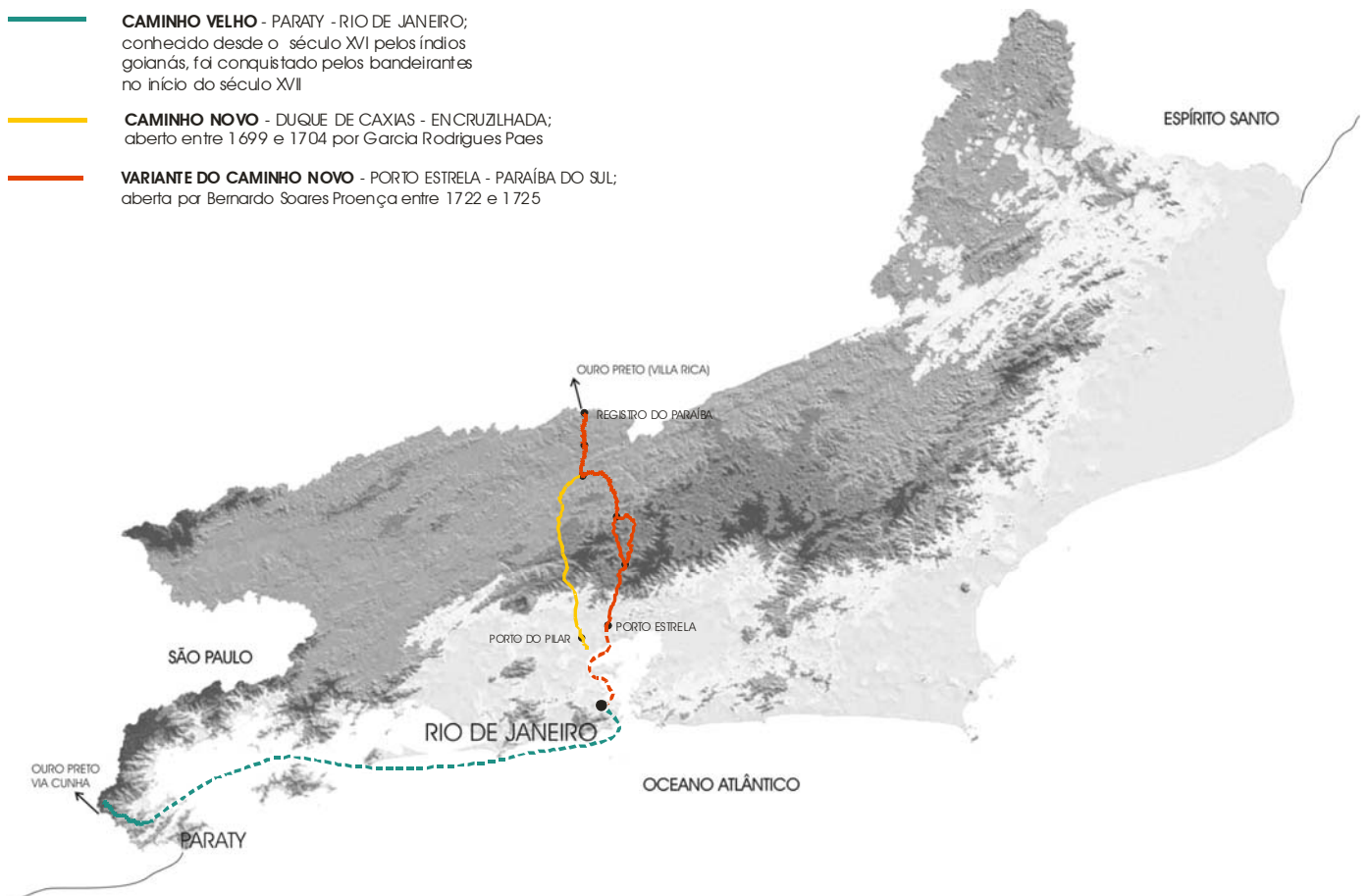


Embora não tenham existido áreas de mineração aurífera no estado do Rio de Janeiro, diversas foram as conseqüências e reflexos no seu território do período mais dinâmico da extração aurífera, ou seja, o século XVIII. O Rio de Janeiro terá nos seus limites importante fração do percurso do ouro e será o local de embarque do mesmo para Portugal e de desembarque de escravos e produtos para o interior. Os caminhos oficiais por que passava o ouro, entendidos como aqueles que tinham guardas e/ou casas de registro e eram reconhecidos pela Coroa portuguesa, eram três, listados segundo sua ordem cronológica:

1. **Caminho Velho do Ouro** (de Paraty até Minas, passando por São Paulo);
2. **Caminho Novo do Ouro** ou **Caminho de Garcia Rodrigues Paes** (indo do Porto do Pilar, hoje Duque de Caxias, até Minas);
3. **Variante do Caminho Novo** ou **Variante do Proença** (indo do Porto Estrela, atualmente Magé, até encontrar o Caminho Novo na região do rio Paraíba do Sul).



Caminhos históricos no Estado do Rio de Janeiro
Base Fundação Cide, redesenhado Verônica Natividade, 2003

A pesquisa documental mostrou que o chamado Caminho Novo de Garcia Rodrigues Paes foi pouco utilizado, sendo suplantado pela **Variante do Caminho Novo ou do Proença**, aberto por Bernardo Soares de Proença em 1724, que, sendo mais rápido por atravessar a Serra em um trecho menos íngreme, passou a ser preferido pelos viajantes e tropeiros. Há, inclusive, uma compreensão tanto do senso comum, quanto da historiografia, que este ocupou o lugar do Caminho Novo, por ter sido ao longo da história o mais utilizado, mandado calçar em 1802 pela Coroa. A importância histórica que assumiu ao longo dos anos e os vestígios materiais que hoje podem ser encontrados suplantam a relevância do Caminho Novo de Garcia Paes para os fins deste inventário de bens imóveis. Do **Caminho Novo** foi inventariado o Porto do Pilar, seu ponto de partida, do qual podemos encontrar alguns vestígios materiais e os bens ligados à história da região nos séculos XVII e XVIII. Quanto ao **Caminho Velho** que ligava Paraty ao sertão do país, nos restringiremos ao trecho que vai de Paraty até a divisa com o estado de São Paulo.

