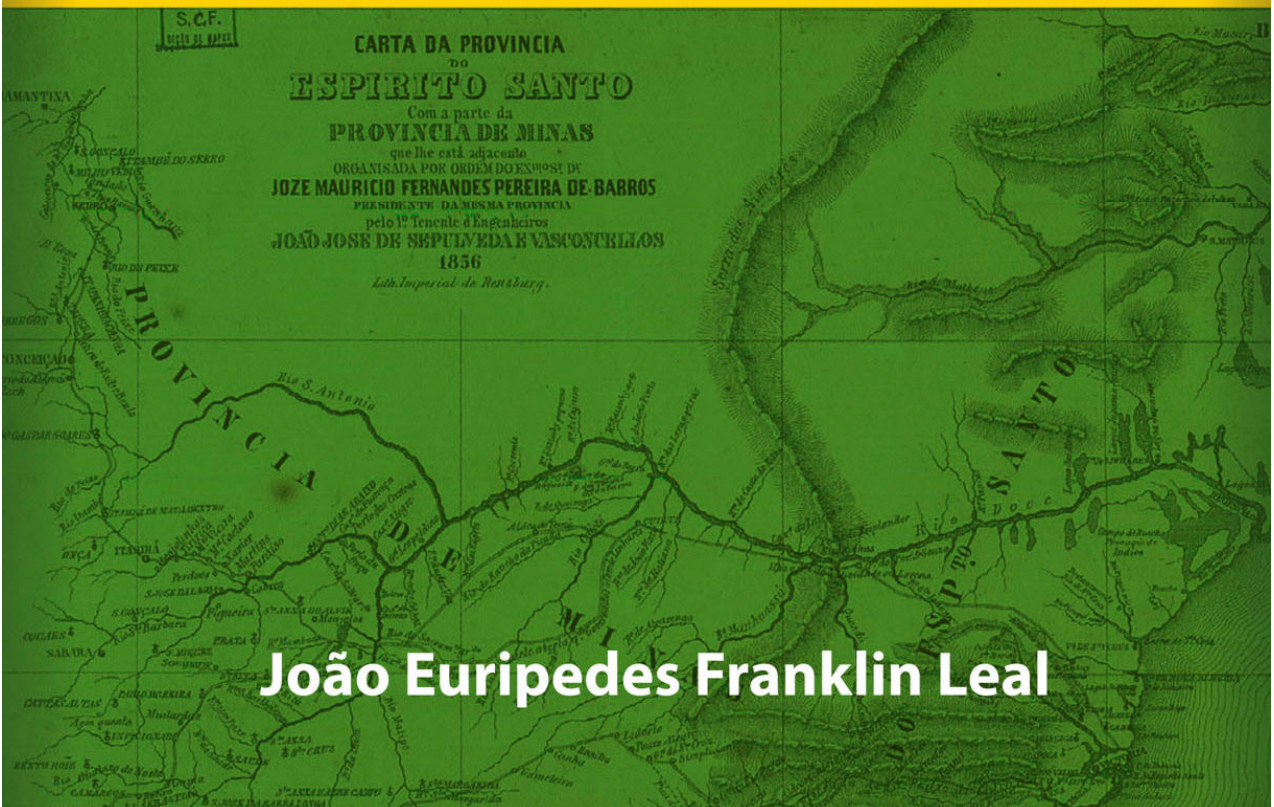




# A ROTA IMPERIAL DA ESTRADA REAL A ESTRADA SÃO PEDRO DE ALCÂNTARA



João Euripedes Franklin Leal

## A ROTA IMPERIAL DA ESTRADA REAL : A ESTRADA S. PEDRO DE ALCÂNTARA

João Euripedes Franklin Leal

Paleógrafo e Historiador

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO

No início da colonização portuguesa, no Brasil, quando da criação do sistema administrativo denominado de Capitânicas Hereditárias, em 1534, foi doado a Vasco Fernandes Coutinho uma área que, em 1535, se tornou a Capitania do Espírito Santo. Seu território abrangia inicialmente, uma enorme área que englobava além do atual Espírito Santo, boa parte de Minas Gerais e parte de Goiás, pois seu limite a oeste se dava pelo meridiano de Tordesilhas. Foi dentro deste território, então percorrido no século XVII por bandeirantes paulistas, ávidos por ouro, prata e pedras preciosas que um deles, Antônio Rodrigues Arzão, em 1692, nas cabeceiras do rio Casca, na tão falada e pouco conhecida Casa do Casca, foi descoberto, oficialmente, o ouro tão procurado pelos bandeirantes. Foi a partir deste evento que materialmente se concretizou o ciclo do ouro no Brasil, mudando radicalmente a economia e a política colonial. Este ouro, então descoberto na região do rio Casca, foi levado à vila mais próxima, a Vila de Vitória, sede da Capitania do Espírito Santo. Eram três oitavas de ouro que foram apresentadas ao Capitão-Mor do Espírito Santo, João de Velasco Molina, e aos oficiais da Câmara de Vitória. Deste ouro, ofertado como prova da descoberta, fizeram-se dois anéis: um, para o descobridor Arzão e outro, para o Capitão-Mor. Este ouro encontrado, não foi realmente o primeiro no Brasil pois em outras regiões brasileiras o metal já havia sido detectado, mas sempre em proporções pequenas. O que ele representa é o início da maior corrida ao metal, com sucesso, na história recente do homem e que, por cerca de um século, mudou radicalmente a colônia do Brasil. Face a isto, a política governamental do Reino de Portugal procurou se adaptar à nova realidade regulamentando a exploração do ouro, evitando ao máximo o seu descaminho ou seu contrabando e agindo para controlar a produção, a cobrança de tributos e a entrada e saída de pessoas da região das chamadas Minas Gerais. Foi criada a Capitania de São Paulo e Minas Gerais logo depois desmembrada em duas. Boa parte deste território, pertenceu à Capitania do Espírito Santo, que ficou restrita a uma faixa de terra à beira mar. Com a explosiva produção de ouro, já nas primeiras décadas do século XVIII, o governo Português, consciente de que quantos mais caminhos houvesse, mais contrabandos haveria, delimitou o uso de apenas uma estrada de acesso às minas. Primeiramente partindo do porto de Parati, no Rio de Janeiro, o Caminho Velho da Estrada Real, em direção a Ouro Preto foi a rota permitida. Depois, foi

complementada pelo Caminho Novo, que partia diretamente da Cidade do Rio de Janeiro para as Minas Gerais. Foi proibido expressamente o uso de qualquer outro acesso às Minas Gerais e principalmente, partindo do vizinho Espírito Santo que se tornou, em expressão de época “a defeza natural das Minas Gerais”. Era vedado qualquer contato, era proibida qualquer entrada e o Espírito Santo, com sua floresta, seus indígenas não muito amistosos e as dificuldades impostas pela natureza, cumpriu, em parte, seu papel. Hoje, entretanto sabemos que muitos bandeirantes, muitos aventureiros, muitos mineiros cruzaram o território do Espírito Santo, no século XVIII, onde mineraram ouro, especialmente na região do vale do rio Jucu, Castelo, Pardo e Itapemirim. Este ouro, por ser de mineração proibida, foi totalmente contrabandeado, não pagando impostos ao governo de Portugal. Um dos mais famosos mineradores foi Pedro Bueno Cacunda, que com seu grupo explorou o ouro do Castelo, desde 1705 até 1735, centrado no Arraial de Santana, quando abandonou a região. Outros mineradores percorriam a região e exploravam o ouro e muitos relatam constantes ataques de índios puris, sendo famoso o grande ataque de 1771, que com vitória indígena, retirou da região, do rio e serra do Castelo, boa parte dos aventureiros. Entretanto, é bom lembrar que, se no lado do Espírito Santo era proibida abertura de estradas, no lado mineiro isto não acontecia e mapas de Minas Gerais, da segunda metade do século XVIII, já mostravam caminhos em direção ao Espírito Santo, seja via vale do rio Doce, seja em direção à região mineira do rio Casca e do rio Manhuaçu.

