



# Ouro Café Açúcar Sal

## Projeto Inventário de Bens Culturais Imóveis

Desenvolvimento Territorial dos Caminhos  
Singulares do Estado do Rio de Janeiro

Fevereiro 2004

**GOVERNADORA**

Rosinha Garotinho

**VICE- GOVERNADOR**

Luiz Paulo Fernandez Conde

**SECRETÁRIO DE ESTADO DE CULTURA**

Arnaldo Niskier

**SUBSECRETÁRIAS DE CULTURA**

Vânia Bonelli

Cecília Conde

Maria Eugênia Stein

**INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO  
CULTURAL – INEPAC**

Marcus Monteiro, Diretor Geral

**DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO CULTURAL  
E NATURAL**

Maria Regina Pontin de Mattos, Diretora

**DEPARTAMENTO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO**

Amauri Lopes Junior, Diretor

**DEPARTAMENTO DE APOIO A PROJETOS DE  
PRESERVAÇÃO CULTURAL**

Augusto Vargas, Diretor

**PRESIDENTE DO CONSELHO DELIBERATIVO  
ESTADUAL**

Paulo Alcântara Gomes

**DIRETOR SUPERINTENDENTE**

Paulo Maurício Castelo Branco

**DIRETORES**

Celina Vargas do Amaral Peixoto

Evandro Peçanha Alves

**GERENTES**

Juarez de Paula / UDL - NA

Heliana Marinho / UDL - RJ

## **Coordenação Técnica Geral do Projeto / INEPAC**

Arquiteta Dina Lerner

Apoio do Departamento do Patrimônio Cultural e Natural / INEPAC

## **Supervisão Geral de Projeto**

Dalva Lazaroni

## **Coordenação da Equipe Técnica dos Caminhos do Ouro**

Arquiteta Flávia Brito

### **Arquitetos assistentes**

Luiz Henrique de Paula

Verônica Natividade

### **Pesquisa Histórica**

Simone Silva

### **Consultores**

Padre José Luís Montezano

Arquiteta Patricia Leão

## **Agradecimentos**

Carlos Cinquenta

Coronel Antônio Eugênio Toulouis

Coronel Mário Michel

Isabelle Cury

João Bee

Ligia Rodrigues

Marcos e Rachel Ribas

Maria Auxiliadora da Silva

Mario Larrubia

Nielson Bezerra

Regina Pádua

e

Equipe técnica do Departamento de Pesquisa e Documentação / INEPAC

Laura Bahia e Luciano Jesus de Souza, apoio aos trabalhos de programação visual

Lia Motta e equipe do Departamento de Identificação e Documentação do IPHAN

Fevereiro 2004

# SUMÁRIO

---

## **Introdução** 3

---

|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| O recorte temporal e espacial           | 6  |
| Bens imóveis inventariados              | 7  |
| Roteiro metodológico                    | 8  |
| Quadro sinóptico dos bens inventariados | 11 |

## **Caminho Velho do Ouro** 12

---

|                                                   |    |
|---------------------------------------------------|----|
| O ouro e as transformações espaciais              | 14 |
| Vestígios remanescentes                           | 15 |
| Listagem de bens imóveis inventariados            | 22 |
| Mapas cronológicos dos bens imóveis inventariados | 24 |
| Amostragem das fichas de inventário               | 29 |

## **Caminho Novo do Ouro** 40

---

|                                                   |    |
|---------------------------------------------------|----|
| Vestígios remanescentes                           | 41 |
| Listagem de bens imóveis inventariados            | 44 |
| Mapas cronológicos dos bens imóveis inventariados | 45 |
| Amostragem das fichas de inventário               | 49 |

## **Variante do Caminho Novo do Ouro** 64

---

|                                                   |    |
|---------------------------------------------------|----|
| Vestígios remanescentes                           | 66 |
| Listagem de bens imóveis inventariados            | 74 |
| Mapas cronológicos dos bens imóveis inventariados | 76 |
| Amostragem das fichas de inventário               | 81 |

## **Referências Bibliográficas** 98

---



Muitos foram os caminhos de desbravamento e circulação utilizados no Brasil da Colônia ao Império. Estradas e picadas, percorridas a pé, em lombo de burro ou em diligências, levavam produtos ao interior e traziam as riquezas da terra que tomavam o rumo de Portugal. Fundamentais na história e na construção da identidade da futura nação, os caminhos despertam hoje interesse e curiosidade. São associados à imagem dos tropeiros e bandeirantes, corajosos homens que, ao vencerem a natureza e os primeiros ocupantes, forjavam o Brasil contemporâneo. Residem no imaginário como testemunhos de um país que estava por se construir, em que, partindo de um suposto e forçado marco zero, eliminando-se o elemento indígena, tudo poderia fazer, ou mais importante, tudo poderia ser.

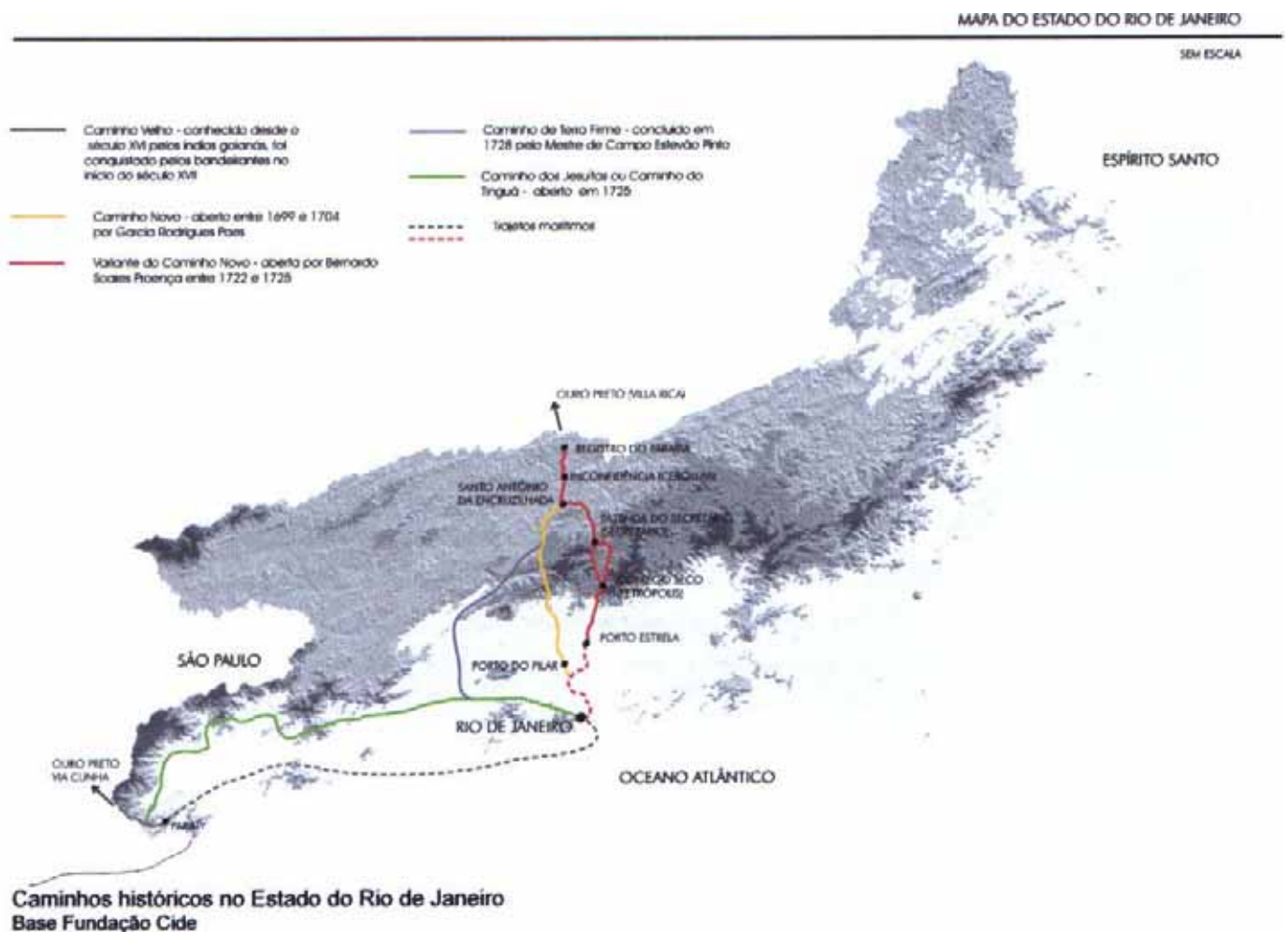
Com a descoberta do ouro nas Minas, em fins do século XVII, o comércio entre a colônia e Portugal intensifica-se e as rotas de circulação adquirem maior importância. Além do caminho que desembocava em Paraty, já aberto e utilizado, são necessários itinerários mais curtos, mandados abrir pela Coroa Portuguesa, assim que a notícia do ouro se espalha. Fazia-se necessário agilizar as viagens e garantir que os produtos chegassem com integridade a seu destino. Não bastava que os caminhos atendessem apenas aos propósitos de circulação, ou seja, precisavam ser seguros e bem equipados. No começo do século XVIII “caminhos novos” são abertos, nos quais são construídos registros para fiscalização do ouro e recolhimento dos impostos.



Esquema geral dos “Caminhos do Ouro”  
Fonte: [www.estradareal.or.br/caminhantes](http://www.estradareal.or.br/caminhantes)

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** - do Porto do Pilar, hoje Duque de Caxias, até Minas;
3. **Variante do Caminho Novo ou Variante do Proença** - do Porto Estrela, atualmente Magé, até encontrar o Caminho Novo na região do rio Paraíba do Sul.



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, minimizam a relevância do Caminho Novo de Garcia Paes para os fins deste inventário de bens imóveis. Do **Caminho Novo** foi registrado 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 restringimos 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 pouco 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 subseqüentes, como pólos de urbanização. As primeiras igrejas construídas em pau-a-pique logo ruem sendo substituídas por outras mais sólidas e imponentes, em pedra e cal, com imagens mais elaboradas e utilizando 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 da Coroa portuguesa e, posteriormente, da metropolização, como o foi a cidade do Rio de Janeiro. Preservou materialmente, em espaço concentrado, e que hoje constitui o seu núcleo histórico, a mesma paisagem ambiental e urbana do período aurífero.

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 primeiras cidades ou perdidos nas áreas rurais, restituindo o valor devido a tão significativo período de nosso passado.

### **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 inventariados respeitam este **recorte temporal - século XVIII até metade do século XIX**, e são parte do processo de ocupação de fração do estado em consequência 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 igualmente os bens, que no período histórico estabelecido para realização do 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, o Registro junto à ponte do Paraibuna, já em Minas Gerais, mas, que por ser demais relevante para ser excluído, foi inventariado.

### **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 Iguaçu (onde está a Igreja de N.S. da Piedade do Iguaçu, 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.

## **Roteiro metodológico**

O trabalho desenvolveu-se em quatro etapas:

1. Pesquisa de fontes secundárias em arquivos e bibliotecas e contato com pesquisadores;
2. Levantamento de campo;
3. Análise dos dados pesquisados e coletados;
4. Elaboração do trabalho final (51 fichas de inventário, texto analítico, mapas, cronológicos, históricos e de localização).

A **etapa 1** demandou considerável tempo, dada a complexidade do tema e a falta de pesquisas mais recentes, à exceção de alguns poucos títulos. Os esforços concentraram-se em buscar nas instituições de pesquisa, bibliotecas e arquivos, as fontes documentais, bibliográficas, iconográficas e cartográficas que tratassem dos “Caminhos do Ouro”, no que se refere aos seus aspectos arquitetônicos e urbanísticos. Os acervos pesquisados foram:

- DER - Departamento de Estradas e Rodagem-RJ
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- IHGB - Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro
- IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (6ªSR, Biblioteca e Arquivo Noronha Santos)
- INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Artístico e Cultural
- BIBLIOTECA NACIONAL (Seções de Obras Gerais, Cartografia e Iconografia)
- UFRJ - Instituto de Geografia e Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro
- Biblioteca do Itamarati
- AGCRJ - Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro
- Instituto Histórico do Museu Imperial de Petrópolis

A partir da pesquisa pode-se coletar os dados básicos, entender o estado da arte do tema, situar os pesquisadores, elaborar as primeiras listas dos “Caminhos do Ouro” e dos bens imóveis existentes e passíveis de contarem no inventário. Fez-se, ainda, contatos fundamentais com pesquisadores de Paraty, Magé, Petrópolis e Paraíba do Sul, contribuindo para o aprofundamento do conhecimento do tema, sobretudo no que se refere à situação atual das edificações. Foram necessárias visitas preliminares a Paraty e Magé para reuniões e verificação das condições de realização do trabalho de campo.

Elaborada a lista dos imóveis e localizados os mapas históricos com os caminhos antigos, nos debruçamos sobre o trabalho de traçar o percurso dos caminhos do ouro nas bases cartográficas atuais. Com estes mapas e com os bens identificados e suas informações básicas organizadas (aspectos gerais, relevância histórica, proteção e localização), partiu-se a campo.

O levantamento de campo (**etapa 2**) foi dedicado a registrar através de textos e fotografias (com uma máquina digital) o estado atual das construções selecionadas. Com o tempo exíguo para o número de lugares e imóveis a percorrer não foi possível realizar levantamentos arquitetônicos. Apenas a Capela de N.S. de Estrela e a Casa das Três Portas na Vila de Estrela foram levantados, pela sua relevância na contextualização do “Caminho do Ouro”. Demais imóveis tiveram as informações básicas conferidas, atualizadas e devidamente registradas. Os desenhos das

edificações e dos núcleos urbanos foram redesenhados em meio digital (AutoCAD) a partir das bases encontradas nas pesquisas da fase 1.

Das 51 fichas de inventário produzidas, apenas um local não teve acesso liberado, a Fazenda Santo Antônio, propriedade particular, sendo os dados obtidos no levantamento realizado anteriormente pela FUNDREM. Outros imóveis não foram inventariados no trabalho final, apesar de visitados, por não terem sido encontradas informações suficientes que justificassem a importância de sua inclusão na listagem.

Na **etapa 3** procedeu-se a organização do extenso material das etapas anteriores e sua re-elaboração para apresentação em formato de fichas. Os desenhos em AutoCAD foram corrigidos e/ou produzidos e transformados em imagens, os textos históricos e arquitetônicos foram confeccionados a partir das informações e anotações de campo e em confronto com o material bibliográfico encontrado, as fotografias de campo foram selecionadas e legendadas, as imagens históricas transformadas em meio digital e os mapas de localização desenhados.

Com os elementos componentes das fichas devidamente preparados e organizados, realizou-se a **etapa 4**, na qual as fichas de inventário foram elaboradas em documento de Word e redigido o texto final da equipe de arquitetura.

# QUADRO SINÓPTICO DOS BENS INVENTARIADOS

## CAMINHOS DO OURO

| Município/ Código ficha de inventário                     | Denominação do Bem Imóvel                   | Fotos atuais | Fotos antigas | Desenhos e plantas | Mapas     |
|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------|---------------|--------------------|-----------|
| <b>1. "Caminho Velho do Ouro"</b>                         |                                             |              |               |                    |           |
| <b>Paraty</b>                                             |                                             |              |               |                    |           |
| PAR-CO-001                                                | Caminho Velho do Ouro                       | 252          | 0             | 0                  | 1         |
| PAR-CO-002                                                | Núcleo urbano Paraty                        | 27           | 6             | 0                  | 3         |
| PAR-CO-003                                                | Cais do Porto                               | 10           | 0             | 0                  | 0         |
| PAR-CO-004                                                | Igreja Matriz N.S. dos Remédios             | 15           | 2             | 2                  | 0         |
| PAR-CO-005                                                | Igreja N.S. do Rosário                      | 15           | 1             | 3                  | 0         |
| PAR-CO-006                                                | Igreja de Santa Rita                        | 29           | 1             | 4                  | 0         |
| PAR-CO-007                                                | Igreja de N.S. das Dores                    | 15           | 1             | 3                  | 0         |
| PAR-CO-008                                                | Santa Casa de Misericórdia                  | 13           | 0             | 6                  |           |
| PAR-CO-009                                                | Chafariz da Pedreira                        | 6            | 1             | 0                  | 0         |
| PAR-CO-010                                                | Forte do Defensor Perpétuo                  | 47           | 0             | 6                  | 0         |
| PAR-CO-011                                                | Cadeia                                      | 28           | 1             | 3                  | 0         |
| PAR-CO-012                                                | Portão da Cidade e Poço                     | 33           | 0             | 4                  | 1         |
| PAR-CO-013                                                | Casa da Provedoria                          | 14           | 0             | 4                  | 0         |
| <b>2. "Caminho Novo do Ouro" - Caminho de Garcia Paes</b> |                                             |              |               |                    |           |
| <b>Duque de Caxias</b>                                    |                                             |              |               |                    |           |
| CAX-CO-014                                                | Igreja N.S. do Pilar                        | 23           | 2             | 4                  | 0         |
| CAX-CO-015                                                | Casa e Capela da Fazenda São Bento          | 57           | 0             | 2                  | 0         |
| <b>Nova Iguaçu</b>                                        |                                             |              |               |                    |           |
| IGU-CO-016                                                | Conjunto Urbano da extinta Vila de Iguaçu   | 45           | 0             | 1                  | 1         |
| IGU-CO-017                                                | Igreja de N.S. da Piedade do Iguaçu         | 10           | 1             | 0                  | 0         |
| <b>3. "Variante do Caminho Novo" - Caminho do Proença</b> |                                             |              |               |                    |           |
| <b>Magé</b>                                               |                                             |              |               |                    |           |
| MAG-CO-018                                                | Variante do caminho Novo                    | 93           | 0             | 0                  | 1         |
| MAG-CO-019                                                | Núcleo urbano de Magé                       | 9            | 6             | 0                  | 0         |
| MAG-CO-020                                                | Igreja da Matriz ou N.S. da Piedade de Magé | 3            | 1             | 0                  | 0         |
| MAG-CO-021                                                | Fazenda de Magepe Mirim                     | 16           | 0             | 0                  | 0         |
| MAG-CO-022                                                | Fazenda Suruí                               | 14           | 0             | 0                  | 0         |
| MAG-CO-023                                                | Igreja de São Nicolau do Suruí              | 39           | 0             | 2                  | 0         |
| MAG-CO-024                                                | Igreja de São Francisco de Croará           | 30           | 1             | 4                  | 0         |
| MAG-CO-025                                                | Igreja de N.S. dos Remédios                 | 18           | 0             | 2                  | 0         |
| MAG-CO-026                                                | Estação Ferroviária da Guia de Pacobaíba    | 24           | 0             | 6                  | 1         |
| MAG-CO-027                                                | Igreja de N. S. da Guia de Pacobaíba        | 27           | 0             | 4                  | 0         |
| MAG-CO-028                                                | Vila de Estrela                             | 44           | 0             | 1                  | 0         |
| MAG-CO-029                                                | Capela de N.S. da Estrela                   | 39           | 2             | 1                  | 0         |
| MAG-CO-030                                                | Paiol da Estrela                            | 22           | 2             | 1                  | 0         |
| MAG-CO-031                                                | Estrada Normal da Estrela                   | 24           | 1             | 0                  | 0         |
| MAG-CO-032                                                | Igreja de N.S. da Piedade do Inhomirim      | 39           | 2             | 1                  | 0         |
| MAG-CO-033                                                | Sede Social da IMBEL                        | 18           | 1             | 1                  | 0         |
| MAG-CO-034                                                | Fazenda da Cordoaria                        | 18           | 0             | 2                  | 0         |
| MAG-CO-035                                                | Fazenda da Mandioca                         | 34           | 1             | 1                  | 0         |
| MAG-CO-036                                                | Chafariz de Raiz da Serra                   | 3            | 0             | 0                  | 0         |
| <b>Petrópolis</b>                                         |                                             |              |               |                    |           |
| PET-CO-037                                                | Núcleo Urbano de Petrópolis                 | 22           | 0             | 0                  | 2         |
| PET-CO-038                                                | Fazenda do Padre Correia                    | 58           | 0             | 6                  | 0         |
| PET-CO-039                                                | Fazenda Samambaia                           | 53           | 0             | 0                  | 0         |
| PET-CO-040                                                | Fazenda Santo Antônio                       | 0            | 3             | 0                  | 0         |
| PET-CO-041                                                | Núcleo urbano de Pedro do Rio               | 40           | 0             | 0                  | 1         |
| PET-CO-042                                                | Núcleo urbano de Secretário                 | 4            | 0             | 0                  | 1         |
| PET-CO-043                                                | Núcleo urbano de Inconfidência              | 23           | 0             | 0                  | 0         |
| <b>Paraíba do Sul</b>                                     |                                             |              |               |                    |           |
| PBS-CO-044                                                | Igreja de Santo Antônio da Encruzilhada     | 7            |               |                    |           |
| PBS-CO-045                                                | Núcleo urbano de Paraíba do Sul             | 51           | 4             | 0                  | 2         |
| PBS-CO-046                                                | Ponte Rio Paraíba do Sul                    | 4            | 1             | 0                  | 0         |
| PBS-CO-047                                                | Fazenda Cachoeira Alta                      | 5            | 0             | 0                  | 0         |
| PBS-CO-048                                                | Fazenda Santa Clara do Paiol                | 15           | 0             | 0                  | 0         |
| <b>Comendador Levy Gasparian</b>                          |                                             |              |               |                    |           |
| CLG-CO-049                                                | Antiga Estação de Muda / Museu Rodoviário   | 27           | 0             | 2                  | 0         |
| CLG-CO-050                                                | Ponte Rio Paraíba do Sul                    | 5            | 1             | 0                  | 0         |
| <b>Simão Pereira</b>                                      |                                             |              |               |                    |           |
| SMP-CO-051                                                | Registro de Paraíba                         | 17           | 0             | 0                  | 0         |
| <b>TOTAL</b>                                              | <b>51</b>                                   | <b>1484</b>  | <b>42</b>     | <b>35</b>          | <b>14</b> |

## **CAMINHO VELHO DO OURO**

---

O Caminho Velho do Ouro foi o primeiro caminho a ser utilizado para o escoamento do ouro descoberto nas Minas em fins do XVII e seguiu sendo percorrido por tropeiros e viajantes mesmo depois da escassez do metal no XIX. A Vila de N.S. dos Remédios de Paraty tornou-se importante centro econômico e comercial por onde se iniciava o trecho terrestre do caminho, tendo suas características urbanas transformadas, ganhando os principais bens imóveis que lhe dão hoje feição. Expandiu-se, até meados do XIX, em função do tráfico de escravos que utilizavam o caminho para chegarem às fazendas de café e do escoamento da produção cafeeira.

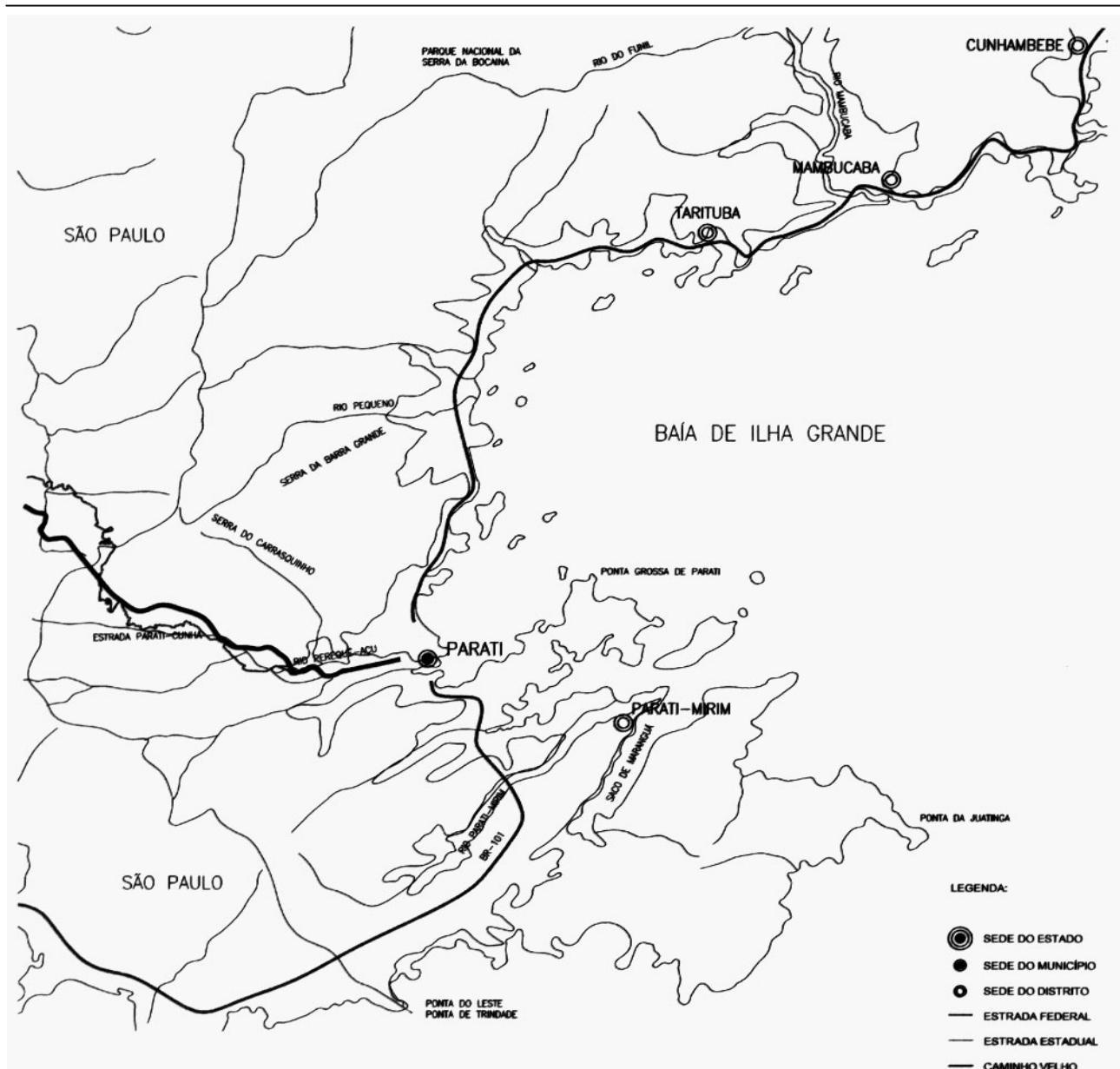
A história do que hoje chamamos por Caminho Velho do Ouro inicia-se muito antes da chegada dos portugueses no Brasil. Era utilizado pelos índios goianás ou goiamimins que habitavam a região para se comunicarem com a "aldeia de cima", no Vale do Paraíba. A estrada viria a ser efetivamente utilizada pelos portugueses a partir de 1660, quando Salvador de Sá, governador geral das Minas, na busca de ouro e pedras preciosas, manda ampliar a estreita trilha. Na virada do século XVII para o XVIII, a notícia arrasadora da descoberta do ouro nas Minas fez com o que único caminho já aberto e conhecido ganhasse importância central no contexto colonial, servindo como acesso principal das tropas que viajavam pelo país. Mas a primazia durou pouco e em 1698, Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias, recebe a incumbência de abrir um caminho mais direto e protegido para as Minas, que evitasse o incômodo caminho marítimo. Isto porque o Caminho Velho de Paraty incluía um trecho via mar até o Rio de Janeiro, considerado perigoso já que vulnerável a ataques piratas (RIBAS, 2003; SANTOS, 2001).