Todos estes caminhos passavam pelo estado do Rio de Janeiro e tiveram papel preponderante na ocupação de seu território. Ao longo das estradas entre o Rio de Janeiro e as Minas surgem ou consolidam-se ocupações diversas, as quais serão os vetores de crescimento dos povoados e vilas. A começar pelo próprio Rio de Janeiro, até o momento uma localidade de algum destaque, com a descoberta do ouro torna-se o principal porto de escoamento e tem aberto diante de si um grande mercado de produtos agrícolas e de negociação de escravos. Povoados vão crescendo física e economicamente, ganhando riquezas, tendo desdobramentos materiais nas edificações e no espaço urbano. Propriedades rurais surgem pelos caminhos, doadas em sesmarias, e pontuam a paisagem, servindo como pouso aos tropeiros e viajantes e, nos anos subsequentes, como pólos de urbanização. As primeiras igrejas construídas em pau-a-pique logo se arruinam sendo substituídas por outras mais sólidas e imponentes, em pedra e cal, com imagens mais elaboradas e apresentando elementos de materiais mais nobres, como o próprio ouro. Equipamentos urbanos são construídos, quer para garantir a segurança das vilas, como os fortes, quer para melhorar a infra-estrutura, como os portos.

Este foi um processo longo e dinâmico, que levou quase todo século XVIII para consolidar-se, sendo fundamental na formação do território fluminense na região da cidade do Rio de Janeiro e no fundo da Baía de Guanabara, indo até o limite do estado no rio Paraíba, município de Levy Gasparian, passando por Petrópolis. Os bens imóveis que restam como testemunho dessa história encontram-se dispersos, muitos abandonados, mas acessíveis aos olhares mais atentos e interessados.

