



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|--|--|
| ☐ Ambiente e Sustentabilidade | ☒ Crítica, Documentação e Reflexão | ☐ Espaço Público e Cidadania |
| ☐ Habitação e Direito à Cidade | ☐ Infraestrutura e Mobilidade | ☐ Novos processos e novas tecnologias |
| ☐ Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Vestígios arquitetônicos no processo de ocupação da Zona da Mata mineira – por uma história urbano-cultural

Architectural footprints in the process of occupation of the Zona da Mata in Minas Gerais – towards an urban and cultural history

Vestígios Arquitectónicos en el proceso de ocupación de la “Zona da Mata Mineira” - Por uma historia urbano cultural

CAMISASSA, Maria Marta dos Santos (1);

PORTUGAL, Josélia Godoy (2)

(1) Pesquisadora, Ph.D., Universidade Federal de Viçosa/UFV, aposentada, Viçosa, MG, Brasil; email: camisassa.marta@gmail.com

(2) Professora, Mestre, Universidade Federal de Viçosa/UFV, Viçosa, MG, Brasil; email: joseliagp@yahoo.com.br

Vestígios arquitetônicos no processo de ocupação da Zona da Mata mineira – por uma história urbano-cultural

Architectural footprints in the process of occupation of the Zona da Mata in Minas Gerais – towards an urban and cultural history

Vestigios Arquitectónicos en el proceso de ocupación de la “Zona da Mata Mineira” - Por una historia urbano cultural

RESUMO

Este trabalho pretende levantar algumas questões sobre a escrita de uma história urbana que seja construída não apenas em documentos como evidências fundamentais. Na falta deles e a partir de um recorte geográfico no noroeste da Zona da Mata mineira, propõe-se colocar em uso um tipo de análise fundamentada em algumas ideias de Bernard Lepetit, a favor de uma hermenêutica do espaço urbano.

PALAVRAS-CHAVE: processos de urbanização, história urbana, arquitetura vernácula

ABSTRACT

This paper intends to raise some questions on the writing of an urban history that may be written not only out of documents as key evidences. In the absence of true documents and after setting up a geographical delimitation within the northwest of Zona da Mata in Minas Gerais, it tries to follow a kind of analysis based on some ideas proposed by Bernard Lepetit, in favour of a hermeneutics of the urban space.

KEY-WORDS: urbanization process, urban history, indigenous architecture

RESUMEN

La intención de este trabajo es de suscitar algunas cuestiones sobre la escrita de una historia urbana que no sea apenas construida en documentos como evidencias fundamentales. En la falta de estos y a partir de un recorte geográfico en el noroeste de la “Zona da Mata Mineira”, se propone colocar en uso un tipo de análisis fundamentado en algunas ideas de Bernard Lepetit, a favor de una hermenéutica del espacio urbano

PALABRAS-CLAVE: procesos de urbanización, historia urbana, arquitectura vernácula

1 INTRODUÇÃO

Embora concordemos com David Harvey que as cidades sejam feitas de palimpsestos (geomorfológicos, urbanos e arquitetônicos), certo relativismo deve ser mantido na análise de cidades de pequeno porte, no interior do Brasil. Se as cidades capitais, com uma história de mais de dois mil anos, como Paris e Roma, podem ser destrinchadas em várias camadas, as cidades da periferia, com menos tempo de fundação, não deixam de carregar traços de sua formação original em uma camada bem “menos profunda”, se é que esse adjetivo está adequado ao conceito de Harvey. Parece que o tempo ali ainda não foi suficiente para que sua forma original tenha sido soterrada, no sentido físico ou figurativo, por outros modos de vida. Além disso, a rede urbana em uma região também deve ser levada em consideração. Há talvez aí pressupostos de configuração que ainda estão à espera de uma análise. Aldo Rossi chamou a atenção para a arquitetura da cidade¹, no sentido que sua forma depende de um processo histórico de conformação.

No caso de Paris e Roma, suas histórias individuais são responsáveis pelas suas respectivas formas urbanas. Cada uma dessas ocupações transformou, na medida do possível, o espaço físico à sua vontade, dependendo de suas ideologias, de suas crenças, de suas propostas específicas, a partir das características geográficas locais. Marcel Roncayollo, ao definir o termo região (RONCAYOLLO, 1986), faz várias considerações sobre a imbricada relação entre economia, história e características físicas na formação de uma tipologia de ocupação humana. Para ele, nem a paisagem natural deixa de resultar de uma intervenção humana. A paisagem das plantações de arroz, no sudeste asiático, é uma expressão (quase extrema) desta inter-relação e é um registro da sobrevivência dessa cultura milenar, transmitido de geração a geração. Bem antes de Roncayollo, Quatremère de Quincy (1755-1849), estudioso das artes, teórico e historiador, em seu célebre *Dictionaire Historique d'architecture* (1832) definiu **tipologia** como uma interrelação entre habitantes, condições geomorfológicas, clima e muitas outras variáveis da qual uma tipologia arquitetônica é constituída. Apesar das considerações de Quatremère de Quincy terem sido voltadas em maior grau para a arquitetura, em especial a vernácula, uma trama urbana não deixa de ser resultado da conformação de uma tipologia. Alguns exemplos podem ser ilustrativos. A semelhança entre a tipologia construtiva na Escócia e a arquitetura da primeira colonização britânica no leste canadense é um deles. No Brasil, a colonização portuguesa e as vagas imigrantes mais recentes também carregaram suas tradições na formação de uma nova territorialidade². Assim, a necessidade de sobrevivência humana não é resultado somente de um esforço social, econômico, histórico e geográfico mas é também cultural.

