

REGISTROS DO CAMINHO NOVO PARA AS MINAS DE OURO NOS MAPAS ANTIGOS

Antônio Gilberto Costa

Centro de Referência em Cartografia Histórica da UFMG

ag.costa@uol.com.br

Resumo

Na passagem do século XVII para o XVIII ocorreu a implantação de uma nova via de acesso à região das minas de ouro, recém descobertas nos desertões da Capitania do Rio de Janeiro, no interior do território da América portuguesa. Identificada como Caminho Novo ou Caminho Novo do Rio de Janeiro para as minas, a sua construção tornara-se imprescindível e tinha por objetivo a redução do tempo de duração das viagens até aquela região, por meio de uma ligação direta com a cidade do Rio de Janeiro, sem a até então necessária passagem por São Paulo. Com essa nova via substituindo o Caminho Velho ou Caminho Velho de São Paulo, houve significativa redução no tempo de duração das viagens. Garcia Rodrigues Pais, filho de Fernão Dias, procedeu à abertura dessa via mais direta de comunicações entre as minas e a cidade do Rio de Janeiro, por contrato assinado com a Coroa, em 22 de outubro de 1698. Com a construção iniciando-se a partir das minas, mais precisamente nas proximidades de Barbacena, onde já se encontravam as roças do Garcia, foram necessários quatro anos para a sua conclusão. A partir de 1717, e por conta de uma crescente movimentação e da necessidade de controle sobre a circulação de bens e pessoas por esse caminho, bem como da cobrança de impostos, teve início a construção de postos de controle em pontos estratégicos desse caminho, nomeadamente nas divisas da região das minas com outras capitanias. Denominados registros e contagens, esses postos em parte permaneceram atuantes até o final do período colonial. Após 1822, com a independência e a criação do Império do Brasil, muitos desses antigos registros foram extintos e alguns foram substituídos por outros que passaram a ser identificados como coletorias e recebedorias. Desse conjunto restou como testemunho o Registro do Paraibuna.

Palavras-chave: Minas de Ouro, Caminho Novo, Cartografia Histórica, Controles

Abstract

In the passage of seventeenth century to the eighteenth there was the implementation of a new access way to the region of the gold mines, recently discovered in *desertões* of the Captaincy of Rio de Janeiro, within the territory of Portuguese America. Identified as New Way or New Way of Rio de Janeiro to the mines, its construction had become essential and was intended to reduce the travel length of time until the region through a direct connection to the city Rio de Janeiro, without the previously required trip to São Paulo. With this new way replacing the so-called Old Way or Old Way of São Paulo, there was a significant reduction of travel duration. Garcia Rodrigues Pais, son of Fernão Dias, has opened this more direct way of communication between the mine and the city of Rio de Janeiro, by agreement with the Crown, signed on 22 October 1698. With construction starting from the mines, more precisely near Barbacena, on which found the course of the Old Way, it took four years for completion. Only since 1717, and because of a growing movement and the need for control over the movement of goods and people down that road as well as the collection of taxes, began the construction of checkpoints or registers (*registros*) at strategic points that way, particularly at the borders of the region of mines with other captaincies. Called *registros e contagens*, these checkpoints partly remained active until the end of the colonial period. After 1822, with the independence and the creation of the Empire of Brazil, these old checkpoints were eliminated and some were instituted by others who came to be identified as *coletorias* and *recebedorias*. From this set remains as testimony only the Registry of Paraibuna.

Keywords: Gold Mines, New Road, Historical Cartography, Controls

Introdução

Entre fins do século XVII e os primeiros anos do XVIII, a construção de um novo caminho entre a cidade do Rio de Janeiro e a região das minas de ouro, descobertas nos desertões da Repartição Sul do Estado do Brasil, fez-se necessária. Com percurso mais curto e significativa redução do tempo de duração para os deslocamentos entre um extremo e o outro, essa construção resultou do grande tempo despendido por

Artur de Sá e Meneses, Governador da Repartição Sul e da Capitania do Rio de Janeiro, em suas viagens de inspeção para a região aurífera localizada na região da Borda do Campo, em Minas Gerais (MARTINS FILHO, 1965, p. 180). Nessa época, e para alcançar Minas, era necessário primeiro passar por São Paulo e por um caminho que, posteriormente, passou a ser conhecido como Caminho Velho.

Outra providência envolvendo o citado governador e igualmente relacionada com a região das minas, tinha a ver com a instalação de registros ou postos de controle e de cobrança em pontos estratégicos nas entradas e saídas dessa região.

Localizada inicialmente no interior da capitania do Rio de Janeiro, essa parte da América portuguesa rica em ouro e diamantes, passou, por desmembramento em 1709, a fazer parte da capitania de S. Paulo e das Minas do Ouro. Em 1720, houve novo desmembramento com relação a São Paulo, que deu origem à capitania de Minas Geraes. Com esses desmembramentos, esses postos deveriam ser instalados nos caminhos oficiais e em pontos localizados nas divisas entre essas capitanias.

Embora essa questão da instalação dos registros no Caminho Novo tenha sido objeto de documento de autoria do governador Sá e Meneses, datado de 18 de abril de 1701, isso só veio a ocorrer após a Ordem Régia de 06 de novembro de 1717¹.

Na América portuguesa, enquanto alguns desses registros ficaram conhecidos como registros do ouro e tinham por objetivo mais importante fiscalizar a cobrança do quinto, outros foram implantados visando controle sobre entradas e saídas de pessoas e de mercadorias. A partir de 1717, entre Vila Rica e a cidade do Rio de Janeiro, funcionaram por longos períodos os registros do Paraibuna e de Mathias Barbosa (inicialmente funcionando na região da Borda do Campo e identificado como Velho), instalados na divisa entre as capitanias de Minas Gerais e a Rio de Janeiro, mas no lado de Minas. No mesmo caminho, mas no lado da capitania do Rio de Janeiro ficou famoso o registro do Paraíba, também identificado como Posto da Guarda ou Guarda da Paraíba.

Referências à data de instalação de um registro nos arredores de Barbacena (Registro Velho), por volta de 1714, não foram comprovadas. Assinalado em documentos cartográficos, a partir do segundo quartel do século XVIII, nesses arredores e sempre identificado como Velho, este teria sido transferido por razões de segurança para o local onde passou a ser identificado como sendo o registro de Mathias Barbosa. Sobre o assunto, envolvendo a implantação e o início de funcionamento desse registro, bem como a sua transferência, encontram-se referências² de autoria de Caetano da Costa Matoso, ouvidor da Comarca de Vila Rica, registradas em seu diário de jornada para Vila Rica, ocorrida entre 27 de janeiro e 7 de fevereiro de 1749. Primeiro, na passagem por Mathias Barbosa ele observou: "Seguiu-se o dia (...) primeiro de fevereiro [de 1749] (...) cheguei a um sítio que chamam de Matias Barbosa (...) [onde] está posto o registro do contrato das entradas das fazendas que por este caminho vão para as Minas. (...). Este registro está neste sítio há doze anos, tendo estado antes no sítio adiante da Borda do Campo [região da atual Barbacena]". Seguindo sua viagem para Vila Rica e passando pela região da Borda do Campo, no dia 06 de fevereiro, observou: "Tendo andado perto de uma légua, cheguei pela borda de um rio que chama o do Registro Velho (...) por nele ter tido o seu primeiro assento o registro das entradas de que já falei, e esteve [aqui] por alguns vinte anos." Levando-se em conta os dados fornecidos por Costa Matoso, chega-se ao ano de 1717, com importância não só para a instalação do Registro Velho, mas para a confirmação de que esse teria sido de fato o ano, a partir do qual, foram instalados os registros do Caminho Novo.