A região de Paraty teve destino e ocupação diversa, permanecendo menos adensada ao longo do tempo, não sofrendo o mesmo impacto decorrente do interesse pela Coroa portuguesa e, posteriormente, da metropolização, como o foi a cidade do Rio de Janeiro. Preservou materialmente, em espaço concentrado, a mesma paisagem ambiental e urbana do período aurífero.

O recorte temporal e espacial

A notícia da descoberta do ouro se espalha por volta de 1695 e dá início a exploração que duraria até meados do século XIX, com período de maior intensidade ao longo do século XVIII. Os bens imóveis que inventariamos respeitam este **recorte temporal, século XVIII até metade do século XIX**, e são parte do processo de ocupação de fração do estado em função da passagem do ouro extraído nas Minas. O século XIX no Brasil assiste a grandes mudanças políticas, sociais e econômicas vinculadas à transferência da Corte

portuguesa para a Colônia e ao cultivo do café. O ouro continuou sendo comercializado até o esgotamento das minas por volta da metade do novecentos sendo importante economicamente para o Império Português. Por esta razão, o período que classicamente se associou ao ouro, o XVIII, foi estendido até o século XIX, não correndo, assim, o risco de deixar de fora bens imóveis importantes. Alguns deles, como se notará de imediato, não são vinculados diretamente ao ouro, mas por pertinência ora histórica, ora geográfica, foram incluídos.

O recorte espacial do inventário foi determinado pelos mais importantes e significativos caminhos do ouro que passavam pelo Rio de Janeiro indo em direção às Minas - o Caminho Velho, o Caminho Novo e Variante do Caminho Novo – e por suas zonas de abrangência. São basicamente duas regiões distintas no estado do Rio de Janeiro: a primeira, ao sul do estado na divisa com São Paulo, e as duas últimas no coração fluminense, junto à capital, iniciando-se dentro de sua região metropolitana, indo terminar na divisa com o estado de Minas Gerais.

O Caminho Velho do Ouro está circunscrito apenas no município de Paraty, iniciando-se no centro histórico e seguindo pela Serra do Facão até a divisa com o estado de São Paulo, por onde prossegue. Afora o trecho urbano, são cerca de 13km de estrada em meio à vegetação cerrada.

O Caminho Novo do Ouro, iniciava-se junto à Igreja de N.S. do Pilar, em Duque de Caxias, baixada fluminense, e seguia pela Serra do Couto até chegar ao rio Paraíba do Sul. Por ser de acesso difícil, deixou ser utilizado, sendo preterido por sua Variante. Como não foi possível encontrar vestígios, sequer indícios dos mesmos, o que poderá ser, inclusive, um desdobramento futuro, o recorte espacial deste caminho limitou-se a seu início, na localidade do Porto do Pilar. Englobou também os bens que no período estabelecido para inventário eram importantes no abastecimento da província ou eram representativos da economia fluminense, localizados em dois municípios, Nova Iguaçu e Duque de Caxias.

A Variante do Caminho Novo é dos caminhos do ouro estudados o que abrange um maior número de municípios e maior extensão territorial. Partia do Porto Estrela, município de Magé, porto fluvial no encontro dos rios Imbariê e Inhomirim, e vencia o longo trecho de manguezais até a Serra de Estrela. Após a serra ia em direção aos rios Paraíba do Sul e Paraibuna, na divisa com o estado de Minas Gerais, prosseguindo até Juiz de Fora, Ouro Preto e depois Diamantina. Foram levantados bens nos municípios de Magé, Petrópolis, Paraíba do Sul e Comendador Levy Gasparian, incluindo, junto à ponte do Paraibuna, já em Minas Gerais, mas, que por ser demais relevante para ser excluída, foi inventariada.

