,65 m. de largura; e o piso com 6,65 m de largura na Ponte do Falcão e 5,50 tanto na da Caveira quanto na do Pé do Morro, variando as extensões em conformidade com o vão a ser vencido. Na do Falcão, notamos leve angulação do parapeito nas extremidades, mas não visualizamos, por conta da expressiva cobertura vegetal, o marco comemorativo à sua inauguração, de 1850, observado por Pimenta em 1969.

Figura 2
Tipos de estruturas.



Fonte: elaborado pelos autores, 2025.

Figura 3

Da esquerda para a direita: segunda ponte do conjunto da Rancharia (sentido Ouro Preto – Ouro Branco); Ponte do Falcão; Ponte da Caveira; Ponte Pé do Morro; e ruínas da Ponte do Ribeirão Lavrinhas e da Ponte Arriada.



Fonte: acervo próprio, 2024.

Na sequência da Ponte da Caveira, estão o Bueiro da Serra de Itatiaia e a Ponte do Calixto (figuras 4 e 5). Embora esta última conte com comprimento mais avantajado, pois o curso d'água que vence é maior em relação ao Bueiro da Serra de Itatiaia, ela também poderia ser denominada de bueiro: ao invés do arco pleno essas composições arquitetônicas têm molde parecido ao que se chama “Arco falso ou adintelado”

(Ching & Eckler, 2014, p. 192), composto por um intradorso horizontal, sendo que as pedras que formam o soffito se sobressaem nas faces laterais. Na do Calixto dois vãos formam a sua base e, no Bueiro de Itatiaia, somente um. Na Ponte do Calixto, a face da coluna a jusante tem formato triangular para resistir ao aumento do volume do curso d'água, diferente de sua face a montante, que é retilínea.

Figura 4

Base e parapeitos do Bueiro de Itatiaia.



Fonte: acervo próprio, 2024.

Figura 5

Ponte do Calixto, edificada a aproximadamente 100 metros da cachoeira de Itatiaia. Da esquerda para a direita: parapeito e leito da estrada sobre a ponte; faces a jusante e a montante; e detalhes do soffito em uma das aberturas.



Fonte: acervo próprio, 2024.

Figura 6

Redes de drenagem e muros de contenção no trecho abandonado em 1855 - a variante Bico de Pedra - Fundão.



Fonte: acervo próprio, 2024.

Para além das pontes e bueiros, tanto no eixo Bico de Pedra – Fundão, quanto no de Itatiaia, registramos alguns dos muros de contenção (arrimos), das redes de drenagem e dos leitos empedrados, os quais compõem a paisagem natural caracterizada pelos “mares de morros” (Ab’Sáber, 2003, p. 49), com afloramentos de quartzitos e uma rede hidrográfica encachoeirada, além da flora característica de transposição entre mata atlântica e cerrado (figuras 6 e 7).

Apesar de todas as características físicas-paisagísticas e da expressiva relevância do patrimônio histórico-cultural, elementos esses que poderiam enquadrar este trajeto como um atrativo turístico de relevância nacional e internacional, o antigo Caminho do Paraibuna encontra-se completamente esquecido: muitos dos remanescentes da estrada estão tomados pela vegetação e são alvos de depredação e/ou mau uso (como o despejo de lixo e entulhos). A rodovia –

Figura 7

Redes de drenagem e muros de contenção (arrimos) na variante Garganta da Alegria – Taboões – Itatiaia.



Fonte: acervo próprio, 2024.

sem acostamentos, em péssimo estado de conservação, com curvas acentuadas e muitos aclives e declives pelas características topográficas da região – foi tomada pelo trânsito de caminhões a serviço das mineradoras, o que compromete significativamente a segurança de usuários, visitantes e turistas, além de degradar a pavimentação (figuras 8 e 9).