Mas, ao findar o século XVIII, a mineração do ouro em Minas Gerais estava já decadente e o governo português já procurava buscar alternativas de riquezas na região. No início do século XIX, o Espírito Santo foi brindado por uma sequência de governantes que primaram pela boa qualidade de atuação. Eram eles: Antônio Pires Pontes (1800-1804), Manuel Vieira Tovar (1804-1811), Francisco Alberto Rubim (1812-1819) e Baltazar de Vasconcelos (1819-1822). Todos foram figuras ilustres, de ótima formação intelectual e amigos pessoais da administração central ressaltando principalmente Francisco Alberto Rubim que, entusiasmado com as qualidades do território do centro e do sul do Espírito Santo, procurou promover seu desenvolvimento. Mas a idéia de uma ligação regular entre Espírito Santo e Minas Gerais já estava presente no governo de Antônio Pires Pontes, que via no rio Doce o caminho ideal e chegou a anunciar sua abertura à navegação em 1802. Em 1811, foi sugerido ao Ministro do Príncipe Regente D. João, Conde da Barca, que “ a nova estrada que de Minas Gerais se dirige pela Serra dos Arripiados, e que segundo dizem, vai ter à Capitania do Espírito Santo por esse rio de Santa Maria se efetuasse, seria esta comunicação de maior vantagem que a navegação do Rio Doce”. Foi neste contexto que o Príncipe Regente D. João emitiu uma Instrução Real, em 11 de abril de 1814 que gerou ofício de mesma data ordenando a construção de uma Estrada Real ligando Vitória no Espírito Santo a Ouro Preto em

Minas Gerais. Era governador do Espírito Santo, Francisco Alberto Rubim, amigo pessoal do ministro Conde da Barca, principal político da Corte no Rio de Janeiro. Nesta mesma data, foi encarregado da abertura da estrada denominada de S. Pedro de Alcântara, o Tenente Coronel Ignácio Pereira Duarte Carneiro. Sua tarefa seria de abrir uma estrada a partir do Porto do Cachoeiro de Santa Maria (atual Santa Leopoldina) seguindo pelo quartel de Bragança em direção a Minas Gerais até encontrar o grupo mineiro que trabalhava em sentido contrário. O quartel de depósito geral do trabalho deveria ficar na propriedade de José Claudio de Souza no mesmo Porto do Cachoeiro de Santa Maria. Em 23 de maio de 1815, foram dadas novas instruções ao encarregado da obra da estrada, estabelecendo o fornecimento de soldados e índios, a criação de quartéis de proteção na estrada de três em três léguas com três homens, armas, ferramentas e mantimentos. Finalmente, em 28 de Agosto de 1816, o Tenente Coronel Ignácio Pereira Duarte Carneiro comunicou oficialmente ao Governador do Espírito Santo, Francisco Alberto Rubim a conclusão da Estrada Real ligando a Capitania a Minas Gerais com oito quartéis de proteção no Espírito Santo e que o encontro com o grupo mineiro se deu próximo às margens do rio Pardo.

De imediato, em 4 de dezembro de 1816, D. João VI assinou uma Carta Régia, destinada ao Governo do Espírito Santo na qual ordenou a promoção da comunicação entre Espírito Santo e Minas Gerais, a abertura de outras estradas complementares sempre guarnecidas de tropas, que se examinasse o uso dos rios para navegação, que por dez anos fossem isentas de impostos as mercadorias que aí transitassem assim como dos produtos aí cultivados. Ordenou ainda que se promovesse a lavra do ouro nas minas do Castelo e arredores, que anualmente fossem levados ao Rei os progressos da região, que se promovesse a pacificação dos indígenas tratando-os com brandura, mas aos hostis que fossem radicalmente castigados. EM 1818, a estrada foi minuciosamente medida, trecho a trecho, descrevendo-os de tal forma que este documento, foi básico para na atualidade se identificar seu itinerário. A medição, desde o Cachoeiro do Rio Santa Maria até Ouro Preto, totalizou 71 léguas e  $\frac{3}{4}$ . Entretanto, assim que a estrada passou a ser usada, houve constante reclamações dos mineiros, quanto ao porto de chegada no rio Santa Maria situado no fundo da baía de Vitória, devido haver necessidade de se percorrer todo um longo trecho sobre canoas, descendo o rio para se chegar ao porto de Vitória. Em consequência, viabilizou-se um novo ramal, em 1817, que se dirigia, através da povoação de Viana, ao Porto Velho de Itacibá, em Cariacica onde havia a travessia para a cidade de Vitória. Este caminho novo sobrepujou, mas não anulou o antigo ramal. Os quartéis espaçados pela estrada foram algumas vezes modificados de localização, ou mesmo, desativados definitivamente. Inicialmente, eram eles: Cachoeiro do Rio Santa Maria (Depósito Geral), Bragança, Pinhel, Serpa, Ourém, Barcelos, Vila Viçosa, Monforte, Souzel, Chaves, Santa Cruz e Vila do Príncipe, todos nomes de cidades de Portugal, sendo pouco

depois criados os de Borba e o de Melgaço. O Quartel de Borba por estar muito próximo de Viana, foi posteriormente trasladado para um pouco mais distante. Era junto ao Quartel de Borba que ficava a fazenda pertencente ao construtor da estrada, Ignácio Pereira Duarte Carneiro. As distâncias eram em léguas: de Vitória a Viana quatro léguas, de Viana a Borba, duas, de Borba a Barcelos, doze, de Barcelos a Vila Viçosa, três, de Vila Viçosa a Monforte, cinco, de Monforte a Souzel, três, de Souzel ao rio Pardo (Chavez), quatro, do rio Pardo ao rio José Pedro (Príncipe), sete, do rio José Pedro ao Manhuaçu, três, do Manhuaçu ao rio Matipó, duas, do rio Matipó a Cachoeira Torta, duas, de Cachoeira Torta ao Quartel do Casca, três, do Quartel do Casca a Ponte Nova, seis, de Ponte Nova a Furquim, sete, do Furquim a S. Caetano, duas, de S. Caetano a S. Sebastião, duas, de S. Sebastião a Ouro Preto, duas, ou a Mariana, uma légua.

Evidente, que uma vez concluída em 1816, a estrada teve seu uso imediato, mas é escassa a documentação de transeuntes e mercadorias. Entretanto, tem-se comprovação da chegada em 22 de junho de 1820 de uma primeira boiada vinda de Minas Gerais pela também denominada Estrada do Rubim. Mas parece que o empreendimento não deu os resultados financeiros esperados, apesar das manifestações de surpresa e mesmo de júbilo pelo fato. Também usou de parte da estrada, a principal e mais conhecida expedição de mineiros, ao sul do Espírito Santo, com o objetivo de localizar boas terras para aberturas de fazendas. Foi a expedição chefiada por Manuel Esteves de Lima, em 1820, que atravessou o sul do Espírito Santo até a Vila de Itapemirim e que retornou a Minas Gerais após apossar de terras que deram origem a boa parte das futuras vilas. A busca de boas terras no Espírito Santo foi um empreendimento constante de famílias mineiras que acabaram aí se instalando e mantendo um constante fluxo de idas e vindas a Minas Gerais e Espírito Santo.

Mas o Espírito Santo, após a independência do Brasil foi penalizado com governos fracos, instáveis e irresponsáveis que contribuíram para uma constante decadência econômica que perdurou até o início do segundo império. Esta decadência refletiu no uso da Imperial Estrada S. Pedro de Alcântara que entrou em processo de abandono, com fechamento de quartéis que a protegiam e destruição natural de seu leito. Esta situação se agravou a partir de 1828 fazendo com que, as condições de tráfego fossem quase uma impossibilidade conforme ofício de 7 de janeiro de 1831 do Presidente da Província do Espírito Santo. Interessantíssimo observar que se o trecho da Imperial Estrada S. Pedro de Alcântara no Espírito Santo estava nesta precária situação, o trecho em território de Minas Gerais encontrava-se em pleno uso e com crescente movimento. Em função disto, em 1833, o Tenente Coronel Ignácio Pereira Duarte Carneiro, responsável no passado pela construção da estrada propôs sua limpeza e reabilitação o que foi feito com mão de obra de indígenas de Nova Almeida e alemães originários de Bremen que haviam chegado à região.

A estrada ganhou novo alento, mas faltava maiores motivações econômicas e recursos para sua manutenção. Se ela tinha uso constante desde Ouro Preto até o Caparaó, a partir daí até a região de Viana e do rio Santa Maria, o movimento era escasso, fruto do empobrecimento de Vitória e do Espírito Santo. Nesta década de 1830, houve um florescimento da busca do ouro na região do rio Pardo e do rio Castelo, mas sem maiores conseqüências a não ser da movimentação de mineradores. Importantíssimo para a vida da estrada foi o estabelecimento do Aldeamento Imperial Afonsino, em 1845, onde hoje está Conceição do Castelo. O aldeamento de indígenas era uma política que há muito se propunha para minorar os choques com os puris e botocudos que viviam na região de quase toda a estrada. Responsável por esta política, o futuro Barão de Itapemirim, João Marcelino da Silva Lima, reuniu-se com o vice-presidente da Província de Minas Gerais Quintiliano José da Silva, na vila do Quartel do Príncipe, em 1845. Neste encontro, estabeleceu-se a criação do Aldeamento Imperial Afonsino que foi gerido inicialmente pelo engenheiro Teodorico Wilnes. Nesta época foi criado um ramal da Estrada S. Pedro de Alcântara, que partia do Aldeamento Imperial Afonsino para o sul, seguindo pelo vale do rio Castelo e depois à margem sul do rio Itapemirim até a Vila de Itapemirim. Também nesta altura foi criado outro ramal da estrada que partia do Quartel de Santa Cruz em direção a Alegre. Era a expansão lateral da Estrada do Rubim ou S. Pedro de Alcântara.