No âmbito urbanístico, a Piazza Navona, em Roma, é um exemplo. O seu formato é resultado de um processo milenar de ocupação do terreno. As populações que vieram após a queda dos romanos fizeram um verdadeiro desmanche dos edifícios construídos pelos romanos na (re)construção de um espaço próprio. Poderia-se dizer, que tudo devia ser feito sobre o “cadáver” dos romanos... Apesar disso, a forma urbana romana – o *castrum* – mantém-se visível em boa parte das cidades de origem romana. Florença é apenas um dentre tantos outros casos.

¹ ROSSI, A. *L'architettura della Città*. Pádua: Marsilio, 1966.

² Roncayollo define territorialidade (como uma construção) entre as sociedades rurais por dois aspectos: um, de cunho material, resultado de uma ligação de um grupo com o solo; e, outro que dependente de uma organização social que modela esse mesmo território (RONCAYOLLO, 1986, p. 271).

Uma espécie de “aqui jaz...” tem sido consequentemente um jogo interessante para o conhecimento da história urbana através do (des)cobrimento dos remanescentes físicos de um palimpsesto local, tendo como referência os padrões culturais de cada época. Alguns vestígios podem ainda ser visíveis. Outros ainda estão à espera de seu (re)descobrimento. A cidade de Bath, no sul da Inglaterra, só teve alguns dos vestígios romanos descobertos (no sentido de desvelados), no século XIX. A busca da origem de uma água que brotava do solo incessantemente confirmou uma camada ainda não conhecida: as termas romanas que haviam sido literalmente (e propositalmente) assoreadas. Não é à toa que a velha localidade tem em sua toponímia a palavra Bath, que significa “banho”. Muitos casos como esses ainda despertam a curiosidade. Portanto, a presença de vestígios visíveis e invisíveis é indiscutível.

2 POR UMA METODOLOGIA DE TRABALHO

A partir da concepção do tecido urbano como um palimpsesto, Harvey desenvolve suas ideias para aplicação no planejamento das cidades defendendo a observação de uma história local. Segundo ele, “[...] a tendência modernista de varrer o passado e reconstruir a vida e paisagem urbana segundo uma imagem totalmente diferente [...]” (HARVEY, 1992, p. 1) tem recebido resistência na opinião pública que é contrária aos planejadores que propõem um ambiente praticamente *ex nihilo*. Voltando-se para a questão das comunicações e transportes como fundamento do planejamento urbano contemporâneo, Harvey defende que as decisões urbanísticas devem levar em conta o traçado urbano original, renovando seu sentido. Suas ideias corroboram com os protestos do pós-Segunda Guerra, contra o urbanismo moderno³. Como subproduto da política do bem estar social e, mais recentemente, sobretudo de uma política neoliberal, uma das opções apresentadas por ele está no turismo lembrando o exemplo da recuperação da cidade de Baltimore, na costa leste norte-americana. Mas, justamente por ser uma análise de base econômica, seus pressupostos tem validade em um outro contexto.

No caso das cidades do interior às quais pretendemos nos referir, não é sobre o planejamento que queremos nos ater⁴. Na verdade, é sobre a escrita de uma história de conformação morfológica e o reconhecimento de um caráter regional que nos atrai, cujo ponto de partida está nos usos sociais dos espaços. Segundo Peixoto, os processos de “patrimonialização” [sic] resultam menos de uma predisposição passadista mas “[...] surgem como estratégias que visam actuar sobre o presente e sobre o futuro.” (PEIXOTO, [1998]). Mesmo concordando com esse autor, o caso das cidades interioranas exige do pesquisador uma atenção maior sobre os marcos urbanos, tanto pelos vestígios de uma ocupação passada como pela configuração urbana que eles mesmos podem querer nos dizer. E é justamente por querer entender o que

³ David Harvey não está sozinho neste tema. Bem antes dele, Christopher Alexander (*A city is not a tree*, 1967), Kevin Lynch (*The image of the city*, 1960) e mesmo Robert Goodman (*After the planners*, 1972) já haviam atentado para essas questões.