Instituições como o Ministério Público de Minas Gerais cobram intervenções por parte do executivo estadual e dos municípios (Ouro Preto e Ouro Branco) há décadas, conforme Laudo Técnico nº 0072843-42/2016 citado em Ação Civil Pública movida em 2016, a qual, depois de quase dez anos, não teve qualquer desdobramento prático:

[Na rodovia MG-129] a circulação de veículos é intensa, incluindo também os veículos de carga, cujo limite de peso foi limitado a 12 toneladas, o que costuma ser desrespeitado com frequência, especialmente devido à falta de fiscalização que efetive esse controle, colocando em risco a integridade das estruturas históricas. A alta velocidade com que os veículos trafegam no trecho também consiste numa grave ameaça a estas estruturas. Além disso, verificou-se que os desvios realizados para acesso a alguns bens culturais e a precária sinalização existente não promovem o merecido destaque às estruturas históricas e, na maioria das vezes, comprometem a ambiência dos conjuntos. (MPMG, 2016, pp. 11)

O fato é que os esforços governamentais estão cada vez mais focados em garantir e expandir

a produção minero/metalúrgica – a dinâmica da mineração – atuando, assim, como agente que alavanca o “sentido da mineração” e, por extensão, o que chamamos de “antítese do turismo” – um conjunto de ações, políticas e atividades produtivas que se contrapõem diretamente ao turismo justamente por inviabilizarem parte ou a totalidade dos atributos (naturais, históricos, culturais, paisagísticos, arquitetônicos) que lhe são fundamentais. A forte presença de diversas unidades industriais, como minas mecanizadas de extração e beneficiamento de ferro, manganês e pedras ornamentais, além de plantas siderúrgicas e metalúrgicas que exploram a riqueza mineral do Quadrilátero Ferrífero, tudo isso está em plena operação na área destacada, e o turismo torna-se algo secundário ou mera peça de marketing para recortar e descontextualizar a cada vez mais degradante realidade regional.

Exemplo disso foi o então Programa “Estrada Real”, uma política instituída pela lei 13.173/99 no governo Itamar Franco, mas que, em 2003, foi desarticulada na esfera pública e repassada a uma entidade privada denominada Instituto Estrada Real (IER). Criada pela Federação das Indústrias de Minas Gerais (FIEMG) e patrocinada pela Mineradora Vale, o IER propagandeia e oferta um roteiro turístico que, na realidade, é inexistente, pois não está embasado em ações concretas de planejamento do Estado para este fim e, portanto, não conta com a estrutura-suporte e a segurança necessárias a uma rota turística. Para além disso, não há qualquer preocupação com o patrimônio histórico, cultural e natural, conforme registros

Figura 8

Patrimônio edificado no século XIX, o uso na atualidade (como locais de despejo) e total abandono. Da esquerda para a direita: lixo no conjunto de pontes e arrimos da Rancharia; entulhos sobre a Ponte do Falcão e marcas do incêndio que pode ter comprometido a estrutura desta e de outras obras arquitetônicas.



Fonte: acervo próprio, 2024.

Figura 9

Caminhões pesados na Rodovia MG-129 – um potente elemento de comprometimento patrimonial e antítese do turismo regional.



Fonte: acervo próprio, 2024.

empíricos e análises documentais. Ao relacionar produtos com a marca que criou em busca de royalties e, inclusive, ofertar um “passaporte” para promover o trânsito de visitantes e turistas por muitos trechos de caminhos que são utilizados para a logística da mineração, o IER consuma um verdadeiro engodo ao apontar que “A Estrada Real é a maior rota turística do país”^{iv}. O quadro precário desse trecho do Caminho do Paraibuna, um dos mais significativos em termos de remanescentes entre Ouro Preto e o Rio de Janeiro, é emblemático.