Mas, no início da década de 1850, novamente surgiu a reclamação de que a estrada estava intransitável no lado do Espírito Santo e era o próprio governo de Minas Gerais que reclamava, pois era de seu interesse a manutenção da comunicação com Vitória. Um documento de 14 de setembro de 1857 mostra a preocupação dos Governos de Minas Gerais e Espírito Santo no sentido de se manter as comunicações entre as duas províncias e lamenta as más condições das estradas inclusive da S. Pedro de Alcântara ou Estrada do Rubim. Para buscar uma solução, o Governo de Minas Gerais já enviara seu Engenheiro H. Dumont que emitiu, em 1855, um laudo sobre a situação das referidas estradas e as dividiu em itens. No primeiro item, falou do trecho entre Ouro Preto e Abre Campo; no segundo, sobre Abre Campo e o Príncipe na divisa com Espírito Santo; no terceiro, tratou da estrada entre o Príncipe e Santa Cruz com sua bifurcação para Vitória; na quarta, apreciação do ramal que se abriu de Santa Cruz para Alegre; no quinto item, do ramal entre Alegre e Cachoeiro; no sexto item, detalhou-se o trecho entre Santa Cruz e Vitória, com referências maiores sobre Rio Pardo, Aldeamento Imperial Afonsino, Castelo e rio Jucu. Dispôs sobre a boa qualidade do porto de Vitória, que seria uma alternativa ao porto do Rio de Janeiro, para os interesses da Província de Minas Gerais. E concluiu ser muito interessante que se transformasse em boa estrada o percurso que tem um bom clima. Falou da estrada pelo rio Doce, onde há terrenos planos e ótimas madeiras, mas que o clima era “pestilento”. Portanto, com este laudo, Minas Gerais

e Espírito Santo passam a ter um maior e mais rigoroso interesse na manutenção e melhorias da Estrada S. Pedro de Alcântara que nada mais era do que uma Rota Imperial da Estrada Real. O relatório do Engenheiro H. Dumont foi complementado por considerações de 10 de setembro de 1857 que comparou as outras possíveis ligações entre as duas províncias. Tratou da possível Estrada de Santa Tereza, via rio Doce, da estrada pelo Mucuri e da que saindo de Ouro Preto passando por Carangola chegava até a Vila de Itapemirim. Tudo isto tratado deu-se prioridade à Imperial Estrada São Pedro de Alcântara.

Com o incremento da chegada de colonos europeus (alemães, austríacos, italianos, espanhóis e outros) ao Espírito Santo foi a estrada usada para os assentamentos de colônias como Santa Leopoldina, Viana, Santa Isabel e Castelo garantindo seu uso constante e intermitente exatamente no percurso onde até então era mais exíguo.

D. Pedro II, em sua visita ao Espírito Santo, em 1860, usou de parte da estrada na visita que fez às colônias de Santa Isabel e Viana e elogiou sua qualidade no seu infalível e temido diário.

As famílias que vieram de Minas Gerais (Mariana, Ponte Nova, Rio Casca, Cachoeira Torta e Abre Campo) para estabelecer fazendas no sul do Espírito Santo continuaram a usar a rota da estrada em suas idas e vindas. Os espírito-santenses, que estudavam no Colégio do Caraça e em Ouro Preto, como os irmãos Fernando, Bernardino e Jerônimo Monteiro ou o republicano Bernardo Horta, na década de 1880, foram permanentes usuários, conforme documentação pertinente.

A estrada prestou excelentes serviços às duas províncias até o início da República quando no fim do século XIX e princípio do século XX houve a expansão ferroviária, especialmente da Estrada de Ferro Leopoldina, que suplantou a velha Estrada do Rubim. Hoje, a Rota Imperial da Estrada Real ou Imperial Estrada São Pedro de Alcântara é acompanhada de forma quase paralela pela Rodovia Federal BR-262, desde Vitória até Minas Gerais, em Rio Casca e a partir daí por Rodovia Estadual até Ouro Preto. Entretanto seu roteiro, ou percurso, praticamente havia caído no esquecimento e se perdido.

Em janeiro de 2008, o Instituto da Estrada Real, em Belo Horizonte, juntamente com a Federação das Indústrias de Minas Gerais (FIEMG), a Federação das Indústrias do Espírito Santo (FINDES), o Sebrae e as Secretarias de Turismo dos dois Estados começaram os trabalhos para reencontrar esta Rota Imperial da Estrada Real. Foi constituído um grupo de trabalho, que após busca de documentos e mapas históricos no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, no Arquivo da Marinha, na Biblioteca Nacional, no Arquivo Público do Espírito Santo, no Arquivo Público Mineiro, concluiu a localização física da Estrada. Em fevereiro de 2009, o grupo realizou a viagem

de demarcação física da Rota Imperial da Estrada Real entre Vitória e Ouro Preto. Possivelmente, esta viagem demarcatória foi a primeira que se fez por um grupo desde os princípios do Século XX há cerca de cem anos e que cumpriu a totalidade do percurso.

Finalizando a exposição creio ser interessante explicar o conceito de Estrada Real e reflexões complementares. Era denominada, na época do Brasil Colônia, de Estrada Real aquela cuja construção havia sido determinada por ordem do Rei e seu custo a cargo de seu tesouro. Não foram muitas as estradas reais e a aqui tratada foi possivelmente uma das últimas, senão a última, no Governo de D. João VI. Ela foi denominada de Estrada Real S. Pedro de Alcântara em homenagem ao santo protetor da família real portuguesa e com a independência brasileira e instalação do Império, passou a ser denominada, Estrada Imperial S. Pedro de Alcântara. Uma estrada real era construída para atender a regiões com seus viajantes, moradores e tropeiros e possuía uma largura média de quinze palmos ou cerca de três metros. No caso específico da Estrada São Pedro de Alcântara chama atenção o fato de usar sempre um percurso nos altos das montanhas, principalmente desde a região das cabeceiras do rio Casca, em Minas Gerais, até o litoral do Espírito Santo. A explicação que se percebe, nas entrelinhas dos documentos é que a estrada teve este traçado por seguir as serras de nascentes de rios, evitando partes baixas, onde seria necessária a construção de pontes para atravessar rios e pela suposição, na época, que nos terrenos baixos havia pântanos e charcos de onde “miasmas” provocavam doenças. Portanto o ato de evitar obras custosas e difíceis, como pontes, e a busca de ares saudáveis, gerou uma rota extremamente montanhosa da nossa estrada. Os quartéis existentes nos primórdios da estrada eram construções pequenas, de pedra e madeira, para abrigar os vigilantes e conservadores da via, que tinham a obrigação de protegê-la contra ataques de bandoleiros e de indígenas, conservar seu leito e atender aos passantes em suas necessidades. Alguns quartéis tiveram existência curta, enquanto outros marcaram com seus nomes a região ou deram origem as vilas e cidades. Eram eles espaçados, uns dos outros, por cerca de três léguas, hoje cerca de 20 km, o que costumava representar a jornada de um dia de viagem. Eram eles, os seguintes, a partir da hoje cidade de Santa Leopoldina, no Espírito Santo, em direção a Ouro Preto, em Minas Gerais : Quartel do Cachoeiro de Santa Maria (hoje Santa Leopoldina), Quartel de Bragança, Quartel de Pinhel, Quartel de Serpa, Quartel de Melgaço, Quartel de Ourém e Quartel de Barcelos, distribuídos na rota que cruza os municípios de Santa Leopoldina e Domingos Martins. Na seqüência seguia o Quartel de Vila Viçosa (hoje São João de Viçosa, Venda Nova do Imigrantes), Quartel de Monforte (no município de Conceição de Castelo), Quartel de Souzel (Tombos, no município de Muniz Freire), Quartel de Chavez (na cidade de Iuna), Quartel de Santa Cruz (no município de Irupi), Quartel de Vila do Príncipe (no município de Iuna). No ramal novo, que ligava a baía de Vitória via Itaciba, Taquari e Viana, para encontrar a estrada



em São Miguel (município de Domingos Martins) houve o Quartel de Borba, que inicialmente muito próximo a Viana, foi transferido para a região de Biriricas. Em Minas Gerais a situação era diversa, pois boa parte do trajeto da estrada, entre Ouro Preto e a região do alto rio Casca, já estava bastante povoada. Entre o rio Casca e a fronteira do Espírito Santo, no Príncipe, no rio José Pedro existiram os seguintes quartéis: Quartel Novo do Ouro (Manhumirim), Quartel do Manhuaçu (São João do Manhuaçu) e Quartel Geral do Casca (Jequeri).