⁴ Para ilustrar a linha de planejamento citada por Harvey e alguns erros cometidos na sua aplicação prática, o resultado de uma pesquisa em região próxima à Zona da Mata mineira confirmou um descaso com a população local na implantação de uma política regional de interesse turístico, em parte do trajeto da Estrada Real. Trata-se do trabalho desenvolvido pela profa. Fernanda Borges de Moraes (UFMG) e de Luciana Carneiro, sobre a região de Monsenhor Horta, distrito de Mariana-MG. Neste caso, a falta de correspondência entre uma política estadual regional e um preparo e capacitação da própria comunidade envolvida deixou, neste trecho, o público-alvo, *i.e.*, os turistas, sem a recepção desejada levando a proposta inicial ao descrédito e ao insucesso. Ver MORAES; CARNEIRO, 2003.

esses marcos querem nos dizer que esta análise histórico-crítica se baseia em uma sugestão apresentada por Bernard Lepetit (2001) em “É possível uma hermenêutica urbana?”.

São várias as cidades do interior brasileiro que ainda mantêm, praticamente à flor da pele, os vestígios de sua primeira ocupação que, sem muito esforço, podem ser identificados na sua forma física. Disso, as fotografias de Anna Mariani (fig. 1) são primorosas ao registrar a tipologia arquitetônica residencial do sertão nordestino. Nelas, ainda se vê um telhado cerâmico em seu estado (quase?) original, por trás das platibandas.

Figura 1: Anna Mariani, [Fachadas de casas do nordeste brasileiro]



Fonte: *Estado de São Paulo*, 17.jun.2010. Disponível em <http://www.estadao.com.br/noticias/arteelazer,anna-mariani-e-a-geometria-lirica-das-fachadas,568233,0.htm>, acessado em 11.abr.2014

Sem necessidade de distinguir uma cidade da outra, a tipologia (na linguagem de Quatremère de Quincy) de arruamento e da arquitetura doméstica fica ali estampado. São arruamentos feitos de casas alinhadas, em geral, de “porta e janela”, com fachadas de uma mesma estética, identificando e distinguindo uma casa da outra. Datar essa produção/ocupação seria quase dispensável por seu caráter praticamente atemporal.

Na Zona da Mata mineira, em particular, algo similar aconteceria não fosse a expansão de uma malha ferroviária no final do século XIX que ligou esta parte da província ao porto do Rio de Janeiro. A promessa de que Minas, uma vez exaurido o ouro, poderia ser produtora de café, de leite, de gado, de açúcar, de arroz, feijão, enfim, de tantos produtos da mesa do brasileiro, paralelamente a uma industrialização necessária (STEIN, 1957), levou essa ferrovia a ser cantada pelos quatros cantos da província. O que era para ser uma ferrovia se tornou uma malha ferroviária: foram construídos muitos ramais e os trens eram diários, muitos deles noturnos, conforme relatos orais. Afinal, subir as serras e voltar com as mercadorias até o porto era a sua função. As consequências dessa malha seriam inúmeras. Pelos seus trilhos, a história caminhou a passos mais rápidos. Os “sertões do leste”, como eram conhecidos desde os tempos coloniais, ocupam uma área de mais de 35 mil quilômetros quadrados. O estado de Sergipe não chega a ter 22 mil km². De norte a sul, é uma faixa de aproximadamente trezentos quilômetros; de leste a oeste, nas partes mais largas, são quase duzentos quilômetros. Por isso, muitos lugares ficaram afastados da ferrovia. A topografia irregular que, por vezes, suspendeu as obras da própria ferrovia, ao mesmo tempo causou uma aceleração de uma malha de comunicação rodoviária, por onde passariam carregamentos diretamente no lombo dos

animais ou em carros de boi e passageiros de várias origens⁵. O desenvolvimento de novos núcleos urbanos dependeu, e ainda depende, em grande parte dessas duas malhas. Para Vasconcellos (2004), com exceção de Mariana e Diamantina, as outras povoações se desenvolveram de forma espontânea e dependentes de um desenvolvimento econômico e comercial. Para ele, os ‘fogos’ e o comércio iam se estabelecendo, lado a lado, frente a frente, em uma tipologia arquitetônica de sentido alongado. Sobre a forma dessas povoações, Vasconcellos afirma que “[...] preferiram todas as configurações longilíneas, esparramadas, sem centros polarizantes definidos. Em sua maioria, originaram-se de estradas, cujas margens, construídas acabaram por transformá-las em ruas.” (VASCONCELLOS, 2004, p. 145). O mesmo autor comenta o termo “a rua” equivalente a “a cidade” no caso mineiro⁶, em função do desenvolvimento espontâneo de ocupação urbana ao longo de uma via. Ainda hoje, na Zona da Mata, é comum se ouvir dizer que “vou à rua” significando “ir às compras”. Por isso, Vasconcellos defende a tese de que “O comércio é, assim, mais do que o ouro, como erradamente se supõe, o fundamento precípua e direto dos povoados mineiros.” (VASCONCELLOS, 2004, p. 145).

