

A ABERTURA DA PICADA DE GOIÁS - A NECESSIDADE DA CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS PARA FORTALECIMENTO DA INFRAESTRUTURA E SURGIMENTO DE NOVAS CIDADES

REZENDE ANA MARIA NOGUEIRA

Mestre em Ambiente Construído em Patrimônio Sustentável
Universidade Federal de Minas Gerais/UFMG- Escola de Arquitetura
Rua dr. Fernando Scarpelli, nº30/401-Castelo- Belo Horizonte/MG 30840-370
anitarezende@gmail.com

RESUMO

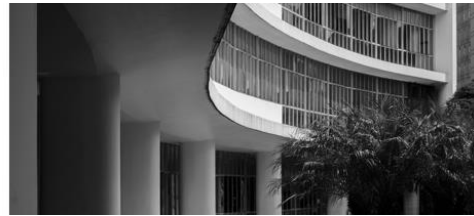
O presente artigo irá apresentar a abertura da Picada de Goiás, em 1736, como estrada real, elo entre as capitanias de Minas Gerais e Goiás. Os relatos de viajantes europeus, como fonte histórica, utilizados para denotar a precariedade das estradas encontradas e como também para o surgimento de cidades no oeste mineiro. A infraestrutura que faltava das vilas, elevadas à categoria de cidades por ocasião da criação da Picada de Goiás, que mostra as vivências dos moradores no entorno da estrada, que foi fundamental para o crescimento e adentramento da região central do Brasil. A ênfase maior do artigo será, em duas cidades: Paracatu, considerada o ponto principal da comarca- situada na região noroeste mineira, e, outra, que teve sua origem ligada à abertura da estrada: Oliveira. A Picada de Goiás foi eixo determinante para a estruturação das duas cidades.

Palavras-chave: Picada de Goiás; Cidades; Estradas; Infraestrutura.

ABSTRACT

The present article will be going to present the opening of the Picada of Goiás, in 1736, like real road, I link between the captaincies of Minas Gerais and Goiás. The reports of European travelers, like historical fountain, used to denote the precariousness of the considered roads and just as for the cities appearance in the mining west. The infrastructure that was lacking of the towns lifted up to the category of cities by opportunity of the creation of the Prick of Goiás, which shows the existences of the residents in the environment of the road, which was basic for the growth and to walk for inside of the central region of Brazil. The biggest emphasis of the article will be, in two cities: Paracatu, found the main point of the judicature - situated in the mining northwestern region, and, other one, which had his origin connected with the opening of the road: Oliveira. The Picada of Goiás was an axle determinative for the structuring of two cities.

Keywords: Picada of Goias; Cities; Roads; Infrastructure.



1. INTRODUÇÃO

O artigo mostrará a importância da Picada de Goiás, como estrada real, consolidada para o adentramento do Brasil, terras que, ainda no Brasil oitocentista, mostravam-se inóspitas ao homem colonizador. Leis não permitiam a abertura de novas estradas para que o ouro extraído em Minas Gerais não fosse extraviado, por outros caminhos não autorizados pela Coroa Portuguesa, para que os impostos devidos não deixassem ser arrecadados. Fato que atravancou o crescimento das vilas e cidades, logo foi impeditivo para o surgimento de ampla rede de serviços e comunicações.

Em 1736, no dia 08 de maio, o governador de Minas Gerais, Gomes Freire de Andrade, o Conde de Bobadela (1685-1763), estava convencido de que vários caminhos alternativos e desvios eram abertos, aquém da Coroa Portuguesa, e, assim, concedeu a abertura da Picada de Goiás, estrada real que ligava São João del-Rei a Cidade de Goiás. Este trajeto tinha como objetivo alcançar as minas de Cuiabá, que tiveram sua exploração iniciada em 1718 e as de Goiás, descobertas posteriormente em 1722.

Será apresentada a infraestrutura viária existente em Minas Gerais, nos relatos concebidos pelos viajantes, como Wilhelm von Eschwege (1810- 1821), Saint-Hilaire (1816-1822), Raimundo José da Cunha Matos (1819-1823), entre outros, que escreveram sobre os caminhos que seguiram para Goiás. Logo, estes relatos oitocentistas dos viajantes estrangeiros conotam como boas referências documentais para a pesquisa- já que há pouco registros do *modus vivendi e operandi* das cidades que se formavam e infraestrutura estradeira que não existia.

A abertura da Picada de Goiás, como estrada e via de acesso ocasionou na região oeste-mineira, também conhecida como sertão oeste mineiro. Assim, o surgimento de várias cidades, que antes eram arraiais, depois vilas, e, que se adequou a uma política de concessão de sesmarias, administrada por José Luís de Meneses Castelo Branco e Abranches, o Conde de Valadares (1742-1792) e liderada por Inácio Correia Pamplona, mestre de campo que conhecia a região, por já habitá-la. Neste ajuste político, foi exatamente a Comarca do Rio das Mortes, a que mais recebeu cartas de sesmarias na capitania de Minas Gerais.



A ênfase do presente artigo se dará nestas duas cidades- Oliveira e Paracatu- eixos opostos da Picada de Goiás. A primeira, teve seu crescimento e surgimento alinhado ao caminho para a capitania de Goiás, Oliveira, que foi conhecida nos primórdios, como Campo Grande da Picada de Goiás, depois como Vila de Nossa de Oliveira. E a outra, Paracatu era ponto de referência para os desbravadores à procura de metais preciosos e viajantes- desde meados do século XVI. Embora tenha sido considerada importante durante todo o século XVIII, como entreposto de mercadorias e polo de extração aurífero, somente atingiu *status* de comarca em 1816.

1.1 A CONSOLIDAÇÃO DA PICADA DE GOIÁS COMO ROTA VIÁRIA DE ADENTRAMENTO PARA O SERTÃO OESTE MINEIRO E INTERIORIZAÇÃO DO BRASIL

A construção de estradas era uma preocupação constante em Minas Gerais. Portanto, era *a priori* uma necessidade para o escoamento da exploração aurífera, e, *a posteriori*, para movimentar o fluxo que provinha da tríade do comércio, lavoura e pecuária, oriundo do sertão oeste mineiro, com destino para o abastecimento das regiões centrais de Minas de Gerais, como também para o Porto de Paraty, que seguia principalmente para Lisboa-Portugal e para o Rio de Janeiro¹, a capital do Brasil desde 1763 (Fonseca, 1961, Martins, 2008).