Aberto o Caminho Novo de Rodrigues Paes, por volta de 1700, e com o fluxo de ouro tomando proporções fora do controle fiscal da Coroa Portuguesa, esta proíbe o uso da estrada de Paraty. Em 1715, é solicitada pelos vereadores da Vila a reabertura do caminho, no que são atendidos. A estrada nova, via Duque de Caxias, era considerada muito erma, sem qualquer infra-estrutura, e a de Paraty, já utilizada há mais tempo, oferecia maiores "comodidades" às tropas.

Com a abertura da Variante do Caminho Novo ou Caminho do Proença, que encurtava o caminho de Rodrigues Paes em três dias, partindo do Porto Estrela, a estrada de Paraty ganhou forte concorrente. Mas seu movimento não cessou. O caminho prosseguiu sendo percorrido, sobretudo após as leis para o fim da escravidão, servindo como via clandestina para o tráfico dos escravos que desembarcavam em Paraty-Mirim. Em 1751, Paraty era o segundo porto em importância do país, não apenas pela circulação de ouro, mas também de produtos como sal, aguardente e um sem número de

outros produtos agrícolas, fundamentais nas trocas comerciais do período. Abastecia as vilas do Vale do Paraíba, as tropas que tinham na vila um ponto de parada obrigatório e a própria Capital da província. A região era grande produtora de aguardente, sendo, por isso, a cultura básica do município a cana de açúcar (STRAUSS & SENE, 1997).

## CAMINHO VELHO





## O ouro e as transformações espaciais

O Caminho Velho iniciava-se no Rio de Janeiro, de onde vinham por barco os viajantes e tropeiros. Aportando em Paraty, os tropeiros passavam pelo povoado e seguiam a pé ou em lombo de burro pela Serra do Facão até Minas, via território paulista. O trecho da Serra do Facão era íngreme e permitia muitos descaminhos. Tendo o movimento da Serra do Facão aumentado sensivelmente após o fenômeno econômico do ouro, e a burla dos impostos se tornando uma prática, algumas medidas urbanas foram tomadas afim de controlar a vila, dando-lhe maior segurança.

A Vila dos Remédios de N.S. de Paraty, investida do título em 1667, era uma formação recente à época da descoberta do ouro. Até por volta de 1630 chamava-se São Roque e ocupava uma porção da elevação onde está o Forte do Defensor Perpétuo, conhecido como Morro da Vila Velha. Nesta data a sesmeira Maria Jácome de Melo doa um trecho de terra junto ao mar, que, pouco a pouco, com a importância do porto, vai suplantando o povoado de São Roque (IPHAN, 2003).

O novo núcleo urbano consolida-se entre os rios Perequê-Açu e Patitiba, ganha uma Igreja Matriz em pau-a-pique e uma casa de Câmara para regulamentar as atividades da vila de pouco mais de 50 casas. As mudanças urbanas que ocorrem ao longo do século XVIII, foram de dois tipos: de um lado ordenadas pela Coroa portuguesa e, por outro, decorrentes do processo de enriquecimento e crescimento possibilitados pela circulação do ouro.

Do primeiro podemos destacar as medidas que se ordenam, a partir de 1702, para defesa do núcleo urbano e controle fiscal dos produtos que passavam pelo porto, como a construção de dois fortes, um no cais do porto (Patitiba) e outro no morro de São Roque (local da antiga povoação), o balizamento da vila e a construção do portão da cidade. Das ordenações da Coroa fundamental também é a instalação de uma Casa de Registro e execução de reparos no caminho da Serra do Facão.

Do segundo tipo enumeramos o próprio crescimento urbano da vila, investida de maior número de casas com outro padrão de construção, em alvenaria de pedra e cal, e a abertura de novas ruas.

Registro imagético importante do processo de crescimento no século XVIII dado pelas riquezas auríferas são os símbolos do poder religioso. A Igreja Matriz, considerada pequena, ganha nova sede em pedra e cal, logo considerada insuficiente. A construção de outras duas Igrejas é iniciada, a de Santa Rita e a de N.S. do Rosário, e pontuam o contínuo edificado da cidade. Uma terceira Igreja seria construída em 1800, chamada N.S. das Dores, e em 1787 tem início a construção da atual sede da Igreja Matriz de N.S. dos Remédios, somente concluída um século depois.

*Contém esta povoação mais de 400 casas, edificadas em paredes de pedra e cal, de pau-a-pique, ou estuque, entre as quais se contavam 40 de sobrado. Há mais de 20 lojas; as fazendas molhadas em mais de 14; e as secas em mais de 25 (...) As ruas são delineadas com boa direção e quase todas calçadas.*  
(PIZARRO, 1794)

No século XIX, com a escassez do ouro, a cidade continuou sendo um posto comercial de produtos agrícolas (cana de açúcar e café) e de escravos. Em 1844 a vila é elevada à categoria de cidade, com o nome de Paraty. Do novecentos importantes exemplos de bens imóveis são os que se situam nas áreas de expansão da cidade, fora do Centro Histórico. A Santa Casa de Misericórdia e o Chafariz do Pedreira demonstram que a cidade, já ocupada em seu centro principal, precisava lançar mão de novas áreas. As edificações de saúde até o século XX, por questões sanitárias, eram implantadas longe dos aglomerados urbanos, neste caso além do rio Perequê-Açu.

## Vestígios e percurso

- **Ponto de partida, Paraty**

Ao final do século XVIII, verifica-se uma configuração urbana próxima da que se vê hoje no Centro Histórico de Paraty (aqui chamado de Núcleo Urbano de Paraty). Os viajantes do século XVIII e XIX que vinham de barco do Rio de Janeiro pela Baía de Ilha Grande tinham uma visão de conjunto urbano semelhante da atual, século XXI. A semelhança remete não apenas à paisagem construída, mas ainda mais surpreendente, à paisagem natural. A muralha da Serra do Mar, que acompanha paralelamente o caminho marítimo de quem vem do Rio de Janeiro, quando chega a Paraty guarda com o núcleo urbano as mesmas relações cenográficas da época do ouro. A pequena faixa plana de terra junto ao mar é o suficiente para abrigar um entreposto comercial e preparar os tropeiros para a viagem ao que se chamava de “sertão” do país, ainda por ser explorado.

A cidade, pontuada pelas torres das igrejas, se instala junto ao mar, esperando os negociantes e tropeiros. O contraste que se faz entre a massa de vegetação da Serra do Facão (conhecida à época por Serras de Muquipioca e Vimiatinga) e a pequena, porém impactante silhueta da cidade, exemplifica com acuidade o fenômeno de ocupação do território no período colonial. A ocupação humana era mínima em face da vastidão das terras a colonizar. A serra limitava a visão de quem chegava, impossibilitando imaginar, e portanto conhecer, o que havia do seu lado oposto. Supunha-se apenas pelo se encontrava junto ao mar.

Em Paraty aportava-se no cais construído também com a função de defesa, parte do Forte da Patitiba. Como o volume e valor das mercadorias eram muito altos, o porto precisava ser seguro e garantir que os produtos que chegassem por terra embarcassem com segurança.

Para quem desembarcava teria início a mais extenuante etapa da viagem às Minas. As tropas, neste caso caravanas de burros, bem organizadas e normalmente agrupadas em lotes de 7 a 11 animais, raramente menos que 3 lotes, seguiam, fazendo paradas nos ranchos e



Porto de Paraty

fazendas do caminho. A passagem pela Vila de Paraty era ponto importante da viagem, significava local de trocas não só econômicas, mas tão importante quanto, de trocas sociais. A porção de urbanidade colonial era dada pela convivência nos espaços religiosos das Igrejas, nos armazéns, casas comerciais e nas residências.

O centro histórico de Paraty oferece ao visitante uma experiência singular no que se refere à percepção dos ambientes urbanos coloniais, por duas características básicas: estar totalmente implantada em terreno plano junto ao mar e ter traçado cartesiano. Com isto, descobre-se através de cada novo pano, o que torna Paraty tão especial. Sem nuances na topografia do sítio, não há possibilidade de dar destaque aos símbolos do poder, como por exemplo as Igrejas, a não ser pela altura de suas torres, que vão nos guiando, aos poucos. A leve sinuosidade no desenho das ruas decorre, provavelmente, da necessidade de se distribuir equitativamente o sol e a sombra em todas as edificações e canalizar os ventos para os pátios internos das casas. As esquinas são, em quase sua totalidade, em ângulo vivo com três cunhais normalmente em cantaria e o quarto em reboco, podendo este ser um símbolo maçônico.

O ritmo das envasaduras é quebrado ora pela altura de casas assobradadas, ora pelo surgimento de largo ou praça, ora pelo cruzamento de ruas, ou ainda, pelo surgimento de muros dos quintais das residências. As casas térreas alternadas com os sobrados enriquecem a paisagem edificada e dão personalidade à cidade. O valor arquitetônico reside na integridade do conjunto urbano e na unidade do casario que o compõem, ritmado pela seqüência das portas e janelas convidativas junto às calçadas, que acompanham o retilíneo das ruas.

As perspectivas visuais que se destacam são o Largo de Santa Rita, formado pela Igreja de mesmo nome e edifício da Casa de Câmara e Cadeia, donde se observa a Baía de Paraty, a foz do rio Perequê-Açu onde se encontra com a Baía, a Rua do Rosário, no seu entroncamento com a Rua do Comércio, onde se situa a Igreja do Rosário com a fachada principal voltada para as duas ruas e o edifício da Prefeitura de Paraty.

Importante mencionar as quatro Igrejas do núcleo urbano, onde através da “leitura” arquitetônica desses edifícios religiosos, como ressaltou Sandra Alvim, é capaz de revelar a sociedade que a originou, bem como seus processos de mudança. As Igrejas de N.S. dos Remédios, Santa Rita de Cássia, N.S. das Dores, e N.S. do Rosário mostram como era variada a tipologia religiosa colonial. Construídas entre 1722 e 1800, financiadas por grupos diferentes, apresentam cada uma características.

A Igreja Matriz, construída entre 1787 e 1873, tendo tido duas sedes anteriores a esta, situa-se no vazio urbano mais significativo da cidade, a Praça da Matriz. Sua fachada é testemunho do longo processo de construção



Vista do núcleo urbano de Paraty



Vista de uma esquina do centro histórico de Paraty



Igreja de Santa Rita e casario

e mudanças por que passou até ser concluída, este um fenômeno comum às Igrejas coloniais brasileiras, e que deve ser entendido como um fator integrante da própria obra, em cuja idealização e realização participavam não apenas o autor do risco original, mas um sem número de trabalhadores, mestres e mecenas de diferentes gerações.

A Igreja, de planta retangular, com nave central e laterais, é de um período em que o programa religiosos vai se sofisticando e anexando aos espaços essenciais (nave, capela e sacristia) outros espaços secundários, como corredores laterais, consistório, salas administrativas, entre outros. Assim como nas Igrejas do Rio de Janeiro, cujo padrão característico é o contraste entre o branco da caiação e a cantaria, a Matriz de N.S. dos Remédios de Paraty prima pelo uso destes elementos. A fachada também revela um padrão típico dos templos do Rio de Janeiro: um corpo central coroado por frontão e ladeado por duas torres. A utilização da cantaria na arquitetura religiosa colonial corresponde em Portugal ao período maneirista, quando o gosto pelo seu uso desenvolve-se largamente. No Rio de Janeiro, devido aos custos e à falta de mão de obra, ela foi empregada nas guarnições dos vãos e, quando possível, nos elementos estruturais. A cantaria da Matriz se sobressai da fachada e revela em seus desenhos, frisos e formas um gosto de época, típico da segunda metade do XVIII no Rio de Janeiro, quando a utilização da pedra aumenta em número e em elaboração.

A Igreja de N.S. do Rosário apresenta externamente quase as proporções de uma capela. Localizada em meio ao Centro Histórico de Paraty, insere-se com maestria na malha urbana, pois sua volumetria não chega a destacar-se com contraste das demais construções do entorno. Na lateral direita, o Largo do Rosário apresenta interessante espaço livre de edificações, de formato inusitado, permitindo ao transeunte uma visão dinâmica e inesperada do renque de casas caiadas. Sua fachada é composta por corpo retangular limitado por cunhais em tom alaranjado. O entablamento em cantaria separa a fachada do frontão triangular, também arrematado em pedra. Na lateral direita da Igreja a torre sineira única, caiada em branco, não supera os limites em altura da fachada. É encerrada por um frontispício triangular ladeado por pequenos pináculos.

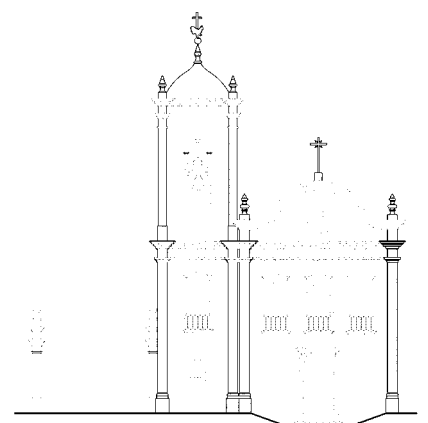
A Igreja de Santa Rita de Cássia localiza-se num dos mais agradáveis trechos do centro histórico. O conjunto formado pela Igreja e pelas as construções que lhe são adjacentes, é capaz de sintetizar a essência da paisagem que caracteriza e dá identidade a Paraty. O belo trabalho em cantaria da fachada, presente nos cunhais, cimalkas e ombreiras e pináculos, destaca-se na composição. O corpo central da Igreja, ladeado por uma torre à direita, é marcado pela verticalidade. O corpo central é encerrado lateralmente por cunhais em cantaria e é separado do frontão por cimalka em pedra. O frontão em curva dá à edificação movimento e quebra



Aspecto da fachada da Igreja Matriz de N.S. dos Remédios de Paraty



Fachada da Igreja de N.S. do Rosário



Fachada da Igreja de Santa Rita

as linhas verticais da composição, revelando um certo barroquismo. Ao lado da torre sineira, vê-se o pórtico de entrada do cemitério da Igreja, cujo corpo principal é ladeado por cunhais pintados e encerrado por um frontão triangular. A sua planta segue uma organização comum às Igrejas do século XVIII, nave única e um corredor lateral que liga a sacristia e o campanário, por onde se chega também ao cemitério e ao pátio interno.

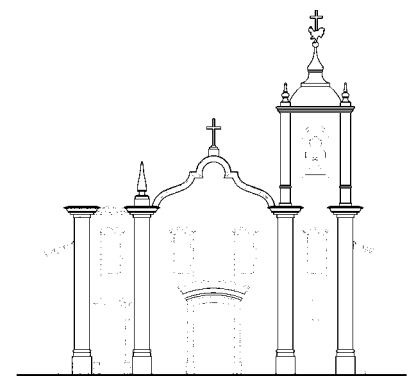
Voltada para a Baía de Paraty, a Igreja de N. S. das Dores estabelece contato direto com o mar, estando resguardada da região alagadiça, por uma murada baixa que circunda o adro. A Igreja é uma das construções-limite do centro histórico de Paraty, próxima ao rio Perequê-Açu. A Igreja tem proporções delicadas e quase não apresenta elementos decorativos na fachada. O corpo principal é ladeado por cunhais em argamassa de ambos os lados. Do lado esquerdo divide o cunhal com a torre sineira. O frontão em curva forma um só corpo com a Igreja e dá acabamento à composição de uma porta e duas janelas com ombreiras em pedra. Internamente, a capela possui adornos em ouro e prata e uma imagem de São Benedito, além de um lustre de cristal.

Referidos alguns dos principais bens imóveis que se destacam do núcleo urbano, prosseguimos pelo caminho em direção à Serra do Facão. Na primeira metade do século XIX, o viajante poderia antes de seguir viagem se valer da Santa Casa de Misericórdia, instituição cuja existência atesta a importância da Vila. O hospital situa-se, atualmente, numa área de expansão da cidade após a descida da vila de São Roque para a região junto ao mar. Localizada no lado oposto do rio Perequê-Açu, rumo à Praia do Pontal, estava originalmente em posição isolada da vila, como tradicionalmente ficavam os estabelecimentos de saúde. Hoje a região está ocupada por residências, instituições e estabelecimentos turísticos.

Embora tenha tido sua pedra fundamental lançada em 1822 apresenta algumas características da arquitetura civil colonial, como cunhal em cantaria, alvenaria caiada, telhado em quatro águas com telhas de capa e canal, proporções quadradas tanto do volume geral, quanto das envasaduras.

- **Em direção à Serra do Facão**

Saindo do núcleo urbano e caminhando em direção a Serra do Facão a ocupação urbana em fins do século XIX tornava-se mais e mais esparsa, encerrando-se junto ao Portão da Cidade, construído como medida de segurança. O Portão era fechado às 18:00hs e reaberto às 6:00hs. No lado de fora da Vila havia uma área livre onde acampavam as tropas e os viajantes que não chegavam a tempo de subir a Serra do Facão. Junto ao portão um poço artesiano garantia água aos animais e homens. O portão era fundamental na demarcação dos limites da cidade e exemplifica o grau de



Fachada da Igreja N.S. das Dores



Santa Casa de Misericórdia



Portão da Cidade



preocupação que se tinha com a sua proteção e defesa das riquezas da terra. O portão desprovido de sua função original hoje se situa junto ao muro de um Camping.

A partir de 1851, o Chafariz do Pedreira servirá como balizador da ocupação mais significativa do conjunto urbano, e é um dos últimos marcos do seu período de crescimento. Em mármore branco, delicado e proporcionado, possui três partes: um embasamento, em forma retangular, onde a água é recolhida um corpo central, composto por um prisma de seção quadrada de cerca de 1 metro de altura, com as inscrições da construção e as torneiras, e no alto do pedestal um vaso decorativo.

Após o Portão da Cidade o percurso do Caminho Velho do Ouro segue até cruzar a BR-101 (Rio-Santos) e toma a direção do bairro dos Penha, acessível pela Estrada Paraty-Cunha. Neste trecho o Caminho Velho do Ouro encontra-se encoberto pela vegetação, não se conhecendo por certo seu itinerário. Não há vestígios de calçamento e as edificações que porventura existam estão incorporadas a propriedades particulares. A pavimentação em pedras de época é aparente em local próximo ao Bairro dos Penha, junto à Igreja dos Penha, onde há o “Portal do Caminho do Ouro em Paraty” e o Centro de Informações Turísticas do Caminho do Ouro, localizado na antiga Escola Monsenhor Pizarro. Na ocasião deste levantamento estava em curso um trabalho de arqueologia histórica, promovido pelo Sebrae-RJ e Associação de Guias de Paraty em que um dos objetivos é a recuperação do trajeto do Caminho Velho do Ouro em Paraty, para fins de turismo cultural, que já tornaram visível mais de 3km de sua extensão. Retornando ao caminho, que totaliza no município de Paraty aproximadamente 13km, inicia-se um trecho íngreme, seguindo por uma região plana donde se vê belas imagens da Serra do Facão. Ao longo deste percurso observa-se que a vegetação está muito alterada pelos desmatamentos, processos erosivos e cultivos diversos. A ausência da mata atlântica em grandes segmentos, permite compreender como teria sido o caminho na época áurea de seu funcionamento, quando três braços de cada lado da estrada eram limpas. O calçamento é visível novamente pouco antes de chegar ao Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro/ Museu Aberto do Caminho do Ouro. Dentro desta propriedade, aberta à visitação, 3km de calçamento dos séculos XVIII e XIX estão aparentes. A paisagem torna-se mais fechada e densa em si mesma, mas possibilitando apenas em alguns pontos de clareira vislumbrar vistas magníficas da Baía de Paraty. Ao longo do trajeto observa-se a regeneração da mata atlântica secundária, e o modo pelo qual o caminho calçado a penetra. Sem seguir as curvas de nível, o calçamento abre-se em alguns trechos em até nove metros de largura em meio à vegetação cerrada, permanecendo íngreme em boa parte do percurso.



Chafariz do Pedreira



Início da subida do Caminho do Ouro

Passando o Sítio Histórico a estrada continua até a divisa entre Rio de Janeiro e São Paulo, onde existem provavelmente vestígios de calçamento e ruínas de edificações, segundo relatos de mateiros e proprietários locais, mas estando em meio à mata cerrada não foi possível localizá-la.

Afora o calçamento original em pedras existem outros importantes bens imóveis do século XVIII dispersos pela Serra do Facão, como um Marco de Divisa, ruínas da ponte e da Casa de Guarda, vestígios de ranchos e fazendas. O interesse pela “redescoberta” do Caminho Velho do Ouro, deve-se em grande parte a Marcos Ribas e equipe, pesquisadores e empresários locais empenhados em desenvolver o turismo cultural na região. O único bem imóvel relacionado ao caminho, além do próprio calçamento, que até o presente momento recebeu estudo adequado foram as ruínas da Casa da Provedoria, alvo de minucioso trabalho arqueológico pela referida equipe.

As Casas de Registro ou Provedoria tinham no Brasil Colônia um papel central nas trocas econômicas, pois era através delas que se recolhiam os quintos, ou seja, imposto de 20% que incidia sobre todo ouro extraído das minas. Com a descoberta do ouro, logo se fez necessária uma fiscalização mais contundente da extração das riquezas da terra. Através de uma Carta Régia de 9 de maio de 1703, a Coroa portuguesa manda instalar casas de Registro em Paraty e em Santos, portos importantes do período. Neste momento ainda não estava inaugurado o caminho de Garcia Rodrigues Paes, no entanto, já havia um registro em Taubaté que se encarregava de cunhar e fundir o ouro. Este, contudo, jamais conseguiu subir a precária trilha da Serra do Facão, não funcionando a contento. Havia uma Guarda do Registro (a qual mudou por diversas vezes de posição ao longo de sua existência), instituição militar cuja função era fiscalizar o movimento da Provedoria, esta uma instituição civil cedida através de hasta pública a particulares (RIBAS, 2003).

Em 1807, após inspeções a mando do vice-rei da Província, determina-se a construção de uma nova casa para a Provedoria, ordenando ainda, que escrivão e provedor deveriam residir no Registro na Serra do Facão e não na cidade. Segundo Marcos Ribas, ao invés de se construir nova casa, a abandonada provedoria foi reformada e habitada pelos novos usuários. Esta provedoria funcionou até 1843/44 quando foi finalmente transferida, após muitas solicitações, vale reforçar, para um local de mais fácil acesso, próximo da vila, num trecho junto à estrada conhecido por Bananal e a casa da Serra foi desmontada.

A implantação da Casa da Provedoria tem razões funcionalmente determinadas. Como se destinava à fiscalização das tropas e ao recolhimento dos quintos do ouro, havia que se situar estrategicamente junto ao leito da estrada do Caminho Velho do Ouro. Os vestígios da construção



Calçamento dentro do Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro



Calçamento dentro do Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro



Ruínas da Casa da Provedoria

encontram-se na margem do caminho, no ponto em que esta faz um grande largo, provavelmente para o movimento das tropas enquanto aguardavam a fiscalização. Algumas hipóteses foram formuladas acerca de sua arquitetura, nenhuma conclusiva. Sabe-se que a casa, assentada sobre alicerces de pedra como era comum à época, tinha paredes externas de taipa, internas de pau-a-pique e portas, janelas, frechais e estrutura do telhado feito em madeira canela preta ou fedorenta, comuns à região. Dos seus três cômodos, um seria do provedor, outro do escrivão e um terceiro que servia de escritório para verificação da documentação e pagamento dos quintos. Um pequeno corredor interno ligava a residência ao exterior. As áreas destinadas às tarefas domésticas e à higiene, o que hoje denominamos cozinha e banheiro, respectivamente situavam-se na parte externa da construção (RIBAS, 2003).