Construção, trajeto e variantes do Caminho Novo

Garcia Rodrigues Pais, filho de Fernão Dias, procedeu à abertura dessa linha mais direta de comunicações com a cidade do Rio de Janeiro, a capital do Estado do Brasil, por contrato com a Coroa, assinado em 22 de outubro de 1698. Ao fim de quatro anos de trabalho, Garcia recebeu a ajuda do Coronel Domingos Rodrigues, que acabou a obra lançando mão, assim como Garcia, de recursos próprios. O Caminho Novo, que tinha essa denominação para ser diferenciado daqueles já existentes, como o Caminho Velho de São

¹ ORDEM RÉGIA. BNL, Anais... Coleção Pombalina, Códice 643, f. 30-31.

² As referências de Costa Matoso relativas ao Registro Velho, encontram-se no CÓDICE COSTA MATOSO Doc. 138, p. 890-891 e p. 896.

Paulo, tinha início no cais da Praia dos Mineiros [Praça XV], alcançando por mar o Rio Pilar no fundo da Baía de Guanabara. A partir daí seguia na forma de uma picada, que vencida a Serra do Mar em direção a Paty do Alferes. De fato, a construção do caminho iniciou-se a partir das minas, mais precisamente nas proximidades de Barbacena onde reuniam-se os caminhos do Rio das Mortes, do Rio das Velhas, e do Rio Doce. Começando daí, o caminho “venceu a Mantiqueira, pela garganta de João Ayres, procurou o Paraibuna, seguiu até sua barra no Paraíba e pela serra dos Órgãos chegou à baía do Rio, passando em Cabaru, Alferes [Paty do Alferes] ou Roças do Marcos da Costa, Couto e Pilar [Campos Elísios, distrito de Duque de Caxias/RJ]” (ABREU, 1982, p. 141). Este caminho, considerado “exemplo, entre muitos, de rotas indígenas incorporadas à história da colonização de Minas Gerais no período posterior às primeiras descobertas de ouro” (VENÂNCIO, 1999, p. 181-189), também ficou conhecido como Caminho do Garcia, Caminho do Couto, Caminho do Pilar ou Caminho Novo do Rio de Janeiro para as minas. Suas 80 léguas ou 494 km eram percorridas entre 10 e 12 dias (MARTINS FILHO, 1965, p. 187).

Outro roteiro desse caminho, mas com a alternativa de passagem pela região de São João Del-Rey, foi assim apresentado pelo padre André João Antonil, em 1711:

Partindo da cidade do Rio de Janeiro por terra (...) e marchando à paulista, a primeira jornada se vai a Irajá [subúrbio da cidade do Rio de Janeiro]; a segunda ao engenho do alcaide-mor, Tomé Correia; a terceira ao porto do Nóbrega no rio Iguaçu, onde há passagem de canoas e saveiros; a quarta ao sítio que chamam de Manuel do Couto. E quem vai por mar e embarcação ligeira, em um dia se põe no porto da freguesia de Nossa Senhora do Pilar; e em outro, em canoa, subindo pelo rio de Morobaí acima, ou indo por terra, chega pelo meio-dia ao referido sítio do Couto. Deste se vai à cachoeira do pé da serra e se pouso em ranchos. E daqui se sobe à serra, (...) se arrancham nos pouso que chamam Frios. (...) Dos pousos Frios se vai à primeira roça do capitão Marcos da Costa; e dela, em duas jornadas, à segunda roça, que chamam do Alferes. Da roça do Alferes [Paty do Alferes/RJ], numa jornada se vai ao Pau Grande, roça que agora principia, e daí se vai pouso no mato ao pé de hum morro, que chamão Cabarú. Deste morro se vai ao famoso rio Paraíba, cuja passagem he em canoas. Da parte daquem está huma venda de Garcia Rodrigues, e há bastantes ranchos para os passageiros, e da parte dalém a casa do dito Garcia Rodrigues, com larguíssimas roçarias. Daqui se passa ao rio Paraibuna, em duas jornadas, a primeira no mato, e a segunda no porto, onde há roçaria e venda importante e rancho para os passageiros de uma e outra parte. É este rio pouco menos caudaloso que o Paraíba; passa-se em canoa. Do rio Paraibuna fazem duas jornadas à roça do Contraste de Simão Pereira; e o pouso da primeira é no mato. Da roça do dito se vai à do Matias Barbosa, e daí à de Antônio de Araújo (...). E em todas estas jornadas se vai sempre pela vizinhança do Paraibuna. (...) Da Segunda roça do senhor Bispo fazem uma jornada pequena à Borda do Campo [Município de Antônio Carlos/MG, vizinho a Barbacena], à roça do coronel Domingos Rodrigues da Fonseca. Quem vai para o rio das Mortes passa desta roça à de Alberto Dias, daí à de Manuel de Araújo, que chamam da Ressaca, e desta à ponta do Morro, que é arraial bastante, com muitas lavras, donde se tem tirado grande cópia de ouro; (...) Deste lugar se vai jantar ao arraial do rio das Mortes. E quem segue a estrada das minas gerais da roça sobredita de Manuel de Araújo da Ressaca do Campo, vai à roça que chamam de João Batista; daí à de João da Silva Costa, e desta à roça dos Congonhas, junto ao Rodeio da Itatiaia, da qual se passa ao campo do Ouro Preto, aonde há várias roças e de qualquer delas é uma jornada pequena ao arraial do Ouro Preto, que fica mato dentro, onde estão as lavras do ouro. (...) E todo o dito caminho se pode andar em dez até doze dias (...). Do campo do Ouro Preto ao rio das Velhas são cinco jornadas pousando sempre em roças. (ANTONIL, 1982, p. 184-186)

Apesar de todos os esforços, Garcia Rodrigues havia escolhido mal o trecho do *Caminho Novo*, na travessia da Serra do Mar. Em direção às minas, o trecho de subida mostrou-se desde o início extremamente impróprio para cavalgadas. Por conta destas dificuldades, o rei Pedro II de Portugal determinou em carta enviada ao Governador e Capitão General do Rio de Janeiro, Arthur de Sá e Menezes, que:

do estado em que se acha o caminho novo que Garcia Roiz se ofereceu abrir para as minas do ouro e a cauza que tivestes para não fazer por elle a vossa jornada porém que com a continua deligencia em que ficara o dito Garcia Roiz para abrir um atalho e fazer estalagens entendieis se poderião por elle servir os mineiros com maior facilidade e segurança.