Depois da criação da capitania de Minas Gerais, desvinculada de São Paulo, em 1720, foi percebida a necessidade das novas estradas, e, com isso, o povoamento das regiões inóspitas, que pela dimensão e da riqueza da nova capitania, precisavam de maiores cuidados como também ampliar os serviços realizados nas Minas Gerais.

Mesmo o Caminho Velho (1597) e o Caminho Novo (1699), que já eram Estradas Reais consolidadas no início no século XVIII não dispunha da infraestrutura para o crescimento que Minas Gerais necessitava, fossem para escoar o produto da extração aurífera que vinha das regiões centrais mineiras, como de Cuiabá (1718) e Goiás (1722), como também seria rota do fluxo comercial que fariam a região crescer e prosperar, posteriormente (Santos 2001). Para tanto era preciso viabilizar estrada

¹ Em 1763 o Rio de Janeiro, devido sua interlocução com os caminhos Novo e Velho ganhou status de capital da Colônia Portuguesa. Depois de 1824, o Brasil foi elevado a Império- logo Minas Gerais deixou de ser capitania e foi elevada à província (nota da autora).



nova, como melhor estrutura para facilitar a comunicação com São Paulo, de onde partia a maioria dos desbravadores.

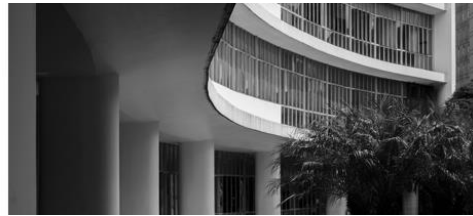
Mesmo sendo preciso escoar, enviar a produção aurífera para Portugal, a construção das estradas eram proibidas, para evitar os extravios de ouro pelos denominados “descaminhos do ouro” (Anastasia, 2005, Santos, 2001). E, assim:

Era proibido, sob penas terríveis, abrirem-se estradas, porque elas, dificultando a fiscalização dos dragões, podiam favorecer o contrabando do ouro. Só dois caminhos haviam: o que vinha de São Paulo e Rio de Janeiro e se prolongava para as minas ao norte de Villa Rica, e o que seguia d'aqui para as minas do Paracatu, estendendo-se até Goyaz. Nos pontos extremos quartéis; por toda a parte, patrulhas, vigias, espíões. (Veiga, 1897, p.109)

Bartolomeu Bueno, em 1682 o primeiro Anhanguera, entre outros aventureiros; saiu de São Paulo- pelo chamado Caminho Geral do Sertão- levando seu filho de doze anos, na sanha do apresamento de índios, no lugar que ficou denominado de Goiás (Eschwege, 1944).

Em 1722, o Anhanguera II saiu de São Paulo, na busca das trilhas deixadas por seu pai e no desejo de encontrar ouro em Goiás. Logo, as marcas deixadas pela estrada, ou melhor, as trilhas abertas por Bartolomeu Bueno- o pai, o Anhanguera I, haviam desaparecidos o quê levou ao Anhanguera- filho a seguir o trajeto de outro rio igualmente rico em ouro. A região onde a empresa de Anhanguera II parou nas margens do dito rio foi chamada de Pilões- pois, ali plantaram milho e instalaram pilões de socamento hidráulico para fazer fubá e mesmo descobrindo ouro por ali, seguiram para a região mais adentro de Goiás.

Porém Bartolomeu Bueno desviou-se do caminho, não alcançando o lugar da primeira expedição, nisso, depois de três anos, vários sertanistas voltaram para São Paulo e vinte escravos perderam suas vidas. Mesmo assim, depois da malfadada empreitada e Bartolomeu Bueno tendo voltado apenas com trinta oitavas de ouro. O governador de São Paulo acreditando no valor da iniciativa permitiu que Bartolomeu Bueno- o filho, voltasse em 1726, com 152 pessoas, para encontrar o lugar da primeira expedição, antes de chegar, foram encontrados outros rios com igual abundância de ouro. O intento foi conseguido e Bartolomeu Bueno, o filho recorrendo a sua “memória juvenil” ainda encontrou os resquícios da primeira empreitada quando seu pai estivera



ali, o lugar ainda se encontrava abandonado e habitado pelos índios da tribo guaiases (Eschwege, 1944).

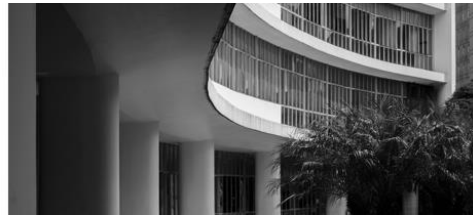
O governador de São Paulo concedeu para a família Bueno o direito de cobrar passagem nas estradas, trilhadas pelo Anhanguera II, nos seguintes rios em: Atibaia, Jaguari, Pardo, Grande, Velhas, Paranaíba, Guacurumbá, Meia Ponte e Pasmado. Bartolomeu Bueno recebeu o título de Capitão-Mor-Regente e foi provido de Ordem Régia de 14 de março de 1731, para implantar sesmarias na região (Eschwege, 1944).

A conscientização da importância do caminho denominado Picada de Goiás peculiar para que acontecesse, a partir de 1730. Neste contexto, a melhor opção era passar pelos caminhos e descaminhos já utilizados em Minas Gerais. Mesmo com autorização da Picada de Goiás, os problemas de interiorização não estavam sanados. Os caminhos que levavam a Goiás não estavam definidos- e todos eram chamados de Picada de Goiás- até aqueles que levavam para São Paulo (Borges, 1992).

Segundo Vasconcelos (1982) a estrada para Goiás foi construída com recursos dos próprios construtores em contrapartida podiam explorar o direito de passagem, como também recebiam sesmarias nas adjacências das estradas construídas.