Resta portanto saber como fazer uso dos vestígios arquitetônicos e desta tipologia urbana existente na escrita de uma história baseada em uma hermenêutica, como propõe Lepetit (2001). Ao invés de utilizar uma iconografia ou uma semiótica dos elementos marcantes frente à representatividade nas comunidades locais, este trabalho parte de observações empíricas feitas em visitas *in loco* a diversos municípios de pequeno porte. Na falta de registros iconográficos ou documentais, a observação *in loco* é uma das únicas possibilidades. Essa é a nossa matéria-prima. Como parâmetros metodológicos, adotou-se a concepção de Lepetit de que “[...] a rede viária é mais duradoura que o loteamento [...]” e “[...] os lotes [...] resistem mais tempo do que os imóveis neles construídos” (LEPETIT, 2001). Nesse artigo, Lepetit não menciona David Harvey mas afirma que “a cidade não é um palimpsesto” pelo fato de não ter sido dada a mesma atenção aos usos sociais da cidade. Um exemplo, no Brasil, pode ilustrar essa desatenção. No final do século XIX, em várias cidades brasileiras, os PA’s (planos de alinhamento viário), por diferentes razões, literalmente desfiguraram inúmeras edificações com o alargamento de diversas vias. A reconstrução necessária (e obrigatória) teria erradicado os usos ou as formas de construir? O que antes era uma residência pode ter se mantido como tal, muitas vezes em uma situação mais nobre e com uma fachada mais ostensiva. Certamente, poucos tiveram seu imóvel reconstruído sem a característica já tradicional de ocupar o terreno e ter a fachada coincidindo com o novo alinhamento. Os usos dos sobrados, com comércio na parte de baixo e residência na parte superior, não precisavam ser alterados. Como então novas centralidades teriam sido criadas?

Assim, pode-se inferir que – nas pequenas cidades onde o crescimento é mais lento do que nas cidades de grande porte, mais lento que nos centros urbanos de produção industrial ou do setor terciário – a configuração urbana original mantém de forma mais clara a rede viária original e os lotes resistem mais tempo a um redimensionamento causado por algum

⁵ Ainda hoje, há trechos que estão dependendo de uma pavimentação pelos poderes públicos que facilite a comunicação nesta região. Por exemplo, o trecho entre Ubá e Catas Altas da Noruega (MG-124), em direção à BR-040, na altura de Conselheiro Lafayette foi asfaltado há menos de cinco anos. O trecho entre Viçosa e Conselheiro Lafayette (BR-482), passando por Piranga, foi asfaltado há praticamente dez anos. De acordo com mapa rodoviário de Minas Gerais do DNIT, a MG-124 estava em 2009 “implantada”.

⁶ Nos seus dizeres, “[...] ainda hoje os habitantes da zona rural tratam a cidade como “a rua”, no singular, como uma reminiscência do trecho único da estrada, onde se construíam estabelecimentos comerciais”. (VASCONCELLOS, In: LEMOS (org.), 2004)

desmembramento, apesar de muitas construções neles contidas serem de um período mais contemporâneo. Ali, o adensamento pode ser uma solução mais plausível do que a expansão da mancha urbana. Sendo assim, o confronto entre a velha e a nova malha está sujeito a novas análises.

3 A PARTE NOROESTE DA ZONA DA MATA MINEIRA

A pesquisa que originou este artigo foi desenvolvida em parte da Zona da Mata mineira, tendo como eixo de interesse os municípios ao longo das rodovias BR-120 e MG-265, entre Ponte Nova e Rio Pomba, fazendo uma triangulação com a cidade de Piranga, no leito da rodovia BR-482.⁷ Chamou atenção da equipe as formas urbanas, o traçado viário, as formas de comunicação entre esses municípios e os vestígios de usos sociais nesses espaços. O caráter rural está bem visível na maioria desses municípios. Localizada em uma região montanhosa, cortada por inúmeros córregos e delimitada pelos rios Piranga e Pomba, esta conformação espacial geográfica é uma resultante da ocupação humana pelo menos nos últimos duzentos anos.