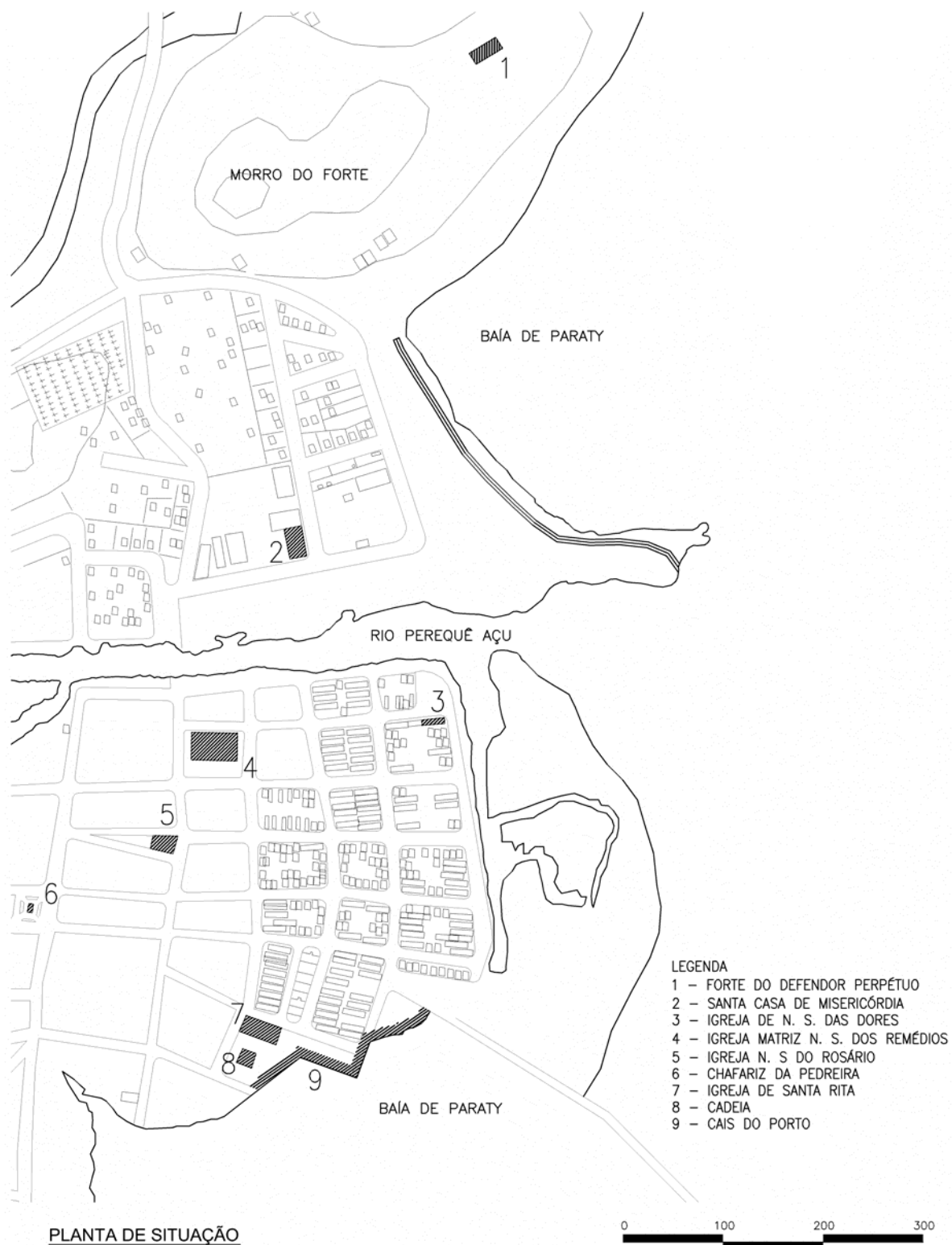


## Listagem dos bens imóveis inventariados

| CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO | BEM IMÓVEL                      |
|-------------------------|---------------------------------|
| PAR-CO-001              | Caminho Velho do Ouro           |
| PAR-CO-002              | Núcleo urbano Paraty            |
| PAR-CO-003              | Cais do Porto                   |
| PAR-CO-004              | Igreja Matriz N.S. dos Remédios |
| PAR-CO-005              | Igreja N.S. do Rosário          |
| PAR-CO-006              | Igreja de Santa Rita            |
| PAR-CO-007              | Igreja de N.S. das Dores        |
| PAR-CO-008              | Santa Casa de Misericórdia      |
| PAR-CO-009              | Chafariz da Pedreira            |
| PAR-CO-010              | Forte do Defensor Perpétuo      |
| PAR-CO-011              | Cadeia                          |
| PAR-CO-012              | Portão da Cidade e Poço         |
| PAR-CO-013              | Casa da Provedoria              |

## Tabela estatística do material produzido e pesquisado

| CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO | BEM IMÓVEL                      | FOTOS ATUAIS | IMAGENS ANTIGAS | DESENHOS | MAPAS |
|-------------------------|---------------------------------|--------------|-----------------|----------|-------|
| PAR-CO-001              | Caminho Velho do Ouro           | 252          | 0               | 0        | 1     |
| PAR-CO-002              | Núcleo urbano Paraty            | 27           | 6               | 0        | 3     |
| PAR-CO-003              | Cais do Porto                   | 10           | 0               | 0        | 0     |
| PAR-CO-004              | Igreja Matriz N.S. dos Remédios | 15           | 2               | 2        | 0     |
| PAR-CO-005              | Igreja N.S. do Rosário          | 15           | 1               | 3        | 0     |
| PAR-CO-006              | Igreja de Santa Rita            | 29           | 1               | 4        | 0     |
| PAR-CO-007              | Igreja de N.S. das Dores        | 15           | 1               | 3        | 0     |
| PAR-CO-008              | Santa Casa de Misericórdia      | 13           | 0               | 6        | 0     |
| PAR-CO-009              | Chafariz da Pedreira            | 06           | 1               | 0        | 0     |
| PAR-CO-010              | Forte do Defensor Perpétuo      | 47           | 0               | 6        | 0     |
| PAR-CO-011              | Cadeia                          | 28           | 1               | 3        | 0     |
| PAR-CO-012              | Portão da Cidade e Poço         | 33           | 0               | 4        | 1     |
| PAR-CO-013              | Casa da Provedoria              | 14           | 0               | 4        | 0     |



**Mapa do Núcleo Urbano de Paraty - Bens Imóveis Inventariados**  
**Base: Pref. Paraty**

## **MAPAS CRONOLÓGICOS DOS BENS IMÓVEIS INVENTARIADOS**

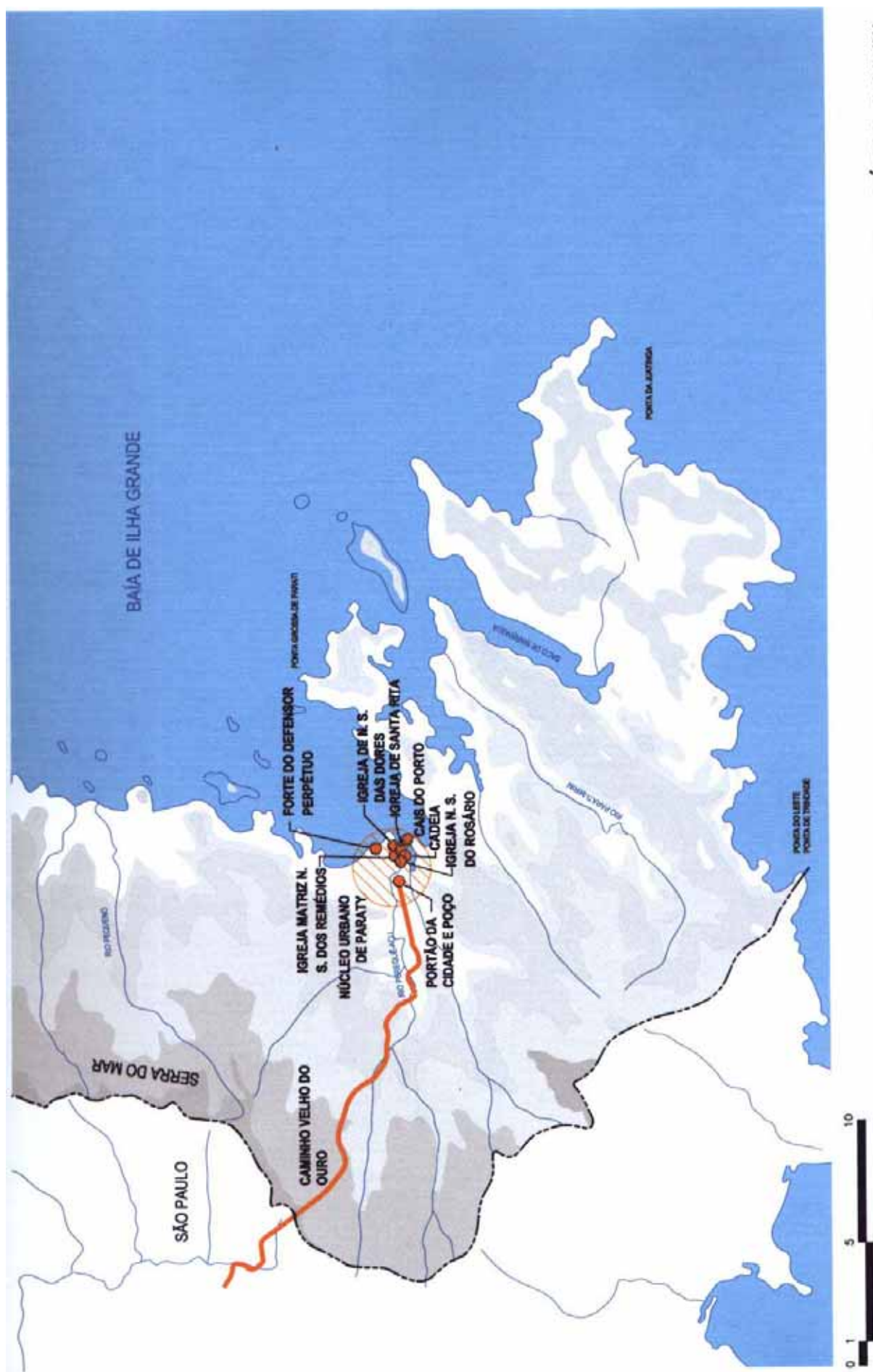
---

A fim de mostrar as transformações espaciais e sua relação com a construção dos bens imóveis inventariados, foram desenvolvidos os mapas que se seguem, referentes aos séculos XVII, XVIII, XIX e à situação atual.



## CAMINHO VELHO - SÉCULO XVII

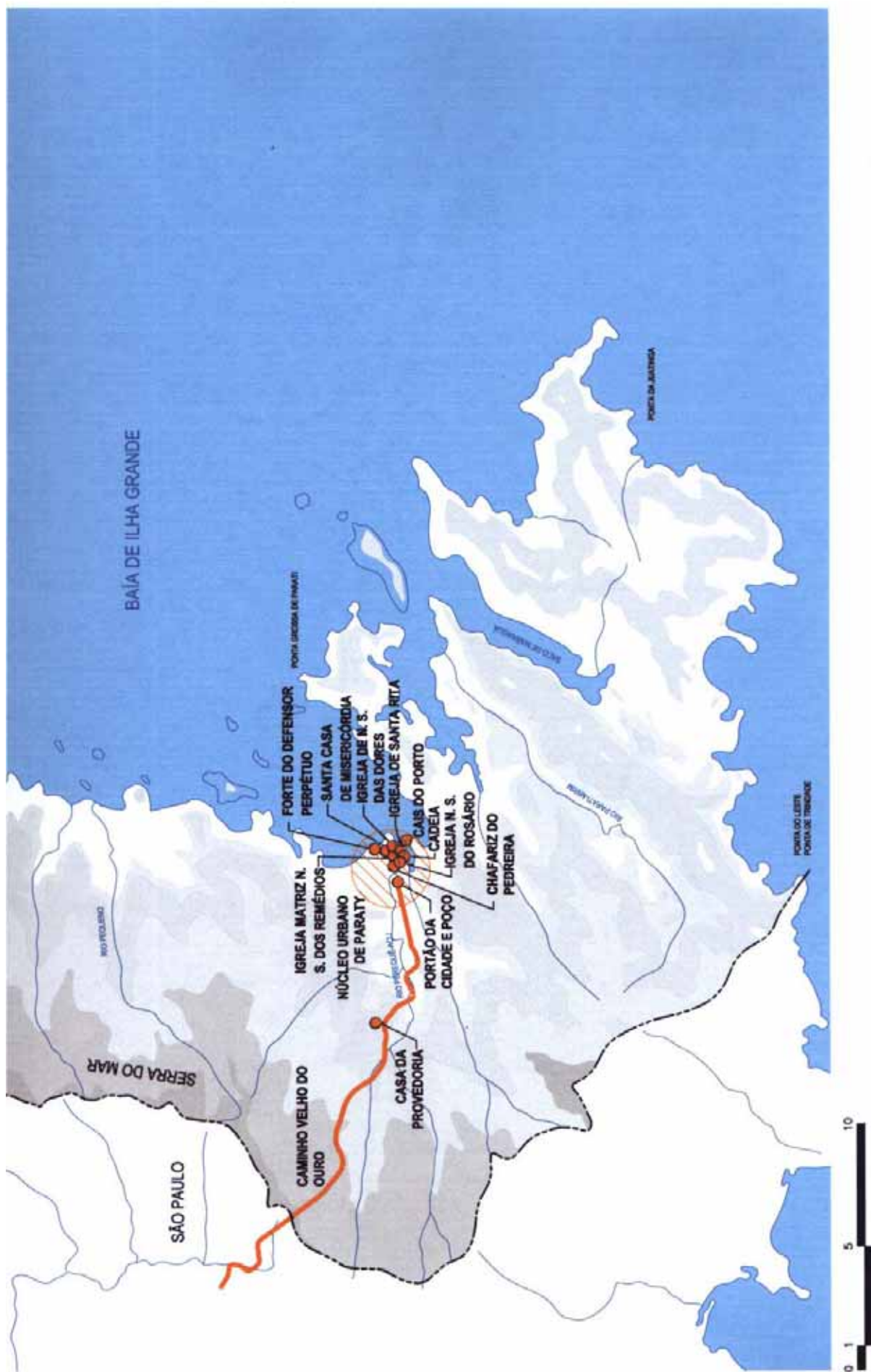
Base: Editora Paulini



## CAMINHO VELHO - SÉCULO XVIII

Base: Editora Paulini





## CAMINHO VELHO - SÉCULO XIX

Base: Editora Paulini





## **AMOSTRAGEM DAS FICHAS DE INVENTÁRIO**

### INVENTÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO DE BENS IMÓVEIS

denominação:

**Igreja de Nossa Senhora das Dores**

código de identificação:

**PAR-CO-007**

localização:

Praça de Santa Rita

município:

Paraty

época de construção:

1800

estado de conservação:

satisfatório

uso original / atual:

religioso / religioso

categoria:

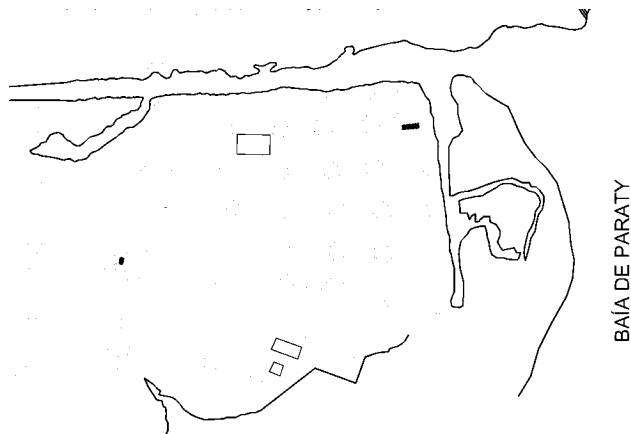
arquitetura religiosa

proteção existente / proposta:

Tombamento IPHAN 13/02/62 (657-T-61 Livro Histórico vol I, nº 337, fl.52)

propriedade:

Diocese de Itaguaí



Pref. Paraty



Fachada principal da Igreja de N.S. das Dores

situação e ambiência:

Voltada para a Baía de Paraty, a Igreja de N.S. das Dores tem contato direto com o mar, estando resguardada de uma região fronteira alagadiça por murada baixa entorno do adro. A Igreja é uma das construções-limite do antigo núcleo urbano de Paraty, próxima ao rio Perequê-Açu, onde este desemboca no mar. Sendo a área alagadiça de acesso difícil, a Igreja, cujos fundos voltam-se para a cidade, fica resguardada da visão do pedestre, a não ser para os vem por via marítima.

levantado: F. Brito, L. H. de Paula, V. Natividade data: 26 / 11 / 03

revisado:

data: / /

---

## descrição arquitetônica

---

A Igreja tem proporções delicadas e quase não apresenta elementos decorativos na fachada. O corpo principal é ladeado por cunhais em argamassa de ambos os lados. Do lado esquerdo divide o cunhal com a torre sineira. Esta é encimada por um cúpula bulbosa e dividida em duas partes: no térreo, onde havia uma porta, há uma pequena seteira e uma janela que se alinha às demais janelas da fachada. No segundo andar da torre, separado do primeiro por um cimbalha, uma janela ladeada pelos cunhais e encerrados em pináculos. O frontão em curva forma um só corpo com a Igreja e dá acabamento à composição de uma porta e duas janelas com ombreiras em pedra.

Na lateral direita, colada à uma edificação residencial, um prenúncio da segunda torre, porém sem a parte superior. Nas laterais deste, cunhais em cantaria.

Internamente, a capela possui adornos em ouro e prata e uma imagem de São Benedito, além de um lustre de cristal. O teto é de madeira apainelada.

O muro que cerca o adro serve para prevenir a entrada da água das enchentes.

---

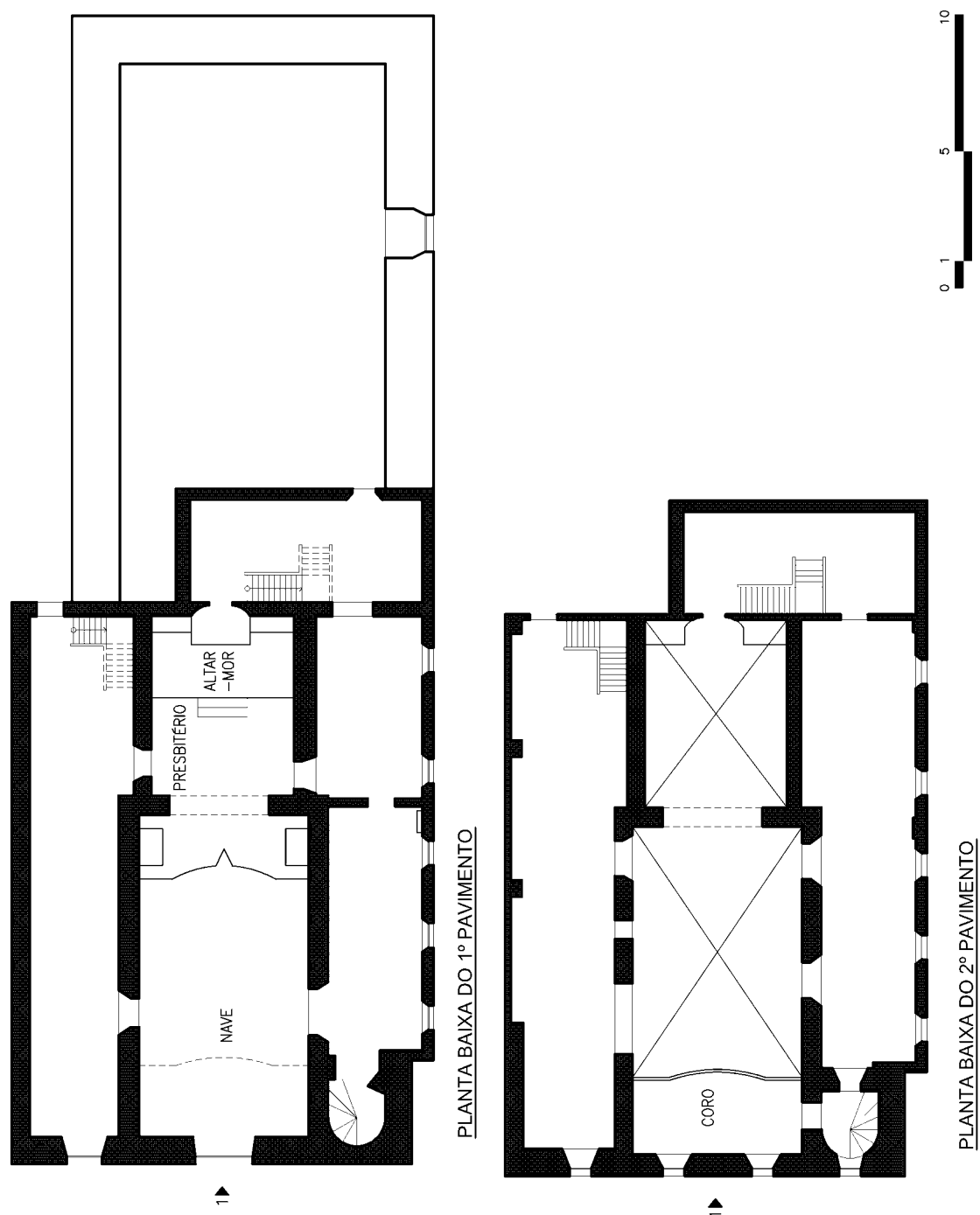
## identificação gráfica

---



VISTA 1





## dados históricos

A capela de Nossa Senhora das Dores, foi construída em 1800, junto ao mar e é a mais recente das igrejas de Paraty. Sua construção deveu-se à iniciativa do Padre Antônio Xavier da Silva Braga e de alguns devotos, como Da. Geralda Maria da Silva. Em 1901 foi reformada pelo Padre João César Iera. Era freqüentada exclusivamente por brancos, não sendo permitida a entrada de negros e mulatos.



Vista das fachadas principal e lateral



Vista da fachada lateral



Vista da fachada lateral



Detalhe da fachada



Detalhe da fachada lateral



Detalhe da esquadria



Vista antiga da Igreja

Fonte: Strauss e Sene, 1997

---

## fontes

---

Arquivo Noronha Santos. Inventário de Paraty de 1979 ( Pasta 1578, Cx 410)

Estado do Rio de Janeiro - Paraty. Rio de Janeiro, Flumitur - Cia. de Turismo do Estado do Rio de Janeiro.

STRAUSS, Dieter & SENE, Maria A. Júlia Mann: uma vida entre duas culturas. São Paulo: Estação Liberdade, 1997.



### INVENTÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO DE BENS IMÓVEIS

denominação:

**Casa da Provedoria**

código de identificação:

**PAR-CO-013**

localização:

Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro / Museu Aberto do Caminho do Ouro

município:

Paraty

época de construção:

1807

estado de conservação:

ruínas

uso original / atual:

Casa da Provedoria / Sítio arqueológico

categoria:

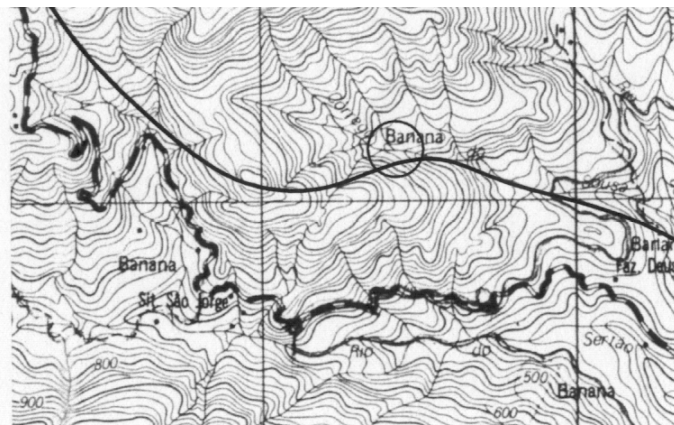
arquitetura civil

proteção existente / proposta:

Sujeito ao Tombamento que incide sobre o município de Paraty / Tombamento como sítio arqueológico e Patrimônio da Humanidade

propriedade:

Marcos Ribas



IBGE 1/50.000



Ruínas da escada de acesso à Casa da Provedoria

situação e ambiência:

A implantação da Casa da Provedoria tem razões funcionalmente determinadas. Como se destinava à fiscalização das tropas e ao recolhimento dos quintos do ouro havia que se situar estrategicamente na estrada que denominamos Caminho Velho do Ouro. Desta forma, todos que passassem pela estrada eram vistos pelo provedor e escrivão e, necessariamente, paravam para a fiscalização. Com efeito, a casa situa-se junto à estrada, no ponto em que esta faz um grande largo, provavelmente para o movimento das tropas enquanto aguardavam a fiscalização.

A mata fechada não permite revelar com justiça a situação e ambiência de época, quando trechos de cada lado da estrada eram completamente desmatados. Desta forma, o entorno da Casa e do largo da estrada se faziam visíveis a boa distância. A mata secundária que se pode ver na situação atual, mesclada às ruínas da casa, dão ao local ar circunspeto.

levantado: F. Brito, L. H. de Paula, V. Natividade

data: 28 / 11 / 03  
revisado:

data: / /

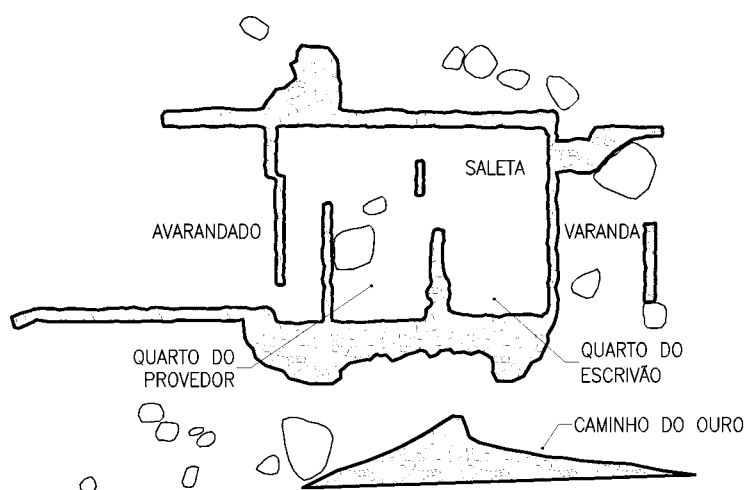
A equipe de pesquisa arqueológica organizada pelo Projeto Paraty - Registro do Caminho do Ouro, revelou importantes hipóteses sobre como poderia ser a Casa da Provedoria. Pouco se sabe da arquitetura deste tipo de construção, mesmo sequer se configurou-se em um tipo. Segundo Patricia Sada, embora não tenha sido possível precisar a forma e o uso dos espaços, considerou-se que a construção não fugiu aos padrões de inícios do século, quando foi construída. O perímetro da ruína que hoje existe perfaz uma área de 44,8m<sup>2</sup>.

A casa, assentada sobre alicerces de pedra como era comum à época, tinha paredes externas de taipa, internas de pau-a-pique e portas, janelas, frechais e estrutura do telhado feito em madeira canela preta ou fedorenta, comuns à região.

Dos três cômodos da casa, um seria do provedor, outro do escrivão e um terceiro que servia de escritório para verificação da documentação e pagamento dos quintos. Um pequeno corredor interno conectava a parte de residência com o exterior. No entorno não construído e imediatamente adjacente à casa estavam situadas as áreas destinadas às tarefas domésticas e à higiene, o que hoje denominamos cozinha e banheiro, respectivamente.

Dois muros corriam junto à casa, um que delimitava e protegia a casa da estrada, indo em paralelo a esta e um outro mais longo que ia perpendicularmente a este.

Algumas hipóteses foram desenvolvidas sobre as feições da casa, todas apresentando um pavimento. Destas hipóteses elaboradas pela Projeto Paraty - Registro do Caminho do Ouro, não constam edificações em sobrado ou mesmo maiores. Estas, no entanto, não estão descartadas como hipóteses. A casa poderia ter tido uma área maior cujos vestígios foram desaparecendo após anos de abandono.



PLANTA BAIXA



Fonte: Ribas, 2002

Importantes aspectos da história da Casa de Registro ou Casa da Provedoria foram revelados após a criação do Sítio Histórico e Ecológico do Caminho do Ouro. Para a instalação e funcionamento do mesmo, foi empreendido o Projeto Paraty - Registro do Caminho do Ouro, que consistiu de extensas pesquisas textuais e de campo.

As casas de registro ou dos quintos no Brasil colônia tinha central papel nas trocas econômicas, pois era através delas que se recolhiam os quintos, ou seja, imposto de 20% que incidia sobre todo ouro extraído das minas. Com a descoberta do ouro, logo fez-se necessária uma fiscalização mais contundente da extração das riquezas da terra, que "sangravam" a olhos vistos. Através de uma Carta Régia de 9 de maio de 1703 a Coroa Portuguesa manda instalar casas de Registro em Paraty e em Santos, portos importantes do período, lembrando que neste momento ainda não estava inaugurado o caminho de Garcia Rodrigues Paes. Já havia neste momento um registro em Taubaté que se encarregava de cunhar e fundir o ouro. Este, contudo, jamais conseguiu subir a precária trilha da Serra do Facão, não funcionando a contento.

O Registro de Paraty foi instalado na Serra do Facão para cobrar o pedágio e o imposto sobre ouro e demais mercadorias e fundir o ouro em barretas. Em 1710 com a abertura do Caminho Novo, a Coroa manda fechar a estrada de Paraty e conseqüentemente o registro da vila. Este cessou de quintar o ouro, mas não de funcionar. Após cinco anos a Câmara de Paraty pede ao Rei que a estrada fosse reaberta, no que é atendida.

É preciso esclarecer que havia uma Guarda do Registro (a qual mudou por diversas vezes de posição ao longo de sua existência), instituição militar cuja função era fiscalizar o movimento da Provedoria, esta uma instituição civil cedida através de hasta pública a particulares.

Em 1790 a provedoria de Paraty acabou ficando abandonada, sem provedor, e as funções do Provedor sendo exercidas pelo Comandante da Vila.

Em 1807, após inspeções a mando do vice-rei da Província, determina-se a construção de uma nova casa para a Provedoria, ordenando ainda, que escrivão e provedor deveriam residir no Registro na Serra do Facão e não na cidade. Segundo Marcos Ribas, ao invés de se construir nova casa, a abandonada provedoria foi reformada e habitada pelos novos donos. A ocupação da casa neste exato período por uma provedoria se comprova através de artefatos arqueológicos.