Em 08 de maio de 1736, a construção oficial da Picada de Goiás, foi permitida por despacho assinado, embora não fosse prioridade governamental, veio a atender uma solicitação feita ao governador Gomes Freire de Andrade por civis (Barbosa, 1971). O pedido para a construção da estrada, que saía de São João del-Rei e, seguia até Paracatu, partiu de homens influentes que possuíam contatos junto ao governo da capitania mineira, estavam entre eles: Caetano Rodrigues Álvares de Horta, Matias Barbosa da Silva, José Álvares de Mira, Maximiano de Oliveira Leite, José Pires Monteiro e Francisco Rodrigues Gondim (Barbosa, 1979).

Pela Picada de Goiás transitavam aventureiros e gente empreendedora que buscava mudança de vida, a fim de colonizar a terra e principalmente explorá-la. O caminho também facilitaria o transporte de gado vacum e cavalos. Com a outorga deixava de ser um descaminho, e, com a fiscalização passava pelos rigores dos registros e casas de contagens, assim previa-se mais segurança para viajantes e comerciantes. Mesmo assim era obrigatório as bagagens revistadas. Era também que facilitaria mesmo



assim as travessias eram difíceis, serras, era obrigatório a passagem pelos Registros, onde pagava-se impostos (Pimenta, 1971; Barbosa, 1979).

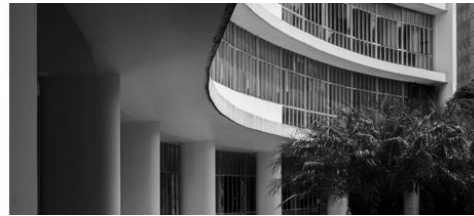
Eram muitos os problemas encontrados pelas estradas Minas Gerais adentro, fossem eles climáticos, pois chovia por longos períodos, a topografia era irregular, o desconhecimento dos rios que podiam ser navegáveis e assim chamadas de “estradas fluviais” (Taunay, 2012, Prado Júnior, 1986). Logo os moradores pouco faziam para manter as estradas conservadas para a trafegabilidade de pedestres e animais- sendo que elas ficavam entregues “à própria natureza” e se apresentavam intransitáveis na maioria tempo (Prado Júnior, 1986, p.157).

Outro problema era o medo que as estradas causavam aos viajantes e comerciantes- já que estas ficavam na vastidão do desconhecido sertão. Logo também se conheciam os indígenas, que possuíam a fama de feras do oeste mineiro e os negros que fugiam das regiões auríferas e procuravam as localidades conhecidas como Quilombo do Campo Grande para viverem (Martins, 2008, Amantino, 2001). As terras longínquas que adentravam pelo sertão mineiro eram também procuradas por criminosos e meliantes que buscavam na interiorização, a impunidade para seus crimes (Veiga, 1897).

O acesso para Minas Gerais era difícil e com isso, polícia não havia, serviam apenas para fiscalização tributária e para as vigias nos caminhos e descaminhos do ouro e do diamante. Os juízes, que para Minas Gerais vinham, não eram os melhores, o serviço prestado era de péssima qualidade, com extorsões, que arruinavam famílias e levavam heranças inteiras. Tanto a polícia, quanto a justiça se prestava a serviços de vingança, sabendo da impunidade, que terras de difícil encontro proporcionava (Veiga, 1897). Portanto:

Não havia correios, o que era natural, porque não havia estradas. Só em 1798, anos depois da Inconfidência, criaram-se quatro agências, nas sedes das comarcas, com uma viagem por mês! Ainda assim, só mais tarde funcionaram. (Veiga, 1897, p.109)

No caminho para as Minas Gerais, havia uma paragem para viajantes, que foi denominada de Rio das Mortes. Porque nela homens morreram ao tentarem atravessar nadando e outros, com índios capturados no sertão, que ao se debaterem também se afogaram e neste rio e seus afluentes, encontrou-se ouro. Por ser ponto de paragem e estalagem era ponto de abastecimento, já que havia roças e algumas



criações, para os viajantes corajosos que se aventuram pelas estradas que seguiam para o interior mineiro (Antonil, 1982, p.99). A paragem do rio das Mortes, alcançou foro de vila em 08 dezembro de 1713, com o nome São João del-Rei e viria a ser sede da Comarca de mesmo nome do rio, 1714. A confluência do Caminho Novo, Caminho Velho e Picada de Goiás acontecia em São João del-Rei e daí partiam para os demais destinos, de interiorização de Minas Gerais e do Brasil.

Foram várias as tentativas de povoamento das regiões no oeste mineiro- uma forma de sanar os problemas que a interiorização do Brasil apresentava. Uma delas foi a campanha de distribuição de sesmarias que foi iniciada por uma solicitação do governador da Capitania de Minas Gerais, José Luís de Meneses Castelo Branco e Abranches, o Conde de Valadares (1742-1792), foi feita ao mestre de campo, Inácio Correia Pamplona (1731-1810), em 22 de março de 1769, o qual recebeu a incumbência de promover o povoamento, garantir a cobrança dos impostos e melhorar as estradas rumo a Goiás (BNRJ, Anais, 1988, p. 44). A distribuição de sesmarias no Campo Grande da Picada de Goiás na capitania de Minas Gerais foi iniciada em 1734, perdurando até 1770.

Conforme Amaratino (2001, p. 36), a capitania de Minas Gerais possuía quatro comarcas no século XVIII, criadas em 1714, a Comarca do Rio das Velhas ou Sabará, Comarca do Rio das Mortes, Comarca do Serro Frio e Comarca de Vila Rica. A Comarca de Paracatu foi outorgada em 04 de abril de 1816, conforme figura nº 01 a seguir:





Figuranº 01: Mapa com a delimitação aproximada das comarcas mineiras nos séculos XVIII e XIX (Amantino, 2001, p.38)²

Da Comarca do Rio das Mortes, em São João del-Rei (1714), seguia rumo a Paracatu, que se consolidou em comarca um século depois. O território de Desemboque, Araxá, Paracatu foram desanexados de Goiás e desde de 1816, foram anexados novamente a Minas Gerais. Em 1748, quando Goiás ganhou *status* de capitania, perdeu parte do que é hoje o Triângulo Mineiro (Barbosa, 1979). Conforme parte do alvará a seguir:

Desanexa da Capitania e Comarca de Goyaz os dous Julgados e Freguezias do Araxá e Desemboque que ficam pertencendo a Comarca de Paracatu da Capitania de Minas Geraes. Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem, que tendo creado a nova Comarca de Piracatú, assignando-lhes os limites, que me parecem proprios, na forma do Alvará de 17 de Maio do ano passado de 1815; e representando-me os povos da Campanha do Araxá, que comprehende os dous Julgados e Freguezias de S. Domingos e Desemboque, os grandes incommodos que supportam em viverem sujeitos á Capitania e Comarca de Goyas, cuja a Capital lhes fica em distancia de mais de 150 leguas, sendo-lhes muito penosos os recursos, de que frequentemente necessitam; ao mesmo passo que estando elles sujeitos á Capitania de Minas Geraes e á Ouvidoria de Piracatú que lhes fica proxima, podem ser mais facilmente ouvidos e soccorridos nas suas deendencias, sem serem obrigados a desamparar as suas casas e cultura das suas terras, ficando tambem mais desembaraçados e promptos para se empregarem no meu real serviço: e querendo eu evitar-lhes tão penosos inconvenientes, e promover as comodidades daquelles povos, que, pela industria e digna applicação á lavoura, se fazem dignos da minha real contemplação; conformando-me com o parecer da Mesa do meu Desembargo do Paço, que sobre este objecto me consultou, ouvido o Procurador da minha Real Corôa e Fazenda; Hei por bem separar e desannexar da Capitania e Comarca de Goyaz os ditos dous Julgados e Freguezias de São Domingos do Araxá e Desemboque, com todo o territorio que lhes pertence, e mando que deste alvará em diante fiquem pertencendo á Capitania de Minas Geraes e á Comarca de Piracatú, fazendo parto dos limites desta.(Alvará de 04 abril de 1816, Coleção de Leis do Império do Brasil - 1816, Página 48 Vol. 1). (Grifos da autora).

Assim, a Picada de Goiás foi a percussora de toda a região, com seus diversos caminhos que levavam ao interior do Brasil. A figura nº 02, mostra o caminho aproximado entre Oliveira-MG e Paracatu-MG.

² Fonte: Figura adaptada de: CARRATO; José Ferreira Igreja, Iluminismo e escolas mineiras coloniais. São Paulo: Cia Editora nacional. 1968.

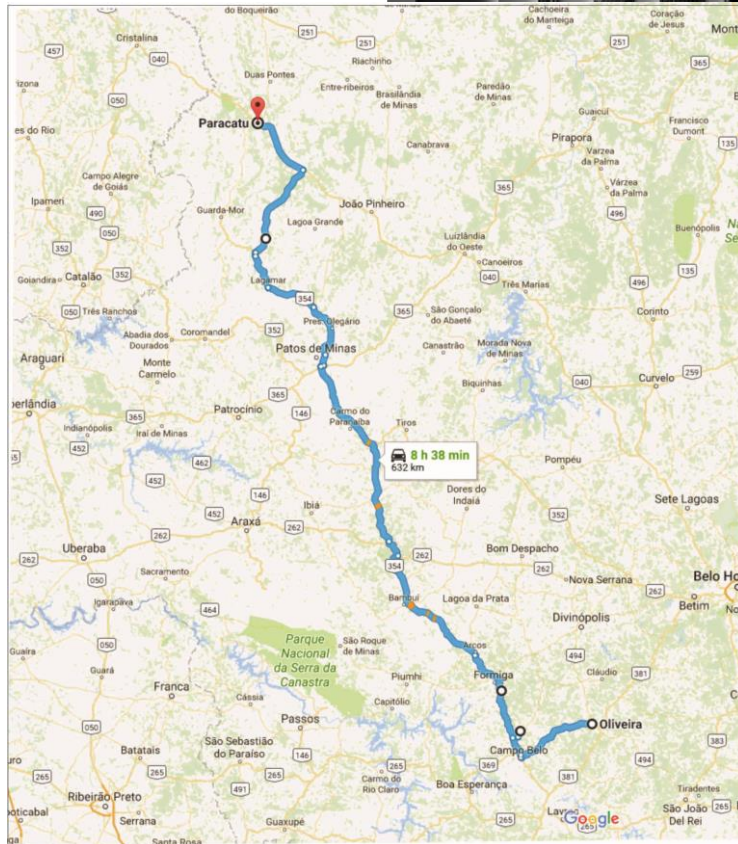
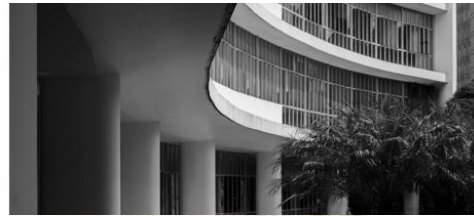
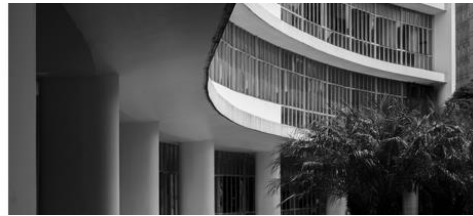


Figura nº 02- Rota aproximada da Picada de Goiás atualmente entre Oliveira e Paracatu/MG³

1.2 A PICADA DE GOIÁS COMO EIXO QUE CONSOLIDOU A FORMAÇÃO DAS CIDADES DE OLIVEIRA E PARACATU E A OPINIÃO ALGUNS VIAJANTES SOBRE ELAS

Os primeiros desbravadores seguiam as trilhas deixadas pelos bandeirantes que adentraram pelo solo mineiro, Fernão Dias (1608-1681), que constituiu a bandeira entradista mais famosa, saiu de São Paulo, com objetivo de encontrar esmeraldas. Lourenço Castanho Taques (1609-1677), veio em seguida nos caminhos abertos por Fernão Dias, mas com objetivo diferenciado, desejava encontrar minas de ouro. Porém foi Lourenço Castanho Taques que primeiro alcançou a região onde hoje se encontra a atual cidade de Paracatu, pois seguiu o rio Paracatu, um dos afluentes do rio São Francisco- o “rio da unidade nacional” (Taunay, 2012; Vasconcelos,1982). Logo, a serra que fica na divisa com Goiás recebeu o nome de Castanho Taques, como uma homenagem ao homem que seguiu pelos sertões do Campo Grande, este

³ Figura criada pela autora através do GoogleMaps.



era o nome que recebeu as regiões centrais de Minas Gerais e que seguiam para Goiás (Vasconcelos, 1982).