Em resposta a carta real, datada de 15 de novembro de 1701, respondeu o governador: "o atalho não estava ainda feito mas q'acabado que fosse sem duvida alguma he o mais perto caminho que pode haver" (SODRÉ, 1933, p.1).

Mas somente a partir de 1725, o trecho entre o Registro do Paraíba e a Baía da Guanabara já estava ligado por um atalho ou por um caminho mais novo ainda (ABREU, 1982, p. 142), provavelmente aberto por Garcia e certamente terminado por trabalho do sargento-mor Bernardo Soares de Proença. O caminho tinha início de sua parte terrestre não mais no porto do Pilar, mas no da Estrela, localizado no Rio Inhomirim (Figura 01).

Da região das minas para o porto Estrela, o traçado do caminho passava por locais conhecidos como Santo Antônio da Encruzilhada, onde encontrava o Caminho do Couto ou do Garcia, pela Rocinha da Cebola ou Arraial de Sant'Ana do Sebolos [Inconfidência, povoado de Paraíba do Sul/RJ], pela Roça ou Fazenda do Secretário, Rocinha do Fagundes [Pedro do Rio/RJ], Pegado, Magé [Itaipava], Sítio Itamarati (residência de Bernardo Soares de Proença), desenvolvendo-se pelas margens do rio Piabanha, pelo curso do Córrego Seco [Petrópolis], até se alcançar a Serra da Estrela e o Rio Inhomirim. Do Inhomirim vinha-se embarcado a partir do chamado Porto Estrela até a Praia dos Mineiros, ponto de desembarque na cidade do Rio de Janeiro³.

No primeiro quartel do século XIX, o Porto da Estrela era considerado, dentre os principais portos por onde era conduzida a produção do interior do Brasil, como um dos mais importantes. Nesse porto havia um grande número de casas que formavam um "arraial bellissimo e acomodam notável porção de habitantes por todo o ano, sem o menor embaraço das pousadas, em que descansam os moradores de lugares distantes e os viandantes de Minas Geraes" (ARAÚJO, p. 220-230). Na primeira metade do século XIX, o traçado desse atalho, então conhecido como Caminho do Proença ou do Inhomirim, deu lugar, a partir da região das minas, ao traçado da antiga Estrada de Ferro que ligava Três Rios e Petrópolis.

Apoiado em relatório encaminhado pelo Governador da Capitania do Rio de Janeiro, datado de 11 de outubro de 1724, que louvava Bernardo Soares de Proença por sua obra em benefício do bem comum, D. João V, por meio da Ordem Régia de 6 de julho de 1725, mandou agradecer ao mesmo pelo serviço prestado, dando conta ainda de que este ficava na real lembrança (MARTINS FILHO, 1965, p. 189). Mas esse novíssimo caminho para as Minas passando pela Freguesia de Inhomirim, com despesas custeadas por Proença, trouxe-lhe entre outros dissabores, a perda de sua saúde.

Sobre as possibilidades de viagem do Rio de Janeiro para a região das minas pelas chamadas variantes do Caminho Novo, Mirian de Barros Latif (1991, p. 61-62) traz a seguinte descrição de viagem:

³ Um detalhado roteiro de viagem por essa variante do *Caminho Novo* consta do Diário da Jornada que fez o ouvidor Caetano da Costa Matoso para as Minas Gerais entre 27 de janeiro e 7 de fevereiro de 1749. CÓDICE COSTA MATOSO, Doc. 138, p. 882-897.

Do pôrto de Pilar, parte o Caminho Novo. Vai-se aí ter, do Rio de Janeiro, navegando a vela até o fundo da baía e depois tocando avara pelas águas tranquilas dos rios da baixada. No pôrto de Pilar, os viajantes, ante uma viagem de mês e pouco por serras escarpadas e florestas virgens, têm de se munir de muita coragem. Ao lado do primeiro trapiche que se alinha junto à estacaria que serve de desembarcadouro, ergue-se uma igrejinha a Nossa Senhora do Pilar, cuja torre branca, como um reconforto, é avistada de longe por sobre o tabual das planícies encharcadas. O trecho do caminho que sobe a serra do Mar, pelo contraforte do Tinguá, passa a ter variantes, até que se estabilize o traçado mais vantajoso. De Iguaçu (Velho) parte a primeira variante. Outro caminho, em condições menos penosas, através da serra da Estrêla, sobe do pôrto do mesmo nome, onde a navegação se mostra mais franca. É ainda Garcia Rodrigues Paes que o inicia. Finalmente, procurando evitar a precária navegação em rios facilmente obstruídos, a Guardamoria Geral empreende o caminho dito da Terra Firme que sobe o vale do Santana, depois de contornar os banhados da baixada. No verão, na época das grandes chuvas, quando os charcos tornam este caminho impraticável, volta-se a usar as barcaças até os portos fluviais no fundo da baía.

Tanto o caminho que passava pela Serra da Estrela (variante ou Caminho do Proença), quanto o que passava por Pilar e Pousos Frios (Caminho do Garcia) ou o da Terra Firme pelo vale do Rio Santana, o mais novo de todos e também conhecido como Caminho do Tinguá, uma vez transposta a Serra do Mar, se entroncavam um pouco antes das roças de Garcia Rodrigues, às margens do Paraíba do Sul, num local chamado Registro, ou Registro Novo.

Mais adiante, uma ramificação do Caminho Novo, mas à altura do Arraial de Igreja Nova de Campolide (Vila de Barbacena), localizado “na extremidade do mato e onde, da estrada do Rio de Janeiro, se dividem as das comarcas desta capitania ...” (CARVALHO, 1959, p. 64), permitia a quem viesse do Rio de Janeiro, alcançar Goiás e Mato Grosso, passando por Minas Gerais. A partir da mesma região [Borda do Campo] e da Roça da Ressaca ou Carandaí era possível alcançar a de São João Del Rey e o Caminho Velho de São Paulo:

Quem vay para o Rio das Mortes [a partir do *Caminho Novo* do Rio de Janeiro], passa desta Roça [do Coronel Domingos Rodrigues da Fonseca, cunhado de Garcia Rodrigues] à de Alberto Dias; daí a de Manoel de Araujo, que chamão da Ressaca: daí à Ponta do Morro [Tiradentes; antigo Arraial de Santo Antônio da Ponta do Morro, elevado à condição de Villa de São José Del Rey em 12 de janeiro de 1719], que he arrayal bastante, com muitas Lavras. (BARREIROS, 1976, p. 10)