Hoje o trajeto da Rota Imperial da Estrada Real pode ser assim descrito: Ouro Preto a Mariana (9 km), Mariana, Ribeirão do Carmo, Monsenhor Horta a Furquim (37 km), Furquim, Acaiaca a Felipe dos Santos (22,5 km), Felipe dos Santos, Matipozinho, Cedros a Ponte Nova (33,5 km), Ponte Nova, Oratórios, Piscamba a Jequeri (34,5 km), Jequeri, Grotta a Cachoeira Torta (32,5 km), Cachoeira Torta, Pão de Açúcar, Padre Fialho a Santa Margarida (34,5 km), Santa Margarida, Bom Jardim a São João do Manhuaçu (17 km), São João do Manhuaçu, Pontões, Suíço a Manhumirim (32 km), Manhumirim a Vila do Príncipe na fronteira do Espírito Santo (21 km), Vila do Príncipe a Santa Cruz (28 km), Santa Cruz, Irupi, Barra de Santa Rosa a Iuna (25,5 km), Iuna a Tombos (19,5 km), Tombos, Piaçu a Monforte Frio (18 km), Monforte Frio, Caetetu, Estreito, Conceição do Castelo, Jatobá a São João de Viçosa (24,5 km), São João de Viçosa, Venda Nova do Imigrante, Lavrinhas, Serra do Engano a Barcelos (19 km), Barcelos, São Rafael a Tijuco Preto (27,5 km), Tijuco Preto, Alto Rio Ponte, Schwans a Pena (24,5 km), Pena, Melgaço, Pedra Branca a São Miguel (16,5 km), São Miguel, Morro do Chapéu a Domingos Martins (12 km), Domingos Martins, Biriricas de Baixo a Viana (28 km), Viana a Itaciba em Cariacica (17,5 km), Itaciba a Vitória (6 km), totalizando 540 km, sendo 280 km em Minas Gerais e 260 km no Espírito Santo. O ramal via Santa Leopoldina parte de São Miguel, em Domingos Martins, segue por Califórnia, Tirol a Bragança (27,5 km), de Bragança a Santa Leopoldina (7,5 km), totalizando o ramal 35 km.

Os Municípios cruzados pela Rota Imperial da Estrada Real, ou em sua área de influência, são: Cariacica, Castelo, Conceição do Castelo, Ibatiba, Ibitirama, Irupi, Iuna, Muniz Freire, Santa Leopoldina, Venda Nova dos Imigrantes, Viana e Vitória no Espírito Santo. Em Minas Gerais são: Abre Campo, Acaiaca, Alto Jequitibá, Barra Longa, Caparaó, Jequeri, Luisburgo, Manhumirim, Mariana, Martins Soares, Matipó, Oratórios, Ouro Preto, Pedra Bonita, Ponte Nova, Santa Margarida, São João do Manhuaçu e Sericita totalizando trinta e um municípios, sendo treze no Espírito Santo e dezoito em Minas Gerais.

A Rota Imperial da Estrada Real ou Estrada São Pedro de Alcântara ou Estrada do Rubim perfaz, com seus ramais (via Viana e via Santa Leopoldina) um total quinhentos e setenta e cinco quilômetros de aventuras, belezas, dificuldades, riquezas, esperanças e sonhos.

**FIM**

### Reprodução de Manuscritos

Alguns manuscritos encontráveis no Arquivo Nacional (Pres. Do ES) são especialmente interessantes e seguem transcritos, assim como o último deles, originário do fantástico Cartulário da Vila de Itapemirim, Espírito Santo.

Documento 1

23 de maio de 1815. – Em observância da real determinação de Sua Alteza Real o príncipe regente Nosso Senhor, que me foi dirigida pela sua secretaria de estado dos negócios do Brasil datada de 10 de abril do corrente, nomeio VM. para comandar e dirigir os trabalhos da abertura de uma, ou mais estradas pelo trilho por onde VM. se conduziu do cachoeiro de Santa Maria a Villa Rica de Minas Gerais pelo sertão intermédio de duas capitânicas. Dos armazéns gerais deverá VM. receber a munição de guerra e armas que julgar precisas, ferramentas próprias para os trabalhos e mantimentos para um dia para quarenta e duas praças, as quais por ora devem marchar, e a proporção que se for adiantando e estabelecendo destacamentos, farei marchar maior número. O destacamento com que VM. por ora deve partir é o do sargento do corpo Alexandre Rodrigues Pereira, dois soldados e vinte índios, e dos destacamentos de Nova Coimbra e Bragança deverá tirar dezoito praças, deixando em cada destacamento seu comandante e dois soldados. No cachoeiro de Santa Maria, na casa de José Cláudio de Souza, deverá fazer quartel de depósito geral; encarregando da guarda, de recebimentos e remessas ao sargento Alexandre Rodrigues, que deverá ser por VM. encarregado de receber todas as participações que VM. me fizer do sertão e remeter-lhe as minhas ordens, o que deverá executar com a maior prontidão possível. Deverá VM. cuidar com a maior brevidade possível em chegar ao lugar que VM. na sua derrota denomina Ribeirão Grande, e junto ao cachoeiro, ou onde der melhor passagem, formar um quartel para nele haver mais de trinta praças, e logo me dará parte de estar finalizado, pondo-lhe logo interinamente uma escolta de dez praças. Este serviço concluído, VM. cuidará em conseguir com a maior brevidade e a menor despesa da real fazenda uma fácil, livre e segura comunicação do quartel do Rio Grande com a casa de José Cláudio, na cachoeira do Santa Maria, para cujo fim estabelecerá de três em três léguas de distância quartéis até chegar ao de Bragança, pondo por ora uma escolta de três homens em cada quartel, municiados de armas, pólvora e bala, ferramentas de lavoura e mantimentos para o número de dias que julgar conveniente, devendo-lhe fazer, sendo preciso, uma valente derrubada, afim de que possam com esse adjutório, fazer plantações a que os obrigará, e assim como para que para o futuro possam haver pastos perto destes quartéis ou ranchos. Logo que a estrada entre os dois pontos declarados, casa de José Cláudio e quartel de Ribeirão Grande, esteja na perfeição possível e semelhantes serviços, ranchos, ou quartéis de três léguas feitos e guarnecidos, deverá VM. seguir pela picada que abriu de Villa Rica, continuando a fazer estrada, ranchos de três em três léguas, guarnecendo estes da forma já dita até se encontrar com a divisão ou divisões de Minas, que segundo as reais ordens, vem seguindo a picada por VM. aberta para esta capitania; no ponto em que se encontrarem deverão fazer as precisas marcas e nesse lugar, um sítio próprio, levantará um quartel que lhe porá a guarnição que julgar preciso; mas no ponto em que se encontrarem VM. com o comandante ou comandantes das divisões de Minas, devendo fazer um termo declarando o dia em

que se encontraram, a denominação que dão ao lugar do encontro, as marcas que nele dos marcos que deverão por; além disso deverão notar todas as balisas perduráveis que há no lugar, como vertentes, rios, morros e semelhantes declarações; se há campinas, serras e matas e de todas as qualidades notáveis que lhe parecer que podem concorrer para bem assinalar o lugar em que se encontram; este termo deverá ser assinado por todos os comandantes de divisões que se acharem presentes, devendo cada um ficar com uma cópia assinada por todos, devendo VM. logo remeter a sua à secretária deste governo em carta fechada: Logo que VM. tenha concluído a fatura do rancho ou quartel, no lugar denominado Ribeirão Grande, se julgar conveniente para adiantar os serviços entre este ponto e a casa de José Cláudio, fará para ali conduzir parte dos mantimentos; porém logo que o serviço entre estes dois pontos esteja acabado, e VM. nas circunstâncias de seguir a picada, fará o depósito geral no novo quartel de Ribeirão Grande, assim como todos os mantimentos que para esse tempo forem dos armazéns reais remetidos para casa de José Cláudio, VM. dará as precisas providências com tempo para serem logo conduzidos ara o novo depósito, pois desta forma lhe será mais suave a continuação dos trabalhos. No caso porém de VM. não se encontrar com as divisões de Minas seguirá sua picada já feita, até chegar ao lugar em que se acha estabelecido Domingos Alves em o sitio de Santa Ana de Abre Campo, ou Cachoeira Torta, distrito da capitania de Minas Gerais, e se achar conveniente não se alargar tanto para o sul de Villa Rica seguirá a nova estrada mais curta até encontrar a primeira fazenda, pertencente ao dito distrito de Minas, e esse lugar com os moradores, não havendo comandante militar, fará o termo de sua chegada, levantando quartel, tudo na forma dita. Nunca por título algum, ainda que VM lhe pareça vantajoso, entrará VM. ou tropa e índios do seu comando em distrito conhecido de Villa Rica antes do lugar em que se encontrar com os moradores, ou fazendas, roças, ou outros quaisquer estabelecimentos pertencentes à capitania de Minas Gerais; fará ali alto para voltar para esta capitania, depois de concluídos os trabalhos da estrada, ranchos e mais preciso. No caso de VM. ser chamado ou insinuado para ir à Villa Rica, por esta lh'o proíbo sem expressa ordem minha, e no caso de acontecer o que acima digo que me dará parte, declarando se sabe para que é, ou o que supõe, afim de lhe dar instruções e ordens para o que deve fazer.

Instruções do Governador Francisco Alberto Rubim ao tenente Coronel Ignácio Pereira Duarte Carneiro.

## Documento 2

Tenho a honra de participar a VS, que a Estrada Real desta Capitania para a de Minas Geraes, cuja abertura me foi por VS determinada em 23 de Maio do ano próximo passado em

observância das Reaes Ordens de ElRey Nosso Senhor, já se acha inteiramente concluída com vinte duas léguas, e trez quartos de distancia desde o ultimo morador do dito Rio, the trez quartos antes da margem do Rio Pardo, onde encontrei hum Quartel posto pelas Divizões de Minas Geraes com derribadas, e Estrada desde aquella Capitania; porem desocupado, e sem guarnição, e tendo ordem de V.S., para não seguir alem do mesmo Quartel, me retirei, e não mandei examinar se haverião outros.