Esta provedoria funcionou até 1843/44 quando foi finalmente transferida, após muitas solicitações, vale reforçar, para um local de mais fácil acesso, próximo da vila, num trecho junto à estrada conhecido por Bananal e a casa da Serra foi desmontada.



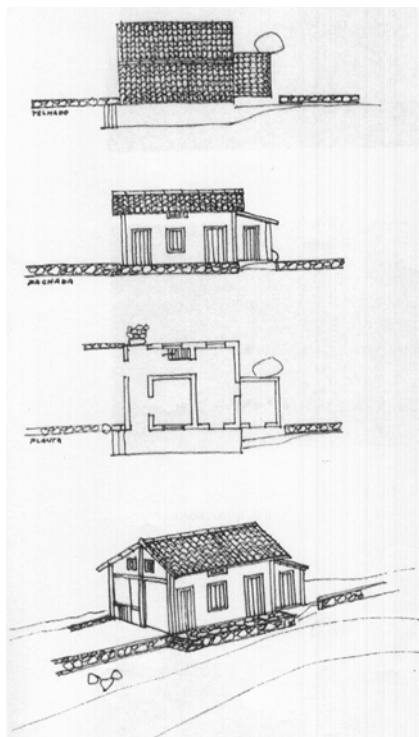
Vista dos alicerces do corredor e do quarto do escrivão



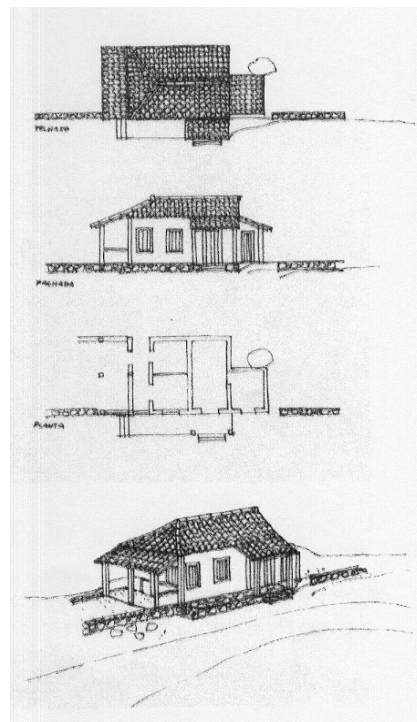
Vista dos alicerces do muro



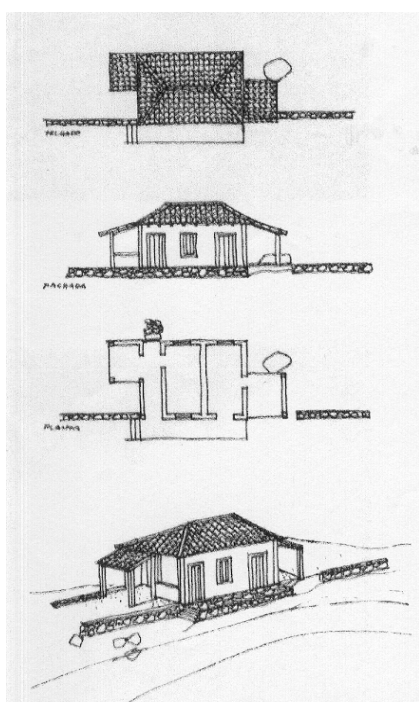
Situação da casa em relação ao Caminho do Ouro



Hipótese 1: casa com telhado de duas águas, um "puxado", assobradada  
Fonte: Ribas, 2001



Hipótese 2: casa com telhado de três águas, um "puxado", varanda e alpendre  
Fonte: Ribas, 2001



Hipótese 3: casa com telhado de quatro águas e dois "puxados"  
Fonte: Ribas, 2001

---

## Fontes

---

RIBAS, Marcos Caetano. A História do caminho do ouro em Paraty. Paraty: Contest Produções Culturais, 2003.

\_\_\_\_\_. Paraty - Registro do Caminho do Ouro. Paraty: mimeo, 2002.

## **CAMINHO NOVO DO OURO**

---

A abertura do Caminho Novo do Ouro é de fundamental importância na história do Rio de Janeiro. Com a descoberta de ouro na região das Minas, e com volume da circulação aumentando significativamente, o Caminho de Paraty foi considerado ineficiente, em segurança e em circulação. A via aberta como uma rota alternativa consagrou o Rio de Janeiro como porto mais importante da Colônia, centralizador do escoamento do ouro para Portugal. Ainda que posteriormente preterido por sua Variante, inaugurou uma nova era de ocupação na região.

Em 1681, Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias, propõe ao governo provincial a construção de um via mais direta entre o interior e o litoral. Dono de terras na região de Paraíba do Sul (às margens do rio Paraíba e em Borda do Campo) verifica a possibilidade de desbravamento de uma rota que transpusesse a Serra e chegasse nas imediações da Baía de Guanabara, próximo ao porto de embarque dos produtos que seguiam para o Reino.

Em 1698, a Coroa atende às recomendações do governo provincial e contrata Garcia Paes para a obra, cujos gastos correriam por sua conta, sendo, posteriormente, recompensado por benesses como sesmarias e cargos. Partindo de Borda do Campo, atual Antônio Carlos-MG, Garcia Paes, juntamente com alguns brancos e 40 escravos, inicia as obras. Um ano e meio mais tarde, tendo perdido escravos e não obtendo sucesso em abrir a picada, pede ajuda financeira aos negociantes, sesmeiros e comerciantes interessados na estrada. A ajuda foi recusada, e o bandeirante recorreu ao governo da capitania, que lhe concedeu, além de escravos, o monopólio do uso do caminho por dois anos (SANTOS, 2001).

Aberto o Caminho Novo de Rodrigues Paes, por volta de 1700, logo se iniciaram as reclamações. O caminho, para quem partia em direção a Minas, saía da Freguesia de Nossa Senhora do Pilar, próximo à Igreja de mesmo nome, seguia pelo Sítio de Manuel Couto, na Serra do Couto, passava pela roça do Alferes, atravessava os rios Paraíba do Sul e Paraíba, chegando a Juiz de Fora, depois Ouro Preto e Diamantina. O caminho era muito deserto, com poucos pousos e ranchos. Seu maior problema residia na transposição da íngreme Serra do Couto, quase impraticável às tropas (OLIVEIRA, 1985).

Em virtude das dificuldades, o caminho de Paraty, proibido pela Coroa devido aos descaminhos e contrabandos, foi reativado. Com quase vinte anos de uso, em 1722, Bernardo Soares de Proença, inicia a abertura da Variante do Caminho Novo, alternativo à rota existente justamente em seu trecho complicado. A Variante, passando pela Serra da Estrela, encontrava-se com o Caminho Novo no ponto chamado Encruzilhada, pouco antes de



Paraíba do Sul. Importante ressaltar que mesmo com as reclamações, o caminho de Paes foi bastante utilizado até a consagração da Variante do Proença como caminho oficial. Garcia Paes prosseguiu executando melhoramentos no trajeto, tornando-o mais acessível, e deixou, ao morrer, grande fortuna em terras e dinheiro (SANTOS, 2001; OLIVÉ, 1999).

Não sendo possível percorrer o Caminho de Garcia Paes, tal como realizado para a Variante do Caminho Novo, e considerando a ausência de relatos e registros de vestígios, o levantamento restringiu-se ao inventário dos bens localizados na proximidade de onde seria seu início, bairro do Pilar em Duque de Caxias.

### **Vestígios remanescentes**

A edificação mais significativa do conjunto de bens imóveis, no que se refere ao Caminho Novo de Garcia Paes, é a Igreja de N.S. do Pilar, em cujas imediações passava a estrada. Situada na Freguesia de mesmo nome, uma das mais antigas e importantes de todo o período colonial, era das mais bem sucedidas freguesias da Vila de Iguaçu, possuindo um engenho de açúcar e produzindo aguardente, milho, feijão e café (SOUZA, 2000). Com a abertura do Caminho Novo de Rodrigues Paes entre 1699-1704, a freguesia de Pilar pode prosperar e ganhar maior importância no cenário das trocas coloniais. O Porto de Pilar exerceu importante função nos primeiros anos do escoamento do ouro vindo das Minas Gerais. Em 1789 o povoado contava com 3.895 habitantes e uma Casa de Registro, chamada Guarda do Pilar. Após a abertura da Variante do Caminho Novo, o Porto de Pilar deixa de ter preponderância no escoamento do ouro, mas continua fundamental na rota dos demais produtos coloniais. Não foi possível averiguar precisamente, mas há indícios de que após a abertura da Variante do Proença, em 1725, a Guarda do Pilar deixou de funcionar e o trecho novo era vistoriado por guardas ambulantes, também chamados por patrulheiros.

Em 1612 já existia no local uma capela, construída nas terras doadas por Domingos Nunes Sardinha chamada Capela N.S. das Neves. Tendo esta desabado, outra foi erguida às margens do rio Pilar, chamada Igreja N.S. do Pilar. Um novo templo em pedra e cal teve início em 1697 e as obras finalizadas em 1767.

A Igreja de feições jesuíticas, tem sua robustez quebrada pelo desenho das volutas em pedra que compõem o seu frontão. Destaca-se do conjunto a torre sineira, encimada por uma cúpula octogonal, ladeada por quatro pináculos (LERNER, 1978). Citada em 1956, por Germain Bazin no livro “Sobre a arquitetura religiosa barroca no Brasil”, pela beleza de seu altar-mor, além dos três altares em estilo D. João V, ganhou lugar entre as igrejas importantes do período. A falta de manutenção e os constantes furtos,



Igreja de N.S. do Pilar



Talha da Igreja de N.S. do Pilar  
Fonte: Arquivo IPHAN

causaram, ao longo dos anos, a depredação e a mutilação quase completa das obras de arte que revestiam seu interior.

Outro bem imóvel, na região, de valor destacado é a Casa e Capela da Fazenda São Bento. Segundo Paulo Santos, nenhum outro tipo de edificação exprimiu tão bem a vida íntima e o caráter regional da arquitetura dos primeiros moradores do que é hoje o Rio de Janeiro quanto as "casas de chácara" ou "casas de campo". Estas, ao que parece, derivam das casas de engenho que se espalharam pelo recôncavo da Guanabara durante o período colonial. A casa da fazenda São Bento é um dos belos e ainda existente exemplar deste tipo arquitetônico. Não fosse sua importância econômica, pois era um dos maiores engenhos de sua época, bastava como exemplar didático de arquitetura brasileira colonial (SANTOS, 1981).

Sua característica imediatamente identificável é a varanda com cobertura em telha vã, sanca e beiral de telhados aparentes postos sobre as colunas toscanas. Joaquim Cardoso, em estudo sobre as casas alpendradas, mostra que este tipo de casa com varanda no Rio de Janeiro, teve início por volta de 1750, e, sendo esta construída entre 1754 e 1760, é possível que tenha sido a primeira da série (CARDOSO, 1975). Neste caso o alpendre não é alcançado por uma grande escada e sim posto sobre um corredor de extensas arcadas.

A fachada voltada para a rua de asfalto, além do frontispício da Igreja tem, em cada canto, duas janelas-portas de sacada (dois grandes salões), ficando no meio as seis janelas das respectivas celas. A disposição obedece, por conseguinte, à construção de cada lanço do mosteiro de São Bento do Rio.

Deixando o âmbito dos bens imóveis isolados, inventariamos o Conjunto Urbano da Extinta Vila de Iguaçu, representativo da economia da baixada fluminense nos séculos XVII e XVIII. Os elementos urbanos da Vila de Iguaçu que restam como vestígios são o Porto de Iguaçu (um dos muitos portos existentes na Vila) e a torre da Igreja de N.S. de Iguaçu acompanhada de dois cemitérios.

A Freguesia de Iguaçu, em tempos de atividade englobava 1.305,47km<sup>2</sup> e sua sede, onde hoje está a extinta Vila de Iguaçu, era constituída por uns poucos arruamentos e caminhos que abarcavam algumas centenas de edifícios religiosos, comerciais e residenciais. Sua artéria principal era a Rua do Comércio que começava no Largo do Lavapés e seguia até o Porto de Iguaçu. No centro da vila, segundo Waldick Pereira, perto do porto de passageiros encontravam-se os edifícios da câmara, cadeia, fórum, armazéns e casas comerciais (IHGNI/FENIG, 1980).

Ao longo do rio Iguaçu, em direção à Serra, encontravam-se os portos do Pinto, do Viana e o do Soares e Melo. Atrás da Igreja de N.S. da Piedade em frente ao cemitério de N.S. do Rosário (conhecido por Cemitério



Fachada lateral da Casa e Capela da Fazenda São Bento



Fachada principal da Casa e Capela São Bento



Torre remanescente da Igreja de N.S. da Piedade de Iguaçu

dos Ricos) a Rua da Igreja se bifurcava: uma ia para Maxambomba e outra era o Caminho das Palmeiras, ainda identificável.

Hoje, pouco há o que descrever da Vila, e é preciso boa dose de abstração espacial para compreender a configuração urbana anterior. O caminho que ligava o porto de Iguaçu e a Igreja está delineado, mas pouco visível. O porto situa-se num sítio de particulares, delimitado, inclusive, por cercas de arame farpado. A ausência do rio que configurava o porto dificulta a localização e compreensão do seu esquema de funcionamento, mas atesta, por outro lado, as grandes obras que se faziam nos tempos coloniais para viabilizar o escoamento das riquezas do Brasil.

O porto de Iguaçu era o mais importantes dos portos da Vila, servido por um canal de 1km de extensão até o rio Iguaçu. O porto propriamente dito é um grande retângulo, feito em pedras, de vinte e dois metros de comprimento por onze de largura, com paredes auto-portantes de oitenta centímetros de largura. Está circundado por áreas alagadas de três lados e de terra firme em outro. Esta que é a entrada do porto é acessada por bela escadaria em cantaria através de um trecho calçado em pedras que se liga à Estrada do Comércio. Ainda segundo Waldick Pereira, até o princípio deste século o porto conservava a cobertura de telhas, sustentada por colunas de tijolos (IHGNI/FENIG, 1980).

A outra extremidade da Vila onde se localiza a Igreja também apresenta poucos vestígios dos tempos de funcionamento. Dois cemitérios nos morros laterais à Igreja testemunham a configuração urbana, juntamente com a Estrada dos Palmares.

O cemitério dos ricos, oficialmente denominado de Cemitério de N.S. do Rosário, tem um pórtico de entrada com colunas de pedra e diversas lápides, uma delas de expressividade arquitetônica. O cemitério dos pobres apresenta como vestígio grande escadaria em tijolos assentados ao comprido, formando belo acesso, cuja monumentalidade é incrementada pelo grande abandono que reina no entorno.



Aspecto da Estrada do Comércio



Escada do Porto Iguaçu



Pórtico de acesso ao Cemitério de N.S. do Rosário

### Listagem dos bens imóveis inventariados

| CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO | BEM IMÓVEL                                |
|-------------------------|-------------------------------------------|
| CAX-CO-014              | Igreja N.S. do Pilar                      |
| CAX-CO-015              | Casa e Capela da Fazenda São Bento        |
| IGU-CO-016              | Conjunto Urbano da extinta Vila de Iguaçu |
| IGU-CO-017              | Igreja de N.S. da Piedade do Iguaçu       |

### Tabela estatística do material produzido e pesquisado

| CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO | BEM IMÓVEL                                | FOTOS ATUAIS | IMAGENS ANTIGAS | DESENHOS | MAPAS |
|-------------------------|-------------------------------------------|--------------|-----------------|----------|-------|
| CAX-CO-014              | Igreja N.S. do Pilar                      | 23           | 2               | 4        | 0     |
| CAX-CO-015              | Casa e Capela da Fazenda São Bento        | 57           | 0               | 2        | 0     |
| IGU-CO-016              | Conjunto Urbano da extinta Vila de Iguaçu | 45           | 0               | 1        | 1     |
| IGU-CO-017              | Igreja de N.S. da Piedade do Iguaçu       | 10           | 1               | 0        | 0     |

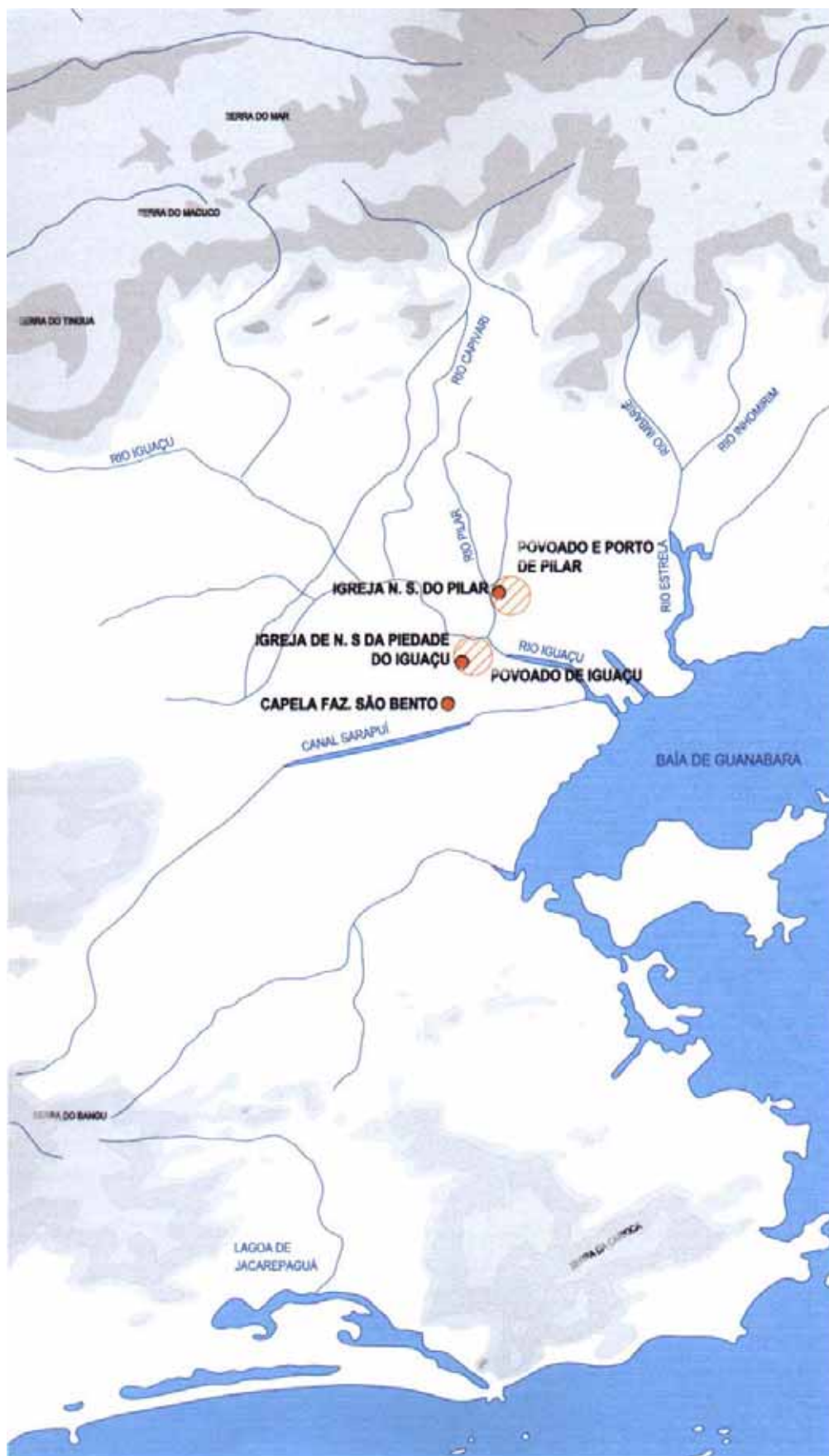
## **MAPAS CRONOLÓGICOS**

### **DOS BENS IMÓVEIS INVENTARIADOS**

---

A fim de mostrar as transformações espaciais e sua relação com a construção dos bens imóveis inventariados, foram desenvolvidos os mapas que se seguem, referentes aos séculos XVII, XVIII e à situação atual.





## CAMINHO NOVO - SÉCULO XVII

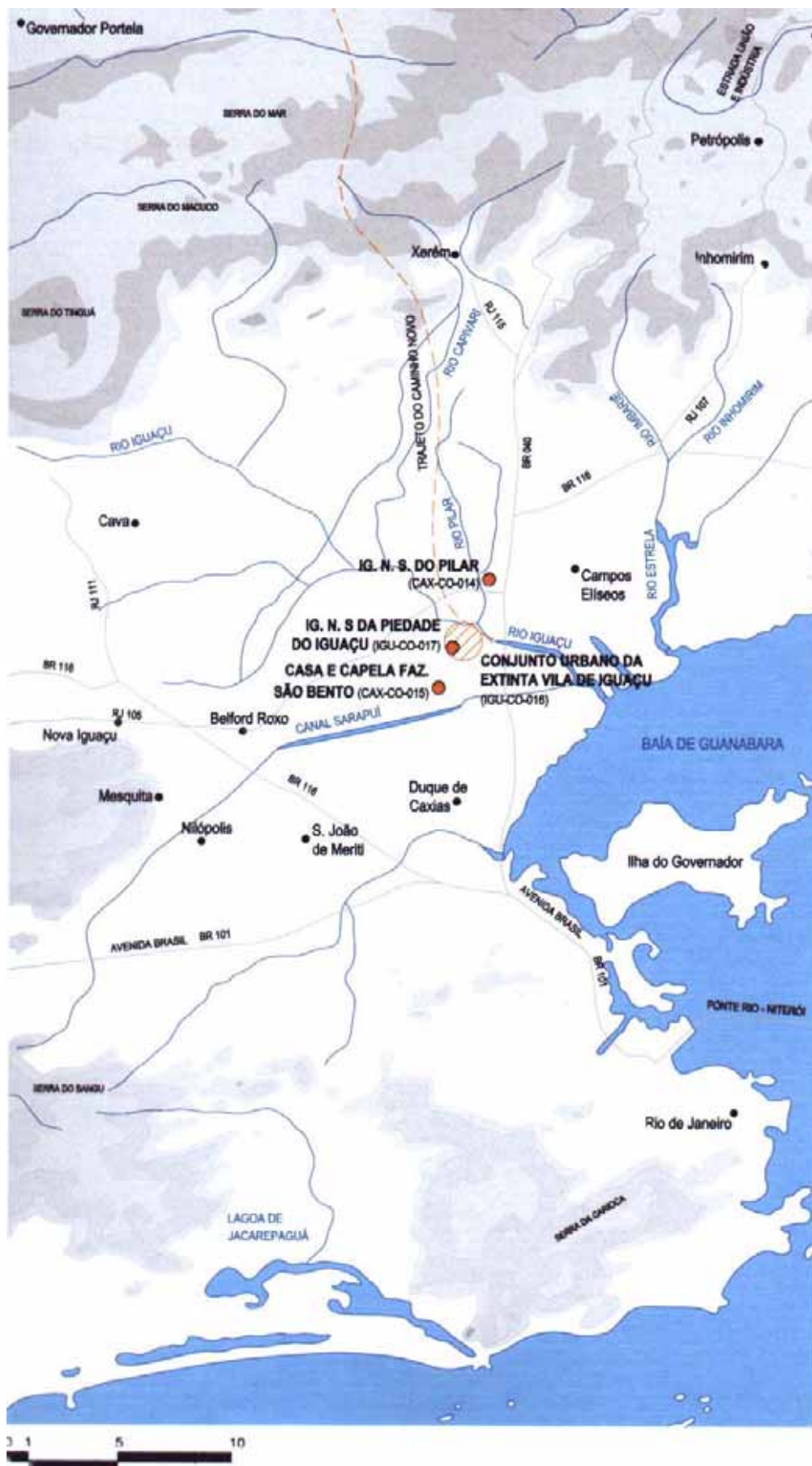
Base: Editora Paulini





## CAMINHO NOVO - SÉCULO XVIII

Base: Editora Paulini



## CAMINHO NOVO - SITUAÇÃO ATUAL

Rose: Editora Paulini

## **AMOSTRAGEM DAS FICHAS DE INVENTÁRIO**

### INVENTÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO DE BENS IMÓVEIS

denominação:

**Igreja de Nossa Senhora do Pilar**

código de identificação:

**CAX-CO-014**

localização:

Praça N.S. do Pilar  
Av. Pres. Kennedy com Av. N.S. do Pilar

município:

Duque de Caxias

época de construção:

1696

estado de conservação:

ruim; preservado parcialmente

uso atual:

religioso

uso original:

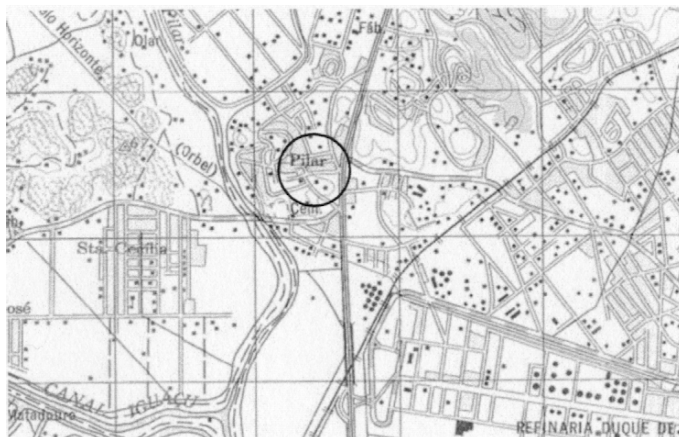
religioso

proteção existente / proposta:

IPHAN (160-T, insc. nº76, Livro das Belas Artes, fls. 14)  
25/05/38

propriedade:

Diocese de Duque de Caxias



situação e ambiência:

Situada num grande largo com nome da Igreja, é possível perceber vestígios de imponência, perdidos em meio à configuração urbana atual. Voltada para o rio Pilar, tornado hoje quase uma vala, está apenas esboçada a implantação original, perdendo-se quase que por completo a importante relação que se estabelecia com o rio que lhe dá nome. A Av. Pres. Kennedy, um dos eixos de circulação da Baixada Fluminense, passa pela lateral esquerda da Igreja. A Av. N.S. do Pilar, que tem início na Av. Pres. Kennedy, era onde o Caminho Novo aberto por Garcia Rodrigues Paes tinha início e seguia pela Serra do Tinguá, até atingir Minas Gerais. Trata-se hoje de uma rua de paralelepípedos, que leva ao bairro residencial de Pilar, de casas simples e comércio local. Da entrada da Igreja avista-se bom trecho da paisagem da Baixada Fluminense, com mangues e, ao longe, as montanhas da Serra do Tinguá.

levantado: F. Brito, L. H. de  
Paula, V. Natividade

data: 20 / 11 / 03

revisado:

data: / /

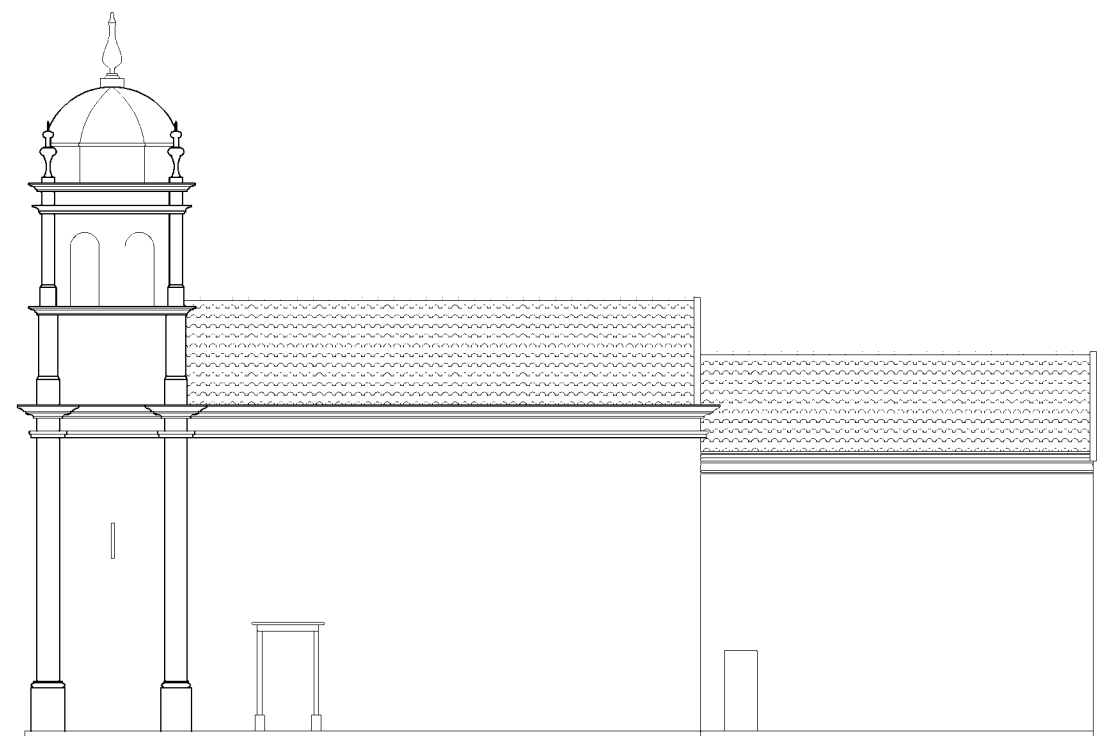
Externamente é simples, destacando-se a torre com pequeno carrilhão encimado por cúpula octogonal. Constituída em pedra e cal, de um corpo só, o presbitério segue quase o mesmo alinhamento das paredes laterais da nave. Possui arco cruzeiro de desenho simples, sem ornamentos. Cobertura de madeira com tirantes na nave, em abóbada de berço, e, no presbitério, em gamela. Os altares, sobretudo o da Virgem do Pilar, são bastante ornamentados.