A partir do arraial de Santo Antônio da Ponta do Morro [São José Del Rey e atual Tiradentes], essa variante conhecida como Caminho de Baixo, alcançava a Villa de São João Del Rey. Em sentido contrário, a partir de São João ou de ligações desse caminho com o novo vindo do Rio de Janeiro, seja em Borda do Campo, Ressaca ou em Carandaí, os caminhos Velho e Novo seguiam juntos até Vila Rica, passando por Paraopeba, Queluz, Ouro Branco, Pé do Morro, Serra do Deus-Te-Livre, Pouso do Chiqueiro, Capão do Lana, Boa Vista e Tripuí. Uma outra variante do *Caminho Velho de São Paulo* a partir de São João Del Rey, mas passando por Lagoa Dourada, Congonhas e Rodeio, encontrava o Caminho Novo no chamado

Pouso do Chiqueiro, ou ainda Chiqueiro ou Chiqueiro do Alemão, localizado após a Serra do Deus-Te-Livre [Ouro Branco]. A partir daí seguiam juntos até Vila Rica, passando por Capão, José Correia, Boa Vista, Três Cruzes e Tripui. Assim unificados, seguiam para o norte, passando por Mariana, Camargos, Bento Rodrigues, Inficionado, Catas Altas do Mato Dentro, Brumado e São João do Morro Grande [Barão de Cocais]. Tomando o rumo oeste, uma ramificação passando por Caeté alcançava Sabará. Em direção norte seguia para a região do Distrito Diamantino, pelo Caminho do Mato. O viajante tinha ainda a opção de viajar para o referido distrito ou para o norte de Minas, passando pelo Caminho do Campo, que contornava em parte a Serra do Espinhaço, por seu lado ocidental.

Já no século XIX, em especial a partir da sua segunda metade, a maior parte dos traçados originais desses caminhos para a região das minas, seja o do Velho, seja o do Novo, desapareceu e só alguns poucos trechos mantiveram-se intactos. A partir do Rio de Janeiro e de São Paulo, muitos trechos foram transformados, principalmente em estradas de ferro, considerando-se as facilidades representadas para tais projetos, pelas inúmeras gargantas localizadas nas serras do Mar e da Mantiqueira por onde passavam esses caminhos.

Das planuras occidentaes da bacia da Guanabara, onde assenta a cidade do Rio de Janeiro, ao outro lado da cordilheira que encarcera a mesma cidade, a linha da Central, rodeando contrafortes formidáveis, tangendo enormes taludes, transpondo gargantas elevadas e varando mões gigantescas e graníticas, atinge, ao fim de 109 k., as margens fecundas do formoso Parahyba. Iniciada a viagem na estação D. Pedro II". (VASCONCELLOS, 1934, p. 69)

Outros trechos foram retrabalhados, surgindo novos traçados de estradas carroçáveis no século XIX, que deram lugar a rodovias do século XX.

Representações do traçado do Caminho Novo nos mapas antigos

A mais antiga representação cartográfica do Caminho Novo encontra-se em um mapa copiado a partir do mapa preparado pelo Padre Jacobo Cocleo, que por sua vez representa importante fonte de informações sobre o território mineiro, disponíveis entre fins do século XVII e o início do século XVIII. O mapa original, com paradeiro desconhecido, foi produzido muito provavelmente entre 1699 e 1711, pois dele consta uma nota: "Minas achadas em 1699" e porque 1711 corresponde ao ano da morte do autor. A partir desse documento foram retiradas informações para a preparação da cópia, o que é confirmado pelo título do mapa: MAPA Da maior parte Da Costa, e Sertão, do BRAZIL. Extraído do original do Pe. Cocleo⁴. Esse documento traz a primeira representação conhecida dos principais caminhos para as minas, a partir de São Paulo e do Rio de Janeiro, com destaque para a representação do traçado do Caminho Novo identificado como "Caminho do Garcia para as Minas".

Por outro lado, o documento intitulado MAPA DAS MINAS DO OURO E S. PAULO E COSTA DO MAR QUE LHE PRETENÇA (s.d.)⁵, que pode ser considerado como sendo o segundo mais antigo conhecido a trazer a representação do território mineiro, pode ter sido produzido com o intuito de identificar o território da capitania de São Paulo, desmembrado do da capitania do Rio de Janeiro, em 1709. Por conta disso seria mais novo que essa data, mas mais velho que 1714, por conta da presença ou da ausência de informações sobre vilas e cidades nesse documento. Dessa representação fazem parte as nascentes e

⁴ Mapa sob a guarda do Arquivo Histórico do Exército.

⁵ Mapa sob a guarda da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

respectivas bacias dos rios São Francisco, das Velhas, Paraopeba, Jequitinhonha, Preto e Doce à direita e o do Grande à esquerda. As serras do Mar e da Mantiqueira encontram-se representadas com se fossem paralelas entre si e como se estendessem ao longo de toda a costa. Mas com relação à representação dos caminhos para as minas, encontra-se a representação completa do traçado do Caminho de São Paulo para as minas (Caminho Velho) e apenas partes para o Caminho Novo. Nesse caso, falta a representação do trecho do caminho fazendo a ligação entre a região de Barbacena ou da Borda do Campo, no território mineiro, e a do vale do rio Paraíba, na capitania do Rio de Janeiro. Por tratar-se de documento produzido por determinação oficial, supõe-se que a ausência do traçado completo do Caminho Novo seguia orientação para a não divulgação de acessos que facilitassem o alcance das regiões das minas, ou que esse ainda não estaria completamente definido e implantado.

A partir dessa época e até o início da segunda metade do século XVIII, não são conhecidos documentos em escala regional e com representação do território compreendido entre a região das minas e a divida com a capitania do Rio de Janeiro. Existem alguns poucos, mas representando apenas partes das regiões central e norte da capitania de Minas Geraes.

O Mapa de Huã Parte do Novo Continente da América Portuguesa, de 20 thé 25 Grs. De Latitude ao Sul da Linha; e de 20 thé 30 Grs. De Longitude pelo Meridiano do Ferro⁶ (Figura 02), produzido por volta de 1760, constitui o mais antigo documento conhecido para esse período a conter o traçado do Caminho Novo, mas sem a sequência pelo Pilar e envolvendo apenas a variante pelo Porto Estrela, no rio Inhomirim. Além da representação deste caminho, encontra-se anexada uma relação de nomes de moradores e de arraiais dispostos ao longo do mesmo. Com relação à representação dos Registros do Caminho Novo, esse documento constitui o mais antigo conhecido a trazer referências aos registros do Paraíba, do Paraibuna e de Mathias Barbosa. Para os dois primeiros, traz a informação "Barca da passagem".