Dentre as cidades de maior porte na região, Ponte Nova, Viçosa e Ubá podem ser colocadas como ponto-âncora do despertar de interesse em analisar o traçado urbano dos outros municípios mais detalhadamente. A conformação de todas elas registra uma busca por regularidade ao longo de uma ocupação linear. Em Viçosa, uma das vias mais antigas da sede do município liga a Capela dos Passos à praça da matriz, em um sobe-e-desce, curvando-se várias vezes de forma a vencer a topografia e cruzar o ribeirão. Esse caminho foi a ligação do assentamento inicial com municípios vizinhos, correndo de norte a sul. O deslocamento desse ponto de origem ao atual centro comercial, cívico e religioso, ocorreu em algum momento na virada do século XIX para o XX. Nesta parte do município, há um platô que foi ocupado por duas vias mais ou menos paralelas, em uma das margens do ribeirão São Bartolomeu. Em uma das pontas, a antiga matriz de Santa Rita, construída de acordo com o padrão oitocentista de igreja com duas torres simétricas na fachada em cal branca; na outra ponta, oposta à capela dos Passos, a capela de Nossa Senhora do Rosário, já demolida e da qual resta apenas o nome “praça do Rosário”. Atrás de cada uma dessas igrejas, passa um córrego (hoje canalizados), ambos afluentes do São Bartolomeu, fechando um retângulo alongado. Por trás da matriz e ultrapassando o córrego, fica o Hospital São Sebastião; na outra ponta, além da praça do Rosário, em parte mais alta, fica a praça do Cruzeiro e o antigo cemitério. Se investigarmos os usos sociais desses espaços, podemos imaginar alguns cortejos desfilando pela cidade. Mesmo hoje, é possível ver, seus figurantes da Festa de Reis subindo a rua dos Passos, em direção à parte central. Como não podia deixar de ser, os pontos de referência na cidade têm caráter religioso (a matriz, as capelas, a rua dos Passos). O hospital e o ribeirão também carregam um nome de origem religiosa. O que chama a atenção é o sentido longitudinal desta conformação. Em Ponte Nova, a conformação de um segundo núcleo (o bairro de Palmeiras) reafirma a linearidade. E Ubá, em terreno mais plano, não deixa de ter um caminho de crescimento facilmente identificável, também paralelo ao leito do rio. Se, de acordo com Lepetit, “a cidade é feita de cruzamentos” (LEPETIT, 2001, p. 141), de onde para onde esses caminhos levam?

⁷ Esta pesquisa foi financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG), através do Edital de Demanda Universal 2010 e pelo apoio financeiro do CNPq, através de Bolsas de Iniciação Científica do Programa PIBIC/UFV/CNPq. 2011-2013.

A pesquisa de base empírica registrou observações *in loco* em quase quarenta municípios. Desses, apenas três municípios ultrapassam a casa dos 50mil habitantes:

- Ponte Nova: 57.390 hab. (Censo 2010, IBGE)
- Viçosa: 72.220 hab. (Censo 2010, IBGE)
- Ubá: 101.519 hab. (Censo 2010, IBGE)

Visconde do Rio Branco, município vizinho a Ubá, com 37.942 hab. (Censo 2010, IBGE), ocupa o quarto lugar. Todos os outros têm menos de 20mil habitantes. O município mais antigo tem registros de sua primeira ocupação da época da chegada dos bandeirantes à procura de ouro e esmeraldas, entre o final do século XVII e início do século XVIII. Trata-se de Piranga, inicialmente parte do Termo de Mariana e distante da sede cerca de cinquenta quilômetros. Teve papel importante na expansão urbana ao sul do eixo Ouro Preto/Mariana. Sua população não chega hoje a 20.000 habitantes. Seu nome tem origens incertas, em relatos orais, relacionado à abundância da ave chamada Guarapiranga. Deu também origem ao nome do rio Piranga que é parte importante da formação da bacia do rio Doce. A região em estudo está na margem sul desse rio.

O outro limite mencionado neste recorte geográfico é o rio Pomba, afluente do rio Paraíba do Sul que está mais ao sul do rio Piranga e do rio Doce. A cidade de mesmo nome teve origem em uma das ocupações mais antigas da região em análise: a Vila do Pomba⁸, cuja ocupação colonizadora atingiu a área dos “sertões do leste” de forma definitiva.

O nome dado pelos colonizadores, no período da exploração do ouro na região de Ouro Preto, à área correspondente hoje ao norte da Zona da Mata mineira foi “sertões do leste”. Uma vez que, comumente, se pensa em uma ocupação do território da colônia no sentido do litoral para o interior, a referência a uma região no leste parece ser um tanto inusitada. Essa área ficava a leste de quê? Por quais caminhos era acessada? O Caminho Novo, posteriormente conhecido como a Estrada Real, corria de sul para norte: ou seja, do porto de Parati e posteriormente do porto do Rio de Janeiro, para o norte, em direção à região aurífera – a região de Vila Rica (Ouro Preto), Vila do Príncipe (atual, Serro) e Tijuco (atual, Diamantina). A partir do Caminho Novo, o “leste” era então a região entre esse caminho e a Serra do Mar, no trecho que corta os atuais estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo. O mais importante é que essa região permaneceu intocada pelos portugueses até o século XIX por motivos políticos e econômicos determinados pela Coroa. De acordo com Orlando Valverde:

A política adotada pela coroa portuguesa de manter virgem a floresta da Zona da Mata e do vale do rio Doce, proibindo terminantemente a penetração nela e a abertura de atalhos, tinha por objetivo impedir o que na linguagem da época se chamava “o descaminho do ouro”, isto é, o seu contrabando. Tal medida só foi anulada em 1805, quando as aluviões auríferas das Minas Gerais já estavam esgotadas. (VALVERDE, 1958, p:25)