Quanto à fachada, a robustez inspirada em uma vista geral é quebrada pelas volutas do frontão, que dão ao conjunto certa leveza. A torre lateral encimada por uma cúpula octogonal, significativamente mais alta que o corpo principal, confere um caráter de verticalidade à composição.

Segundo Dina Lerner, quando se compara esta Igreja com as outras da região, normalmente menores, com proporções de capela, vemos que esta possui um “porte maior”, decorrente da dimensão das naves, e também da presença da cantaria de pedra em praticamente todos seus vãos.



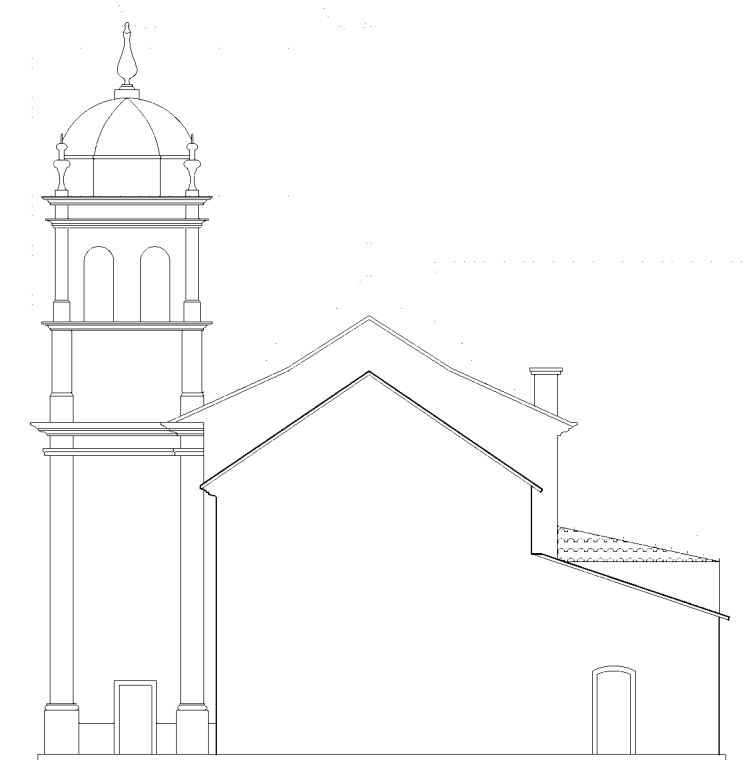
VISTA 1



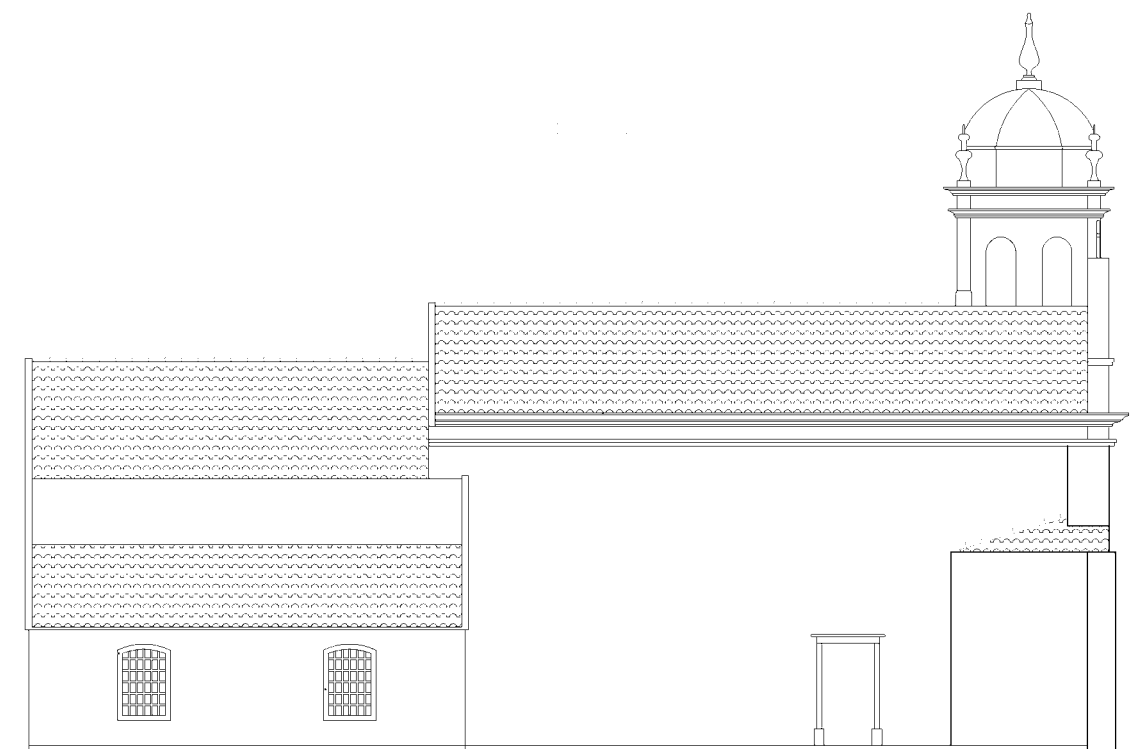
VISTA 2

0 1 5 10

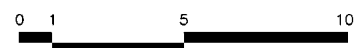


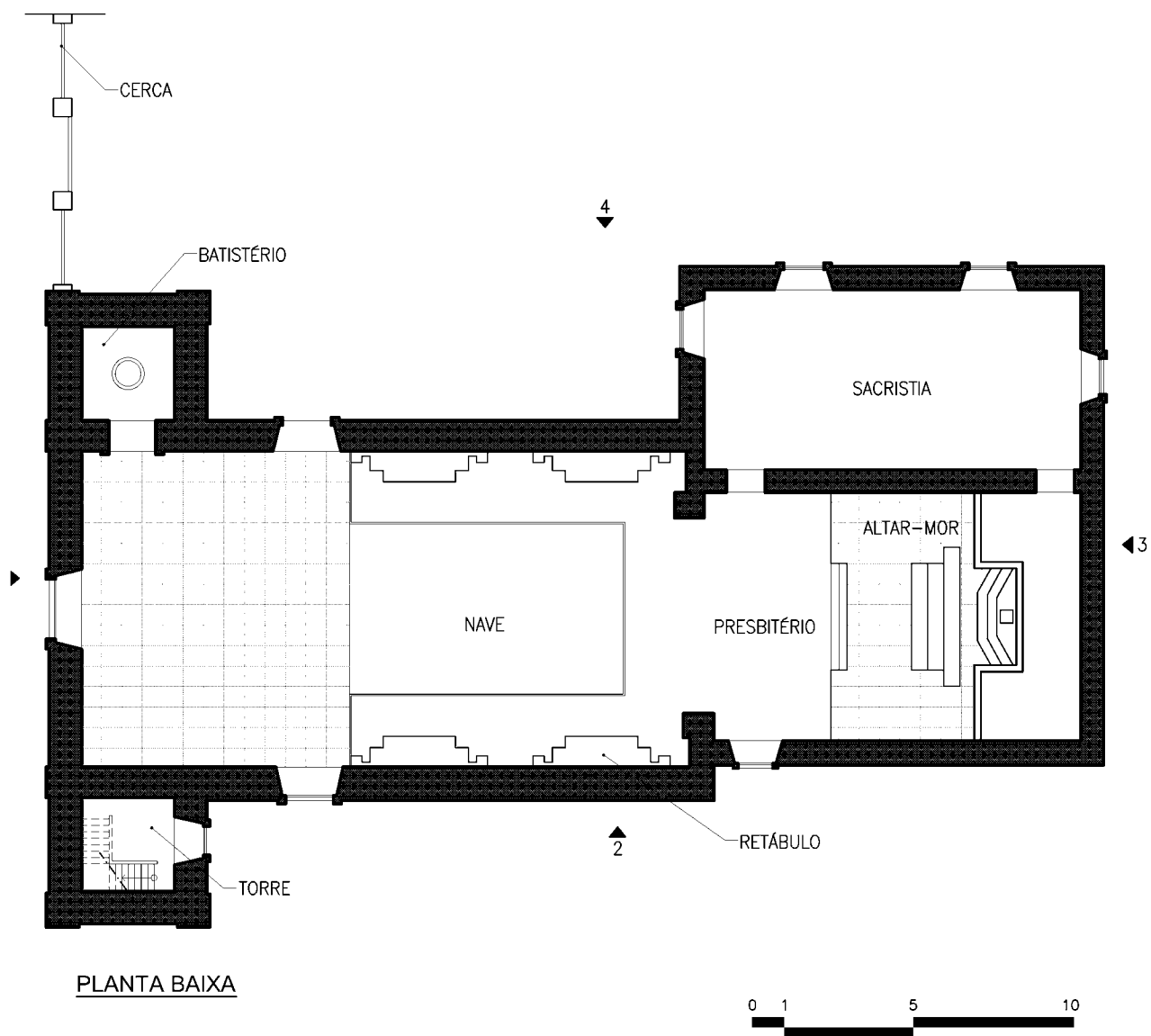


VISTA 3



VISTA 4





Segundo Marlúcia Souza, a Freguesia do Pilar foi das mais antigas e das mais importantes de todo o período colonial. Era uma das mais bem sucedidas freguesias da Vila de Iguaçu, graças a um engenho de açúcar, à produção de aguardente, milho, feijão e café. Com a abertura do Caminho Novo de Rodrigues Paes entre 1699-1704, a freguesia de Pilar pode prosperar e ganhar maior importância no cenário das trocas coloniais. O Porto de Pilar exerce importante função nos primeiros anos do escoamento do ouro vindo das Minas Gerais. Em 1789 o povoado de Pilar contava com 3.895 habitantes e uma Casa de Registro, chamada Guarda do Pilar. Após a abertura da Variante do Caminho Novo, ou Caminho do Proença tendo início no Porto Estrela, o Porto de Pilar deixa de ter preponderância no escoamento do ouro, mas continua fundamental na rota dos demais produtos coloniais. Não foi possível averiguar precisamente, mas há indícios de que após a abertura da Variante do Proença em 1725 a Guarda do Pilar deixou de funcionar e o trecho novo era vistoriado por guardas ambulantes, também chamados por patrulheiros.

Em 1612 já existia no local da atual uma capela, construída nas terras doadas por Domingos Nunes Sardinha chamada Capela N.S. das Neves. Tendo esta desabado, outra foi erguida às margens do rio Pilar, chamada Igreja N.S. do Pilar. Segundo Pizarro, um novo templo em pedra e cal teve início em 1697 e as obras finalizadas em 1767. A matriz do Pilar possuía como filiais N.S. Rosário (às margens do Rio Saracuruna) de 1730 e a Igreja de Santa Rita de Cássia.

Esta é a descrição da Igreja feita por Monsenhor Pizarro: “Altars tem 5 com o Maior. Neste está colocada a Imagem de N.S. do Pilar, Padroeira e o Sacrário, da parte do Evangelho. 1º de N.S. do Rosário; 2º de N.S. da Conceição. Da parte da epístola, 3º de São Miguel, 4º de S. Ana; todos eles de madeira talhada e doirada, menos o de S.Miguel, que ainda se conserva por doirar e do gosto antigo, à exceção do da Conceição. Imagens: do Santo Crucifixo; do Senhor dos Passos; de São Francisco; de São João; da Senhora da Conceição; do Espírito Santo; de Santa Ana; de São Joaquim; de São José; do Menino Deus.

Tombada pelo IPHAN em 1938 passou na ocasião por restaurações, das quais não sabe detalhes técnicos. Em 1944 é realizada uma grande restauração da Igreja sob a coordenação do arquiteto Paulo Barreto. O critério utilizado foi o da retirada dos elementos ditos perturbadores, visando devolver ao monumento seu aspecto original. Importantes “descobertas” foram feitas durante esta restauração, sendo a mais evidente as volutas do frontão que estavam completamente escondidas.

Após estas obras todas as demais que se sucederam visaram à manutenção.

Duque de Caxias cresce intensamente nos anos 1960 a partir do fenômeno de metropolização do Rio de Janeiro e a realidade da região transforma-se significativamente, tornando-se agora, zona de moradia dos trabalhadores urbanos. Com isso, o monumento foi sendo abandonado até receber em 1978 um ante-projeto de restauração elaborado pela arquiteta Dina Lerner. Em 1986 a Igreja foi restaurada com o financiamento da Fundação Roberto Marinho: substituíram-se os telhados da sacristia e do batistério, além de terem sido restituídas a iluminação, o calçamento externo, os pisos, as escadarias e os revestimentos. Uma casa foi construída nos fundos da Igreja para abrigar vigias.



Fachada principal em 1978  
Foto: Lerner, 1995.



Fachada principal antes da  
restauração de 1944 realizada por  
Paulo Barreto  
Fonte: Arquivo Noronha Santos



Fachadas correspondentes às vistas 1 e 2



A Igreja e seu entorno



Fachada lateral correspondente à vista 2



Detalhe da fachada

Fotos: L.H. de Paula, 2003



Portão de acesso



Fachada lateral correspondente à vista 3, vendo-se a sacristia

**Fotos: L.H. de Paula, 2003**

---

## fontes

---

ARQUIVO NORONHA SANTOS / IPHAN.

LERNER, Dina. "Igreja de Nossa Senhora do Pilar". In: Informações sobre o patrimônio cultural dos municípios da Baixada Fluminense e adjacências. Rio de Janeiro: INEPAC/ mimeo, 1995.

PERES, Guilherme. Baixada Fluminense – os caminhos do ouro. Duque de Caxias: Gráfica Register, 1993.

PIZARRO & ARAÚJO, José de Souza Azevedo. Memórias históricas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.

FUNDAÇÃO ROBERTO MARINHO. Restauração da Igreja de Nossa Senhora do Pilar. Volume I/II.

SOUZA, Marlúcia. Economia e sociedade iguaçuana. Trabalho apresentado ao mestrado em História na UFF. Niterói: mimeo, 2000.

### INVENTÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO DE BENS IMÓVEIS

denominação:

**Conjunto urbano da extinta Vila de Iguaçu**

código de identificação:

**IGU-CO-016**

localização:

Estrada dos Palmares, direção Vila de Cava. Virar à direita na Estrada Velha de Minas

município:

Nova Iguaçu

época de construção:

fim XVI

estado de conservação:

arruinado

uso atual:

abandonado

uso original:

núcleo urbano

proteção existente / proposta:

Tomb. Prov. INEPAC (E-03/02 453/78) 08/04/83 /  
Levantamento arquitetônico e prospecção arqueológica.

propriedade:

Município de Nova Iguaçu e Diocese de Duque de Caxias.



IBGE 1/50.000



situação e ambiência:

A vila de Iguaçu situa-se no vale entre pequenos morros e a grande área alagada que restou do rio Lavapés. Os morros servem de pasto para as pequenas criações de sitiantes da região.

A rua extensa que ligava as extremidades da Vila e lhe dava a configuração urbana está desaparecida em meio à vegetação que cresce desordenadamente. Ao fundo vê-se a Serra do Tinguá, por onde passavam os viajantes e de onde vinham os produtos a serem embarcados no porto. Um pequeno trecho de estrada calçada em pedras denominada Estrada do Comércio é bastante visível e marca o acesso ao porto. Este situa-se em meio a um grande pasto, com poucos vestígios de água, estando o leito apenas delineado por uma vala, antes um braço de rio que ligava o rio Iguaçu ao porto de Iguaçu. Um pequeno poço de água junto ao porto propriamente dito é testemunho dos tempos em que funcionava como tal.

levantado: F. Brito, L.H. de Paula e V. Natividade data: 20 / 11 / 03

revisado:

data: / /



Os elementos urbanos da Vila de Iguaçu que restam como vestígios são o Porto de Iguaçu (um dos portos existentes na Vila) e a torre da Igreja de N.S. de Iguaçu acompanhada de dois cemitérios.

A Freguesia de Iguaçu, em tempos de funcionamento, englobava 1.305,47km<sup>2</sup> e sua sede, onde hoje está a extinta Vila de Iguaçu, era constituída por uns poucos arruamentos e caminhos que abarcavam algumas centenas de edifícios religiosos, comerciais e residenciais. Sua artéria principal era a Rua do Comércio que começava no Largo do Lavapés e seguia até o Porto de Iguaçu. No centro da vila, segundo Waldick Pereira, perto do porto de passageiros encontravam-se os edifícios da câmara, cadeia, fórum, armazéns e casas comerciais.

Ao longo do rio Iguaçu, em direção à Serra, encontravam-se os portos do Pinto, do Viana e o do Soares e Melo. Atrás da Igreja de N.S. da Piedade em frente ao cemitério de N.S. do Rosário (conhecido por Cemitério dos Ricos) a Rua da Igreja se bifurcava: uma ia para Maxambomba e outra era o Caminho das Palmeiras, ainda identificável.

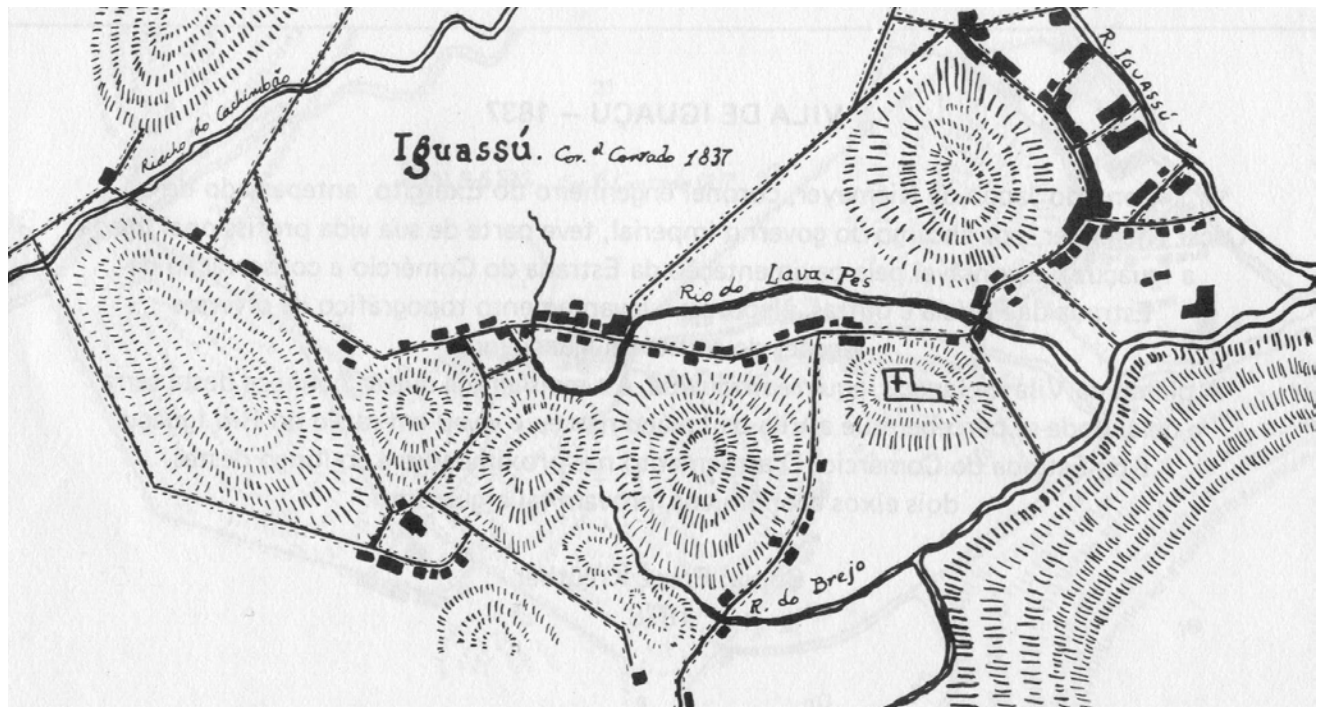
Segundo Pizarro, em 1795 a região em torno da matriz revelava um “vistoso arraial”, com residências quase todas cobertas por telhas, totalizando 700 fogos e 6.142 habitantes, 2 engenhos, 4 fábricas de aguardente e algumas olarias.

Hoje, pouco há o que descrever da Vila, e é preciso boa dose de abstração espacial para compreender a configuração urbana anterior. O caminho que ligava o porto de Iguaçu e a Igreja está delineado, mas pouco visível. O porto situa-se num sítio de particulares, delimitado, inclusive, por cercas de arame farpado. A ausência do rio que configurava o porto dificulta a localização e compreensão do seu esquema de funcionamento, mas atesta, por outro lado, as grandes obras que se faziam nos tempos coloniais para viabilizar o escoamento das riquezas do Brasil.

O porto de Iguaçu era o mais importantes dos portos da Vila, servido por um canal de 01km de extensão até o rio Iguaçu. O porto propriamente dito é um grande retângulo feito em pedras de vinte e dois metros de comprimento por onze de largura, com paredes auto-portantes de oitenta centímetros de largura. Está circundado por áreas alagadas de três lados e de terra firme em outro. Esta que é a entrada do porto é acessada por bela escadaria em cantaria através de um trecho calçado em pedras que se liga à Estrada do Comércio. Ainda segundo Waldick Pereira, até o princípio deste século o porto conservava a cobertura de telhas, sustentada por colunas de tijolos.

A outra extremidade da Vila onde se localiza a Igreja também apresenta poucos vestígios dos tempos de funcionamento. Dois cemitérios nos morros laterais à Igreja testemunham a configuração urbana, juntamente com a Estrada dos Palmares.

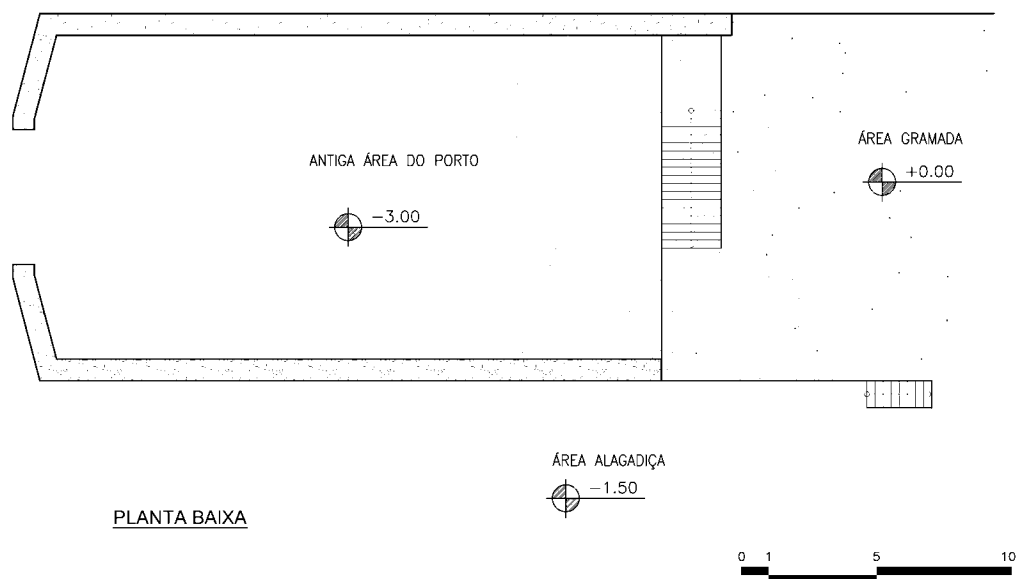
O cemitério dos ricos, oficialmente denominado de Cemitério de N.S. do Rosário, tem um pórtico de entrada com colunas de pedra e diversas lápides, uma delas de expressividade arquitetônica. O cemitério dos pobres apresenta como vestígio grande escadaria em tijolos assentados ao comprido, formando belo acesso, com uma certa monumentalidade incrementada pelo grande abandono que reina no entorno.



Planta da Vila de Iguaçu em 1837

Fonte: IHGNI/FENIG, 1980.

Porto de Iguaçu – Planta Esquemática



A Vila de Iguaçu foi considerada uma das mais importantes dos períodos colonial e imperial brasileiro. Ela se fazia presente no cenário do Rio de Janeiro colonial com a produção agrícola, com os portos e trapiches chegando a figurar como a quarta arrecadação dentre as freguesias, abaixo apenas de Niterói, Campos e Macaé. Em 1833 foi elevada à categoria de Vila, abrangendo as seguintes freguesias: Iguaçu, Inhomirim, Santo Antônio de Jacutinga, São João de Meriti, Marapicu e Pilar. Por questões políticas a vila foi extinta em 13 de abril de 1835. Em dezembro de 1836 outro decreto restabeleceu a vila, porém sem a Freguesia de Inhomirim que passava a pertencer a Estrela.