Após 1760, os traçados do Caminho Novo, um identificado como do Pilar ou do Garcia Rodrigues, bem como o outro como Caminho Novo do Inhomirim ou do Proença encontram-se registrados em diversos outros documentos cartográficos dessa época, como na Carta Topográfica da Capitania do Rio de Janeiro⁷, de autoria do Sargento-Mor Manuel Vieira Leão, de 1767. A carta foi mandada fazer pelo Conde de Cunha, Capitão - General e Vice-Rey do Estado do Brasil. A partir da análise deste documento observa-se que esses caminhos:

partindo do Rio, depois de galgar a Serra do Mar, por três gargantas diferentes iam reunir-se pouco antes de alcançar a margem direita no Paraíba, no lugar que ainda novo e por aquele motivo, conserva o nome de Sto. Antônio da Encruzilhada. De Encruzilhada em diante os três caminhos reunidos em um só, transpunham a Serra das Abóboras, indo atingir a localidade de Nossa Senhora de Monserrate, nas margens do Paraibuna, ponto de muita utilidade (...) não só aos viajantes (...) mas ao destacamento (...) que ali se estabeleceu para vedar os contrabandos do ouro e diamantes (...) e transpondo o rio entrava em território da Capitania das Minas Gerais. (MARTINS FILHO, 1965, p. 178-179)

Em documentos do século XIX, como no intitulado Mappa da Estrada entre Ouro Preto e Rio de Janeiro⁸, e tirado do Mappa da Província de Minas, encontra-se a representação do traçado do Caminho Novo, mas com algumas correções de percurso. Este documento foi levantado pela Comissão de Geografia, no período de 1839 a 1840.

Na CARTA GEOGRAPHICA da parte Oriental da Província do Rio de Janeiro seos termos ou limites com a do Espírito Santo, São Paulo e Minas Geraes... Arquivo Militar, Janeiro de 1841⁹, de autoria de Antonio

⁶ Mapa sob a guarda da Mapoteca do Itamaraty.

⁷ A Carta Topográfica é composta por quinze detalhes ou folhas e encontra-se sob a guarda da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

⁸ Mapa sob a guarda do Arquivo Histórico do Exército.

⁹ Mapa sob a guarda da Mapoteca da Marinha.

Maria Cabral de Mello, Tenente do E. M. de 1^o Classe, estão representados os traçados das variantes do Caminho Novo: a do Caminho do Garcia (pelo Pilar) e a do Caminho do Proença (pelo Inhomirim), assim como o encontro das duas em um ponto próximo ao Posto da Guarda do Paraíba. A partir daí fundiam-se em uma única via para Vila Rica. Do documento consta a informação de que o 1^o meridiano passa pela parte mais ocidental da Ilha do Ferro.

Os registros do Caminho Novo

A descoberta das minas de ouro, no interior da parte sul do território da América portuguesa, levou governos das capitanias dessa parte do Estado do Brasil, e por sua vez as Câmaras Municipais, a tomarem providências visando atendimento às imposições de controle ordenadas pelo governo central. Assim, essas autoridades viram-se na obrigação de procurarem formas de proceder à cobrança de impostos sobre o ouro explorado e sobre mercadorias, animais e escravos que entravam ou saíam da Capitania das Minas. Com esse intuito foram instituídos os registros, as contagens e outros postos de fiscalização.

Os chamados registros do ouro encontravam-se localizados nas saídas das minas e nos portos e estavam voltados para a cobrança do quinto do ouro, mas também fiscalizavam os transportes. Já os chamados registros de entradas, foram explorados por contratadores e as contagens estavam voltadas para a cobrança de tributos relacionados com a circulação de animais. No caso dos registros de entradas, esses ficavam sob a responsabilidade de um contratador, que pagava ao estado por esse direito, ficando o mesmo com o direito à cobrança de impostos, quando da passagem por esses registros.

Com relação a essa questão da instalação dos registros, o documento mais antigo que trata desse assunto é uma Ordem Régia de 06 de novembro de 1717. Por meio dessa ordem, D. João V determinou a Dom Pedro de Almeida, Governador e Capitão General de São Paulo e terras das Minas, a construção no Caminho Novo, de instalações na passagem do Paraíba, visando ao mesmo tempo maior comodidade e melhora nas funções do Registro, localizado a meio caminho entre a cidade do Rio de Janeiro e as Minas. Segunda essa ordem, o governador deveria tomar:

na Cidade de San Sebastião do Rio de Janeiro, informação de todas as pessoas que nella achastes, mais praticas no Caminho das Minas, e tambem de alguns Engenheiros que virão o Sitio da Parahiba, e pelo que vos dicerão huns e outros viestes no Conhecim^o de q' o dito sitio he o mais apto para nella se fabricar hua importante chave para as Minas, pois sendo todas as terras impenetraveis pela sua aspereza, e pela densidade dos Matos que as cobre fica sendo a dita paragem a menos dificultoso, e como tal foi buscada por Garcia Roiz Paes no descobrimento que fez do caminho das Minas para se comunicar com o Rio de Janeiro, e offereça comodidade para nella a pouco custo se poder fazer hum Recinto em que possam recolher se os Soldados e bastará q' este se fabrique de terra, e ... de que o pais ter abundante enão menos de pedra quando seja necessario fabricar se della que as ... que produzirá este jenero de fortificação serão ... os soldados e officaes com maior respeito, não só com os que fizerem passagem por aquella passagem por aquella parte conduzino cargas, e negros...

Como em sua ordem D. João V levantava a necessidade de se “fabricar hua importante chave para as Minas”, destacando ainda que em meio à “densidade dos Matos” a região do Paraíba seria a mais adequada, pode-se concluir que há essa época não havia ainda nenhum registro instalado nessa fronteira, seja na parte mineira, seja na do Rio de Janeiro. Essa inexistência de registros é também corroborada nessa Ordem Régia, pela autorização dada ao governo de São Paulo e das Minas do Ouro, desmembrado do Rio de Janeiro desde 1709, para a instalação de um registro, mas em território do Rio de Janeiro e sem nenhuma referência a eventuais registros no lado mineiro da fronteira. A obra publicada pelo Padre Antonil, intitulada Cultura e Opulência do Brasil, pode também ser referida como mais uma comprovação para essa inexistência dos registros até pelo menos 1711, que é a data da sua publicação. Na sua descrição do

Caminho Novo, Antonil não fez nenhuma referência à existência de qualquer registro entre a cidade do Rio de Janeiro e Vila Rica.

Após 1822, com a independência e a criação do Império do Brasil, antigos registros foram extintos, ou foram substituídos por postos identificados como coletorias e recebedorias. As primeiras localizavam-se no interior da província, enquanto as recebedorias estavam localizadas em pontos de fronteira com outras províncias. No caso de Minas Gerais, dos antigos registros do ouro, só restou o do Paraibuna, que foi transformado em uma Recebedoria, como representado no MAPPA das Collectorias, Recebedorias e seus estravios, Linhas de correios e suas ramificações da Província de Minas Geraes, datado de junho de 1865. No império, as coletorias encontravam-se localizadas em pontos do território da província e eram identificadas como Coletorias de Rendas Gerais. Com o início da República tanto coletorias, quanto recebedorias foram extintas. No entanto, pouco depois, e em cumprimento à Lei n. 746, de 29 de dezembro de 1900¹⁰, ocorreu o restabelecimento dessas coletorias, que passaram a ser denominadas como Collectorias Federaes.