Diante dos fatos expostos, ressaltamos que o propósito é lançar luz em um conjunto patrimonial que ajuda a contar a história de ocupação do território e de sua organização produtiva, mas que está praticamente invisível e, embora ainda vivo, pode ser perdido. Daí a necessidade de tratarmos da valoração do patrimônio em uma perspectiva do bem em si e,

portanto, de sua relevância histórica, cultural e paisagística, tanto para fins educacionais quanto para o lazer e o turismo.

4. A indispensabilidade do patrimônio vivo

O patrimônio histórico-cultural é um registro vivo das realizações humanas em um dado local ao longo do tempo. Ele é formado por diversos estratos do saber-fazer geracional, os quais conferem identidade a uma região e são as suas diferenças que o tornam singular e valioso. No entanto, ele é frágil, não renovável, insubstituível e vulnerável, o que ressalta a necessidade de cuidados especiais (Freitas & Koskowski, 2020). Os desafios de proteção são imensos, uma vez que a *valoração* em termos objetivos (a importância histórica, arquitetônica, estética, artística etc.) e subjetivos (a

relevância afetiva, simbólica, cultural etc.) por e para uma determinada população pode ser alcançada, ultrapassada e/ou subvertida pela *valorização*, a qual é inerente ao desenvolvimento econômico do atual modo de produção. Isso significa que, por um lado, a conservação e a preservação patrimoniais podem ocorrer se vinculadas à perspectiva de produção de valor, seja de forma direta (em atividades produtivas do turismo, relativas ao mercado imobiliário etc.), seja indireta (como indutores de fluxos turísticos, geração de rendas diferenciais etc.); e, por outro, pode haver sérios comprometimentos aos bens patrimoniais por atividades econômicas que colocam tanto o patrimônio quanto o turismo em posições secundárias, fato que compromete a integridade e a longevidade em nome de outras lógicas produtivas.

Na tentativa de propiciar destaque à importância patrimonial e propor formas preventivas ou atenuantes de processos tal como o que descrevemos, em 1975 as Resoluções do Simpósio Internacional sobre as Pequenas Cidades Históricas, organizado pelo ICOMOS, chamaram a atenção para a necessidade de políticas regionais que garantam a conservação e, também, ressaltaram os desdobramentos de atividades econômicas no sentido de não causarem interrupções nem negligências às estruturas históricas. Vale ressaltar que já no início da década de 1970, a Unesco (1972) salientou a crescente ameaça de destruição do patrimônio cultural e natural, não apenas por causas temporais, mas, sobretudo, pela evolução da vida econômica e social, reconhecendo que a perda de patrimônio é uma forma de empobrecimento mundial. Por isso, reafirmou a necessidade de implementação de políticas nacionais e regionais em um processo de cooperação territorial para proteger bens únicos e insubstituíveis. Verifica-se, a partir desse momento, o incremento de estudos que visam alertar para a reabilitação e conservação das paisagens (Krzleza, Behaim, Kranjec & Jurkovic, 2018).

O ICOMOS-IFLA (2017) refere-se à paisagem como patrimônio abrangente, o que envolve tanto os elementos tangíveis (como o solo, a água, a vegetação, a arquitetura e as infraestruturas) quanto os intangíveis (de que são exemplos as tradições, os conhecimentos, as práticas e os diversos atributos culturais). Por refletirem as conexões entre as comunidades e o ambiente, expressando identidade, pertença e diversidade biocultural, deveriam ser amplamente preservados e conservados.

A partir dessa referência de *paisagem patrimônio*, Salerno (2023) destaca a relevância das

paisagens “materiais e imateriais”. Não as vendo como patrimônio estático, reforça que outros e novos usos não podem suprimir as marcas relegadas por outras gerações e apela para abordagens que sejam coerentes com as perspectivas de preservação e conservação. Nesse sentido, associa-se ao foco da preservação histórica a vivência cultural diária e evolução dos territórios como conjunto de patrimônios vivos. A Carta de Burra / ICOMOS (IPHAN, 2000) é também um documento que fornece diretrizes para a conservação e gestão de sítios com significado cultural. Baseada na experiência dos membros do Conselho da Austrália, aponta que preservação e/ou conservação devem ser responsabilidades permanentes da gestão desses locais, pois o significado cultural pode enriquecer a vida das pessoas, proporcionar uma ligação profunda à comunidade, à paisagem e ao passado. Tais particularidades podem ser ressaltadas pelo turismo, que, embora promotor de contradições e antagonismos, firma-se como alternativa para exaltar relevâncias paisagísticas - históricas, culturais, arquitetônicas, naturais.