A Estrada por mim feita está guarnecida com oito Quarteis constantes do Mappa, que junto offereço, a roda dos quaes tem plantações de Pastos e gêneros do Paiz. Os Ceos quierão, que deste meo trabalho se tirem a favor do Estado, e dos povos das duas Capitancias todos os interesses, que são de esperar, e que a muito com anciã se dezejão.

A Estrada toda não tem obstáculos e pode já tranzitar qual quer tropa.

Deus Guarde a V.S. Villa da Victoria 28 de Agosto de 1816. / Illmo.º Snr. Francisco Alberto Rubim / Governador desta Capitania / a) Ignácio Pereira Duarte Carneiro / Te. Coronel Graduado.

### Documento 3

CARTA RÉGIA – Francisco Alberto Rubim, governador da capitania do Espírito Santo. Eu El-Rei vos envio muito saudar. Constando na minha real presença o feliz resultado dos vossos esforços e boas disposições para se conseguir a comunicação dessa capitania com a de Minas Gerais, e achando-se em consequência deles já aberta uma estrada com mais de 22 léguas de distância desde o último morador do rio Santa Maria até perto da margem do Rio Pardo e nela estabelecidos, com as competentes guarnições, os quartéis de Bragança, Pinhel, Serpa, Ourém, Barcelos, Villa Viçosa, Monforte e Souzel, em distância de três em três léguas, para guarda, segurança e comodidade dos viajantes e para facilidade das recíprocas comunicações comerciais que tanto desejo promover e auxiliar. Convindo muito a conclusão desta estrada até que se encontrar alguma já aberta e transitável em que a capitania de Minas, e bem que se haja de empreender a abertura de muitas outras diferentes estradas por todo o vasto sertão que separa as duas capitancias, afim de que possa ser reduzido à cultura; aproveitando-se ao mesmo tempo as riquezas que nele conste haverem e que se acham até ao presente fora do alcance dos meus vassallos pelos perigos que se exporiam sendo acometidos pela feroz e bárbara raça dos botocudos, uma vez que não achassem por toda a parte a minha real proteção e defesa. Como aconteceu aos primeiros que lavraram as minas de

Castelo e as cabeceiras do rio Itapemirim, pertencentes a essa capitania, e que foram obrigados a abandonar as quatro povoações que ali havia, para em proximidade da costa e sobre o mesmo rio Itapemirim se estabelecerem com mais segurança; tendo mostrado a experiência que um dos melhores meios de se conseguir a pacificação e civilização desta e de outras bárbaras raças de índios que tanto merecem o meu cuidado, consiste em se fazerem transitáveis por muitos e diferentes estradas, os extensos bosques em que se acham obrigados, afim de que por toda a parte hajam de encontrar os atrativos da civilização, sendo convidados com brandura ao reconhecimento e sujeição às minhas leis e castigados prontamente os que cometerem hostilidades: sou servido ordenar o seguinte:

Que se promova com a maior atividade a comunicação dessa capitania com a de Minas Gerais por muitas e diferentes estradas, tantas quantas se julgarem convenientes, sendo feita a despesa da sua construção pela junta da minha real fazenda de cada uma das capitanias na parte que ficar dentro dos seus limites, regulados pelo auto de demarcação celebrado aos 8 de outubro de 1800, em que se tomou por limite a linha N.S. tirada pelo ponto mais elevado de um espigão que se acha entre os rios Guandú e Mainassú, na sua entrada em o rio Doce, ficando por consequência pertencente à jurisdição do governo da capitania de Minas Gerais o terreno que se achar a O. desta ilha e ao governo da capitania do Espírito Santo o que ficar a L. da mesma linha.

Que pelo limite das duas capitanias haja de abrir uma estrada e bem assim em distância de 3 em 3 léguas, ou como reconhecer mais conveniente, se abram outras que atravessando as que servem de comunicação entre as duas capitanias façam transitável todo o sertão para nele se estabelecerem com comodidade e segurança os que obtiverem sesmarias ou datas minerais.

Que as estradas sejam continuadas pelas pessoas encarregadas da sua abertura até encontrar alguma povoação ou estrada já aberta, ainda que passem além do limite da capitania, devendo porém dar-se parte ao respectivo governador logo que se chegar ao dito limite, para sua inteligência, e para ser por ela competentemente auxiliado, levantando-se quartéis guarnecidos por tropas da respectiva capitania e correndo por conta da junta da fazenda toda a despesa que se fizer com a mesma estrada, na parte que pertencer ao distrito da sua jurisdição.

Que se hajam de examinar todos os rios que possam dar passagem às canoas e barcas, removendo-se com maior cuidado e diligência as dificuldades que se encontrarem, por ser este o meio mais cômodo e fácil para o transporte dos gêneros do comércio e indústria dos meus vassalos.

Que por tempo de dez anos, contados da data desta minha carta régia, sejam isentos de quaisquer direitos os gêneros que se transportarem dessa capitania para a de Minas Gerais pelas estradas que se abrirem ou pelos rios que se acharem navegáveis no vasto sertão que separa

atualmente as duas capitâneas, ficando tais gêneros unicamente sujeitos ao pagamento dos direitos que se arrecadam pela sua entrada nas alfândegas da beira mar.

Que pelo mesmo tempo sejam isentos de pagamentos do dízimo todos e quaisquer gêneros de cultura que se fizer no sertão dessa capitania, sendo como tal considerado o terreno que atualmente não estiver cultivado ou concedido por sesmaria, devendo ser registrado na contadoria da junta da fazenda dessa capitania, em livros só para esse fim destinados todas as concessões de sesmarias que fizerdes em conformidade de minhas reais ordens, para que seus donos possam gozar desta isenção e para que se conheça quais sejam os terrenos livres de pagamento de dízimo e quais os que devem satisfazer pela sua cultura.

Que se promova a lavra de ouro das minas de Castelo e outros terrenos que o contiverem, sendo distribuídos por carta de data na forma do regimento das minas de 19 de abril de 1702 e das leis e alvarás que se lhe seguirem, regulando para a grandeza das datas o que se acha disposto no parágrafo 6. do alvará de 13 de maio de 1803, e fazendo-se a extração do ouro com as cautelas ordenadas no parágrafo 8. do mesmo artigo, para que os entulhos das terras que se lavrarem não inutilizem as que, para o futuro se houverem de lavar. Que se nomeie os guardas-mores que forem necessários para os diferentes distritos minerais, competindo a proposta deles ao ouvidor da capitania, que servirá de superintendente das terras e águas minerais que se houver de conceder aos que por informação do superintendente se acharem nas circunstâncias de obterem; sejam todas passadas pela junta e registradas na sua contadoria em livros a esse fim tão somente destinados, sem o que não serão tidos por legais e valiosos; declarando-se nas mesmas cartas o número de pessoas empregadas na mineração, afim de que cada ano se possa fazer alguma idéia do resultado destes trabalhos, e se há ou não extravio do ouro em pó, a que se recorrer com as providências que forem convenientes.

Que todo o ouro que se extrair seja conduzido à junta da fazenda com guia passada pelo comandante do distrito, ou pelo guarda-mor para ser pessoalmente pago quem o apresentar a razão de 1\$200 rs. por oitava depois de limpo e livre de impurezas, ou segundo o valor do seu quilate reconhecido, posto que depois de deduzido o quinto que me é devido, sem que seja permitido a pessoa alguma o receber em pagamento ouro em pó, extraviado ou vendido, porque a compra de ouro em pó, que se extrair, será privativa da minha real fazenda, incorrendo nas penas que se acham estabelecidas em lei e tal respeito os que o contrário fizerem.

Que no fim de cada ano façais subir a minha real presença pela secretaria de estado dos negócios do reino e pelo real crário uma circunstanciada conta do resultado destas providencias, declarando nela o número e extensão de estradas que se fizerem; a despesas de minha real fazenda em sua construção e dos quartéis e ranchos que se levantarem, ou de sesmarias e datas minerais que

se concederam; a quantidade do ouro em pó que se manifestou e foi pago pela junta da fazenda, o número de pessoas empregadas na cultura de todo este terreno; quais foram os rios que se acharem navegáveis e as diligências que se fizeram para vencer as dificuldades que algum deles ofereceram; o número dos índios que se domesticaram; as povoações que se formaram e bem assim tudo o mais que necessário for, para que com pleno conhecimento eu haja de dar as providências ulteriores que me parecerem convenientes.

Cumpri-o assim sem embargo de quaisquer leis ou disposições em contrário, que todas hei por derogadas para este efeito somente. Escrita no palácio do Rio de Janeiro aos 4 de dezembro de 1816. – Rei. – Para Francisco Alberto Rubim.