Bens imóveis inventariados

Como não existiam minas de ouro na província do Rio de Janeiro, os bens imóveis inventariados neste trabalho têm relação não com a produção em strito sensu, mas com as relações econômicas, culturais e espaciais estabelecidas a partir da sua descoberta e exploração. A linha espacial limitadora e organizadora destes bens imóveis é o próprio caminho do ouro, em si um bem cultural.

Múltiplos e extremamente variados em programa e em forma são os imóveis que fazem parte desta verdadeira estrutura de escoamento das riquezas da terra e de povoamento do território. Elas vão desde obras de engenharia, passando por serviços que os tropeiros e viajantes demandavam, tais como pousos e estalagens, ranchos e armazéns para abastecimento dos homens e dos animais, até portos. Não esquecendo das igrejas, fazendas e núcleos urbanos, já que as primeiras eram pólos importantes de sociabilidade dos comerciantes e dos viajantes, seguidas das fazendas onde hospedavam-se as tropas, fazendo negócios e

trocando informações. Os núcleos urbanos surgiram em alguns casos a partir destas, em outros, a partir dos portos ou das casas de registro para fiscalização dos produtos e das pessoas. Os produtos que circulavam, vale enfatizar, não se restringiam ao ouro. Quando se fala em “Caminhos do Ouro” há que se ter em mente que o ouro era o propulsor da engrenagem que, para ser explorado, demandava muitos outros serviços e produtos, e, ao ser extraído, estimulava diversas outras atividades econômicas e práticas sociais. Toda sorte de produtos era comercializada, como o importantíssimo sal, toucinho, ferramentas, animais, tecidos, mandioca, feijão, arroz, laranja. Além dos escravos, base da economia exportadora.

Ao todo são 51 bens imóveis agrupados segundo os caminhos a que se vinculam. No **Caminho Velho do Ouro** são 13 bens, a começar pelo caminho propriamente dito seguido da casa da provedoria, do núcleo urbano de Paraty e seus principais bens relacionados ao período de expansão da cidade demandados ou decorrentes da riqueza aurífera: cais do porto, santa casa de misericórdia, casa de cadeia, forte do defensor perpétuo, quatro igrejas, chafariz e portão da cidade.

No **Caminho Novo do Ouro** os bens selecionados relacionam-se mais indiretamente ao período aurífero, à exceção da Igreja de N.S. do Pilar, situada no local onde se iniciava o caminho aberto por Garcia Rodrigues Paes, na Freguesia do Pilar. Os demais bens imóveis são dos séculos XVII ou XVIII e sua posição geográfica condiz com o local de passagem do caminho do ouro, sendo inventariados por se tratarem de exemplares importantes da arquitetura e da história colonial fluminense. A Vila de Iguazu (onde está a Igreja de N.S. da Piedade do Iguazu, outra edificação incluída), era um importante centro de comércio de produtos agrícolas, e a Casa e Capela da Fazenda São Bento foi o maior engenho de açúcar do recôncavo da Guanabara, ambas as atividades fundamentais para o funcionamento do sistema colonial.

A **Variante do Caminho Novo** é dos três caminhos aquele que apresenta maior número de fichas de inventário, ao todo 34, justificado por ser o mais longo dentro do estado do Rio de Janeiro e por ter sido o mais utilizado. São sete núcleos urbanos (Vila de Estrela, Magé, Petrópolis, Secretário, Pedro do Rio, Inconfidência e Paraíba do Sul), sete igrejas, nove fazendas, uma estação ferroviária, uma estação de estrada de rodagem, duas edificações pertencentes à Fábrica de Pólvora, uma casa de registro, duas pontes, uma estrada de rodagens e a Variante do Caminho Novo.

Inventariar os “Caminhos do Ouro”, mostrou-se fundamental para conhecer o desenvolvimento e a formação do Estado do Rio de Janeiro, sobretudo, oportunidade de conferir sentido histórico aos vestígios materiais mesclados no tecido urbano das suas primeiras cidades, perdidos nas áreas rurais, restituindo o valor devido a tão significativo período de nosso passado.