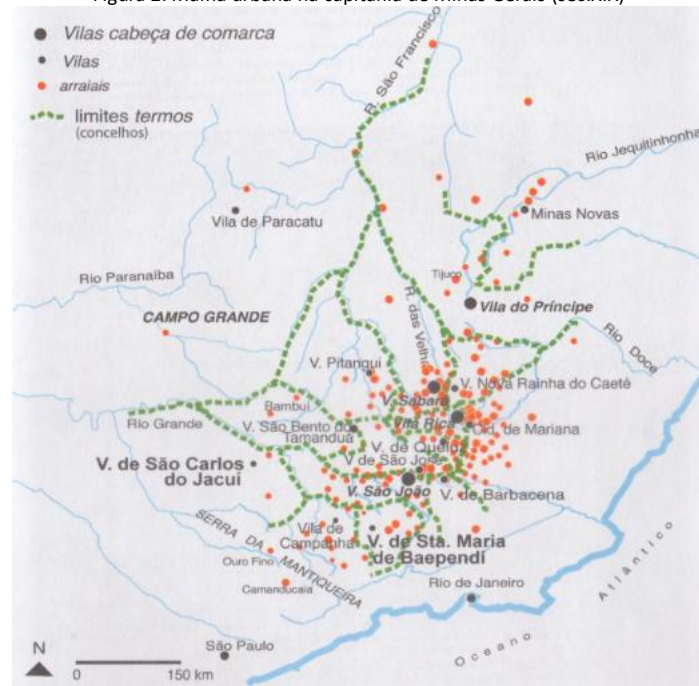
Em mapa de 1798 [Mapa da Região Limítrofe dos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo, em litígio], constante do acervo do Arquivo Público Mineiro⁹; (Item Documental: SI - 007(05)), consta que a região ao longo do Rio Doce, entre a “Cidade de Mariana e Villa Rica” e a

⁸ A freguesia de São Manuel do Rio Pomba foi instituída antes de 1800, de acordo com FONSECA (2011, p. 247, fig.2.3b). A paróquia, instituída em 1767, teve conflitos de limites com a paróquia de Guarapiranga bem cedo, como relata Cláudia Damasceno Fonseca.

⁹ Disponível em http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos/brtacervo.php?cid=1444, acessado em 07/abril/2014.

Capitania do Espírito Santo, era denominada como “Certão povoado de Gentio de Várias Naçoens” [sic]. A reprodução (fig. 2) de um diagrama do livro de Cláudia D. FONSECA (2011) é ilustrativa do vazio desta região, ao indicar as vilas instituídas em 1814:

Figura 2: Malha urbana na capitania de Minas Gerais (séc.XIX)



Fonte: (Localização das vilas instituídas em 1814. In: FONSECA, 2011, p. 259, fig. 4.3)

Desta maneira, a direção do processo de ocupação da Zona da Mata mineira se deu nas seguintes direções: primeiro, de leste para oeste e de norte para o sul, partindo-se da região de exploração aurífera da Vila de São José (hoje, Tiradentes), da Vila de São João d'el Rei, de Vila Rica (Ouro Preto) e da Cidade de Mariana (hoje simplesmente Mariana). Quase um século depois, esta ocupação foi intensificada pela construção da malha ferroviária da Leopoldina Railways, correndo do sul para o norte/nordeste, partindo mais uma vez do porto do Rio de Janeiro. No primeiro momento, a ocupação dependia de meios de produção e de locomoção da força animal. No segundo momento, a ocupação dependeu dos meios de produção e locomoção de tração mecânica. Naquele primeiro momento, o importante era a descoberta de novas minas de ouro ou pedras preciosas. Mais importante ainda, como escreveu VASCONCELLOS (2004), o processo de ocupação era resultado de uma economia de subsistência e de abastecimento daqueles postos que, quando chegaram à saturação, desencadeou um processo de urbanização definitivo. No segundo momento, a necessidade de bens materiais na metrópole, de abastecimento e da possibilidade de exportação foi mais um motivo para acelerar o processo. Foi nesse momento que o capital estrangeiro e uma política de desenvolvimento regional trouxe expansão econômica e, portanto, social, para a região. Mesmo assim, o caráter rural da região, por ser uma área de produção agropastoril, se manteve por um tempo prolongado e é visível até hoje.

4 A FORMAÇÃO DE UM TERRITÓRIO: CARACTERÍSTICAS ESSENCIAIS

Mas essa expansão trouxe riscos reais de perda das configurações urbanas tradicionais. Dada a dimensão da área em estudo, foi feito um recorte geográfico optando-se pela análise de quatro cidades de menor porte, a leste de Piranga, justamente por sua resistência ao tempo (fig. 3): Guaraciaba, Pedra do Anta, Porto Firme e São Miguel do Anta. Além da proximidade entre elas, todas estão afastadas do leito da ferrovia¹⁰ que tinha seu trajeto semelhante ao da rodovia BR-120 (aberta na década de 1960). Até os anos 60, seu acesso se dava por estradas municipais e transversais à ferrovia. As estações mais próximas estavam localizadas em Viçosa, Silvestre (distrito de Viçosa) e Teixeira. Uma semelhança entre elas é que ainda mantém uma economia de caráter agropastoril. Os principais produtos da região ainda são o café (principalmente o proveniente de grande altitude) e o leite.