A economia de Iguaçu integrava-se à da metrópole portuguesa, importando escravos e fornecendo produtos agrícolas. Abastecia a cidade do Rio de Janeiro com alimentos, madeira, lenha e tijolos. É preciso lembrar que um dos mais importantes engenhos do período, o da Fazenda São Bento, localizava-se nesta freguesia.

Nas margens de seus principais rios localizavam-se diversos portos. Isso porque a geografia da região favorecia o escoamento da produção para o Rio de Janeiro através de pequenas embarcações nos portos. Para se ter uma idéia, a Freguesia de Meriti possuía quatorze portos, a de Jacutinga e Pilar nove portos cada uma, a de Piedade do Iguaçu dois, boa parte destes instalados nas proximidades dos engenhos. O trajeto da produção agrícola era basicamente o seguinte: da fazenda aos pequenos rios, dos rios aos portos e destes para o Rio de Janeiro.

Quanto aos engenhos, aqueles construídos nas Freguesias de Iguaçu eram de pequeno e médio porte. A Freguesia de Jacutinga era a principal produtora de açúcar. Pilar destacava-se na produção de farinha e Piedade na produção de arroz. Além destes produtos, fabricava aguardente e cultivava feijão, milho e, mais tarde, café.

A partir do século XVIII, com a escassez do ouro nas Minas, a região não cai em declínio. Ela continua produzindo açúcar e aguardente. Mas, mais importante, continua servindo como entreposto para escoamento de produtos agrícolas e cresce em importância, agora servindo como entreposto para o café.

O declínio da Vila acontecerá a partir de meados do século XIX com o surgimento das estradas de ferro e as sucessivas pestes que se encarregaram de dizimar boa parte da população. O trem a vapor de 1854 deu início à mudança de eixo econômico e com o trem de 1848 indo da Estação Pedro II até Queimados corrobora quase que em definitivo o novo meio de transporte como preferencial. O transporte de cargas fluvial perde tanto pelo aspecto temporal quanto econômico e Vila de Iguaçu composta por muitos armazéns vai pouco a pouco decaindo. Como mostra Segadas Viana, este não foi o único motivo que levou à decadência deste porto e de tantos outros da região do recôncavo da Guanabara. Antes mesmo do estabelecimento da era ferroviária no país a produção agrícola da região já tinha entrado em decadência. A concorrência da produção canavieira de Campos, principalmente após a construção da Usina de Quissamã, já tinha se tornado insustentável, bem como a de café do Vale do Paraíba.

Em 1891 a sede do município e da comarca foi transferida da Vila de Iguaçu para Maxambomba e esta elevada no mesmo ano à categoria de cidade. Neste momento, Iguaçu compreendia 1.527km<sup>2</sup> distribuídos pelos distritos de Santo Antônio de Jacutinga, Marapicu, Piedade, Meriti, Santana das Palmeiras e Pilar. A estrada de ferro era agora eleita como o veio de passagem e a portadora da urbanização e ocupação do território. Vila de Iguaçu foi sendo passo a passo abandonada e esquecida.



Local onde passava o braço de rio do porto Iguaçu



Escada do porto Iguaçu



Estrada do comércio



Antigo porto Iguaçu



Antigo porto Iguaçu



Antigo porto Iguaçu, vista interna





Vista geral da localidade da Vila de Iguaçu



Entorno da Vila de Iguaçu



Vista de um jazigo do cemitério de N.S. do Rosário



Escadaria de acesso ao cemitério dos pobres

**Fotos: L.H. de Paula, 2003**

---

#### informações complementares / fontes

---

Em 1976, em comemoração ao aniversário do município de Nova Iguaçu, Ney Barros e Waldick Pereira procederam uma busca arqueológica na região do Porto de Iguaçu e encontraram uma falua, barcaça de fundo chato utilizada na navegação fluvial de então, enterrada junto ao Porto.

#### Fontes:

BEZERRA, Nielson Rosa. A Vila Iguaçu - séc. XIX. Trabalho de Conclusão de Curso FEUDUC. Duque de Caxias: mimeo, 2000.

IHGNI/FENIG. Vila de Iguaçu: Iguaçu Velha. Coleção Patrimônio Cultural, nº2. Nova Iguaçu: Prefeitura de Nova Iguaçu, 1980

PERES, Guilherme. Baixada Fluminense – os caminhos do ouro. Duque de Caxias: Gráfica Register, 1993.

SOARES, M.T. de Segadas. “Nova Iguaçu. Absorção de uma célula urbana pelo Grande Rio de Janeiro”. Separata da Revista Brasileira de Geografia, nº2, ano XXIV, abr/jun 1962.

## **VARIANTE DO CAMINHO NOVO DO OURO**

A “Variante do Caminho Novo” ou “Caminho do Proença” aberto pelo sargento-mor Bernardo Soares de Proença, entre 1722-1725, foi uma opção mais rápida ao Caminho Novo descerrado por Garcia Rodrigues Paes, em 1700. Por encurtar este caminho em quatro dias, passando por trechos menos íngremes de serra, tornou-se o “Caminho Novo” na prática (OLIVÉ, 1999).

O caminho de Garcia Paes seguia pela íngreme Serra do Couto, considerada a parte mais difícil do trajeto. Nos anos iniciais de funcionamento, inúmeras foram as reclamações, sendo considerado pior que o caminho de Paraty. Com a circulação de ouro e mercadorias crescendo ano a ano, se fazia necessária uma solução que facilitasse as trocas coloniais e as tornasse mais eficientes. É encomendado pela Coroa Portuguesa um novo caminho mais rápido e seguro que, também partindo do Rio de Janeiro, agilizasse a circulação.

Em 1721, Bernardo Soares de Proença, cuja família era proprietária de terras na região do recôncavo da Guanabara, recebe uma sesmaria na Serra do Frade com a incumbência de traçar o novo caminho. Saindo de barco da Praça XV, no centro do Rio de Janeiro, atravessava a Baía de Guanabara, onde entrava no rio Inhomirim, até encontrar o rio Imbariê, em cujo entroncamento estava o Porto Estrela, na Vila de Estrela. Percorrido em lombo de burro e a pé, o caminho subia a Serra da Estrela mais suavemente e em menor altitude que a Serra do Couto, chegando ao Córrego Seco, indo se encontrar com o Caminho de Garcia Paes próximo de Paraíba do Sul, no local chamado Encruzilhada (SILVA, 1934).

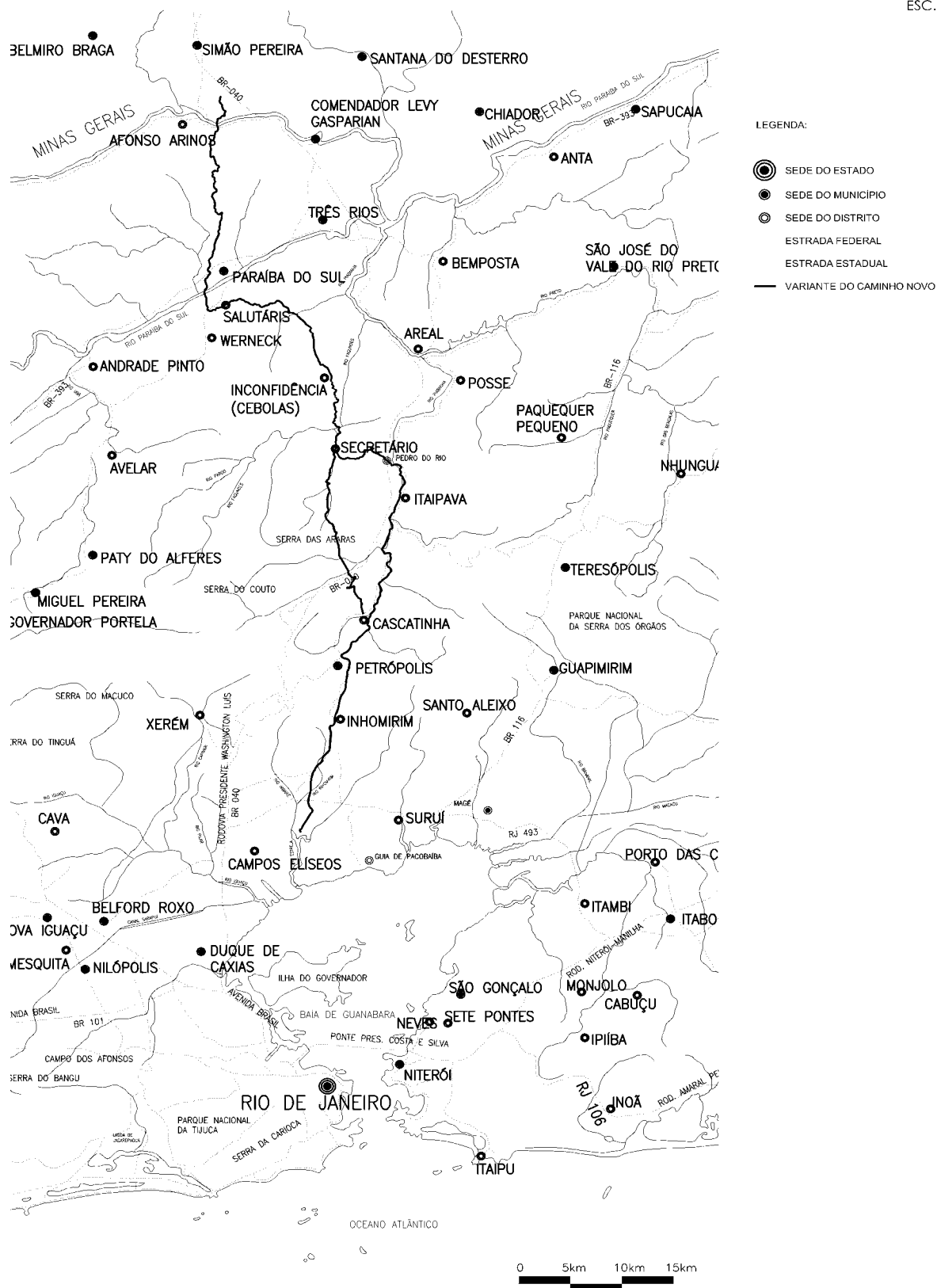
Este caminho foi utilizado durante todo século XVIII, sendo uma das principais vias de circulação da Colônia. Em 1799, após sucessivos pedidos de melhoria da estrada, o príncipe regente D. João aprova a obra de calçamento da sua parte mais íngreme, no trecho da Serra da Estrela. Em 1802, inicia-se a construção da calçada que tinha 30 palmos de largura (6,60m), segura por meio-fios, com a extensão total de 8.250m. A vinda da família Imperial acelerou as obras, inauguradas em 1809 (PONDÉ, 1971).

O percurso correspondente a Variante do Caminho Novo foi utilizado, ao longo dos anos, por novos caminhos e estradas que se valeram, muitas vezes, do seu leito original. Por sucessivas vezes e de diferentes maneiras foi aproveitada, reconstruída e refeita com novas técnicas, ou mesmo, abandonada, até que o tempo cobrisse de terra seu calçamento de pedras. De sua construção, preservaram-se trechos dessa pavimentação e obras que incluem pontes e muros de arrimo. Do período de utilização do caminho como via de circulação, restam diversos bens imóveis e núcleos urbanos que se formaram em função das riquezas do ouro.



## VARIANTE DO CAMINHO NOVO

ESC. 1:500,000



## Vestígios e percurso

Embora a Variante do Caminho Novo saísse da Praça XV, no Rio de Janeiro, via mar, inventariamos os bens imóveis a partir do Porto Estrela, na extinta Vila de Estrela, onde o itinerário terrestre inicia-se.

A história da Vila de Estrela é anterior ao Caminho do Proença, mas é com a utilização deste como via principal de acesso às Minas, que adquire importância. Ao se tornar o ponto de partida do caminho, por onde passava, principalmente o ouro, a Vila de Estrela ganhou local destacado no contexto das trocas coloniais. No entanto, permaneceu uma pequena vila que abrigava tropeiros e viajantes. Segundo Vânia Fróes, a Vila de Estrela, fundada em 1847, durante os anos de existência viu transitar as maiores riquezas do país, mas não foi capaz de assimilá-las por se tratar de uma vila de passagem (FROÉS, 1974).

Em 1852, é aberta a Estrada Normal de Estrela para conectar o porto Estrela a Petrópolis, e uma nova era se inicia em Estrela. Os novos meios de transporte dinamizaram a Vila, mas de efeito passageiro. Seu fim estaria na inauguração da estrada de ferro que ligava Guia de Pacobaíba a Raiz da Serra, a Estrada de Ferro Barão de Mauá, deslocando o eixo de desembarque marítimo para Pacobaíba. Esta conexão fazia o transporte de passageiros, mas o transporte de cargas continuava delegado a Estrela. Com a Estrada de Ferro Pedro II, cujo trajeto saía do Rio de Janeiro e levava diretamente a Petrópolis, sem passar por Estrela, o declínio estava decretado. Em 1892, a Vila foi extinta, levando-se a povoação para Raiz da Serra na Vila de Inhumirim (PONDÉ, 1971).

Da extinta Vila de Estrela restou como vestígio material pouco daquilo que se tem notícia do que foi através das paisagens e relatos elaborados por inúmeros viajantes que ali passaram no seu período de maior atividade. A Capela de N.S. de Estrela e as muralhas de contenção de seu morro, destacam-se. Ao nível do rio, onde seria a comprida rua de correr de casas, duas construções permanecem: a murada do porto Estrela e uma edificação conhecida como Armazém ou Casa das Três Portas.

A Casa das Três Portas situa-se no sopé da elevação da Capela, a cerca de 100m da escadaria do porto. São quatro paredes em alvenaria de pedra sem revestimento, com três portas com ombreiras em cantaria, sem cobertura. Ao fundo, um muro de arrimo faz as vezes de parede da construção e acaba em um pequeno segundo pavimento. As pesquisas realizadas sobre a Vila de Estrela indicaram algumas funções para esta construção, como armazém, casa de Câmara e Cadeia e residência. A polêmica advém do fato de algumas pinturas de viajantes mostrarem um armazém a beira do porto com algumas destas características. Pondé, em seu estudo sobre o porto Estrela, refere-se à ruína como Casa das Três Portas, sendo o local possível da Câmara no seu sobrado e a cadeia no



Porto Estrela

*(...) não é de espantar que Porto da Estrela seja a um tempo muito animada e muito industrial. Os estrangeiros e principalmente os pintores devem visitá-la; mesmo se não estiver no seu caminho. É um lugar de reunião para os homens de todas as condições sociais e podem-se observar suas vestimentas originais e sua atividade barulhenta.*

(RUGENDAS, 1835:25)

*O arraial de Porto Estrela fica às margens do Rio Inhumirim, próximo de sua confluência com o Saracuruna e distante seis quilômetros do mar. É um lugar comprido, de aparência maltratada, tendo cerca de duzentas casas e uns poucos prédios e lojas de boa qualidade.*

(WALSH, 1828/29:137)

*Os principais artigos para aqui trazidos do interior são café, queijo, toucinho, marmelada, etc. É uma aldeia solitária, extensa e suja, com poucos atrativos para deter o viajante.*

(GARDNER, 1836/41:236)



Ruínas da Casa das Três Portas

térreo (PONDÉ, 1971). Somente uma prospecção arqueológica será capaz de precisar as funções da edificação, cujas características arquitetônicas são incapazes de denotar.

As ruínas da Capela revelam a organização espacial de sua função original. Nave, seguida de capela-mor ladeada pela sacristia era a primeira composição básica das capelas do período na região. À medida que os templos de pau-a-pique ruíam e novas construções eram erguidas, os programas se complexificavam e os espaços aumentavam. No caso da Capela de N.S. de Estrela pouco se sabe ao certo sobre reformas e/ou reconstruções. A torre sineira separada do corpo principal, construída, assim como a Igreja, em alvenaria de pedra, está apenas pela metade, bem como sua escadaria de acesso.

Saindo do Porto Estrela, seguindo a antiga rua principal em direção à BR-493 encontramos, em alguns momentos, vestígios do caminho calçado. Ao que parece, neste trecho o caminho não era exato, e mudava ano a ano com as enchentes e marés.

Na região do recôncavo da Guanabara, entre a Serra da Estrela e a Baía, muitos bens imóveis do século XVIII podem ser encontrados. São seis igrejas, com estado de conservação variado, acompanhadas de algumas fazendas e do núcleo urbano de Magé. Do século XIX, inventariamos as interessantes construções da antiga Fábrica de Pólvora de Estrela, atual IMBEL (Indústria de Material Bélico) e a Estação de Ferro da Guia de Pacobaíba, de 1854, pertencente ao primeiro ramal de trens do Brasil. Embora ultrapasse o recorte cronológico do trabalho, a Estação foi incluída por revelar, em sua história, a importância da região durante o Império e a ordem dos investimentos que se fizeram à época.

Todos estes bens imóveis estão circunscritos ao município de Magé, cuja ocupação efetiva deu-se em meados do século XVII, por motivos de defesa da Baía de Guanabara, embora já existissem sesmarias no século XVI. O fundo da Baía foi, desde o princípio da colonização, considerado estratégico para a região e privilegiado com construções civis, militares e religiosas. A área alagadiça, coberta de rios, foi utilizada para o escoamento dos produtos agrícolas cultivados no recôncavo guanabarrino, sobretudo a cana de açúcar, e, posteriormente, no escoamento do ouro e do café (FUNDREM, 1984).

Suas freguesias, que englobavam uma grande área, ficavam distantes umas das outras e comunicavam-se entre si através dos caminhos fluviais e terrestres. Produziam além do açúcar, mandioca, arroz, legumes, café e frutas. A importância da vila de Magé deveu-se num primeiro momento, à produção agrícola, num segundo momento ao escoamento dos principais produtos de exportação do país e, finalmente, como um dos primeiros pólos fabris do Rio de Janeiro, nos séculos XIX e XX, com as



Vista interna das ruínas da Capela de N.S. de Estrela

*A igreja fica sobre uma colina escarpada e redonda, a cerca de duzentos pés acima do nível da água, tendo pela situação vantagem que lhe falece no tamanho, dominando extensos panoramas de ricas plantações para o sul e para leste, e de montanhas cobertas de matas, para o norte.*

(LUCCOCK, 1813: 226); referindo-se à Capela de Estrela



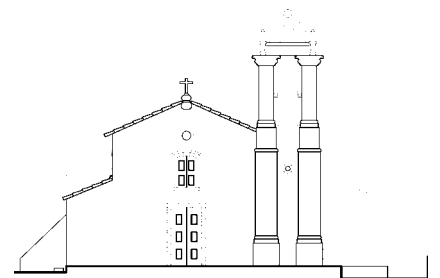
Caminho entre o Porto Estrela e a BR-493

fábricas de tecidos e de pólvora. A intensificação do processo de ocupação mais recente deveu-se à metropolização do Rio de Janeiro. A passagem da BR-493, que corta o município ao meio, facilitou o acesso aos loteamentos aos inúmeros trabalhadores migrantes (FUNDREM, 1984).

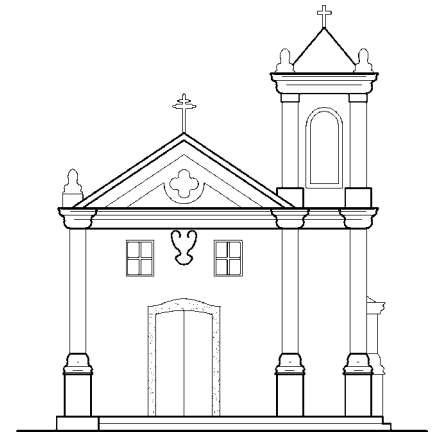
As igrejas de Magé permanecem imponentes na paisagem e, para além do calçamento da Variante do Caminho Novo, são o testemunho material mais eloqüente, na região, da riqueza do período aurífero. As Igrejas de N.S. da Guia de Pacobaíba, São Nicolau do Suruí, N.S. dos Remédios, São Francisco de Croará, N.S. da Piedade de Inhomirim e N.S. da Piedade de Magé, no geral, obedecem a um programa jesuítico tanto espacial quanto de fachada. Ou seja, nave diferenciada da capela-mor na largura e pé-direito, com presença de coro e sacristia. Algumas apresentam modificações na fachada, especialmente no frontão, com elementos clássicos ou barrocos. Quanto à implantação, situam-se em posição de dominância nas elevações da paisagem composta por mangues, voltadas para o mar ou para o rio. O crescimento da região metropolitana do Rio de Janeiro em muitos casos incorreu, nas Igrejas, em descaracterizações, tanto na implantação quanto na forma (LERNER, 1978). Em 1991, o projeto “É Possível” empreendeu obras em algumas destas Igrejas, restituindo-lhes parcela de sua identidade e importância original.

As fazendas constituem outro conjunto importante de bens imóveis na história da região. Desde o final do século XVII, o recôncavo da Guanabara abasteceu a cidade do Rio de Janeiro com produtos agrícolas, função esta intensificada com a transferência da capital em meados do XVIII. Hoje, nenhuma das fazendas levantadas mantém as atividades rurais. A Fazenda Magepe-Mirim, cuja proprietária doou o terreno para a construção da Igreja de N.S. da Piedade de Magé, está mesclada ao tecido urbano da cidade de Magé, anexa ao hospital. Da Fazenda Suruí restam apenas ruínas. As Fazendas da Cordoaria e da Mandioca foram incorporadas, por volta de 1813, à Fábrica de Pólvora da Estrela, mandada construir por D. João VI em substituição à fábrica da Lagoa Rodrigo de Freitas. A Fazenda da Mandioca, à época, um grande complexo rural, pertenceu ao Barão de Langsdorff, cônsul-geral da Rússia no Brasil, até sua dramática saída do Brasil em razão de uma doença mental. Os terrenos da fazenda foram comprados pelo Governo Imperial e anexados à Fábrica de Pólvora. A sede da Fazenda da Cordoaria, onde o Imperador e sua família haviam se hospedado em princípios do século, sofreu reformas, adquirindo feições neoclássicas. Uma das edificações do complexo original abriga hoje o sindicato dos funcionários da fábrica (FUNDREM, 1984; PONDÉ, 1971).

Saindo do Porto Estrela, seguiu-se, até este ponto, o itinerário aproximado que fazia a Variante do Caminho Novo nos séculos XVIII e XIX. Entre a BR-493 e Raiz da Serra, próximo à Sede Social da IMBEL, não há



Fachada da Igreja de N.S. da Guia de Pacobaíba



Fachada da Igreja de São Francisco de Croará



Fazenda Sorriso, parte da antiga Fazenda da Mandioca

*Dali descemos até a planície e chegamos à Fazenda da Mandioca, onde passei a noite num rancho. A fazenda ficava situada numa fértil planície, como uma série de edificações espalhadas por toda ela. Estendia-se desde o sopé da Serra dos Órgãos, que parecia elevar-se perpendicularmente de suas próprias terras e formar ao seu redor um semicírculo erigido de agulhas. (WALSH, 1828/29:136); referindo-se à Fazenda da Mandioca*



qualquer vestígio de calçamento. Este aparecerá a partir da subida da Serra da Estrela, onde foi feito, em 1809, o calçamento de pedras. Nas imediações do caminho de pedras da Variante do Caminho Novo, uma estrada carroçável foi construída em 1850, denominada Estrada Normal da Estrela. Sua história relaciona-se às viagens sucessivas da família Imperial ao que hoje chamamos por cidade de Petrópolis, e ao crescimento da economia cafeeira. Utilizada como instância de veraneio, a então região de Córrego Seco tinha seu acesso limitado à Variante do Caminho Novo. Em 1832 o Governo Imperial solicita ao Major Koeller um orçamento para os reparos indispensáveis à estrada existente. Em 1835, o relatório de Koeller conclui que não seria possível transformar a Variante do Caminho Novo em "normal" e que uma nova via teria que ser aberta. Por estrada normal entendia-se uma via que atendesse uma série de condições técnicas ditas "normais", tais como: ser abobadada, macadamizada, larga, descortinada, ter 36 palmos de largura, com a inclinação de até 4% e esgotos transversais de 50 em 50 braças. O engenheiro Koeller traça em 1840, assessorado por uma comissão composta dos engenheiros militares Carlos Rivière e Frederico Carneiro de Campos, uma nova estrada seguindo os padrões referidos, inaugurada em 1850. A estrada foi conectada à Estrada de Ferro Barão de Mauá, inaugurada em 1854. Os passageiros viajavam de barco até a Estação de Guia de Pacobaíba, embarcavam em trens até Raiz da Serra e depois seguiam de diligência pela nova estrada (PONDÉ, 1971; RABAÇO, 1985).

A inauguração desta estrada foi um dos fatores do progressivo abandono da Variante do Caminho Novo, sobretudo no trecho entre Raiz da Serra (Magé) e Alto da Serra (Petrópolis), tombado pelo INEPAC em 20/11/1984. Sua porção inicial, em torno de 1km, foi recoberta com cimento na década de 1980 com o objetivo de facilitar o acesso aos sítios da região. O caminho segue calçado, com uma largura em torno de 6,5m. A calçada é composta de um eixo central em pedras (a capistrana) e nas laterais por pedras limite, sendo o restante do calçamento preenchido com pedras maiores. Ao atingir a serra o caminho vai se tornando mais estreito, recoberto pela mata. Muros de arrimo e ruínas de edificações afloram durante todo o trajeto da subida. A calçada encerra-se, repentinamente, pouco antes do local onde era o leito da antiga Estrada de Ferro. O final da subida da Serra está tomado por loteamentos ilegais e o calçamento desaparece por completo.

Chegando ao município de Petrópolis quase não se encontram vestígios da Variante do Caminho Novo. Este subia pelas imediações da Rua Teresa e passava pela Fazenda do Córrego Seco, local aproximado do Museu Imperial. Pouco após, havia uma bifurcação: um lado seguia pela Variante do Piabanha, junto do leito do rio Piabanha, correspondendo ao percurso da Estrada União e Indústria; outro seguia pelo vale do Carangola,



Sede Social da IMBEL



Aspectos da Variante do Caminho Novo na Serra da Estrela

Trata-se de uma estrada larga e pavimentada, com seis quilômetros de extensão, situada numa depressão entre dois picos da serra. (...) Erguem-se dos lados da estrada pequenos montes de pedra, como que para interceptar a passagem e forçar os viajantes a utilizar unicamente a parte pavimentada, que os tropeiros evitariam de bom grado se pudessem. Subimos com dificuldade por ali, com os cascos dos burros e cavalos escorregando o tempo todo nas pedras lisas e irregulares, até alcançarmos a serra mais alta, onde de repente surgiu diante de mim uma vista de surpreendente magnificência. (WALSH, 1828/29:136)

próximo à pedra da Maria Comprida e encontrava com o primeiro na região de Secretário. Segundo Luís de Oliveira, Bernardo Proença foi quem traçou este segundo percurso, que ficou conhecido por Caminho do Carangola. Depois de atravessar os rios Itamarati e Piabanha, subia pelo bairro Carangola, descendo pelo rio da Cidade, continuando pelo rio das Araras, cortando pela garganta da Maria Comprida, que ficava à direita até chegar a Secretário. Alguns mapas, no entanto, mostram o outro caminho, o do Piabanha, que foi preferido pelos viajantes, por evitar as cotas altas do primeiro, seguindo mais suavemente pelo leito do rio. Este foi mais utilizado e consagrou-se como a Variante do Caminho Novo, concluindo-se que foi uma das muitas adaptações que se faziam aos caminhos abertos. O Caminho do Carangola não deixou de ser utilizado; alguns viajantes se valiam dele como um atalho (OLIVEIRA, 1985).