Registros do Caminho Novo no século XIX: descrições e desdobramentos

Do início dos Setecentos a meados dos Oitocentos, o Caminho Novo (envolvendo a variante do Proença) ou a grande Estrada Real do Rio de Janeiro para Vila Rica e sua sequência para o Tejuco [Diamantina], denominação recebida no império, foi o principal caminho para a região das minas. Dentre todos os caminhos coloniais e estradas do século XIX, talvez não haja outro que tenha sido percorrido por igual número de oficiais, funcionários e viajantes estrangeiros e por conta disto mesmo tão detalhadamente descrito. Informações sobre as condições de todo o trajeto, em boa parte constituído por trilhas para tropeiros, bem como descrições da fauna e da flora fazem parte de raros documentos oficiais, mas de inúmeros relatos dos chamados viajantes naturalistas. É destes relatos que se tem o maior volume de informações sobre os registros ou postos de controle do Caminho Novo, implantados na divisa entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro.

Já em fins da segunda metade do século XVIII, por conta do declínio da produção do ouro e dos diamantes, os registros instalados no Caminho Novo deixaram de ter importância e destinação iniciais e passaram a desempenhar cada vez mais papel de controle ou de fiscalização. De fato passaram a funcionar também como barreiras auxiliando no controle da circulação de indivíduos procurados pela justiça. Antes mesmo do final da primeira metade do século XIX, alguns já não funcionavam.

A partir de relatos de viajantes, que circularam pelo caminho ao longo da primeira metade do século XIX, entre 1809 e 1843, ficam patentes essas mudanças e nessas novas condições esses registros ou postos de controle passaram a constituir pontos de referência e de apoio a esses viajantes.

João Mawe (1978, p. 107-152), viajante e comerciante inglês, encarregado pelo Conde de Linhares de fazer observações sobre possíveis ocorrências de prata na região de Cantagalo - RJ, é considerado como sendo o primeiro estrangeiro, com certeza o primeiro inglês, a obter autorização do governo português para viajar até a região das minas em 1809 (LEITÃO, 1941, p. 159). É dele a mais antiga descrição conhecida sobre esses registros. Na região do porto ou do Registro do Paraíba, ele e demais membros da sua expedição passaram por um trecho do caminho mais estreito, atravessaram o rio Paraíba por meio de uma balsa e deixaram-se revistar no Registro localizado do outro lado do rio. O Registro foi descrito como sendo uma casa sólida de madeira, levantada sobre estacas, a fim de protegê-la das enchentes do rio. Tinha alojamentos para os guardas e uma varanda que dava para o lugar em que as balsas passavam. Seguindo viagem e já na região do Paraibuna, onde existia um outro Registro, Mawe comenta que "a região em derredor, conquanto montanhosa, é fértil e coberta de mato". O registro, localizado na margem esquerda do rio, é descrito como maior e melhor guardado que o anterior. Avançando em direção às minas ele passou pelo Registro de Mathias Barbosa, "colocado em meio de bosque quase impenetrável". Ele relata que o caminho passava por dentro do edifício desse último registro.

Cerca de dois anos mais tarde, o Barão Wilhelm Ludwig von Eschwege deixou relatado em seu diário (2002, p. 217-57) seu entusiasmo pela chegada do tão esperado dia da sua viagem ao interior do Brasil.

¹⁰ Ministério da Fazenda: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Memoria/administracao/historico/default.asp>

No dia 15 de julho de 1811, ele seguiu em direção a Minas Gerais e chegando à região do rio Paraíba, descreveu sua travessia para o lado esquerdo do rio, onde havia um Registro, que consistia em uma casa do corpo da guarda grande e bem montada, construída sobre pilares. Segundo Eschwege, havia entre seis e dez praças, funcionários do Rio de Janeiro, que tanto examinavam passaportes, como revistavam quem saísse de Minas Gerais, para impedir o contrabando de ouro e de diamantes. Em seguida, e já na região do Paraibuna, Eschwege descreveu esse rio como não sendo tão largo como o anterior e comentou que o barco utilizado era igual ao da travessia anterior. Para a margem esquerda, ele observou a presença de um segundo grande Registro ou Posto de Guarda. Com um oficial e 16 soldados esse era o local onde eram examinados os passaportes, segundo ele com mais rigor que no anterior. Sobre cobranças, ele comentou sobre a cobrança de uma taxa destinada ao calçamento da estrada que estava sendo construída na serra da Estrela, das taxas de travessia pelos dois rios e ainda taxas por pessoa, pelos animais e escravos.

A partir dali ele relata ter seguido por um caminho pela margem esquerda deste rio, até Mathias Barbosa, onde diz ter passado por mais um registro, também descrito como uma alfândega e onde eram cobrados os impostos sobre todas as mercadorias que entravam em Minas Gerais.

Em 07 de dezembro de 1816, Auguste de Saint Hilaire (1975, p. 42-50), em companhia do Barão Georg Heinrich von Langsdorff, dirigiu-se para a província de Minas. Alcançando a região do Paraíba, ele atravessou o rio e apresentou seus documentos ao comandante do Registro situado na margem esquerda. Segundo Saint Hilaire no Paraíba obtinha-se o visto nos passaportes, mas era no registro do Paraibuna que se pagava o pedágio. Seguindo viagem, ele e sua comitiva alcançaram as margens do Paraibuna, que era atravessado por uma balsa semelhante à existente no Paraíba. Antes da travessia, ele descreveu a casa do registro, situada no lado esquerdo do rio, como uma: "casa muito baixa, aproximadamente quadrada, e cujo teto, muito pouco inclinado, e coberto de telhas, se prolonga sobre uma galeria". Descreveu ainda o seu entorno: "Dois morros mais ou menos semelhantes se elevam por trás do registro, encontrando-se na base, afastam-se progressivamente um do outro até o ápice". Após a travessia do rio, Saint Hilaire, relata ter apresentado seu passaporte ao comandante do registro, observando que todos e tudo era fiscalizado com mais seriedade. A seguir, ele passou pelo registro de Mathias Barbosa, para onde descreve edifícios formando um quadrilátero alongado, e construídos ao redor de um pátio bastante grande e que cortava a estrada. Ainda comenta que o serviço era feito por empregados civis e um destacamento militar. É no relato de Saint-Hilaire, que se encontra uma informação dando conta de que esse registro teria sido criado para abrigar um outro, mais antigo, situado em área desprotegida e sem segurança. Esse registro mais antigo corresponde, segundo descrição do naturalista francês, ao Registro Velho do Caminho Novo, que estava localizado nas proximidades de Barbacena, na passagem da Serra da Mantiqueira pela garganta de João Aires e que teria sido construído por volta de 1714.