Lourenço Castanho Taques, além da busca por ouro, foi responsável por dizimar índios, oeste mineiro afora, nas regiões de Araxá e Conquista, lugar que recebeu este nome, por ter vencido a tribo dos cataguás em difícil batalha (Vasconcelos, 1982).

Como afirmou Martins (2008) Paracatu sempre foi caminho dos paulistas. Seguindo a trilha deixada por Lourenço Castanho Taques, vieram os desbravadores que batizaram a região de Paracatu- com nome de “rio bom”. José Rodrigues Fróis, bandeirante, filho de abonada família paulista, encontrou a marca deixada- os buritis amarrados no rio que, afluía ouro- “ouro a flux”, realmente fato que levou muitos, até desbravadores para a região de Paracatu, pelos idos de 1722. Porém o ouro foi dado como descoberto oficialmente na região paracatuense em 1744. Coincidentemente foi quando começou a escassear a extração aurífera nas regiões centrais mineiras, como em Ouro Preto e Sabará, assim a região de Paracatu recebeu grande contingente de escravos destes lugares. Assim a:

Picada de Goiás afora, foi esbarrar direitinho com o córrego que era efetivamente rico. Ouro a granel. Para Sabará o ia levando Fróis, às arrobas. Foi nomeado guarda-mor, galardoado com uma data-de-preferência. Guarda-mor era o magistrado a quem competia distribuir terrenos auríferos. E datas eram lotes desses terrenos, conferidos a quem o guarda-mor quisesse. (Fonseca, 1961, p. 29)

Depois de acabado o ouro, abundante no rio Paracatu e seus afluentes, que fez a constituir riqueza de José Rodrigues Fróis e Felisberto Caldeira Brant. A riqueza que também fez crescer Paracatu e ostentava a luxúria da igreja mostrou que, além disso, sobrava, a importância do caminho, a Picada de Goiás, ou melhor, dizendo- os quatro caminhos que se convergiam para Goiás e tinham o então Arraial de Paracatu, como entroncamento. Assim, não só a extração aurífera, como também as atividades da pecuária, o gado que era criado às margens do rio Paracatu e seus afluentes, o comércio e a lavoura foram importantes para o crescimento de Paracatu. A Picada de Goiás se mostrava ativa para aqueles que buscavam a sorte na garimpagem de ouro para além Minas Gerais, com em Goiás e Cuiabá no Mato Grosso. Logo, o Arraial de Paracatu era ponto de estalagem e abastecimento para os viajantes e comerciantes que seguiam para o interior do Brasil (Fonseca, 1961). A mineração certamente foi o motivo para chegada até Paracatu, dos primeiros desbravadores, entretanto foi a



criação de gado a vacum nas margens de rio São Francisco que fez a região prosperar, foi a precursora para o crescimento do noroeste mineiro através da Picada de Goiás.

Para mostrar a importância da região na criação de gado vacum, nas margens do rio São Francisco- Dona Joaquina do Pompéu, que possuía terras desde Pitangui- a Sétima Vila do Ouro de Minas Gerais, até os sertões de Paracatu, que já era grande latifundiária desde meados do século XVIII, em 1808 enviou para o Rio de Janeiro um total de 627 cabeças de gado em 55 dias, em oito remessas de bois, para abastecer a Família Real que havia desembarcado na capital da colônia. Uma operação logística invejável para impressionar os novos governantes que chegavam ao Brasil e mostrar proximidade com poder (Carrato, 1968).

Anos após, Saint-Hilaire (1937), quando esteve em viagem por Minas Gerais em 1819, escreveu em seus diários que as riquezas das minas auríferas não eram mais abundantes e se extinguíam dia a dia na Comarca de Paracatu. Porém referenciou que a região crescia, devido às pastagens que se dava para o gado, pois a situação era propícia para criação de gado vacum, sendo o sal do mar muito caro, as águas do Rio São Francisco eram salinizadas e por isso, propícias para a pecuária.

Sobre Paracatu, Saint-Hilaire (1944) esperava encontrar um local com maior infraestrutura, e mais gente inteligente, no lugar que já existia com um século de antecedência. Assim:

Paracatu, que já conta uma existência assaz antiga, que foi outrora rica e florescente, deve encerrar uma população mais inteligente e civilizada do que a dos desertos que a rodeiam. Mas creio poder dizer que a população da região que atravessei para chegar a esta cidade é o rebotalho da província das Minas. (Saint-Hilaire, 1937, p. 201)

No trajeto para Goiás, uma incipiente rede urbana foi se formando, apesar das dificuldades que a estrada apresentava. Como citado anteriormente o objetivo dos caminhos que adentravam por Minas Gerais era procura de ouro, porém algumas localidades surgiram aquém deste ideal, buscando servir de apoio para os viajantes, desbravadores e aventureiros que seguiam para o oeste mineiro. Partindo de São João del-Rei, na direção de São Tiago, Morro do Ferro, Oliveira, Formiga, Bambuí, Araxá e finalmente Paracatu, onde os caminhos se uniam e seguiam para Goiás.



De acordo com Fonseca (1961) neste contexto surgiu o arraial de Oliveira, presente no eixo que seguia até Paracatu, conhecida também como Vila de Paracatu do Príncipe. Diferente da maioria das cidades e arraiais formados em Minas Gerais, Oliveira foi ponto de estalagem, conhecido como Maria de Oliveira, no lugar foi surgindo incipiente arraial, foi creditado o fato à paragem.

O arraial de Oliveira surgiu graças a Picada de Goiás, mas sem a sanha da caçada pelo ouro. A vizinha vila de São Bento de Tamanduá, atual município de Itapeçerica, que alcançou foro de cidade em 1789, teve crescimento alinhando à busca de ouro.