Nesse contexto, em 2008, o ICOMOS assinala a importância do novo conceito de “rotas culturais”, o qual desponta como mais uma alternativa de valoração patrimonial. Para o ICOMOS (2008), a caracterização de “rota cultural” inclui manifestações patrimoniais tangíveis associadas à funcionalidade do itinerário, como paragens, alfândegas, armazéns, albergues, pontos de descanso, entre outros; e elementos culturais intangíveis que atestam o processo de comunicação e diálogo entre as populações ao longo do itinerário. Sahle & Saito (2021) também sublinham tal relevância cultural das estradas tradicionais e históricas. Em um estudo de caso, eles descobrem que algumas delas têm papel crucial para as comunidades locais: do ponto de vista ecológico, ajudam na manutenção e preservação dos ambientes naturais ao redor e, do ponto de vista cultural, garantem a continuidade e integridade das tradições e da identidade cultural das regiões. Ressaltam, ainda, que tais estradas podem ser utilizadas como parte de uma economia que salienta o artesanato e as atividades tradicionais. Em resumo, as estradas históricas não só podem manter vivas as tradições e o patrimônio histórico-cultural, mas também oferecer outras e novas oportunidades para pequenas populações. Para além disso e considerando as características topográficas da região em foco, Dax & Tamme (2023), em uma abordagem à atratividade da paisagem como fator para o desenvolvimento de experiências turísticas, reportam que os espaços de montanhas são destinos

geralmente atrativos por questões atreladas a aspectos estéticos, culturais e até espirituais, além de propiciarem experiências emocionais alternativas à massificação urbana.

A composição do Caminho do Paraibuna com os “mares de morros” (Ab’Sáber, 2003) desse trecho inicial da Serra do Espinhaço singulariza a paisagem em uma simbiose entre a arte moldada pela natureza e a bela arquitetura das pontes, bueiros e muros em cantaria. Patrimônio natural e histórico-cultural efetivam-se como expressivos potenciais ao turismo regional, em um trajeto que, se estruturado e preservado, poderia se firmar como um relevante atrativo regional, nacional e internacional.

Ouro Preto foi a primeira cidade do país a obter o título de Patrimônio Mundial pela Unesco, em 1980, sendo um contrassenso o abandono do que está para além do centro urbano tombado, sobretudo pelo fato de que, em 2006, o município tombou as pontes e os bueiros principais do Caminho do Paraibuna^v. No ano de 2007, incentiva que o então Banco Real (atual Santander) inscrevesse um projeto para a restauração de dez monumentos do trajeto (nos limites do município), dentre eles o conjunto da Rancharia, Falcão, Caveira, Calixto, bueiros e arrimos, o que se efetiva entre 2007 e 2008 via contemplação do projeto na Lei Rouanet nº 8.313/91 e execução dos recursos pela extinta FEOP (Fundação Educativa Ouro Preto)^{vi}. Tão logo as obras de restauração ficam prontas, é inaugurada uma ponte paralela à Ponte do Falcão e um desvio ao conjunto de pontes da Rancharia. Na sequência, todos os monumentos arquitetônicos são abandonados e o trânsito aberto para veículos pesados, principalmente para a logística mineral. Ou seja, foram direcionadas somas consideráveis de recursos públicos para as obras, mas nunca houve a perspectiva de conservar e/ou preservar como patrimônio vivo e tampouco estabelecer uma rota turística com a devida estrutura. Conforme descrito no capítulo anterior, apesar das advertências e orientações contidas em diversas cartas patrimoniais, documentos e estudos, as obras de arte do Caminho do Paraibuna estão relegadas ao abandono e, portanto, vulneráveis a uma diversidade de ações antrópicas, dentre elas depredação, depósitos de lixo e entulhos, estacionamento de caminhões (o que se observa com frequência no Conjunto da Rancharia), incêndios florestais.