Johann Emmanuel Pohl, geólogo que veio ao Brasil junto com a missão de naturalistas que acompanharam a Arquiduquesa Leopoldina, atravessou o rio Paraíba e alcançou, na sua margem esquerda, um arraial, também chamado de Guarda da Paraíba. Em seu relato de viagem, comentado por Affonso d'Escragnoille Taunay (1945, p. 57-63), ele descreveu a construção do registro da Paraíba como uma casa grande sobre pilares de madeira, onde se encontravam estacionados um oficial e dez soldados. Segundo ele, era na Paraíba que os viajantes tinham de mostrar passaportes e pagar pedágio. Na volta, em direção ao Rio de Janeiro, eram todos revistados para se evitar o contrabando de ouro e diamantes. Em 21 de setembro de 1818, Pohl alcançou a região do Paraibuna. Segundo ele, só a casa em que residiam os empregados do posto fiscal e policial localizado do outro lado do rio, já em Minas Gerais, mostra-se bem conservada. Em 23 de setembro, atravessou o rio e seguiu em direção ao por ele intitulado grande registro de Mathias Barbosa, que em seu relato foi descrito como sendo um prédio grande, quadrado, de pau a pique, ensombrado por enormes araucárias e por onde deviam passar todas as mercadorias em trânsito do interior para o Rio de Janeiro.

Alguns anos mais tarde, o Barão Georg Heinrich von Langsdorff, Plenipotenciário do Governo Imperial Russo junto à Corte Portuguesa no Rio de Janeiro e depois ao novo governo do Brasil, organizou e conduziu nova expedição pelo interior do Brasil e todas as suas observações foram registradas em vinte e cinco diários de viagem, editados por Danuzio Gil Bernardino da Silva, em 1999. Nessa sua expedição pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais (SILVA, 1999, p. 6-15), iniciada na Fazenda da Mandioca em 08 de maio de 1824 e encerrada na mesma fazenda em 17 de fevereiro de 1825, ele relata que, após

a travessia do rio Paraíba (Figura 03), ele e o seu grupo seguiram até a Fazenda Farinha por um caminho belíssimo, com floresta densa e com grande variedade de árvores. Depois, atravessaram o rio Paraibuna e seguiram por uma estrada construída depois da nova ponte e que se mostrava relativamente boa. Langsdorff relata que a construção da nova ponte no Paraibuna havia terminado alguns meses antes de sua viagem e sobre os registros anteriormente instalados, tanto no Paraíba, quanto no Paraibuna, traz a importante informação sobre a fusão dos dois no do Paraíba. Langsdorff também fez observação sobre o registro velho da região de Barbacena. Acompanhando o Barão de Langsdorff nessa sua expedição a Minas Gerais, Joahann Rugendas desenhou esses sítios dos registros, como aquele do Paraíba e aquele que contempla a ponte coberta para a transposição do rio Paraibuna (Figura 04), tendo nesse último a margem mineira em primeiro plano e os majestosos rochedos da margem fluminense como pano de fundo. Pela descrição de Langsdorff e considerando a ausência da edificação do registro do Paraibuna na ilustração de Rugendas, pode-se concluir que a ponte foi instalada não muito afastada deste, mas em um ponto situado à montante.

Cerca de um ano mais tarde, por volta de 1826, Alcide Dessalines D'Orbigny (1976, p. 109-165), naturalista francês e considerado um dos fundadores da paleontologia estratigráfica, visitou Minas Gerais e em seu relato já não fez nenhuma observação sobre registros, seja para o de Mathias Barbosa, para o do Paraibuna ou do Paraíba. Em direção ao Rio de Janeiro, ele passou por Barbacena e descreveu as plantações para uma da região identificada como do antigo Registro Velho e deixou Minas passando por Mathias Barbosa e Simão Pereira. Entrando na Província do Rio de Janeiro, ele descreveu uma estrada com muitas curvas e cadeias de montanhas coroadas de magníficas florestas virgens e sobre a região do Paraíba, observou apenas que a estrada ia ficando mais movimentada, com a proximidade da cidade do Rio de Janeiro.

Entre 1834 e 1835, o naturalista inglês Charles James Fox Bunbury (1981, p. 55-56), empreendeu uma viagem a Minas Gerais, a partir do Rio de Janeiro. Na região do Registro do Paraíba, ele descreveu uma travessia do rio por meio de uma ponte volante, sendo que a travessia do rio Paraibuna foi feita por meio de uma ponte de madeira, coberta com arcadas de pedra, constituindo uma sólida e respeitável estrutura. Ele descreveu ainda a presença de um posto militar situado próximo à ponte e na margem sul do rio Paraibuna, que segundo o mesmo estaria representado em um mapa produzido pelo Barão Eschwege e que ele tinha como guia. O mapa referido deve corresponder a uma das quatro partes da *KARTE VON OST-BRASILIEN. Carte Geographique de la partie Orientale de L'Empire du Brésil en quatre Feuilles*, de 1834, produzido por G. von Eschwege e Carl F. P. von Martius e que deve ter tido o NOVO MAPPA DA CAPITANIA DE MINAS GERAIS LEVANTADO POR GUILHERME BARÃO D'ESCHWEGE. TENENTE CORONEL DO REAL CORPO DE ENGENHEIROS de 1821, com referência. Em cópias deste último, pertencentes ao Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar, em Lisboa e ao Arquivo Histórico do Exército, no Rio de Janeiro, observa-se que o citado posto está representado, mas na margem esquerda ou norte do rio e foi identificado no grupo dos Destacamentos e Postos Reaes. Nesse relato, Bunbury não fez nenhuma menção ao registro do Paraíba, mas assinalou sua chegada ao Registro de Mathias Barbosa, em 28 de maio de 1834. Sobre esse Registro comentou que "era antigamente um posto policial para exame de passaportes e da bagagem dos viajantes vindos das Minas. Agora, porém, esse posto foi abandonado (...)".

Posteriormente, o geólogo Francis Castelnau (1949, p. 98-142), após alguns contratempos, iniciou sua viagem a Minas pela variante do Caminho Novo identificada como Caminho do Inhomirim, em 12 de outubro de 1843. Partindo da cidade do Rio de Janeiro, e sobre a região dos antigos registros, ele observou apenas que a sua expedição havia alcançado a região do rio Paraíba e que em oito de novembro avistaram o Paraibuna. Após passarem rente a um rochedo de gnaiss granítico, que deve corresponder à Pedra do Paraibuna, esses viajantes atravessaram pela ponte do Paraibuna, que havia sido queimada pela revolução de 1842 e que se encontrava em fase de recuperação. Deixando a beira do rio, Castelnau e sua tropa seguiram em direção norte, até um rancho chamado Rocinha da Negra, sem nenhuma menção aos antigos registros do Paraíba, do Paraibuna e de Mathias Barbosa.