#### Documento 4

##### Medição, direção e observação da estrada:

Tem esta estrada 71 léguas e  $\frac{3}{4}$  de 2.000 braças cada uma. Da cachoeira do rio Santa Maria até o quartel de Bragança tem  $\frac{3}{4}$  e 200 braças; esta distância é a rumo do sul, acompanhando o rio Crubixá, subindo sempre até chegar ao quartel de Bragança, ficando por consequência a estrada ao sul do rio Santa Maria. De Bragança ao quartel de Pinhel 3 léguas 550 braças: a primeira légua tem três montes e várzeas entre serras: na primeira meia légua tem um pequeno rio e distante deste 200 braças tem um pequeno ribeiro que deságua para o mesmo rio: no fim da primeira légua atravessa a estrada outro pequeno rio: todos são braços do rio Santa Maria e vão ao norte: esta légua e as 550 braças é a rumo de oeste; a segunda légua tem quatro montes e a mais distância é por ilhargas e várzeas entre serras, na distância de  $1 \frac{1}{2}$  légua; a entrada de Bragança para dentro tem um rio de largura de um tiro de pedra e dá água acima dos joelhos, em tempo seco e vem do sul; distante deste  $\frac{1}{4}$  de légua tem outro rio; porém não atravessa a estrada, vem do oeste do lado direito da estrada e no mesmo ponto desce um córrego que deságua no mesmo rio e em distância de 20 braças tem outro córrego que também vai ao mesmo rio; a distância de 20 braças é de um córrego a outro, onde faz duas léguas e  $1 \frac{1}{4}$  tem um rio chamado Surucuru; os últimos  $\frac{3}{4}$  de légua tem três pequenos montões e uma serra; todas as águas vão ao norte e o rumo da estrada a oeste. De Pinhel até ao quartel de Serpa tem três léguas, junto a Pinhel tem um rio que atravessa a estrada junto ao quartel um córrego que corre para o mesmo rio; tem estas três léguas 5 montes e duas serras, uma delas é a Serra Grande (dos Aimorés) que dista do Pinhel um légua; a leste da Serra tem um pequeno rio e a oeste um córrego e todos os mais montes e serra em baixo tem córrego maior ou menor, todos os matos são taquaras e não há um só lugar em todo este sertão onde não deixe de haver taquara; as



matas todas são de uma natureza, excetuando as margens do rio do norte que difere em tudo, tanto em madeiras como em bondade de terra para cultura; em distância de 2 léguas e meia tem outro rio pequeno junto ao quartel de Serpa, tem um rio que pode navegar canoa, este rio travessa 3 vezes a estrada, tudo em distância de meia légua; de Serpa ao quartel de Ourém três léguas; tem três ribeiros, um em distância de uma légua, a qual travessa mais adiante no córrego de mármore; outro em distância de duas léguas; e o último abaixo da Serra da Cuia; esta serra dista de Serpa duas léguas e quarto, com pouca diferença; junto ao quartel de Ourém tem um pequeno córrego: todas as águas vão ao norte: o rumo que a estrada segue desde Bragança até adiante de Serpa uma légua é o oeste e deste ponto até Ourém e S.O. um quarto de oeste; de Ourém ao quartel de Barcelos três léguas tem cinco pequenos montes: em distância de duas léguas está a pedra de cristal, ou para mais clareza de Ourém a duas e meia léguas, segue a estrada rumo de S.O. um quarto de O. a última uma e meia légua é ao sul; nesta uma e meia légua tem um rio que suponho ser o de Mangaraí; de Ourém para Barcelos todas as águas vão ao sul; de Barcelos ao quartel de Viçosa são três léguas; tem somente um monte e uma serra, esta tem somente descida; junto de Barcelos para o Ribeirão Grande, o qual é braço do rio Jucu braço do norte; a serra está distante de Barcelos uma légua e um quarto, chama-se Serra do Engano; deste ponto até Villa Viçosa tem três córregos que todos formam o rio do dito quartel, braço do rio Jucu; estas três léguas é a rumo de S.O. um quarto de O. da Villa Viçosa ao quartel de Monforte são três léguas e tem três serras e dois pequenos montes: segue o rumo até a distância de meia légua a S.O. um quarto de oeste e as duas léguas e meia a O.S.; porém todos os atalhos que se fizera foi ao lado direito deste rumo, afim de desviar a serra dos Aflitos e a Pedra Queimada, que tudo ficou ao lado esquerdo, defronte da Villa Viçosa: uma légua e tantas braças atravessa-se um rio chamado dos Patos, que suponho ser o rio de Piúma, o braço do rio Itapemirim; mais adiante deste 300 braças tem um ribeiro que deságua para o mesmo e acompanha a estrada mais de um quarto de légua por vir entre duas serras de pedra, e pelo mesmo lugar é feito a estrada, é chamado este ponto – estreito da Estrada Rubim – lugar que indispensavelmente se há de nele passar, sem ter outro desvio; em distância de 2 léguas tem outro ribeiro e junto a Monforte tem um pequeno rio, braço do Itapemirim. De Monforte ao quartel de Souzel tem três léguas, três serras, uma distante de Monforte um quarto de légua, a qual sobe-se somente; outra, distante do mesmo quartel 1 légua, somente descida, e é a serra de São João, a última em distância e légua e meia; da parte de leste desta está o Córrego Rico e do lado de Oeste o pequeno rio que tem muito cascalho em abundância, que mais parece ter sido lavrado do que enxurrada de água; em baixo da serra de São João tem um pequeno rio; desta serra até Souzel todos os córregos e rios deságuam para o rio do norte, onde se acha situado o quartel de Souzel: o rumo de Monforte até Souzel é a O.S.; porém os atalhos todos foram tirados da parte esquerda do rumo,

afim de evitar grande curva que fazia quando voltei com a picada, ou a deixei e segui rio abaixo. Do quartel de Souzel até a travessia do rio Pardo tem 4 léguas e tem somente uma subida, que é a serra da cachoeira do Rio Pardo ao Rio Guandú sete léguas a rumo de oeste; este rio pode-se com certeza dizer que é o mesmo Guandú; toda esta mataria é a taquara. Do rio Guandú ao rio Jequitibá três léguas; este rio com certeza se supõe ser a cachoeira do rio Mainassú. Do rio Jequitibá ao rio São Luis três léguas, sempre ao rumo de oeste; este rio também é braço do Mainassú; do rio São Luis à serra, aonde se acha o quartel novo duas léguas; tem somente uma pequena levada; deste quartel ao quartel de Mainassú três léguas e três quartos, tem somente uma pequena levada à ilharga da serra dos Fojos da parte sul: e o mais é tudo várzeas e chapadas, sem ter um tope; tem três braços do rio que forma o rio Matipoo. Do quartel de Mainassú ao outro braço do rio Matipoo légua e meia; do rio Matipoo à Cachoeira Torta é toda de subidas e descidas; da Cachoeira Torta ao quartel geral de Casca 3 léguas, sempre a rumo de oeste, e os matos todos são taquaras; do quartel de Casca a Ponte Nova são seis léguas, tudo já povoado; de Ponta Nova à freguezia de Forquim, sete léguas a rumo de oeste, tudo já povoado; da freguezia de São Caetano 2 léguas; da freguezia de São Caetano a freguezia de São Sebastião, 2 léguas; da freguezia de São Sebastião à cidade de Mariana uma légua, da cidade de Marianna à Villa Rica 2 léguas, sempre rumo de oeste.

Secretaria do Governo em 2 de dezembro de 1818. O encarregado do expediente. – Manoel dos Passos Ferreira.

#### Documento 5

- Ilmo. e Exmo. Sr. – Em conformidade do que me foi determinado pela Carga Régia de 4 de dezembro de 1816, tendo a honra de levar à presença de V.Exa. a inclusa medição, e observações da nova estrada que mandei abrir da cachoeira do rio Santa Maria, termo desta vila, em direitura à Villa Rica, da capitania de Minas Gerais; tem esta estrada setenta e uma léguas e três quartos, foi feita a machado e foice, cortando matas e montanhas; da cachoeira de Santa Maria à Villa Rica e até Souzel se levantaram quartéis ou ranchos de três em três léguas pela dificuldade que havia de levar mantimentos além deste ponto, por falta de animais e pastos e ser difícil pode-los haver dos contornos de Villa Rica; determinei que desta se continuassem os trabalhos para a cachoeira; o que se observa, vem-se melhorando a estrada, arrancando as raízes do mato derribado, fazendo as precisas cavadas, pontes e estivas e levantando quartéis de três em três léguas; os trabalhadores se acham para aquém do rio São Luís e deles encarregados o sargento-mor graduado tenente coronel Inácio Pereira Duarte Carneiro com 57 soldados do corpo de pedestres; a divisão de Minas unida a este, segundo as participações daquele oficial, ora consta de 12 praças, motivo de não se achar mais

adiantada. Neste corrente ano a despesa feita pela junta desta capitania tem sido somente os soldos do oficial e soldados, porque a dos mantimentos tem sido feita pela junta da capitania de Minas Gerais na conformidade da sobredita carta régia. A real beneficência com que Sua Majestade vem a socorrer os povos destas duas capitanias em suas necessidades e aflições com estas sábias providências a benefício do comércio central, lavradores e criadores, são já tão visíveis que cada um à porfia deseja ser o primeiro em exprimir seu testemunho de respeito e vassalagem, penetrados com o mais vivo afeto de respeito, de admiração e de amor. Deus guarde a V. Exa. Victoria 3 de dezembro de 1818. Ilmo. Sr. Tomás Antônio de Villa Nova Portugal. – Francisco Alberto Rubim.