Há de se reverter esse processo de decadência patrimonial e paisagística e apelar à regeneração ou reabilitação via organização coletiva em cobrança a algumas instituições estatais, tal como o Ministério Público. Por isso, Fuste-Forn &

Hussain (2022) entendem que a ação dos atores do território é fundamental para a valoração dos bens patrimoniais, tanto para a população, quanto para visitantes e turistas. Um conjunto de ações articuladas e empenhadas no sentido da constituição de movimentos de lutas por direitos ao patrimônio e suas variadas formas de usufruto torna-se fundamental, contudo, observamos que tais organizações são incipientes e débeis no território cortado pelo Caminho do Paraibuna, além de que o poder público é omissivo, inábil e detido aos interesses da mineração, ajudando a promover o “sentido da mineração” no território.

5. Considerações Finais

A abordagem acerca do trecho do Caminho do Paraibuna, entre Ouro Preto e Ouro Branco, revela um expressivo conjunto patrimonial, mas, principalmente, destaca as adversidades que são próprias do contexto da mineração em uma realidade periférica. Nesse sentido, não tratamos da necessidade de preservação e de conservação em uma análise que fragmenta o objeto estudado e formata uma prescrição ideal, mas levantamos as dificuldades e os desafios para os necessários encaminhamentos diante de uma região atravessada e moldada pelo “sentido da mineração”. Tal sentido, traduzido pela provisoriedade, a precariedade, a degradação e o abandono, o que passa pelo conflito e o uso privado do patrimônio público (como as rodovias e ferrovias, essenciais para a logística mineral) com o aval do Estado, expõe as complexas relações de poder que promovem o desenvolvimento corporativo às custas do bem-estar social, uma vez que subordina à sua dinâmica outras atividades econômicas e a própria salvaguarda patrimonial.

Os remanescentes arquitetônicos do referido trajeto representam um legado de imensa relevância, não apenas para a compreensão do território, mas, também, para a preservação da memória e de sua identidade. As estruturas, como pontes, bueiros, arrimos, redes de drenagem, leitos empedrados, são testemunhos da composição arquitetônica e da engenharia do século XIX, refletindo a estética em simbiose com a complexidade, tanto para compor o panorama natural quanto para gerar soluções para a transposição do relevo montanhoso com seus cursos d’água encachoeirados: a tectônica das edificações, com suas formas e materiais empregados, revela uma interação interessante e harmoniosa com o patrimônio natural, a qual qualifica e especifica a paisagem.

No entanto, apesar da significância histórica e paisagística, esse patrimônio se encontra em estado de abandono, exposto à depredação e ao mau uso, especialmente devido à negligência estatal e intensificação do tráfego de veículos pesados ligados à mineração. A divulgação desse caminho como rota turística, tal como faz o Instituto Estrada Real (IER), é irresponsável e compromete sobremaneira a segurança dos usuários, uma vez que, para além do trânsito de carretas, a rodovia que ocupa parte do antigo trajeto está em péssimo estado de conservação e nela não há acostamentos ou acessos fáceis e seguros aos remanescentes da Estrada do Paraibuna. Proposições nesse sentido já foram e são dadas ao menos há quinze anos, inclusive pelo Ministério Público de Minas Gerais, mas nada ocorre em termos práticos, exceto a alavancagem da degradação.