Figura 3: Trecho do Mapa Rodoviário na Zona da Mata norte



Fonte: ROCHA, A. (orient.) Mapa Rodoviário do Estado de Minas Gerais. [Belo Horizonte]: DER/Departamento Estadual de Estradas de Rodagem, 1964.

O recorte do mapa das rodovias de Minas Gerais, em 1964, visto na figura acima demonstra a precariedade da malha rodoviária na época. Embora o trecho entre Viçosa e Ponte Nova esteja indicado como estrada de maior fluxo, ainda não estava pavimentada, só vindo a receber asfalto, já no final dos anos sessenta. A ferrovia, antiga Leopoldina Railway, cortava o trecho no sentido norte-sul, interligando Coimbra, Viçosa e Teixeira a Ponte Nova. Embora essas cidades já contavam como pequenas aglomerações desde o século XIX, hoje a população local não excede hoje a 11mil habitantes (de acordo com o Censo 2010, IBGE):

- Guaraciaba: 10.223 hab.
- Pedra do Anta: 3.365 hab.
- Porto Firme: 10.417 hab.
- São Miguel do Anta: 6.760 hab.

Uma das razões da seleção é também pelo fato de todas elas terem uma igreja matriz e uma igreja de Nossa Senhora do Rosário. Essa última escolha é resultado de uma constatação de que quase todos os municípios com levantamentos feitos durante a pesquisa têm traços claros de uma ocupação de pessoas de baixa renda distinguíveis pelo tamanho das casas, pelo

¹⁰ Boa parte desta ferrovia foi sendo desativada aos poucos para suspender todos os serviços na região em destaque, no final dos anos 1990, em função do projeto político de privatização da malha ferroviária brasileira, encontrando-se no momento sob responsabilidade da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA, www.fcasa.com.br).

tamanho dos lotes, pelas ruas estreitas e, por vezes, íngremes, e um contingente de pessoas negras como ainda pode ser constatado *in loco*, no entorno dessas capelas dedicadas à Nossa Senhora do Rosário. Seria possível entrever nas entrelinhas desses traçados urbanos um sentido de ocupação do espaço e encontrar um sentido cultural da forma espacial desses territórios? Muitos dados ainda precisam ser levantados. Mas este é um trabalho ainda em elaboração, em processo de análise e em busca de respostas.

Tomando Porto Firme e Guaraciaba, em primeiro lugar, é interessante observar que a primeira ocupação de ambas se deu na mesma margem do rio Piranga que é também a mesma margem onde se situa o centro mais antigo de Piranga. No caso de Porto Firme, a igreja de Nossa Senhora do Rosário (fig. 4) situa-se em um ponto alto de uma encosta íngreme e em um de seus limites urbanos. A topografia desta região é tão acidentada que uma nova ocupação se desenvolveu nos últimos 50-60 anos, do outro lado do rio, onde está a atual matriz. No caso de Guaraciaba, a cidade segue um traçado longilíneo, como exposto por Sylvio de Vasconcellos (2004), em uma das margens do rio. Na outra margem, com encostas mais íngremes, e também em um ponto alto, situa-se a igreja de Nossa Senhora do Rosário. A construção original foi demolida e uma nova foi construída no mesmo local (fig. 5), embora mantendo uma escala de pequenas proporções. Mesmo assim, as observações na conformação espacial desta área se mantém. As casas mais antigas no entorno são pequenas, conservam seus telhados de duas ou quatro águas em telhas cerâmicas de capa-e-canal, e têm plantas de formato quadrado¹¹ e pé-direito baixo. A pergunta nesse caso seria: por que essas comunidades da paróquia do Rosário se acomodaram em locais tão semelhantes?

Figura 4: Igreja de Nossa Senhora do Rosário, Porto Firme-MG



Fonte: Acervo pessoal das autoras, 2012.

¹¹ Em um outro trabalho, Sylvio de Vasconcellos demonstra a evolução da arquitetura doméstica na região de Ouro Preto, onde a planta quadrada do que ele chama de “casa dos morros” é subdividida em poucas partes, correspondendo a uma divisão espacial e funcional (VASCONCELLOS, 1977). Nessa mesma obra, o autor desenvolve as ideias sobre o traçado longitudinal dos núcleos urbanos mineiros, em especial atenção ao caso de Vila Rica.

Figura 5: Igreja de Nossa Senhora do Rosário, Guaraciaba-MG



Fonte: Acervo pessoal das autoras, 2011

As duas cidades mais distantes de Piranga – Pedra do Anta e São Miguel do Anta – guardam também essas características: as respectivas comunidades do Rosário estão situadas nas partes mais altas do núcleo urbano. Em São Miguel do Anta, a igreja não existe mais. Porém, no seu local, é conservado um cruzeiro que, do alto de uma das encostas da cidade, domina a paisagem urbana. No caso de Pedra do Anta, a imponente igreja (fig. 6) parece estar a vigiar – outra vez, do alto – a comunidade habitante do vale. À sua volta, em ruas estreitas e tortuosas que irradiam do Largo, ainda moram os seus devotos, em casas pequenas e simples, de telhado baixo em harmonia com os seus quintais arborizados.