#### Documento 6

Ilmo. e Exmo. Sr. – Cumprindo a ordem de V. Exa. afim de informar a quantidade e nomes dos quartéis da estrada de Minas, sou a dizer que o primeiro quartel dista de Viana três léguas e meia, denominado novo quartel de Borba, por se ter abolido o antigo, por ser muito próximo de Viana; o segundo é Melgaço; o terceiro Ourém; o quarto Barcelos; o quinto Villa Viçosa; o sexto Monforte; o sétimo Souzel; o oitavo Chaves; o nono Santa Cruz; o décimo Villa do Príncipe, lugar onde divide a capitania de Minas com esta província, e todos estes distam de um e outro três léguas e alguns com mais de três léguas, por assim se preciso escolher-se os melhores lugares para os mesmos. Deus guarde a V. Exa. Quartel do Batalhão em 6 de fevereiro de 1826. – Ilmo. e Exmo. Sr. Fernando Teles da Silva, comandante das armas da província. – Inácio Pereira Duarte Carneiro.

#### Documento 7

Ilmo. e Exmo. Sr. – Tendo hontem recebido ordem V. Exa. Para por escrito fazer o esboço dos espetáculos mais notáveis da estrada desta província com a de Minas Gerais, e não me sendo possível no curto espaço alongar-me com preâmbulos que enfeitem a minha exposição, vou narrar em breve o que mais conviniente a minha exposição, vou narrar em breve o que mais conveniente me parece ser a limpa da mesma estrada e ao mesmo tempo mostrar os obstáculos. A estrada desta província até encontrar os limites de Minas tem de distância de 31 a 32 léguas, principiando do extinto quartel de Borba, onde hoje resido com fazenda: e desta cidade ao dito quartel 7 léguas, pouco mais ou menos, sendo esta distância toda povoada, parte pelos nacionais e parte pelos ilhéus da povoação de Viana, onde há templo e vigário: há um rio chamado Taquarí, onde para comodidade dos povos se construiu uma grande ponte, a qual por descuido de todos se danificou e

perdeu: finalizam-se os limites desta província na travessia do rio Guandú que deságua no rio Doce, onde tem quartel da Villa do Príncipe; esta porção de estrada com 30 trabalhadores se pode conseguir ir em 3 meses a sua prontificação, a saber: 10 empregados em roças, 10 nos machados e 10 no serviço da enxada; porém jamais se pode fazer semelhante serviço desta província para a de Minas Gerais, tanto por falta de bestas para condução dos mantimentos, como mesmo trabalhadores, os quais cheios de um terror pânico, jamais querem entrar para o sertão, o que se pode conseguir fazendo um orçamento de quanto se pode gastar com a limpa da mesma estrada, contando com a franqueza com que se tem oferecido Antônio José de Souza Guimarães em Minas, pode-se mandar oferecer o que justo for e que de lá onde há todos os recursos, tanto de bestas como de mantimentos, homens e trabalhadores, vir com a limpa até esta província e logo que aqui chegar, ser embolsado desta quantia, havendo por bem V. Exa. de requisitar ao Exmo. presidente de Minas Gerais o auxílio da divisão que se acha nesta mesma estrada, afim de ser socorrido com guarda o dito Antônio José, visto a necessidade que há nesta província de tropa. São estes, Exmo. Sr., os motivos mais ponderáveis que me ocorrem e que de fato eu mesmo tenho experimentado no longo espaço de 6 anos que lutei no sertão. O terreno é fertilíssimo e rico em mineração, principalmente as margens do Rio Pardo; da parte norte sai um ribeirão tão rico, que o ouro sai em granito em qualquer parte que se prove; os mais córregos até a Villa Viçosa todos juntam mais ou menos: na distância de 30 léguas há um quartel que tem de pastaria mais de um quarto de légua e é situado às margens das cabeceiras do Jucu. Na vasta extensão de terrenos entre esta província e a de minas existe uma nação Puri, que é de grande utilidade a esta província e ao império o serem aldeados, pelo número de braços que se acham despersos, que mesmo agora servem de utilidade no arrancamento de ipecacuanha, escolhendo o lugar do quartel de Chaves para o mesmo aldeamento por ser lugar próprio de sua maior estada; e reflexionando sobre o parágrafo da carta de Antônio José de Souza Guimarães, onde diz que pode atalhar a estrada a vir sair a sua direção no quartel de Monforte, seria de grande vantagem; porém na minha primeira digressão, quando botei anspeçadas, era esse mesmo o rumo, deixei por ter encontrado uma serra que, gastando três dias a subi-la, não me foi possível dar-lhe fim; e no fim deste prazo sempre se apresentava a mesma perspectiva; motivo porque descii o rio do norte e subi o rio Pardo, onde é hoje a estrada. É o quanto ponho na presença de V. Exa. que for servido. – Deus guarde V Exa. Muitos anos – Cidade da Victoria, 7 de janeiro de 1831. – Ilmo. e Exmo. Sr. Gabriel Getúlio Monteiro de Mendonça, presidente da província. Inácio Pereira Duarte Carneiro, coronel do estado maior. N.B. – Acha-se no quartel da terceira divisão de minas ferramentas, gibões, petrechos de lavouras e talvez também algum armamento pertencente aos quartéis desta província, que foram abandonados.

Ilmo. e Exmo. Sr. – Em resposta ao officio que V. Exa. de 31 de janeiro, para que eu diga sobre o estado disponível da tropa, para poder guarnecer a nova estrada de Minas, na forma das ordens de S.M.I. participadas a V. Exa sou a dizer que é preciso setenta homens para este serviço, como se dê da informação inclusa. Nas circunstâncias atuais é penoso ao batalhão de caçadores, porque não tem senão 112 homens disponíveis, 140 destacados e 50 em descontos; e falta-lhe completar para o estado atual 23, tendo no estado efetivo 295 e no caso completo das 4 companhias 320; e não é possível com esta força fazer guarnição da cidade e guarnecer a província pela parte do mar, nos registros e pelo sertão; só estando completo com as 6 companhias e sendo cada uma de 90 praças de soldados disponíveis, fazendo o total das 6 companhias 540 praças, que é justamente o número de praças que tem um batalhão de caçadores do exército; com esta força se poderá fazer o serviço da guarnição da cidade e da província. É quanto se me oferece a dizer a V. Exa. a este respeito. – Deus guarde a V. Exa. – Victoria, 6 de fevereiro de 1826. Sr. Dr. Inácio Acioli de Vasconcelos. – Fernando Teles da Silva. – Comandante das armas da província.

#### Documento 8

Número de léguas da cidade da Victoria, província do Espírito Santo, à cidade de Ouro Preto, província de Minas Gerais, pela nova estrada de Itacibá:

#### Léguas

Da cidade da Victoria à povoação

de Viana .....	4 ( Já está muito Povoado
De Viana a Borba .....	2 (
De Borba a Barcelos .....	12 (
De Barcelos a Vila Viçosa .....	3 ( Sertão, não tendo um só morador
A Monteforte.....	5 (
A Souzel .....	3 (
Ao Rio Pardo .....	4 (
Ao Rio Guandú .....	7 (
Rio Maiansú .....	3 (
Ao Rio Matipoo .....	2 ( Tudo muito povoado

A Cachoeira Torta .....	2 (
Quartel da Casca .....	3 (
Ponte Nova .....	6 (
Freguezia de Forquim .....	7 (
Dita de São Caetano .....	2 (
Dita de São Sebastião .....	2 (
À cidade de Ouro Preto .....	2 (
À cidade de Marianna .....	1 (
	70"

Relatório do Coronel do Estado Maior Ignacio Pereira Duarte Carneiro ao Presidente da Província do Espírito Santo Gabriel Getúlio Monteiro de Mendonça a 7 de janeiro de 1831.

#### Documento 9

Ilmo. e Exmo. Sr. – Tendo o aviso de 10 de abril de 1815 mandado abrir nova estrada do primeiro cachoeiro do rio Santa Maria, termo desta cidade, à Villa Rica pelos sertões intermediários, foi encarregado desta diligência Inácio Pereira Duarte Carneiro e hoje coronel graduado do estado maior, que com grande custo e penoso trabalho conseguiu fazer a estrada geral com mais de 22 léguas de distância desde o último morador do dito rio, até perto das margens do Rio Pardo, principiando pela povoação de Viana, estabelecendo oito quartéis de três em três léguas. A carta régia de 4 de dezembro de 1816 determinou a conclusão desta estrada e abertura de outras muitas pelos vastos sertões que separam esta província da de Minas Gerais, dando outras providências. O ex-governador Francisco Alberto Rubim em officio de 26 de julho de 1819 deu conta dos embaraços, ou falta de auxílio da parte das divisões de Minas, e que assim mesmo, depois de duas vãs tentativas, obteve felizmente que as suas divisões penetrasse até Villa Rica. – O de 9 de outubro de 1820 mandou favorecer a catequese e aldeamento dos índios da nação Purí, que apareceram naquela estrada buscando a nossa amizade e dar licença para minerar-se, visto encontrar-se ouro em todos os córregos, mormente nos quartéis de Souza e Chaves. Logo que se concluiu a dita estrada, desceram por três vezes algumas boiadas; e como não achassem grande consumo no mercado desta cidade, nem gêneros para levarem para reforço, o que era devido a ser novo o estabelecimento, cessou a vinda dos mineiros e se mandou retirar os quartéis. Esta falta de trânsito, o pouco cuidado e mesmo o pequeno comércio que então havia, causou o tapar-se de toda a estrada ao ponto de achar-se hoje