A ausência de movimentos sociais organizados para denunciar as ações corporativas e exigir ações efetivas por parte do Estado (governo estadual e prefeituras) gera variadas frentes de desesperança, e o turismo, que poderia se configurar como um importante ator para a preservação e a conservação, é categoricamente colocado em segundo plano ou desconsiderado diante do “sentido da mineração”. Trata-se da factual “antítese do turismo”. Evidenciamos, assim, que a exploração mineral se destaca como o principal agente de degradação e ruína do território, inviabilizando, dentre outras alternativas, a regionalização do turismo por meio de uma rota que, consideradas as suas particularidades, poderia contribuir com a integração de cidades, distritos, vilas e propriedades rurais oportunizando outras e novas atividades produtivas (artesanato, alojamento, agenciamento receptivo).

Embora essencial, a revitalização e a valoração do Caminho do Paraibuna como um patrimônio dos municípios envolvidos (Ouro Preto e Ouro Branco), do estado e do país não estão postas no horizonte, uma vez que a expansão da atividade mineral tem se fortalecido nos últimos anos, com todas as mazelas dela provenientes – rodovias absorvidas como corredores para o transporte de minérios, o que as tornam extremamente perigosas e deterioradas; o inchaço das cidades por populações flutuantes; a alta demanda por serviços públicos que há muito foram estrangulados; o inflacionamento de imóveis; as hospedagens transformadas em alojamentos para trabalhadores dessas corporações; e o estabelecimento provisório que conforma um espaço precário tomado por pó, lama e conflitos.

Especificamente em relação ao nosso objeto de pesquisa, o georreferenciamento realizado, as análises de campo e a sua teorização a partir da problematização apresentada se concretizam como notificação de um “crime” contra a história, o patrimônio e a população, cujos agentes que o praticam seguem seu *modus operandi* com liberdade e impunidade. Mas, em paralelo, pretendemos fornecer subsídios para futuras pesquisas que aprofundem as explicações acerca das relações cada vez mais adversas entre a mineração e bens patrimoniais situados fora de centros urbanos tombados, tal como os do Caminho do Paraibuna.

6. Contribuições de los autores

Rodrigo Meira Martoni: conceitualização; metodologia; análise formal; escrita original; preparação do texto original; revisão e edição; recursos financeiros; curadoria de dados; administração do projeto; aquisição de fundos.

Isabel Caz de Freitas: conceitualização; metodologia; análise formal; escrita original; preparação do texto original; revisão e edição; recursos financeiros; curadoria de dados; administração do projeto; aquisição de fundos.

Hebert Magela da Paixão: conceitualização; metodologia; análise formal; escrita original; preparação do texto original; revisão e edição; recursos financeiros; curadoria de dados; administração do projeto; aquisição de fundos.

Glauco Cezar Borges: conceitualização; metodologia; análise formal; escrita original; preparação do texto original; revisão e edição; recursos financeiros; curadoria de dados; administração do projeto; aquisição de fundos.

7. Referencias bibliográficas

- Ab’Sáber, A. (2003). Os domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas. São Paulo: Atelier Editorial.
- Alves, M., Carneiro, K., Souza, T., Motta, G., Fantinel, L., Iorio, G. & Coelho, T. (2020). Comunidades atingidas e territórios afetados pela mineração: realidades e resistências. In M. Alves, K. Carneiro, T. Souza, C. Trocate & M. Zonta (Ed.). *Mineração: realidades e resistências* (pp. 41-100). São Paulo: Expressão Popular.
- Brasil. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Cartas Patrimoniais. (2000). *Carta de Burra / ICOMOS, 1980*. Rio de Janeiro: IPHAN.