No que se refere aos bens imóveis do trecho acima descrito, há a Fazenda Samambaia, um dos imóveis inventariados mais bem preservados. Sua sede apresenta, emblematicamente, os elementos característicos da arquitetura civil colonial localizada em áreas rurais. A grande cobertura em quatro águas, com telhas de capa e canal e beiral com guarda pó e cachorro, recobre a construção caiada.

Continuando o percurso, entre os distritos de Itaipava e Secretário, a estrada asfaltada (em boa parte Estrada União e Indústria) segue a rota da Variante do Caminho Novo. Entre os dois distritos, foram alvo de inventário o núcleo urbano de Pedro do Rio, ponto de parada dos tropeiros, a fazenda Santo Antônio, importante exemplar da arquitetura rural do XVIII e a Fazenda do Padre Correa, uma das maiores fazendas da região, pouso dos viajantes.

A casa da Fazenda do Padre Correa, com a Capela de Nossa Senhora do Amor de Deus, foi construída por volta de 1750. Foi seu proprietário o Padre Antônio Tomás de Aquino Correa, citado por inúmeros viajantes que passavam pela fazenda. Ficou conhecida por abrigar diversos membros da família Imperial, inclusive D. Pedro I, que nela se hospedou por alguns meses logo antes de proclamar a independência. Este mesmo tentou comprá-la, sem sucesso, servindo de casa de veraneio da família antes da construção do Palácio Imperial (LACOMBE, 1975; FUNDREM, 1982).

Entre Secretário e o núcleo urbano de Inconfidência, distrito de Paraíba do Sul, uma estrada de terra segue as elevações do percurso. Embora não seja calçada com pedras, a paisagem de todo o trecho remete à paisagem original da Variante do Caminho Novo, estando ocupada esparsamente por sítios e fazendas. Há vestígios da estrada e construções relacionadas a ela são visíveis, como uma fonte de água, um muro de arrimo e calçamento em pedras pequenas, até atingir o núcleo urbano de Inconfidência.



Fazenda Samambaia  
Foto: P. Leão, 2004



Fazenda do Padre Correa

*A Fazenda Padre Correia está situada em um recôncavo cercado de montanhas nuas, consiste em uma casa de morada, uma pequena capela contígua, o rancho e uma venda, formando tudo isto quase três faces de um grande quadrado, em cujo centro se vê uma grande figueira silvestre que se divide pouco acima da raiz em duas hastes quase do mesmo tamanho. (GARDNER, 1836/41:235)*



Inconfidência é dos pontos de passagem da Variante do Caminho Novo, no estado do Rio de Janeiro, cuja identidade histórica guarda mais relação com o caminho do ouro. Tiradentes tinha, supostamente, relações afetivas com o local e, quando morto e esquartejado, em 21 de abril de 1792, seu corpo foi exposto em vários pontos do caminho do ouro: Ouro Preto, Varginha e Inconfidência, então Sebollas. O inconfidente, que era um dos guardas ou patrulheiros da Variante do Caminho Novo, transitava continuamente pela estrada e teve seu nome vinculado ao de D. Mariana Barbosa, dona de fazenda na região, com quem teria tido um filho. Seus restos mortais ficaram expostos em frente à fazenda de D. Mariana, que os recolheu, e, juntamente com o capelão local, os enterrou sob o altar de N.S. do Rosário da Capela de Santana, em sua propriedade. Em 1971 foram feitas escavações no local em que Tiradentes havia sido enterrado e encontrados alguns ossos que concluíram pertencer a ele. Neste período, Sebollas muda de nome, ganhando a designação atual. Os ossos encontrados estão expostos no Museu da Inconfidência, juntamente com valioso acervo de imaginária barroca, pertencente à D. Mariana e, segundo consta, doados a ela pelo inconfidente. O que sabe, por certo, é que Sebollas é uma das paragens dos viajantes e tropeiros que seguiam a rota das Minas. Mitos e lendas locais incorporaram-se ao imaginário local e tornaram-se parte de sua história oral (OLIVÉ, 1999).

Saindo de Inconfidência, a estrada de terra com magníficas paisagens, segue a mesma composição do trecho anterior. Pequenos sítios e fazendas caracterizam a ocupação. A localidade de Encruzilhada, hoje chamada Santo Antônio, refere-se ao local onde se encontravam os caminhos de Garcia Paes e Bernardo Proença. No caminho, a pequena localidade de Queima Sangue com casas simples e um armazém, era um dos pontos de parada dos tropeiros. O caminho segue suave, não tendo trechos acidentados ou íngremes.

Paraíba do Sul é o penúltimo município por onde passava o caminho no estado do Rio de Janeiro. Não há vestígios em seu núcleo urbano do Caminho Novo de Garcia Paes, apenas a ponte sobre o rio Paraíba do Sul, de um período posterior, remete ao local onde se fazia a travessia do rio. O centro da cidade de Paraíba do Sul desenvolveu-se às margens do rio de mesmo nome. Sua ocupação mais significativa deu-se no lado em que primitivamente chegava o Caminho de Garcia Paes vindo do Porto do Pilar, onde hoje está a Praça Garcia, pouco abaixo do Morro da Casa Grande, local de origem da cidade.

A história da fundação da cidade de Paraíba do Sul inicia-se com a do Caminho Novo de Garcia Paes. Em 1681, o viajante filho de Fernão Dias ao passar pelo remanso do rio Paraíba do Sul, vislumbra a possibilidade de construção de um caminho mais curto entre as Minas e o Rio de Janeiro, e



Muro de arrimo entre Secretário e Inconfidência



Museu Tiradentes em Inconfidência



Aspecto do caminho entre Inconfidência e Paraíba do Sul



Ponte sobre o Rio Paraíba do Sul

oferece seus serviços à Coroa Portuguesa. Em 1698, a Coroa atende a recomendações do governo provincial e contrata o bandeirante para a obra, cujos gastos correriam às suas expensas, sendo recompensado por benesses como sesmarias e cargos. Garcia Paes tinha duas roças, uma às margens do rio Paraibuna e outra em Borda do Campo (atual Antônio Carlos - MG). Foi a partir desta roça que iniciou a abertura do caminho, indo em direção ao Porto do Pilar. Em 1700, segundo Márcio Santos, a picada estava aberta e já sendo explorada por Garcia Paes, que cobrava pedágio dos que passavam por ela. Os recursos para a abertura da estrada logo se tornaram escassos sendo preciso pedir ajuda aos comerciantes do Rio de Janeiro, e a fase final só se concluiu com a ajuda de seu cunhado Domingos Rodrigues da Fonseca Leme. Após a abertura do caminho, Garcia Paes recebe diversas sesmarias às margens do rio Paraíba do Sul. O caminho passava pelo rio, o qual era também explorado por ele, junto à Fazenda da Paraíba de sua propriedade, a partir da qual se desenvolveu o atual núcleo urbano. Em 1833, Paraíba do Sul é elevada à Vila, quando passa por uma série de melhoramentos urbanos comandados por Frederico Koeller (SANTOS, 2001).

Saindo de Paraíba do Sul inicia-se o trajeto final do Caminho Novo no território fluminense, entrando no município de Levy Gasparian. A estrada de terra que une os dois municípios segue o roteiro do caminho do século XVIII, mas os vestígios materiais são esparsos. A ocupação de sítios e fazendas, como as de Santa Clara do Paiol e Cachoeira Alta, pontuam a paisagem, cujo marco mais importante é a Pedra do Paraibuna, que servia de guia aos tropeiros e viajantes. O caminho desemboca no entroncamento com a Estrada União e Indústria, junto ao rio Paraibuna, no bairro de Mont Serrat. Antes de chegar à ponte, há a antiga Estação da Muda, construída em 1856 pela Companhia União e Indústria e inaugurada em 1861 por D. Pedro II, para a muda dos animais das diligências. O edifício foi adquirido e restaurado em 1961 pelo DNER e é utilizado como Museu Rodoviário.

O rio Paraibuna, limite entre os estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais é onde o roteiro percorrido dos “caminhos do ouro” se encerra. A ponte sobre o rio é ainda um bem imóvel a ser mencionado. Segundo o pesquisador Raphael Olivé, à época da utilização do Caminho Novo, a travessia do rio Paraibuna era provavelmente feita em ponto um pouco acima, onde está a ponte da estrada de ferro. Mas há autores que afirmam que a atual ponte foi reconstruída sobre a ponte antiga, com piso em madeira e coberta com telhado em quatro águas, cujos pilares datam do século XVIII (OLIVÉ, 1999).

Embora situado em Minas Gerais, próximo à ponte, o Registro do Paraibuna foi incluído neste inventário por ser de máxima importância ao tema dos caminhos do ouro. Os registros e/ou provedorias foram um importante instrumento de controle da circulação da mercadoria nos

*Assim chegamos a Paraíba, também chamada Guarda do Paraíba, na outra margem do rio. É uma localidade pequena, contando 40 choças de barro, na maioria habitadas por negros. Aqui se acha a igreja principal da paróquia, aliás edifício insignificante. Ainda há aqui uma grande casa de madeira assentada sobre pilares, onde funciona um Registro. Consta de um oficial e dez praças, que andavam sem grande porte militar, com jaquetas curtas, azuladas, sem carabina. Aqui o viajante tem de apresentar seu passaporte e pagar direitos de portagem. Ao regressar do interior do país, o viajante é examinado de novo para ver se não traz consigo algum ouro em pó ou diamantes. Mostrei o meu passaporte e tive imediatamente permissão para prosseguir o meu caminho, sem sequer pagar a taxa.*  
(POHL, 1817/21:78)



Pedra do Paraibuna



Ponte sobre o Rio Paraibuna

caminhos de penetração para o interior do Brasil, que surgiram a partir da descoberta do ouro. Como mostra Marcos Ribas em seu estudo sobre Paraty, eram instituições de caráter civil, muitas vezes arrendadas em hasta publica a particulares, que ganhavam o direito de cobrar os impostos, ou o quinto (ou seja, 1/5 do ouro extraído das Minas), em nome da Coroa Portuguesa. O provedor, cobrava o pedágio da estrada e fiscalizava os viajantes. Em virtude da corrupção, uma instituição privada chamada Guarda do Registro, foi criada com o intuito de fiscalizar o trabalho feito nos registros. No Caminho Novo, ocorria também a prática da fiscalização ambulante. Patrulheiros, dentre os quais o mais famoso era o inconfidente Tiradentes, andavam pelos caminhos e verificavam a documentação (RIBAS, 2003).

A partir do momento em que se abre o Caminho Novo de Garcia Rodrigues Paes, organiza-se também um sistema de fiscalização, cujo direito de exploração foi entregue ao próprio bandeirante. Em 1714, com a inauguração do Registro do Caminho Novo nos arredores de Barbacena, a Coroa manda fechar o de Paraty, impedindo assim a utilização do Caminho Velho, proibição esta que só durou cinco anos. O Registro de Barbacena foi posteriormente transladado para a divisa dos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, atual Matias Barbosa. Segundo Marcio Santos, o registro do Paraibuna é citado em documentos de 1726 e de 1749, sendo mencionado por muitos viajantes estrangeiros no século XIX, a partir da abertura dos portos e permissão da entrada de estrangeiros no território (SANTOS, 2001).



Registro do Paraibuna

*O Registro é uma casa sólida de madeira, levantada sobre estacas, a fim de preservá-la das enchentes do rio, que algumas vezes inunda o sítio arenoso em que a construíram. Possui algumas dependências, que servem de alojamento aos guardas, e uma bela varanda aberta para o lugar em que passa a balsa. Dizem ser este lugar, por sua posição baixa, muito quente e doentio, no verão; circunstancia que, acrescentada à pobreza dos habitantes e à sua preguiça, explica o aspecto de debilidade que geralmente apresentam. Sua pequena ocupação lhes é dada pelos viajantes que freqüentam continuamente esta passagem e pelas numerosas tropas de animais que por aí desfilam sem cessar, vindas do interior ou para ele se dirigindo. (MAWE, 1807/11:111)*

## Listagem dos bens imóveis inventariados

| CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO | BEM IMÓVEL                                  |
|-------------------------|---------------------------------------------|
| MAG-CO-018              | Variante do Caminho Novo                    |
| MAG-CO-019              | Núcleo urbano de Magé                       |
| MAG-CO-020              | Igreja da Matriz ou N.S. da Piedade de Magé |
| MAG-CO-021              | Fazenda de Magepe Mirim                     |
| MAG-CO-022              | Fazenda Suruí                               |
| MAG-CO-023              | Igreja de São Nicolau do Suruí              |
| MAG-CO-024              | Capela de São Francisco de Croará           |
| MAG-CO-025              | Igreja de N.S. dos Remédios                 |
| MAG-CO-026              | Estação Ferroviária da Guia de Pacobaíba    |
| MAG-CO-027              | Igreja de N. S. da Guia de Pacobaíba        |
| MAG-CO-028              | Vila de Estrela                             |
| MAG-CO-029              | Capela de N.S. da Estrela                   |
| MAG-CO-030              | Paiol da Estrela                            |
| MAG-CO-031              | Estrada Normal da Estrela                   |
| MAG-CO-032              | Igreja de N.S. da Piedade do Inhomirim      |
| MAG-CO-033              | Sede Social da IMBEL                        |
| MAG-CO-034              | Fazenda da Cordoaria                        |
| MAG-CO-035              | Fazenda da Mandioca                         |
| MAG-CO-036              | Chafariz de Raiz da Serra                   |
| PET-CO-037              | Núcleo urbano de Petrópolis                 |
| PET-CO-038              | Fazenda do Padre Correia                    |
| PET-CO-039              | Fazenda Samambaia                           |
| PET-CO-040              | Fazenda Santo Antônio                       |
| PET-CO-041              | Núcleo urbano de Pedro do Rio               |
| PET-CO-042              | Núcleo urbano de Secretário                 |
| PET-CO-043              | Núcleo urbano de Inconfidência              |
| PBS-CO-044              | Igreja de Santo Antônio da Encruzilhada     |
| PBS-CO-045              | Núcleo urbano de Paraíba do Sul             |
| PBS-CO-046              | Ponte Rio Paraíba do Sul                    |
| PBS-CO-047              | Fazenda Cachoeira Alta                      |
| PBS-CO-048              | Fazenda Santa Clara do Paiol                |
| CLG-CO-049              | Antiga Estação de Muda / Museu Rodoviário   |
| CLG-CO-050              | Ponte Rio Paraibuna                         |
| SMP-CO-051              | Registro de Paraibuna                       |

**Tabela estatística do material produzido e pesquisado**

| CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO | BEM IMÓVEL                                  | FOTOS ATUAIS | IMAGENS ANTIGAS | DESENHOS | MAPAS |
|-------------------------|---------------------------------------------|--------------|-----------------|----------|-------|
| MAG-CO-018              | Variante do Caminho Novo                    | 93           | 0               | 0        | 1     |
| MAG-CO-019              | Núcleo urbano de Magé                       | 09           | 6               | 0        | 2     |
| MAG-CO-020              | Igreja da Matriz ou N.S. da Piedade de Magé | 03           | 1               | 0        | 0     |
| MAG-CO-021              | Fazenda de Magepe Mirim                     | 16           | 0               | 0        | 0     |
| MAG-CO-022              | Fazenda Suruí                               | 14           | 0               | 0        | 0     |
| MAG-CO-023              | Igreja de São Nicolau do Suruí              | 39           | 0               | 2        | 0     |
| MAG-CO-024              | Igreja de São Francisco de Croará           | 30           | 1               | 4        | 0     |
| MAG-CO-025              | Igreja de N.S. dos Remédios                 | 18           | 0               | 2        | 0     |
| MAG-CO-026              | Estação Ferroviária da Guia de Pacobaíba    | 24           | 0               | 6        | 1     |
| MAG-CO-027              | Igreja de N. S. da Guia de Pacobaíba        | 27           | 0               | 4        | 0     |
| MAG-CO-028              | Vila de Estrela                             | 44           | 0               | 1        | 0     |
| MAG-CO-029              | Capela de N.S. da Estrela                   | 39           | 2               | 1        | 0     |
| MAG-CO-030              | Paioi da Estrela                            | 22           | 2               | 1        | 0     |
| MAG-CO-031              | Estrada Normal da Estrela                   | 24           | 1               | 0        | 0     |
| MAG-CO-032              | Igreja de N.S. da Piedade do Inhomirim      | 39           | 2               | 1        | 0     |
| MAG-CO-033              | Sede Social da IMBEL                        | 18           | 1               | 1        | 0     |
| MAG-CO-034              | Fazenda da Cordoaria                        | 18           | 0               | 2        | 0     |
| MAG-CO-035              | Fazenda da Mandioca                         | 34           | 1               | 1        | 0     |
| MAG-CO-036              | Chafariz de Raiz da Serra                   | 03           | 0               | 0        | 0     |
| PET-CO-037              | Núcleo urbano de Petrópolis                 | 22           | 0               | 0        | 2     |
| PET-CO-038              | Fazenda do Padre Correia                    | 58           | 0               | 6        | 0     |
| PET-CO-039              | Fazenda Samambaia                           | 53           | 0               | 0        | 0     |
| PET-CO-040              | Fazenda Santo Antônio                       | 0            | 3               | 0        | 0     |
| PET-CO-041              | Núcleo urbano de Pedro do Rio               | 40           | 0               | 0        | 1     |
| PET-CO-042              | Núcleo urbano de Secretário                 | 04           | 0               | 0        | 1     |
| PET-CO-043              | Núcleo urbano de Inconfidência              | 23           | 0               | 0        | 0     |
| PBS-CO-044              | Igreja de Santo Antônio da Encruzilhada     | 07           | 0               | 0        | 0     |
| PBS-CO-045              | Núcleo urbano de Paraíba do Sul             | 51           | 4               | 0        | 2     |
| PBS-CO-046              | Ponte Rio Paraíba do Sul                    | 04           | 1               | 0        | 0     |
| PBS-CO-047              | Fazenda Cachoeira Alta                      | 05           | 0               | 0        | 0     |
| PBS-CO-048              | Fazenda Santa Clara do Paiol                | 15           | 0               | 0        | 0     |
| CLG-CO-049              | Antiga Estação de Muda / Museu Rodoviário   | 27           | 0               | 2        | 0     |
| CLG-CO-050              | Ponte Rio Paraibuna                         | 05           | 01              | 0        | 0     |
| SMP-CO-051              | Registro de Paraibuna                       | 17           | 0               | 0        | 0     |

## **MAPAS CRONOLÓGICOS DOS BENS IMÓVEIS INVENTARIADOS**

---

A fim de mostrar as transformações espaciais e sua relação com a construção dos bens imóveis inventariados, foram desenvolvidos os mapas que se seguem, referentes aos séculos XVII, XVIII, XIX e à situação atual.

















VARIANTE DO CAMINHO NOVO - SITUAÇÃO ATUAL

Base: Editora Paulini

## **AMOSTRAGEM DAS FICHAS DE INVENTÁRIO**

### INVENTÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO DE BENS IMÓVEIS

denominação:

**Vila de Estrela**

código de identificação:

**MAG-CO-028**

localização:

BR-493, direção Teresópolis, entrada no Parque Estrela a 500m do pedágio.

município:

Magé

época de construção:

Meados do séc. XVIII

estado de conservação:

arruinado

uso atual:

nenhum

uso original:

núcleo urbano

proteção existente / proposta:

Nenhuma / levantamento arquitetônico e arqueológico

propriedade:

Diocese de Petrópolis



situação e ambiência:

A extinta Vila de Estrela localiza-se no encontro dos rios Inhomirim e Imbariê, no sopé da elevação onde se localiza a capela de N.S. de Estrela. Uma longa rua com vestígios de calçamento sob a grama, inicia-se a cerca de 300m do entroncamento dos rios e segue no sentido da Serra da Estrela, a qual se vê nitidamente em dias claros. O entorno é ocupado por grandes áreas de pastagens, sem qualquer construção visível num raio de longo alcance. O acesso terrestre à localidade é feito através do Caminho do Proença, cujo antigo calçamento é visível em alguns trechos. Loteamentos populares ocupam a beira da estrada, mas cessam à medida que se aproxima o sítio do Porto Estrela, cujo entorno imediato está cercado com arame farpado. Os rios são navegáveis por pescadores da região que seguem até a Baía de Guanabara.

levantado: F. Brito, L. H. de Paula, V. Natividade data: 21 / 11 / 03

revisado:

data: / /



---

## descrição arquitetônica

---

Da extinta vila de Estrela restou como vestígio material pouco daquilo que se tem notícia do que foi através das paisagens e relatos elaborados por inúmeros viajantes que ali passaram no seu período de maior atividade. A Capela de N.S. de Estrela e as muralhas de contenção de seu morro, destacam-se justamente pela sua localização. No nível do rio, onde seria a comprida rua de correr de casas, duas construções permanecem: a murada do porto Estrela e uma edificação conhecida como Armazém ou Casa das Três Portas.

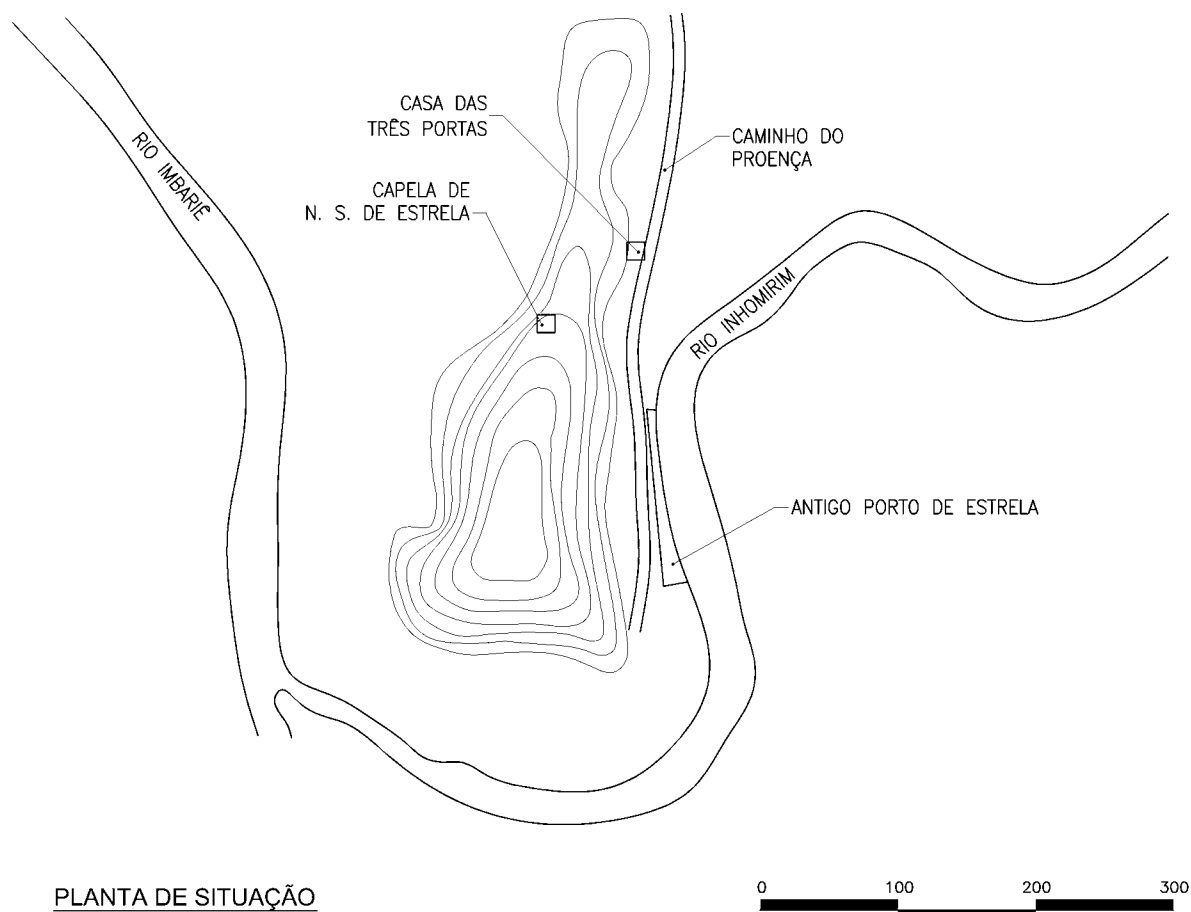
O porto Estrela hoje consiste em uma muralha de arrimo ao longo do rio Imbariê que termina em uma escada de acesso ao largo que se formava ao início da Vila de Estrela.