Referências bibliográficas

- ABREU, Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**. Rio de Janeiro: Livraria Briguet, 1960.
- ACHINGER, Ebenard Hans. “Uma proposta de revitalização dos caminhos de Minas: a importância de Paraty”. **Seminário Paraty**. Paraty: 2001. 5 p. il.
- ALBUQUERQUE, Aires Saldanha. “Informação do governador Aires S. Albuquerque sobre as reclamações oficiais da Câmara da Villa de Paraty, expostas na sua representação”. **Annaes da BN**, v.39. Rio de Janeiro, 1921.
- ALBUQUERQUE, Júlio de Castro (org.). **Álbum do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Renascença, 1908.
- ALONSO, José Inaldo. **Notas para a história de Magé**. Niterói: Editora do autor, 2000.

- ALMEIDA, Antonio Figueira de. **História Fluminense: do início até a independência** [parte 1]. Niterói: [sn], 1929. 115 p. il.
- AMORIM, Paulo D. "Os caminhos da civilização em Parati: as trocas de riquezas materiais pelos caminhos da mata atlântica". **Seminário Paraty**. Parati: 2001.
- ANTONIL, André João. **Cultura e Opulência no Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1997.
- ARAÚJO, José de S. **Memórias históricas do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.
- ARAÚJO, José de Souza. **Tricentenário de Parati: notícias históricas**. Rio de Janeiro: Diretoria de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1960.
- BARROS, Armando M. "A história como curso, o povoamento como percurso, os caminhos como discurso: notas sobre Parati e seu patrimônio". **Seminário Paraty**. Parati: 2001.
- BARREIROS, Eduardo Canabrava. **D. Pedro, jornada a Minas Gerais em 1822**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1973.
- BOLWERK, Frei Arcúcio. **Inhomirim, 250 anos de história**.
- BOXER, Charles Ralph. **A idade do ouro no Brasil – dores de crescimento de uma sociedade colonial**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.
- BRITO, Francisco Tavares de. Itinerário geográfico com a verdadeira descrição dos caminhos, estradas, rossas, citios, povoações, lugares, villas, rios, montes e terras que há na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. **RIHGB**, 230, 1956. p.428-441
- CARVALHO, Teophilo Feu de. **Caminhos e roteiros nas capitânicas do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais**. São Paulo: Diário Oficial, 1931.
- Coleção do Patrimônio Cultural. **Vila de Iguazu: Iguazu Velha**. 1980.
- COMISSÃO DO CENTENÁRIO DE PETRÓPOLIS. **Centenário de Petrópolis**. Petrópolis: Prefeitura de Petrópolis, 1943.
- DEBRET, Jean Baptiste. **O Brasil de Debret**. Belo Horizonte: Villa Rica Editoras Reunidas, 1993.
- ENDER, Thomas. **Viagem ao Brasil nas aquarelas de Thomas Ender**, 3 volumes. Petrópolis: Kapa, 2000.
- EWBANK, Thomas. **A vida no Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia/ Edusp, 1976.
- FERNANDES, Antônio Carlos. **Diamantina e Paraty. Do distrito Diamantino ao porto do Ouro: reflexões sobre o patrimônio cultural**. **Seminário Paraty**. Parati: 2001.
- FERREZ, Gilberto. **Iconografia Petropolitana (1800-1890)**. Petrópolis: Museu Imperial / MEC, 1955.
- _____. **Um passeio a Petrópolis em companhia do fotógrafo Marc Ferrez**. Rio de Janeiro: Banco Boavista, 1993.
- FILHO, Carlos Gomes. **Velhos Caminhos Fluminenses**. Anuário Geográfico do Estado do Rio de Janeiro.
- GERSON, Brasil. **O ouro, o café e o Rio**. Rio de Janeiro: Livraria Brasileira, 1970.
- GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
- GURGEL, Heitor & AMARAL, Edelweiss. **Paraty, caminho do ouro**. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1973.
- INFORMAÇÃO sobre os caminhos para as Minas. **Anais da Biblioteca Nacional**. Rio de Janeiro: v.57, p.172-166. 1939.
- INHOMIRIM: 250 anos de paróquia. Petrópolis: Vozes, 1946.
- IPHAN. **Inventário Nacional de Bens Imóveis – Sítios urbanos tombados. Pesquisa histórica (Parati, Petrópolis, Praça XV)**. Rio de Janeiro: IPHAN – Depto. de Identificação e Documentação, mimeo, 2003.
- JOFFILY, Bernardo. **Istoé Brasil 500 anos, Atlas Histórico**. São Paulo: Grupo de Comunicação Três S/A, 1998.
- LOES, Joel Andrade. **Parati: nossa pérola colonial; sua história, sua arte**. Linotipadora Silvess, 10p. il.
- LUCCOCK, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia / Edusp, 1975.

- MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia / Edusp, 1978.
- MUSEU IMPERIAL. Cidade de Petrópolis. Reedição de quatro obras raras. Petrópolis: Museu Imperial / MES, 1957.
- NEMÉSIO, Vitoriano. **O mistério de Ouro Preto e outros caminhos**.
- OLIVÉ, Raphael. **Guia Estrada Real para caminhantes**. Belo Horizonte: Estrada Real, 1999.
- OLIVEIRA, Luis de. "Quatro caminhos históricos que cruzam a região petropolitana". **RIHGB**, 346, 1985.
- OLIVEIRA NETO, Luis Camilo de. "Do Rio de Janeiro à Vila Rica". **Revista SPHAN**, nº3. Rio de Janeiro, 1939.
- PARQUE Nacional da Serra da Bocaina: patrimônio natural, histórico, cultural e arqueológico. Seminário Paraty, 2001.
- PASIN, José Luis. Roteiros paratienses: a jornada do capitão general Martim Lopes de Saldanha, em 1775. Parati: Instituto Histórico e Artístico de Parati, 1978. [**Paraty História**, 7]
- PASIN, José Luís. Roteiros paratienses: as trilhas e os caminhos para o vale. Parati: Instituto Histórico e Artístico de Parati, 1978. [**Paraty História**, 6]
- PEIXOTO, Léa Q. C. **Principais antigos caminhos fluminenses para as Minas Gerais**. Rio de Janeiro: Imprensa Estadual, 1951.
- PERES, Guilherme. **Baixada Fluminense – Caminhos do Ouro**.
_____. **Tropeiros e Viajantes na Baixada Fluminense**.
- PONDÉ, Francisco de Paula e Azevedo. "O porto Estrela". **RIHGB**, 293, 1971, p.3593.
- RABAÇO, Henrique José. **História de Petrópolis**. Petrópolis: Instituto Histórico de Petrópolis, 1985.
Biblioteca Instituto Histórico do Museu Imperial
- RIBAS, Marcos Caetano. **A história do caminho do ouro em Paraty**. Paraty: Contest Produções Culturais, 2003.
- RINO, Antônio. **Caminhos Fluminenses**. Vol. VI da Revista da Academia Fluminense de Letras.
981.33 G 979.
- RUGENDAS, Johann Moritz. **Viagem pitoresca pelo Brasil**. Rio de Janeiro: Revista da Semana, 1937.
_____. **O Brasil de Rugendas**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1998.
- SANTOS, Márcio. Estradas Reais. **Introdução aos caminhos do ouro e do diamante no Brasil**. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.
- SILVA, Moacir. **Kilômetro zero. Caminhos antigos, estradas modernas**. Rio de Janeiro: São Benedicto, 1934.
- VALVERDE, Orlando. **Geografia Econômica do Estado do Rio de Janeiro**. Anuário Geográfico do Estado do Rio de Janeiro.
- ZAMELLA, Mafalda P. **O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII**. São Paulo: tese de doutoramento. Boletim 118. História da Civilização Brasileira, nº12, 1951.