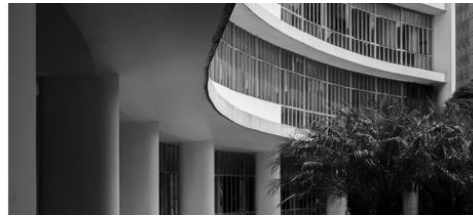
Oliveira, ou Nossa Senhora da Oliveira, onde passei a noite, é uma das sucursais de São José, pequena cidade situada, como já o disse noutra lugar, a duas léguas de São João d'El Rei. Pertence ao pequeno número das que não devem sua fundação à presença do ouro; deve-a unicamente às vantagens da posição. Com efeito, diversas estradas importantes passam por este ponto: a que vai de Barbacena à vila de Formiga, a do distrito de Rio Grande à cidade de Pitanguí, de Rio de Janeiro e São João d'El Rei a Goiás, de Vila da Campanha a Formiga etc. (Saint-Hilaire, 1937, p.136)

Quando os viajantes, Saint-Hilaire (1822), Matos (1823) e Richard Burton (1867) passaram por Oliveira, destacaram seu estratégico ponto em relação ao caminho para Goiás.

Segundo Barbosa (1971) de São João del-Rei até Paracatu, a sesmarias eram registradas com a menção de “Picada de Goiás” e Campo Grande, fato que levou muitos pesquisadores e historiadores ao erro, fato histórico iniciado em 1878 por José Joaquim da Silva no Tratado de Geografia Descritiva da Província de Minas Gerais, que escreveu “A povoação de Oliveira denominada antigamente Picada de Goiás...”

Durante a semana, as casas do arraial ficavam desabitadas, o correr da vida acontecia nas fazendas da região, de onde os fazendeiros saíam para assistirem as missas da igreja nos finais de semana e nos dias festivos (Saint- Hilaire, 1937, p.137).

Era comum os viajantes se hospedarem em casas do arraial, Matos (2004, p. 40), que foi do Rio de Janeiro ao Pará em 1823, fez paragem na casa paroquial, fora acolhido pelo pe. Manuel Fernandes Martins, que também era o médico da região e dava aconselhamentos diversos. Assim, relatou: “É provável que neste tempo de eleições para deputados da Assembleia Geral Constituinte a opinião deste eclesiástico decida muitos votos dos eleitores”. O viver no interior mineiro, por menor que fosse o arraial,



pelo depoimento de Matos (1823), demonstrava a influência da religião na vida cotidiana das pessoas, interferindo até na política da província.

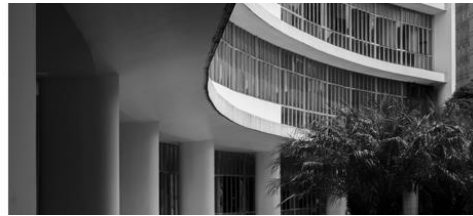
Matos (2004, p. 39,40) citou a localização do arraial de Oliveira e mencionou que a igreja de Nossa de Oliveira, foi construída em lugar estratégico, ao lado de uma rua larga. Segundo Fonseca (1961), o fato da igreja está muito próximo (quase dentro) da estrada, era criticado pelos tropeiros que passavam pela região, fato incomum. Geralmente as igrejas ficavam em lugares que almejavam segurança, longe das estradas e rios- eram construções fortificadas, que serviam de inspiração não só pela fé, mas as demais casas eram alinhadas a ela.

Saint- Hilaire(1822) e Matos(1823) destacaram como foi a construção da igreja de Nossa de Oliveira. Saint-Hilaire (1937, p.137) citou as técnicas construtivas da igreja, mencionou o uso de uma pedra na cor maça verde que segundo Pohl, viajante europeu, era talco endurecido.

A vila d'Oliveira está situada, no meio de morros, sobre o dorso de uma colina cujo cume é muito achatado. Compõe-se de duas ruas da qual a principal é muito larga. A maior parte das casas que a marginam não têm mais do que o rés do chão, mas são bastante grandes para o país, e cobertas de telhas. Em geral são caiadas e têm portas e janelas pintadas de amarelo com uma moldura rósea, o que, no meio de paredes brancas, produz um efeito muito agradável. (Saint-Hilaire, 1937, p.136)

Matos (1823:2004) mencionou que o mesmo arquiteto construtor da igreja de Nossa Senhora da Oliveira estava a prestar seus serviços na igreja de Boa Morte de Barbacena. Oliveira possuía mais duas igrejas, a dedicada a Nossa Senhora do Rosário e outra, para o Senhor dos Passos. Assim:

Aos 40 minutos depois do meio-dia entrei no aprazível, vasto e bem colocado arraial de N. Sra. da Oliveira, situado na chapada, e nas duas encostas de um elevado morro de argila vermelha, em que a água da chuva tem aberto grandes barrocas que a indolência conserva. Pode dizer-se que esse arraial consta de uma rua imensamente larga, na mais alta posição da qual se acha a igreja de N.Sra. da Oliveira, com três altares descentes quanto permitem as circunstâncias deste lugar. Todas as guarnições e ornatos desta igreja, a saber: púlpitos, cimalthas, portais, subpedâneo do altar-mor, são feitos de mármore verde que, se fosse mais cuidadosamente polido, deveria comparar-se aos melhores mármore da Itália. À porta da igreja existe um pedaço bruto deste mármore, de que vários estrangeiros têm quebrado algumas lascas para mostrarem nas suas terras. (Matos, 1823:2004, p.39, 40).



É bom lembrar que, conforme Barbosa (1971, p. 325), as igrejas, ermidas e capelas recebiam a homenagem dos santos de devoção portuguesa. Em relação a Nossa de Oliveira, era a padroeira dos ofícios, confeitheiros, carpinteiros de carruagens e de carros em geral, picheleiros, os quais constituíam, em Portugal, um dos onze ofícios embandeirados, isto é com direito a bandeira.

Tanto Matos (1823) quanto Saint-Hilaire (1822) citam a precariedade das estradas para alcançar o arraial de Oliveira. De acordo com Matos (1823: 2004) as estradas que seguiam de São João Batista (atual distrito de Morro do Ferro) para o arraial de “Oliveira, são maus, altos, escarpados morros, muita pedra e grandes barrancos.” (Matos, 2004, p.40)

Já Saint-Hilaire (1937, p. 135) citou a precária ponte que ficava sobre o rio Jacaré, que não era diferente das demais de toda região.