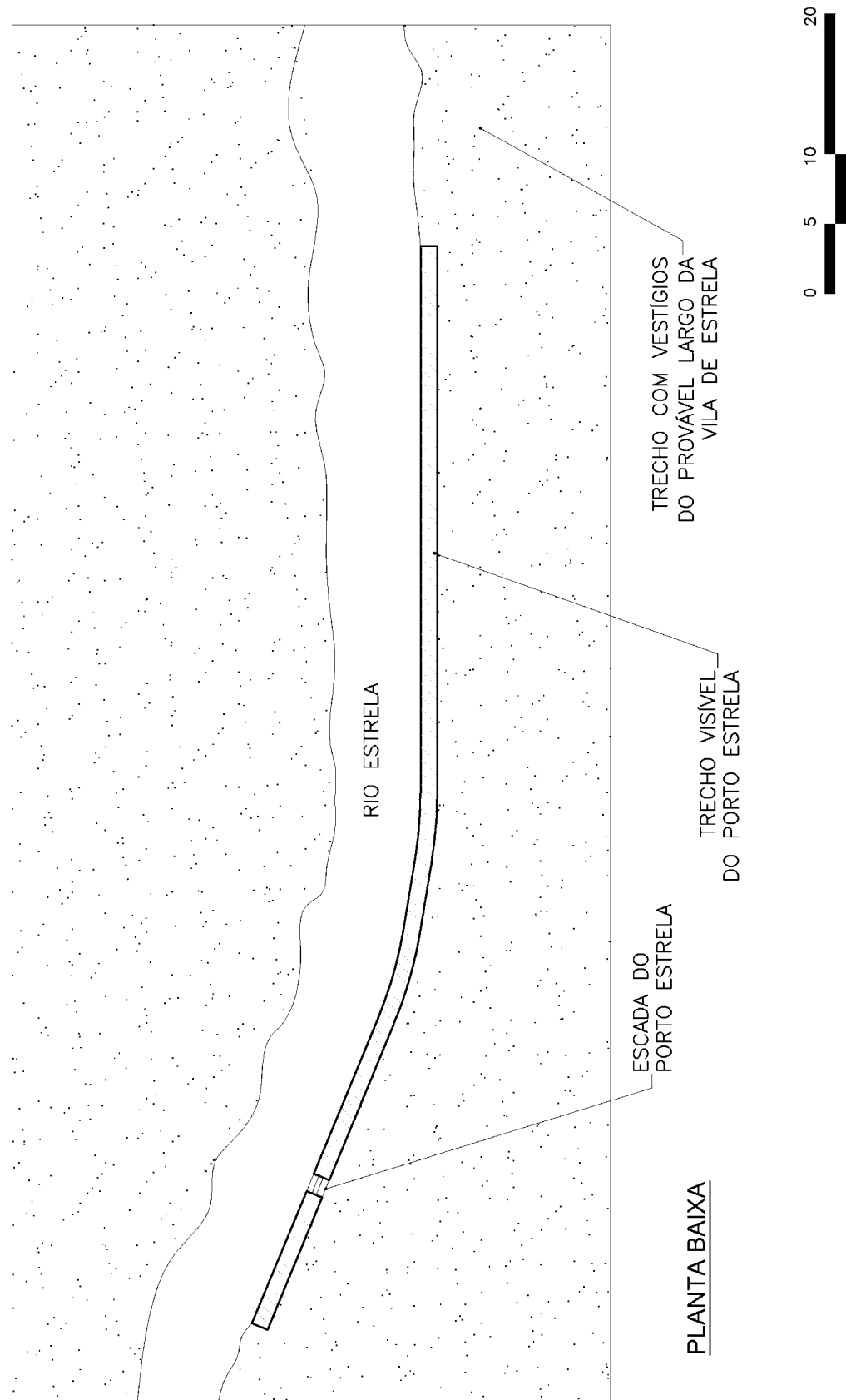
O armazém ou casa das três portas está no sopé do morro da Capela, a cerca de 100m da escadaria do porto. São quatro paredes em alvenaria de pedra sem revestimento, com três portas com ombreiras em cantaria, sem telhado. Ao fundo, um muro de arrimo faz as vezes de parede da construção e acaba em um pequeno segundo pavimento. As pesquisas realizadas sobre a Vila de Estrela indicaram algumas funções para esta construção, como por exemplo, armazém, casa de Câmara e Cadeia e residência. A polêmica advém do fato de algumas pinturas de viajantes mostrarem um armazém a beira do porto com algumas destas características. Pondé, em seu estudo sobre o porto Estrela, refere-se à ruína como Casa das Três Portas, sendo o local possível da Câmara no seu sobrado e a cadeia no térreo. Somente uma prospecção arqueológica será capaz de precisar as funções da edificação, cujas características arquitetônicas são incapazes de revelar por si só, já que uma construção como esta poderia abrigar muitas funções.

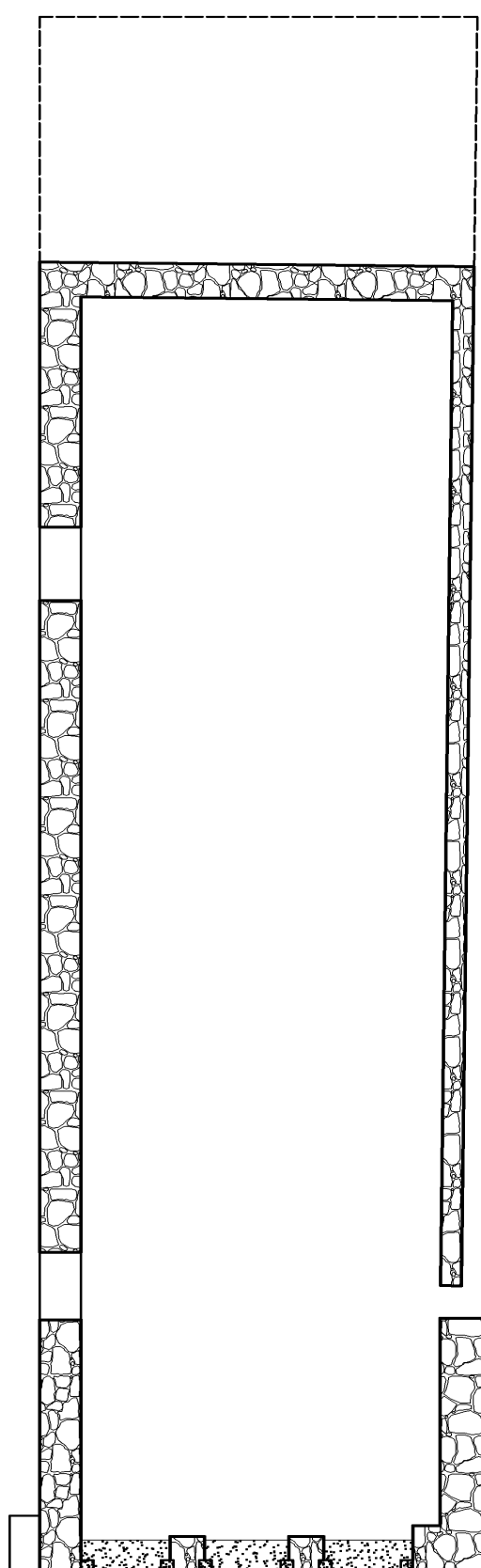
---

## identificação gráfica

---







PLANTA BAIXA

O crescimento do município de Estrela registra-se a partir da dinamização do porto do Rio de Janeiro como centro da economia exportadora colonial, já no século XIX, ou seja, durante a época áurea da produção cafeeira no Vale do Paraíba. Estrela e todo o recôncavo da Guanabara faziam o papel de intermediários entre a região produtora de café e o Rio de Janeiro. Sua existência, contudo, remonta ao século XVII, segundo menção de algumas cartas de sesmarias. No fim do século XVI Antonio Fasura, morador de Salvador, recebeu por sesmaria, a região da localidade de Estrela, antes habitada pelos Timbiras, perdendo-a depois para Domingues Fernandes, que a vendeu ao sogro em 1703. Com o tempo os fazendeiros foram penetrando nas terras baixas e férteis banhadas pelos rios Imbariê e Inhomirim.

A sua importância só é conferida irrevogavelmente a partir da abertura do Caminho do Proença, uma Variante do Caminho Novo de Garcia Paes. O Caminho do Proença, aberto entre 1720-1725, iniciava-se no Porto Estrela, na Vila de Estrela, e seguia pela Serra da Estrela, encurtando o caminho novo em cerca de quatro dias. Com isso, caiu na preferência dos tropeiros e suplantou o caminho novo propriamente dito. Ao se tornar o ponto de partida do caminho, por onde passavam as riquezas da Colônia, principalmente o ouro, a Vila de Estrela ganhou local destacado no contexto das trocas coloniais. No entanto, permaneceu uma pequena vila que abrigava tropeiros e viajantes. Segundo Vânia Fróes, a vila de Estrela durante os anos de existência viu transitar as maiores riquezas do país, mas não foi capaz de assimilá-las por se tratar de uma vila de passagem. Os relatos sobre como teria sido a vila são divergentes, tais como são os relatos pessoais. Segundo Pondé, no princípio havia um grande número de casas que formavam um arraial e acomodavam “notável porção de habitantes”. Saint Hilaire afirmou que não havia mais que uma capelinha construída e que nenhum outro lugar apresentava tal movimentação. O Brigadeiro Cunha Matos, de passagem para Goiás em 1823, relatou que o arraial tinha uma rua larga, plana e alagadiça. As casas eram um pouco mais de cem, cobertas de barro. Algumas eram de tijolo, poucas em alvenaria de pedra, cobertas de telhas ou sapê e um bom número sem reboco. Havia várias lojas de secos e molhados, um grande armazém de sal e muitos ranchos. Em 1843, Castelnau, visitando Estrela, descreveu-a: “possui 50 casas mal construídas e de mau aspecto, mas há no lugar extraordinária atividade, devido aos comboios de tropas que nele aportam provenientes de todas as partes do interior, trazendo as diferentes mercadorias, que devem ser embarcadas, para continuar viagem através da baía”. Já Monsenhor Pizarro que fez sua viagem em 1819, refere-se à Estrela como sendo um belíssimo arraial, acomodando notável porção de habitantes sem embaraço.

Em 1847 cria-se a vila e o município de Estrela, com as freguesias de Pilar, Guia de Pacobaíba, Inhomirim, Suruí e Petrópolis. Uma nova estrada é aberta em 1852 para conectar o porto Estrela a Petrópolis, a Estrada Normal de Estrela, conhecida como a primeira estrada de rodagem do país. Uma nova era inicia-se em Estrela, que levaria a sua extinção. Os novos meios de transporte dinamizaram a vila, mas com efeito passageiro. Seu fim estaria na inauguração da estrada de ferro que ligava Guia de Pacobaíba a Raiz da Serra, a Estrada de Ferro Barão de Mauá, deslocando o eixo de desembarque marítimo para Pacobaíba. Esta conexão fazia o transporte de passageiros, mas o transporte de cargas continuava delegado a Estrela. Com a Estrada de Ferro Pedro II, cujo trajeto saía do Rio de Janeiro e levava diretamente a Petrópolis, sem precisar passar por Estrela. O declínio estava decretado e em 1857 Petrópolis separa-se de Estrela. Em 1892 a vila foi extinta, levando-se a povoação para Raiz da Serra, elevada à categoria de Vila de Inhomirim.



Vista antiga da Casa das Três Portas  
Fonte: FUNDREM, 1984



Vista da Casa das Três Portas tirada do topo do morro da Capela de N.S. da Estrela



Vista da fachada da Casa das Três Portas



Vista das fachadas lateral e frontal da Casa das Três Portas



Vista interna da Casa das Três Portas



Vista interna da Casa das Três Portas





Detalhe da escadaria do Porto Estrela



Pedaços de ladrilhos encontrados nas ruínas



Rio Inhomirim e Porto Estrela



Rio Inhomirim junto ao Porto Estrela, olhando em direção ao Caminho do Proença



Paisagem de entorno onde seria a rua principal da Vila de Estrela



Paisagem de entorno, vista do rio Inhomirim



Porto de Estrela no início do século XX  
Fonte: Lloyd, 1913



Aterro da Vila de Estrela  
Fonte: Lloyd, 1913



Rua Principal da Vila de Estrela, pouco antes da sua  
demolição  
Fonte: Lloyd, 1913

---

## fontes

---

Arquivo INEPAC. Estudos de Tombamento.

Arquivo Noronha Santos. IPHAN.

FRÓES, Vânia. Município de Estrela 1846-1892. Dissertação de mestrado, UFF. Niterói: mimeo, 1974.

FUNDREM. Região metropolitana do Rio de Janeiro; inventário dos bens culturais do município de Magé. Rio de Janeiro: SECDREM/FUNDREM, 1984.

LLOYD, Reginald. Impressões do Brasil no século XX - sua história, seu povo, comércio, indústrias e recursos. Lloyd's Greater Britain Publ. Co., 1913.

PONDÉ, Francisco de Paula e Azevedo. "O porto Estrela". **RIHGB**, 293, 1971, p.3593.

### INVENTÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO DE BENS IMÓVEIS

denominação:

**Capela de Nossa Senhora da Estrela dos Mares**

código de identificação:

**MAG-CO-029**

localização:

BR-493 direção Teresópolis, entrada Parque Estrela a 500m dos pedágio

município:

Magé

época de construção:

1650

estado de conservação:

arruinado

uso atual:

nenhum

uso original:

religioso

proteção existente / proposta:

Nenhuma/ inventário arquitetônico e arqueológico

propriedade:

Diocese de Petrópolis



FUNDREM 1/10.000



situação e ambiência:

A situação em que encontram as ruínas da Capela de N.S. da Estrela remontam quase que à sua situação inicial em 1650 quando foi construída dando início à Vila de Estrela. Implantada sobre o morro que emerge entre os rios Imbariê e Inhomirim, curiosamente voltada para a Serra da Estrela e não em direção ao mar, ela domina a paisagem em boa extensão de terras inacreditavelmente inóspitas. Do alto do morro pode-se ver grandes áreas de pastagens, manguesais e os morros baixos já exauridos dos anos de plantio. Abaixo da Igreja permanece como vestígio a rua comprida da Vila de Estrela referida pelos viajantes da Vila de Estrela, da qual restou apenas a ruína de uma edificação, conhecida por Casa das Três Portas. As muralhas de contenção do caminho que guia o transeunte do porto até a capela, estão aparentes e servem como testemunho da importância que teve a capela no período colonial, balisando o olhar de quem procura o templo na paisagem.

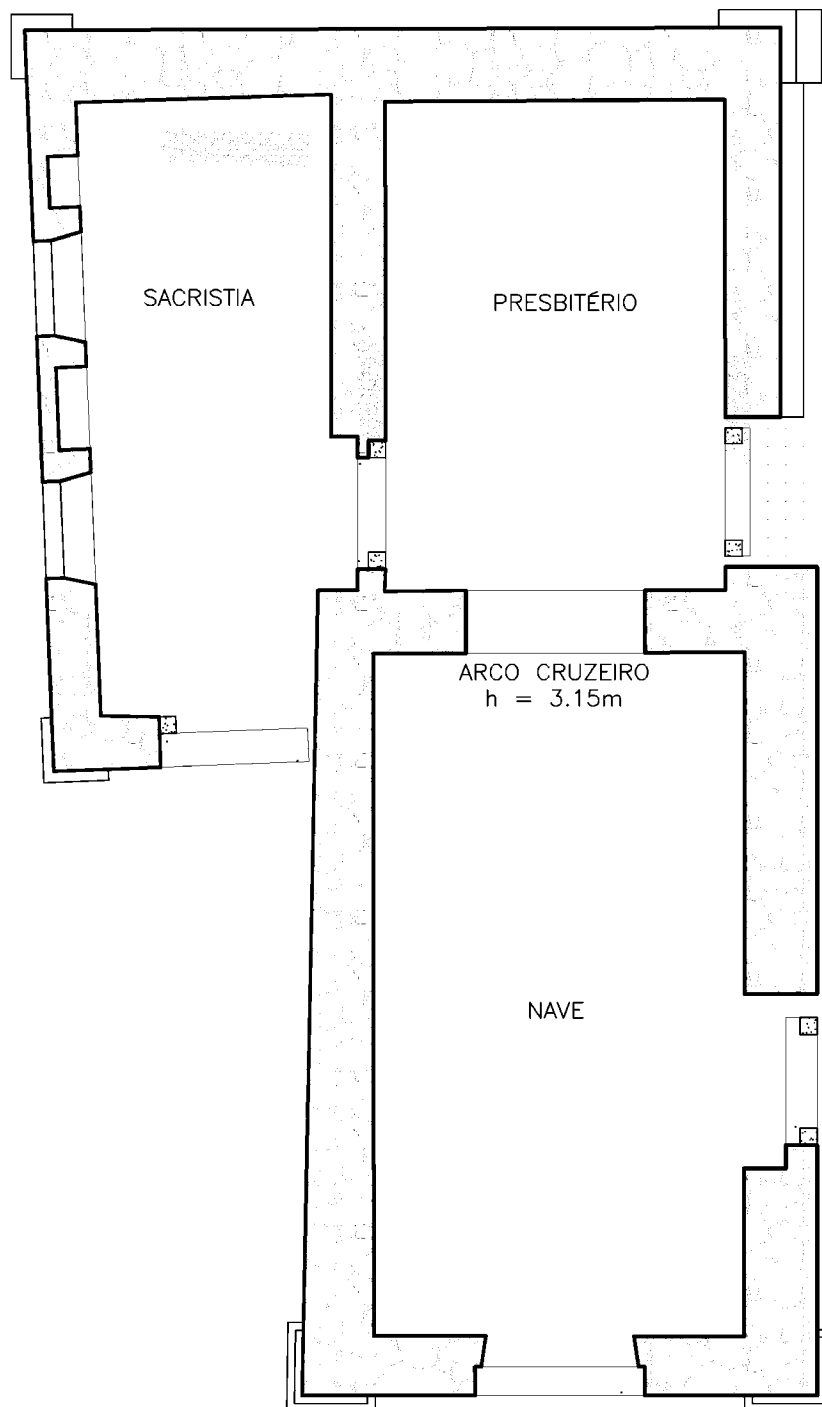
levantado: F. Brito, L. H. de Paula, V. Natividade data: 21 / 11 / 03

revisado:

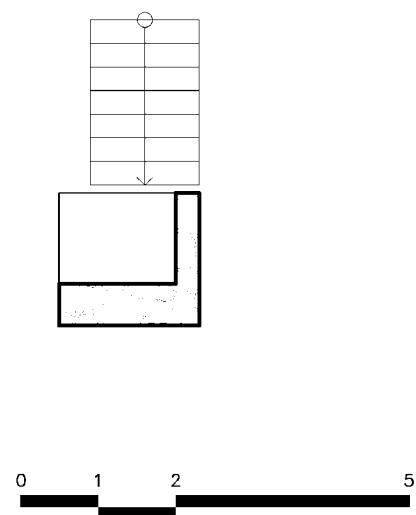
data: / /

As ruínas da Capela de N.S. da Estrela revelam com clareza sua organização espacial de quando funcionava como templo. Nave, seguida de capela-mor e esta ladeada pela sacristia era a primeira composição básica das capelas do período na região. À medida que os templos de pau-a-pique ruíam e novas construções eram erguidas, os programas se complexificavam e os espaços aumentavam. No caso da Capela de Estrela pouco se sabe ao certo sobre reformas e/ou reconstruções. A torre sineira separada do corpo principal, construída, assim como a Igreja, em alvenaria de pedra, está apenas pela metade, bem como a escadaria de acesso à mesma.

Existem vestígios de revestimento, inclusive com desenhos na massa. Persistem também algumas ombreiras em cantaria das fenestrações.



PLANTA BAIXA





A capela de N.S. da Estrela foi construída por Simão Botelho em 1650, dando início à ocupação da região do porto de Estrela, cuja existência, com efeito, remonta ao século XVII. A região do porto, então mais um dentre os inúmeros portos da região, só adquiriria importância a partir da primeira metade do século XVIII com a abertura da Variante do Caminho Novo, ou Caminho do Proença. Começando o caminho via terrestre no porto Estrela, a capela adquire nova dimensão. Passa a ser ponto obrigatório de passagem dos viajantes e tropeiros que seguiam caminho rumo ao sertão do país. Curiosamente, não foi possível localizar nenhum vestígio pictórico da capela feito por viajantes. Com isso não se sabe como ela seria quando íntegra.

A extinção da Vila de Estrela em fins do século XIX deu início ao processo de arruinamento da Igreja, quando a imagem de N.S. da Estrela foi transferida para a matriz da freguesia em Raiz da Serra.



Vista antiga da Capela  
Fonte: FUNDREM, 1984



Vista antiga da Capela  
Fonte: FUNDREM, 1984



Escada de acesso à torre sineira



Fachada posterior



Fachada posterior



Vista lateral

**Fotos: L.H. de Paula, 2003**



Lateral direita



Acesso à sacristia



Portal de acesso lateral



Tijoleira



Escada remanescente - entrada lateral para a nave

**Fotos: L.H. de Paula, 2003**





Ornato, vestígio de revestimento



Capela-mor



Nave com arco cruzeiro ao fundo



Fachada frontal da sacristia



Imagem de Nossa Senhora da Estrela dos Mares  
Fonte: Monteiro & Lazaroni, 2001

---

informações complementares / fontes

---

A imagem de N.S. da Estrela encontra-se em restauração, que tão logo finde, será transferida para o Museu de Arte Sacra de Magé, ao lado da Igreja Matriz de Magé.

Fontes:

Arquivo INEPAC. Estudos de tombamento.

FUNDREM. Região metropolitana do Rio de Janeiro; inventário dos bens culturais do município de Magé. Rio de Janeiro: SECDREM/FUNDREM, 1984.

MONTEIRO, Marcus & LAZARONI, Dalva. Devoção e esquecimento: presença do barroco na Baixada Fluminense. Catálogo da exposição, Casa França-Brasil. Rio de Janeiro: Casa França-Brasil/ Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2001.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

---

- ALBUQUERQUE, Júlio de Castro (org.). *Álbum do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro : Renascença, 1908.
- ALMEIDA, Antonio Figueira de. *História Fluminense : do início até a independência [parte 1]*. Niterói: [sn], 1929. 115 p. il.
- ALONSO, José Inaldo. *Notas para a história de Magé*. Niterói: Editora do Autor, 2000.
- ALVIM, Sandra. *Arquitetura religiosa colonial no Rio de Janeiro : plantas, fachadas e volumes*. Rio de Janeiro: UFRJ/IPHAN/PMCRJ, 1999. v. 2.
- BARREIROS, Eduardo Canabrava. *D. Pedro, jornada a Minas Gerais em 1822*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1973.
- BEZERRA, Nielson Rosa. *A Vila Iguaçu - séc. XIX*. Duque de Caxias, 2000. Trabalho de Conclusão de Curso FEUDUC, mimeo.
- CARDOSO, Joaquim. Um tipo de casa rural no Distrito Federal. In: FAU/USP - IPHAN. *Arquitetura Civil II*. São Paulo: FAU/USP, 1975.
- CARVALHO, Teophilo Feu de. *Caminhos e roteiros nas capitâneas do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais*. São Paulo: Diário Oficial, 1931.
- CASADEI, Thalita de Oliveira. *Registros sobre Koeller*. Disponível em: [www.ihp.org.br](http://www.ihp.org.br)
- CZAJKOWSKI, Jorge (org.). *Guia da arquitetura colonial, neoclássica e romântica no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro : Casa da Palavra; PMCRJ, 2000.
- COMISSÃO DO CENTENÁRIO DE PETRÓPOLIS. *Centenário de Petrópolis*. Petrópolis : Prefeitura de Petrópolis, 1943.
- RIO DE JANEIRO (Estado). *Catálogo do Centenário da Indústria do Brasil*. Álbum do Estado do Rio, 1922.
- FERREZ, Gilberto. *Iconografia Petropolitana (1800-1890)*. Petrópolis : Museu Imperial, 1955.
- \_\_\_\_\_. *Um passeio a Petrópolis em companhia do fotógrafo Marc Ferrez*. Rio de Janeiro : Banco Boavista, 1993.
- FRÓES, Vânia. *Município de Estrela 1846-1892*. Niterói, 1974. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal Fluminense, 1974, mimeo.
- FUNDREM. *Região metropolitana do Rio de Janeiro: inventário dos bens culturais do município de Magé*. Rio de Janeiro : SECDREM/FUNDREM, 1984.
- FUNDREM. *Região metropolitana do Rio de Janeiro: inventário dos bens culturais do Município de Petrópolis*. Rio de Janeiro, SECDREM/FUNDREM, 1982.

- GARDNER, G. *Viagem ao interior do Brasil, principalmente nas províncias do norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841*. Belo Horizonte : Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975.
- GÊNESIS, Ney A.; PERES, Guilherme; TORRES, Rogério. *Curso de História da Baixada Fluminense da Comissão de Resgate da História*. Duque de Caxias, 1998. mimeo.
- GERSON, Brasil. *O ouro, o café e o Rio*. Rio de Janeiro: Liv. Brasileira, 1970.
- GURGEL, Heitor; AMARAL, Edelweiss. *Paraty, caminho do ouro*. Rio de Janeiro: Liv. São José, 1973.
- INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE NOVA IGUAÇU; FENIG. *Vila de Iguaçu: Iguaçu Velha*. Nova Iguaçu : Prefeitura Municipal, 1980. (Coleção Patrimônio Cultural, nº2.)
- 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, 2003. Texto inédito.
- LACOMBE, Lourenço. A mais velha casa de Correias. In: FAU/USP ; IPHAN. *Arquitetura Civil III : mobiliário e alfaías*. São Paulo : FAU/USP, 1975.
- LERNER, Dina. *Igreja de Nossa Senhora do Pilar*. Belo Horizonte, 1978. Monografia apresentada no final do Curso de Especialização em Restauração e Conservação de Monumentos e Conjuntos Históricos.
- LLOYD, Reginald. *Impressões do Brasil no século XX : sua história, seu povo, comércio, indústrias e recursos*. Lloyd's Greater Britain Publ. Co., 1913.
- LUCCOCK, J. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Belo Horizonte : Itatiaia; São Paulo : Edusp, 1975.
- MAWE, J. *Viagens ao interior do Brasil*. Belo Horizonte : Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1978.
- MONTEIRO, Marcus ; LAZARONI, Dalva. *Devoção e esquecimento : presença do barroco na baixada Fluminense : catálogo da exposição*. Rio de Janeiro : Casa França-Brasil; Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2001.
- NIGRA, Dom Clemente M. da Silva. A antiga fazenda de São Bento em Iguaçu. *Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, nº 7, 1943.
- OLIVÉ, Raphael. *Guia Estrada Real para caminhantes*. Belo Horizonte : Estrada Real, 1999.
- OLIVEIRA, Luis de. Quatro caminhos históricos que cruzam a região petropolitana. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, nº 346, 1985.
- PEIXOTO, Léa Q. C. *Principais antigos caminhos fluminenses para as Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Imprensa Estadual, 1951.

PERES, Guilherme. *Baixada fluminense : os caminhos do ouro*. Duque de Caxias: Gráfica Register, 1993.

PIZARRO, Monsenhor. *Visitas pastorais na Baixada Fluminense e feitas pelo Monsenhor Pizarro no ano de 1794*. Nilópolis: Sec. Municipal de Cultura, 2000.

POHL, Johann. *Viagem no interior do Brasil*. Belo Horizonte : Itatiaia; São Paulo : Edusp, 1976.

PONDÉ, Francisco de Paula e Azevedo. O porto Estrela. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 293, 1971, p. 3593.

RABAÇO, Henrique José. *História de Petrópolis*. Petrópolis: Instituto Histórico de Petrópolis, 1985.

RIBAS, Marcos Caetano. *A história do caminho do ouro em Paraty*. Paraty: Contest Produções Culturais, 2003.

\_\_\_\_\_. *Paraty: registro do Caminho do Ouro*. Paraty, 2002. Texto inédito.

RUGENDAS, M. *Viagem pitoresca através do Brasil*. 2º ed. São Paulo : Liv. Martins, 1940. Inclui 110 gravuras. 1ª edição – 1835.

SANTOS, Márcio. Estradas Reais. *Introdução aos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

SANTOS, Noronha. *Núcleo colonial São Bento*. Iguassú–RJ, Agosto, 1940.

SANTOS, Paulo F. *Quatro séculos de arquitetura*. Rio de Janeiro : IAB, 1981.

SILVA, Moacir. *Kilômetro zero : caminhos antigos, estradas modernas*. Rio de Janeiro : São Benedicto, 1934.

SOUZA, Marlúcia. *Economia e sociedade iguaçuana*. Niterói, 2000. Trabalho apresentado ao mestrado em História na UFF..

STRAUSS, Dieter & SENE, Maria A. *Júlia Mann : uma vida entre duas culturas*. São Paulo: Estação Liberdade, 1997.

VIANA, M.T. de Segadas. Nova Iguaçu : absorção de uma célula urbana pelo Grande Rio de Janeiro. Separata da *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano XXIV, nº 2, abr/jun., 1962.

WALSH, R. *Notícias do Brasil (1828-1829)*. Belo Horizonte : Itatiaia; São Paulo : Edusp, 1985. 2v.

Sítes pesquisados:

[www.governo.rj.gov.br/municipios.asp](http://www.governo.rj.gov.br/municipios.asp)

[www.paraibanet.com.br](http://www.paraibanet.com.br)