Sem outros relatos relevantes e considerando o MAPPA das Collectorias, Recebedorias e seus estravios, Linhas de correios e suas ramificações da Província de Minas Geraes, datado de junho de 1865, constata-se que dos três registros, apenas o do Paraibuna manteve alguma atividade para pelo menos parte da segunda metade do século XIX. Como representante dos antigos registros do ouro, permaneceu como uma Recebedoria, ou posto fiscal, até pelo menos até o final do império.

Conclusões

O Caminho Novo, ou o caminho aberto por Garcia Rodrigues Paes e Domingos da Fonseca Leme, foi a mais importante via de circulação do Brasil Colônia. Transformado em Estrada Real nos períodos em que o Brasil fez parte de um reino, virou *Estrada Geral da Côte* no Brasil Império e hoje é parte do percurso da Linha do Centro da antiga Estrada de Ferro D. Pedro II (posteriormente denominada Central do Brasil), principalmente no trecho entre a cidade do Rio de Janeiro e o Rio Paraíba e deste até a região de Itabirito, em Minas Gerais.

Se de boa parte do seu antigo traçado e de suas variantes ainda se encontram alguns poucos trechos, assim como referências em documentos cartográficos e menções em documentos oficiais e relatos de viajantes, o mesmo não pode ser dito com relação às edificações dos seus antigos Registros do Ouro.

Do conjunto de antigos registros ou postos de controle, para além das descrições em documentos, fisicamente só restou o do Paraibuna, que ainda durante os séculos XVIII e XIX, e até muito recentemente, passou por inúmeras intervenções, seguramente envolvendo acréscimos, todos bem marcados pela presença de diferentes estilos arquitetônicos na sua atual estrutura. Posteriormente, e com todas as mudanças advindas com o século XX, essa edificação deixou em definitivo de ser um posto fiscal e ao longo dos últimos 125 anos foi hotel, posto da polícia rodoviária federal, restaurante e até depósito.

Como último e derradeiro testemunho dos registros do ouro e de quase 300 anos de história envolvendo o antigo Caminho Novo e sua ligação entre a região das Minas e o Rio de Janeiro, deveria ser restaurado e preservado.



Figura 2: Traçado do Caminho Novo com a variante do Proença pelo Inhomirim, que no conjunto era também identificado como Caminho do Inhomirim, representado no Mapa de Huã Parte do Novo Continente da América Portuguesa, de 20 thé 25 Grs. De Latitude ao Sul da Linha; e de 20 thé 30 Grs. De Longitude pelo Meridiano do Ferro, [Mapoteca do Itamaraty – Fotografia: Vicente Mello]. Produzido por volta de 1760, traz a representação desse caminho entre a Barra do Rio de Janeiro e Vila Rica, bem como a mais antiga representação conhecida para os registros desse caminho.



Figura 3: A travessia do Rio Panahyba [Rio Paraíba do Sul]. Ilustração de Rugendas levantada durante a expedição do Barão Georg Heinrich von Langsdorff, realizada em 1824 [Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (Malerische Reise in Brasilien, 1º Div. Pl. 16. Travessia por canoa) - Fotografia: Vicente Mello].



Figura 4: A passagem do Rio Parahybuna. Em 1824, Rugendas representou a travessia para o território mineiro pela ponte do Rio Paraybuna, no Caminho Novo para Minas Gerais. A ilustração é 1824 e foi feita durante a expedição conduzida pelo Barão Georg Heinrich von Langsdorff [Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (Malerische Reise in Brasilien, 1ª Div. Pl. 17) - Fotografia: Vicente Mello].

Referências Bibliográficas

- ABREU, João Capistrano de. *Capítulos de História Colonial: (1500 - 1800) e Os caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982.
- ANTONIL, André João. *Cultura e opulência no Brasil, por suas drogas e minas*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1982.
- ARAÚJO, José de Sousa Azevedo Pizarro de. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: INL-Imprensa Nacional, v. 3, c. III, 1945.
- BARREIROS, Eduardo Canabrava. *As Vilas Del-Rei e a Cidadania de Tiradentes*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, Coleção Documentos Brasileiros, v. 172, 1976.
- BUNBURY, Charles James Fox. *Viagem de um Naturalista Inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1981.
- CARVALHO, Daniel de. *Novos Estudos e Depoimentos*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1959.
- CASTELNAU, Francis. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, Brasileira, s. 5º, v. 266, t. I, 1949.
- CÓDICE COSTA MATOSO. *Coleção das notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América que fez o doutor Caetano da Costa Matoso sendo ouvidor-geral das do Ouro Preto*. Coord. Luciano Raposo de Almeida Figueiredo e Maria Verônica Campos. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Coleção Mineiriana, 2 v., 1999.
- D'ORBIGNY, Alcide. *Viagem pitoresca a través do Brasil*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1976.
- ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig Von. *Jornal do Brasil 1811 - 1817 ou Relatos diversos do Brasil, coletados durante expedições científicas por Wilhelm Ludwig Von Eschwege*. Tradução: Friedrich E. Renger, Tarcísia Lobo Ribeiro e Günter Augustin. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2002.
- LATIF, Mirian de Barros. *As Minas Gerais*. 3º ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1991.
- LEITÃO, Cândido de Melo. *História das Expedições Científicas no Brasil*. São Paulo: Cia Ed. Nacional, Coleção Brasileira, v. 209, 1941.
- MARTINS FILHO, Enéas. Os três caminhos para as Minas Gerais. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 1, p.171-211, 1965.
- MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1978.
- ORDEM Régia de 6 de novembro de 1717. In: Anais da Biblioteca Nacional de Lisboa, Divisão de Reservados, Coleção Pombalina, Códice 643, f. 30-31.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. São Paulo: Editora Itatiaia, 1975.
- SILVA, Danuzio Gil Bernardino da. *Os Diários de Langsdorff. Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Fiocruz, v. 1, 1997.
- SODRÉ, Alcindo de Azevedo. Os caminhos antigos do Rio para Minas e a passagem por Petrópolis. *Jornal de Petrópolis*. Petrópolis, 4ª sessão, p. 1, col. 01-07, 25/12/1933.
- TAUNAY, Affonso d'Escragno. *Relatos das jornadas de Eschwege, Pohl e Calddengh em Minas Gerais*. São Paulo: Editora Melhoramentos, 1945.
- VASCONCELLOS, Max. *Vias Brasileiras de Comunicação - Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1934.
- VENÂNCIO, Renato Pinto. Caminho Novo: a longa duração. *Varia História. Revista do Departamento de História da UFMG*, Belo Horizonte. v. 21, p. 181-189, 1999.