Entre a Fazenda das Vertentes do Jacaré e a vila de Oliveira, que está distante três léguas e meia, a região montanhosa, cortada de matas e campinas, apresenta vastas solidões; não encontrei aí um único viajante, não avistei animais domésticos; vi apenas duas habitações, uma à margem do caminho e outra ao longe. Na véspera subi muito; nesse dia desci repentinamente de modo muito sensível. Pouco depois atravessei, por uma ponte de madeira péssima, como o são todas as dessa região, o rio de Jacaré, que tem a sua nascente na fazenda em que passei a noite e à qual dê o seu nome (Fazenda das Vertentes do Jacaré). Subira para chegar à fonte desse rio; depois desci para me achar em suas margens. Imediatamente antes de chegar à vila de Oliveira, segui um vale o muito pitoresco, onde se vê um arrabalde da vila com algumas pequenas casas. (Saint-Hilaire, 1937, p. 135)

Existe uma singularidade de Oliveira em relação às demais localidades que se desenvolveram ao longo da Picada de Goiás do século XIX. Diversas lojas de fazendas, vendas, mercearias e armazéns cresciam e estas eram bem sortidas. Existiam também tavernas, farmácias, albergues, cada qual com seu rancho. Contavam com a prestação de serviços para tropeiros e fazendeiros da região, como alfaiates, cordoeiros, serralheiros, entre outros (Saint-Hilaire, 1937, p. 137). E, conforme Matos (2004:1823, p. 38), os comerciantes locais aproveitavam da situação dos viajantes que passavam para vender os produtos pelo triplo do valor.

5º Seminário Ibero-americano
ARQUITETURA e
DOCUMENTAÇÃO

Belo Horizonte – 24 a 26 de outubro de 2017



Já no final do século XIX, o jornal Gazeta de Minas, difundia propaganda em outubro de 1887 para demonstrar a importância deste comércio local utilizado pelos fazendeiros e tropeiros.

A temporalidade histórica documentada através dos relatos dos viajantes Saint viajantes Saint-Hilaire (1822) e Cunha Matos (1823) ainda se faziam pertinentes em 1887- conforme anunciado no jornal Gazeta de Oliveira.

GAZETA DE OLIVEIRA

particularmente e por preços módicos e para esse fim tinha como ajudante, um patricio de intelligencia conhecida, o Sr. Francisco Augusto Guimarães Alves.

Maria Cândida Fernal e seus filhos, irmãos, cunhados e sobrinhos do fallecido F. C. Vicente Rodrigues Rocho, convidam a seus parentes e amigos para assistir a missa do 1.º anniversario de seu passamento, terça-feira, ás 8 horas da manhã, na Igreja Matriz, ficando desde já agradecidos por este acto de religião e caridade.

Oliveira, 22 de Outubro de 1887.

SARARA
 Ao Sr. Avellino Fozzolo.

Ao pedido deste Sr. que fez na A. Folha Sobranceo, tenho a declarar, que não sou eu o auctor da opereta—Os Estrangeiros—e que não conheço essa peça visto que em 1886 já residia n'esta cidade. Oliveira, 22 de Outubro de 1887.
 Antonio Fernal.

MANOEL JOSÉ SALGADO GUIMARÃES
 COM
 Variado sortimento de fazendas, roupas feitas, ferragens, miudezas de armarinho, calçado, modas, louça, molhados e generos do país
 TEM SEMPRE UM GRANDE DEPOSITO DE SAL

Recebe generos á consignação, mediante razoavel commissão

PASTO FECHADO PARA ANIMAES
 Rancho para tropas
GRANDES INVERNADAS
OLIVEIRA.

JOSE QUIRINO RODRIGUES DA FONSECA
 COM
OFFICINA
 DE
CALDEIREIRO E FUNILEIRO
A
RUA DA VARGEM

GRANDE SORTIMENTO DE METAES, FOLHA DE PLANDRES E ZINCO

Encarrega-se de quaesquer obras concernentes á sua profissão, quer nesta cidade ou fóra d'ella

Fabrica e concerta Alambiques, tachas para engenho de canna, fornos para torrar farinha, etc.

Preços sem competencia

OLIVEIRA

ARMAZEM
 DE
MEXCUM E MOLHADOS
 Promoveo das Engen. Omgas Sobranceo
 Tem um completo sortimento de generos do país, ferragens e miudezas de armarinho
 RECEBE GENEROS A CONSIGNAÇÃO
CIDADE DE OLIVEIRA.

COMMERCIO

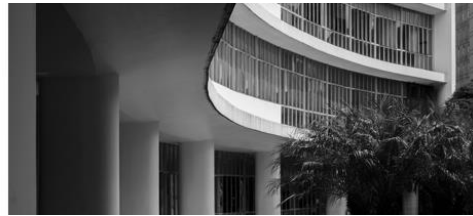
Preços correntes dos generos em primeira mão	Oliveira	S. João
Feijão, 40 litros	25500	24200
Arroz pilado, 40 litros	68500	65500
Dito com casc, 40 litros	25500	
Poleijão, 40 litros	45000	35000
Farinha de milho, 40 litros	25000	35500
Dita de mandioca, 40 litros	35300	28000
Milho, 40 litros	25200	25200
Faba, 40 litros	45000	28000
Aguardente, barril	48000	35500
Tonizalo, 15 kilos	55005	55200
Rubatas, 40 litros	35500	48000
Algodão, 15 kilos	25800	25400
Canha-bom, 15 kilos	48500	55200
Café superior, 15 kilos	108000	115000
Dito ordinario, 15 kilos	85000	85000
Sal, sacca	35300	25200
Queijos, centos	508000	585000
Vinagre, barril	55000	55000
Assucar branco, 15 kilo	35500	45000
Dito redondo, 15 kilos	25700	35200
Dito mascavo, 15 kilos	35500	35600
Vinho natreco, pipote	258000	25400
Cal, 15 kilos	18000	
Axelle, barril	85000	
Sóla, superior meio	35500	
Dita, inferior, meio	45000	
Rapaduras, cento	185000	55000
Frangos, um	5240	5320
Galinhas, uma	5500	5500

ANNUNCIOS

Figura nº03- Jornal Gazeta de Minas – Serviços para tropas e fazendas - outubro de 1887⁴

Para as viagens longas os tropeiros e viajantes precisavam de cidades que proporcionasse o abastecimento de sortimentos e serviços. Tanto Matos (1823:2004), quanto Saint- Hilaire (1822:1937) descreviam a precariedade de serviços e abastecimento, a falta de infraestrutura que imperava no adentramento pela rota da Picada de Goiás.