- Brasil. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Cartas Patrimoniais. (2000). *Normas de Quito, 1967*. Rio de Janeiro: IPHAN.
- Brasil. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Cartas Patrimoniais. (2000). *Declaração de Sofia / ICOMOS, 1996*. Rio de Janeiro: IPHAN.
- Brasil. (1991). Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991. Restabelece princípios da Lei nº 7.505, de 02 de julho de 1986, institui o Programa Nacional de Apoio à Cultura [...]. *Diário Oficial da União*. Brasília, DF, 24 dez. 1991. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8313cons.htm
- Calaes, G. & Ferreira, G. (2009). *Estrada Real: a Estrada Real e a transferência da corte portuguesa*. Rio de Janeiro: CETEM/MCT/CNPq /CYTED.
- Castro Júnior, P. (2022). A tributação da mineração sob uma perspectiva global. In W. Freire. [Org]. *Direito da Mineração*. 225-250. Belo Horizonte: IAMG. <https://williamfreire.com.br/wp-content/uploads/2022/12/Artigo-Paulo-Honorio>
- Ching, F. & Eckler, J. (2014). *Introdução à Arquitetura*. Porto Alegre: Bookman.
- Costa, E., Maluly, V. & Rúbio, R. (2024). Desigualdad socioespacial urbano-rural, sujeto y minería en América Latina. *Ateliê Geográfico*, 18(2), 187-222. <https://doi.org/10.5216/ag.v18i2.77358>
- Dax, T. & Tammé, O. (2023). Attractive Landscape Features as Drivers for Sustainable Mountain Tourism Experiences. *Tourism and Hospitality*, 4(3), 1-16. <https://doi.org/10.3390/tourhosp4030023>
- Freitas, I. & Koskowski, M. (2020). Heritage and sustainable development: capacity building through tourism. In S. Srivastava (Ed.), *Capacity Building Through Heritage Tourism: An International Perspective* (Chapter 6, pp. 113-131). Apple Academic Press. <https://hdl.handle.net/11328/3290>.
- Fuste-Forn, F. & Hussain, A. (2022). Regenerative tourism futures: a case study of Aotearoa New Zealand. *Journal of Tourism Futures*, 8(3), 346-351. <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/jtf-01-2022-0027/full/html>
- Guinot, R. (2005). Jean de Monlevade: pionnier de la sidérurgie brésilienne. Paris: Guénégau.
- ICOMOS. (2008). *The ICOMOS Charter on Cultural Routes*. https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/culturalroutes_f.pdf.
- ICOMOS-IFLA. (2017). *Principles concerning rural landscapes as heritage*. <https://www.icomos.pt/images/pdfs/2020/2017%20carta%20ICOMOS-IFLA%20sobre%20paisagens%20rurais.pdf>.
- Instituto Estrada Real. (2024). *Uma estrada, seu destino*. <https://institutoestrada-real.com.br/estrada-real/>
- Jorge, D., Oliveira, M., Silva, S. & Sousa, V. (2020). Poder, sedução e autopromoção das empresas de mineração em territórios atingidos por desastres criados em Fundão e no Córrego do Feijão. In M. Alves, K. Carneiro, T. Souza, C. Trocate & M. Zonta (Ed.). *Mineração: realidades e resistências* (pp. 132-159). São Paulo: Expressão Popular.
- Krleža, P., Behaim, J., Kranjec, I. & Jurkovic, M. (2018). Recreating Historical Landscapes: Implementation of Digital Technologies in Archaeology. Case Study of Rab, Croatia. In *International Conference on Intelligent Systems* (pp. 132-139). Funchal, Portugal. 0.1109/IS.2018.8710549
- Martoni, R. & Varajão, G. (2009). *Caminhos opostos: turismo nas Estradas Reais de Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Livre Expressão.
- Minas Gerais. Instituto Estadual de Florestas. (2007). *Plano de Manejo do Monumento Natural Itatiaia*. Encarte 1: Diagnóstico. https://biblioteca.meioambiente.mg.gov.br/publicacoes/BD/MNEI_Encarte%201_FINAL.pdf
- Minas Gerais. Ministério Público de Minas Gerais. (2016). Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Cultural de Ouro Preto / Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais. *Ação civil pública em defesa do Patrimônio cultural e da ordem urbanística, com pedido de liminar, nº 0072843-42/2016*. (arquivo da 4ª Promotoria de Justiça de Minas Gerais não disponibilizado na web).
- Minas Gerais. (1999). Lei Ordinária nº 13.173 de 20 de janeiro de 1999 que dispõe sobre o programa de incentivo ao desenvolvimento do potencial turístico da Estrada Real. <https://leisestaduais.com.br/mg/lei-ordinaria-n-13173-1999-minas-gerais>