É interessante observar também que a chegada a essas pequenas cidades, ora se dá justamente pela parte alta onde está a Igreja do Rosário (Porto Firme e Pedra do Anta), ora se dá pelo lado oposto (Guaraciaba e São Miguel do Anta). Todo esse território, onde essas cidades estão situadas, pertencia ao Termo de Mariana e essas chegadas estão relacionadas com os caminhos de ligação com Piranga, localidade de maior representação, mais próxima e mais antiga da região de expansão regional.

Figura 6: Igreja de Nossa Senhora do Rosário, Pedra do Anta-MG



Fonte: Acervo pessoal, Marta Camisassa, 2014

Se como Lepetit disse:

Dissociar os estudos sobre a urbanidade e as pesquisas sobre a morfologia urbana acarreta a perda da questão urbana em sua especificidade. A cidade não dissocia: ao contrário, faz convergirem, num mesmo tempo, os fragmentos de espaço e os hábitos vindos de diversos momentos do passado. (LEPETIT, 2001, p. 141).

Se então os cruzamentos de estradas foram razão de desenvolvimento econômico e, também, urbano, a localização dessas igrejas do Rosário (*i.e.*, igrejas dedicadas a Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos) está aguardando uma história que entrelace a configuração do espaço urbano, as crenças locais, a segregação social e econômica, tudo em uma malha urbana representativa de uma etnia própria, característica de uma tomada de poder de um determinado território. Como escreveu Roncayollo: “É no interior do desenvolvimento das comunidades camponesas, das relações sociais entre senhores do solo e agricultores, que se estabelecem as distinções territoriais.” (RONCAYOLLO, 1986, p. 171).

AGRADECIMENTOS

Este trabalho é um subproduto de um trabalho de pesquisa financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais e, em parte, CNPq, através de bolsas de iniciação científica (Programa PIBIC/UFV/CNPq). A essas instituições, nossos agradecimentos ao financiamento sem o qual nada poderia ter sido feito. À equipe de bolsistas¹² e demais envolvidos no desenvolvimento da pesquisa, também apresentamos nossos agradecimentos.

¹² Esta pesquisa fez parte de três projetos paralelos registrados junto a Universidade Federal de Viçosa, como pode ser conferido no endereço eletrônico: <https://www2.dti.ufv.br/sisppg/scripts/projetos/verProjeto.php>, de acordo com os registros de números: 60407260402, 60407262931 e 60407260859.



REFERÊNCIAS

- FONSECA, C. D. *Arraiais e vilas d'el Rei*. Espaço e poder nas Minas setecentistas. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011.
- HARVEY, D. Espaços urbanos na 'aldeia global': reflexões sobre a condição urbana no capitalismo no final do século XX. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*. Belo Horizonte, n. 1, ago. 1992.
- LEPETIT, B. É possível uma hermenêutica urbana? In: SALGUEIRO, H. A. (org.). *Por uma nova história urbana*. Bernard Lepetit. São Paulo: EDUSP, 2001. p. 137-153.
- MORAES, F. B.; CARNEIRO, L. F. M. Patrimônio desconhecido: as pequenas aglomerações urbanas do município de Mariana-MG. In: CASTRIOTA, L. B. (org.). *Urbanização Brasileira: redescobertas*. Belo Horizonte: C/ Arte, 2003. p. 220-232.
- PEIXOTO, P. Os meios rurais e a *descoberta* do património. Mimeo. Disponível em <http://www.ces.uc.pt/publicacoes/oficina/ficheiros/175.pdf>, acesso em 06.abr.2014.
- QUATREMÈRE DE QUINCY, Antoine. *Dictionnaire historique d'architecture*: comprenant dans son plan les notions historiques, descriptives, archéologiques, biographiques, théoriques, didactiques et pratiques de cet art. Paris: Librairie d'Adrien le Clere, 1832. 2 v.
- RONCAYOLLO, M. Região. In: GIL, F. (org.). *Enciclopedia Einaudi*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1986, p. 161-189. v. 8, Região.
- RONCAYOLLO, M. Território. In: GIL, F. (org.). *Enciclopedia Einaudi*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1986, p. 262-290. v. 8, Região.
- STEIN, S. J. *The Brazilian Cotton Manufacture*. Textile Enterprise in an Underdeveloped Area, 1850-1950. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1957.
- VALVERDE, O. Estudo regional da Zona da Mata de Minas Gerais. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano XX, n. 1, p. 1-82, jan-mar.1958.
- VASCONCELLOS, S. Formação das povoações de Minas Gerais. In: LEMOS, C. B. (org.). *Sylvio de Vasconcellos: textos reunidos: arquitetura, arte e cidade*. Belo Horizonte: Editora BDMG Cultural, 2004. p. 145-147.
- VASCONCELLOS, S. *Vila Rica*. São Paulo: Perspectiva, 1977. Col. Debates, v. 100.