⁴ Fonte: GAZETA DE MINAS; Notícia sobre serviços prestados para tropas e fazendas (1887), Oliveira/MG. Disponível em: <http://gazetademinas.com.br/plus/> Acesso em: 15 de abril de 2016.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

A estrada está intrinsecamente ligada à história, ao crescimento e surgimento das cidades, constituindo o elo entre a necessidade do viajante e do tropeiro e para a vida que nascia no Brasil que fora interiorizado após as bandeiras de adentramento que rumavam para Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso nos séculos XVII, XVIII e XIX. Uma delas foi a Picada de Goiás- nome dado caminho que ligava São João del-Rei a Cidade de Goiás. A importância deste caminho que não era único, pois todas as suas vertentes que se juntavam em Paracatu, eram chamados pela mesma alcunha e, assim, várias sesmarias, vilas, arraiais, e *a posteriori*, cidades que formaram graças a ele (Borges, 1992).

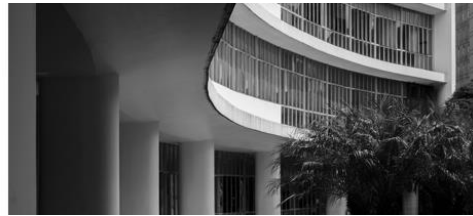
Os viajantes europeus que aqui estiveram no início do XIX, com seus relatos documentados em livros, mostraram como era o *modus vivendi e operandi* no Brasil e conseqüentemente em Minas Gerais. Os relatos de viajantes como Saint- Hilaire (1822:1937) e Matos (1823:2004), sobre duas cidades atuais Oliveira e Paracatu, que prosperaram no entorno da Estrada Real da Picada de Goiás. As construções que existiam no entorno das estradas eram simples, mas constituídas de vendas e armazéns bem sortidos, como também de uma rede serviços para atender a uma iminente classe de fazendeiros que surgia como também aos tropeiros. Portanto, era a igreja a construção mais imponente, sendo os moradores da região influenciados pela opinião do padre, que geralmente era o mais culto do lugar- exercendo muitas vezes a função de médico.

As estradas, fator determinante para o crescimento sempre esteve ligada a infraestrutura do lugar- primeiramente a mineração, mas depois a pecuária, a lavoura e comércio A estrada era (e ainda é) o elo entre as atividades humanas que faziam (e fazem) prosperar os lugares. (Fonseca, 1961).

REFERÊNCIAS:

ALVARÁ DE 4 DE ABRIL DE 1816 - Publicação Original- Criação da comarca de Paracatu- Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/alvara/antioresa1824/alvara-39519-17-maio-1815-569858-publicacaooriginal-93049-pe.html> acesso em: 08 de setembro de 2015.

ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil*. 3. ed. Belo Horizonte : Itatiaia/Edusp, 1982. (Coleção Reconquista do Brasil).



BARBOSA, Waldemar de Almeida. *Dicionário histórico-geográfico de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Promoção-da-Família Editora, 1971.

BARBOSA, Waldemar de Almeida. *História de Minas*. Belo Horizonte: Ed. Comunicação, v.1,1979.

BNRJ. *Carta de Inácio Correia Pamplona ao Conde de Valadares em 15/05/1770*. Arquivo Conde de Valadares. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, seção de manuscritos, Códice 18,2,6 – doc. 61. Notícia diária e individual. Anais da biblioteca Nacional, p.68.

BORGES, José Gomide. *O sertão de Nossa Senhora das Candeias da Picada de Goiás*. Belo Horizonte: CMC, 1992.

CARRATO, José Ferreira. *Igreja Iluminismo e escolas mineira colônias*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

CASTELNAU, Francis. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia, 2000.

ESCHWEGE, W.L. Von. *Pluto Brasiliensis*. Traduzido por Domício de Figueiredo Murta. Companhia Editora Nacional, São Paulo.1944.

FONSECA, Luís Gonzaga da. *História de Oliveira*. Belo Horizonte: Bernardo Alvares, 1961.

Mappa da provincia de Minas Geraes: Levantado pelo Coronel E. G. Barão d'Eschwege-
<http://bdlb.bn.br/acervo/handle/123456789/31606>, visitado em: 06 de setembro de 2015.

MARTINS,Tarcísio José. *Quilombo do Campo Grande: A história de Minas que se devolve ao povo*. SANTA CLARA. Ed.2. Contagem, 2008.

MATOS, Raimundo José da Cunha. *Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão pelas Províncias de Minas Gerais e Goiás*. ICAM. Coleção Memória de Minas; Belo Horizonte. 2004.

PIMENTA, Demerval José. *Caminhos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.
SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem às nascentes do Rio São Francisco e pela província de Goiás*, Volume 1º; 1937 a: Disponível em:
<http://www.brasiliana.com.br/brasiliana/colecao/obras/83/viagem-as-nascentes-do-rio-sao-francisco-e-pela-provincia-de-goias-1-vol> ; Acesso em 10 de novembro de 2015.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem às nascentes do Rio São Francisco e pela província de Goiás*, Volume 2º; 1937 b: Disponível em:
<http://www.brasiliana.com.br/brasiliana/colecao/obras/77/Viagem-as-nascentes-do-Rio-Sao-Francisco-e-pela-provincia-de-Goias-2-vol>; Acesso em: 10 de novembro de 2015.

SANTOS, Márcio. *Estradas Reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro do diamante no Brasil*. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

VASCONCELOS; Diogo. *História Média de Minas Gerais*, Itatiaia, 3a. edição, 1982.

VEIGA, José Pedro Xavier da. *Ephemérides mineiras (1664-1897)*. Belo Horizonte: Centro de Estudos Históricos Culturais. Fundação João Pinheiro, 1998.