- Ouro Preto. (2006). *Relação de bens tombados, registrados e inventariados no Município de Ouro Preto*. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. Prefeitura Municipal de Ouro Preto, MG.
https://www.ouropreto.mg.gov.br/static/arquivos/menus_areas/rela-o-de-bens-tombados-e-registrados-em-ouro-preto.pdf
- Pimenta, D. (1971). *Caminhos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial.
- Porto-Gonçalves, C. & Araújo Quental, P. (2012). Colonialidade do poder e os desafios da integração regional na América Latina. *Polis Revista Latinoamericana*, (31), 1-33.
<http://journals.openedition.org/polis/3749>.
- Restauração da ponte abre caminho para obras na Estrada Real. (2007). *Estradas: portal de rodovias do Brasil*.
<https://estradas.com.br/restauracao-da-ponte-abre-caminho-para-obras-na-estrada-real/>
- Sahle, M. & Saito, O. (2021). Mapping and characterizing the Jefoure roads that have cultural heritage values in the Gurage socio-ecological production landscape of Ethiopia. *Landscape and Urban Planning*, 210, 104078.
<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2021.104078>
- Salerno, R. (2023). Representation and Visualization Processes for a Sustainable Approach to Landscape Heritage. *Sustainability*, 15(19), 14589.
<https://doi.org/10.3390/su151914589>.
- Trocate, C. & Alves, M. (2020). Análise de conjuntura política, econômica e social da mineração no Brasil e os enfrentamentos necessários! In M. Alves, K. Carneiro, T. Souza, C. Trocate, M. Zonta (Ed). *Mineração: realidades e resistências* (pp. 17-40). São Paulo: Expressão Popular.
- Unesco. (1972). *Convenção para a proteção do patrimônio mundial, cultural e natural*. Recuperado de <https://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>.
- Unesco. (1976). *Recomendação de Nairóbi*.
<https://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nairobi%201976.pdf>.
- Wagner, A. (2008). Estrada Real: o trecho Ouro Preto - Ouro Branco como atrativo turístico. In *V Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo* (pp. 1-12).
<https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/5/43.pdf>

8. Notas

ⁱ Região centro-sul do estado de Minas Gerais altamente urbanizada que forma o polígono da devastação mineral, sendo referenciada em suas extremidades pelos seguintes municípios: de Itaúna a Itabira, passando por Belo Horizonte; de João Monlevade a Ouro Branco, passando por Ouro Preto, Mariana e Catas Altas; e de Congonhas a Itaúna.

ⁱⁱ Minas Gerais é isolada do restante do país pelas montanhas. Tradução nossa.

ⁱⁱⁱ Há uma ponte conhecida por “Ponte Zero”, localizada uma pouco antes do conjunto Rancharia, no sentido Ouro Preto – Ouro Branco. Não foi possível acessá-la para registros (medidas e fotografias) por conta da densa vegetação que tomou conta de sua estrutura.

^{iv} A espetacularização promovida pelo IER pode ser verificada no site da entidade empresarial:
<https://institutoestrada-real.com.br/> Acesso em: 04/12/2024.

^v A relação de bens tombados pelo município está disponível em:
https://www.ouropreto.mg.gov.br/static/arquivos/menus_areas/rela-o-de-bens-tombados-e-registrados-em-ouro-preto.pdf

^{vi} Verificar matéria em: <https://estradas.com.br/restauracao-da-ponte-abre-caminho-para-obras-na-estrada-real/>