intransitável, perdidas as pontes e, o que é mais, as despesas e penoso trabalho de anos. Em aviso de 2 de janeiro de 1826, se mandou tornar aquela estrada em estado de comunicação, mas coisa alguma se fez por estarem sempre exaustos os cofres nacionais. – O conselho de governo na sessão de 20 e 21 de abril do ano passado, desejando cuidar em obra de tanta utilidade e faze-la de uma maneira menos gravosa ao Estado, resolveu que por meio da Câmara Municipal desta capital se abrisse subscrições voluntárias; mas até hoje ninguém tem concorrido. E como fosse também presente o officio do coronel Inácio Pereira Duarte Carneiro, com uma carta do alferes Antônio José de Souza Guimarães. Residente em Minas, sobre este objeto, foi deliberado que o dito alferes apresentasse as condições com que queria incubir-se da limpa da estrada; e oficialmente deu a resposta, sobre a qual sendo ouvido o referido coronel Inácio, expendeu as suas razões, á vista das quais foi o conselho de voto que não podendo tratar da civilização dos índios Purís, sem a limpa projetada, se escrevesse ao referido alferes para declarar a soma pela qual estava pronto a encarregar-se deste serviço; e neste sentido lhe officiei. Como porém o mesmo conselho tem sido de parecer que se levante naquela estrada o Aldeamento dos índios Purís, aos quais o aviso de 1 de agosto de 1829 manda dar uma légua de terras de volutas, e que os colonos que se esperam de Bremen e os que V.Exa. em aviso do 1 do mês antecedente deseja enviar se estabeleçam na mesma estrada, julgo de muita utilidade cuidar-se já e já dela, pelas razões ponderadas. Limpando-se a estrada se conseguiria povoarem-se os terrenos incultos, aumentar-se a agricultura e o comércio, aproveitando-se ao mesmo tempo as riquezas que neles consta haverem de ouro e pedras preciosas em quase todos os córregos; o comércio de Ipecacuanha, que há em abundância, não deixaria igualmente de ser proveitoso; enfim, Exmo. Sr., o bem geral da província exige imperiosamente semelhante obra, com a qual não se dispenderá talvez duzentos mil réis, havendo boa administração e fiscalização: ao mesmo coronel, que está atualmente desempregado, se pode dar a direção de tudo. Tendo passado na lei de orçamento a quantia de 6:207\$000 para a civilização dos índios nesta província, e sendo um dos principais motivos aldear nação de selvagens que buscam nossa amizade, eu poderia lançar mão de parte desta quantia, que bem chega para as despesas do rio Doce, para a limpa projetada e aldeamento dos índios Purís; porém desejo primeiro que V. Exa. presente ao alto conhecimento de S.M. o Imperador quanto tenho onderado, afim de que o mesmo Augusto Senhor haja de dar a este meu parecer a Sua Imperial Aprovação. Deus guarde a V. Exa. Muitos anos. – Cidade da Victoria em 9 de março de 1831. – Ilmo. e Exmo. Sr. Visconde de Alcântara. – Gabriel Getúlio Monteiro de Mendonça.

Relatório de 18 de junho de 1855, elaborado pelo Engenheiro da Província de Minas Gerais, H. Dumont ao Dr. Francisco Diogo Pereira de Vasconcelos, Presidente da mesma Província, sobre as estrada para ligação ao Espírito Santo. Cartulário da Igreja de Itapemirim, Documento número 21.

Ilmo. e Exmo. Sr. Em cumprimento da ordem de V.Exa. em data de 31 de março prox. pas., tendo em consideração o officio do Exmo. Sr. Presidente da Província do espírito Santo, ao qual Ella se relata, e depois de ter feito os completos exames, tenho a honra de levar ao alto conhecimento de V. Exa. O que se segue: 1º - Estradas entre Ouro Preto ao Abre Campo – Duas vias de comunicação existem actualmte entre estes dois pontos: uma passando por Marianna, S. Sebastião, S. Caetano, Furquim, Ponte Nova, Ponte de Casca, Abre Campo. A distancia é de 25 léguas, isto por causa das voltas, digo, das muitas voltas. As pontes sobre o Gualaxo so Sul e sobre o rio da Casca achão-se em estado completo de ruína. Entre o Rio da Casca e o Abre Campo, a estrada está intransitável. Grandes difficuldades existem para a construção de uma estrada normal por estes lugares, por causa das altas e monterosas vertentes dos rios – Carmo, Gualaxo do Sul, Piranga e Casca. Outra estrada passa por Marianna, Maynarte, Ouro Frio, Barra do Bacalhao, S. Sebastião da Anta, e no Capitão Manuel da Costa, largando a estrada da Carangóla á direita, desde o ribeirão Sant’Anna 4 e 1/2 legoas em direção norte para chegar a Abre Campo. Por este caminho a distancia fica de 28 e 1/2 léguas, também por causa das muitas voltas. Não obstante a distancia ser maior, com mais facilidade transita-se nesta estrada. Também a abertura de uma estrada normal é mais fácil, não havendo outro obstáculo senão o Itacolomy de Marianna. Nota-se também que todos estes lugares já estão mais ou menos povoados, vantagem não pequena para a construção e uma estrada. 2º - Do Abre Campo para a divisa desta Provincia com a do Espírito Santo, no córrego de Joseph Pedro, existe uma estrada de 10 a 12 palmos de largura, aberta no tempo dos antigos quartéis e hoje conservada pelos fazendeiros limitrophes. Esta estrada sahindo de Abre Campo passa pela povoação de Santa Margarida, pelas cabeceiras do Manhuassú, pelas fazendas da Gameleira e do Corrego do Ouro, e cortando as águas de Jequitibá, chega em fim á divisa desta Provincia. O comprimento deste pedaço de estrada é de 16 legoas; tendo 12 de Abre Campo ao Corrego do Ouro e deste ponto á divisa. Esta estrada sahindo do Abre Campo vai em direção E 1/4 S.E. para ganhar as cabeceiras do Manhuassu; deste lugar mudando repentinamente de direção segue o vento N.E. uma extensão de arte de 7 legoas; como se pode ver na planta junta: a volta é considerável. O terreno por estes lugares não é ruim para estrada, a passagem do Manhuassu com um bom aterro fica excellente – 3º - Entrando na Província do Espírito Santo, passando pelo quartel do Príncipe e descendo o córrego Joseph Pedro pela margem direita distancia de duas lagoas, segue-se a direção N.N.E. para depois seguir-se duas legoas de E a chegar no quartel de Sancta Cruz situado na estrada de S. Pedro de Alcantara. A estrada por estes lugares já foi feita; mas não havendo quem a conserve,



esta bem ruim. De Sancta Cruz seguem duas estradas, uma para a Victoria, outra é a picada que sai para o Alegre e de que trata o officio do Exmo. Sr. Presidente da província do Espirito Santo – 4º - Fallando, pois desta picada direi que não era em Santa Cruz aonde ela devia ter sido principiada, mas sim nas cabeceiras do Manhassú ou nas do Corrego S. Luiz. Assim a estrada ficaria com menos 10 legoas, como pode-se ver sobre o mappa. Entre Sancta Cruz e Alegre não tem mais de 10 legoas e a picada actual tem 12. A passagem do Rio Norte esquerdo nesta picada é um grande inconveniente, que podia-se ter evitado, se a picada tivesse entrado no Pouso Alto para cá de Sancta Cruz 1 e 1/2 legoas. Esta picada não devia passar no Alegre, é uma volta de duas legoas; Ella devia sempre se achar sobre a margem direita do Rio Norte esquerdo. Subindo continuamente morros com grande declividades, fazendo muitas voltas, passando por terrenos muito humidos, as raízes e os tocos não teem sido arrancados; o leito não sendo descontinuado, tudo isto faz que esta picada inteiramente intransitável. – 5º - Do Alegre ao Cachoeiro tem 9 legoas de caminho também bastante ruim. Do Cachoeiro a Villa de Itapemirim tem 8 legoas de caminho bom. A navegação do Cachoeiro para a Villa de Itapemirim não pode ser feita senão com canoas; estas mesmas encontrando difficuldades no tempo da seca. A Villa de Itapemirim não tem porto, há só uma barra aonde Sumacas de bem pequena tonelagem não podem entrar senão com a maré alta. – 6º Voltando outra vez ao quartel de Sancta Cruz, verá que a estrada que segue para a cidade da Victoria desce o Rio Pardo numa extensão de 8 legoas, chega ao Aldeamento do Castello, situado na margem do rio do mesmo nome. Do Aldeamento do Castello a Victoria existe um caminho aberto há muitos anos; mas não tendo conservação sufficiente e muito pouco transito, para não dizer nenhum, acha-se muito ruim no tempo da seca e péssimo na estação chuvosa. De sorte que pode ser considerada como intransitável, não só por causa dos inconvenientes acima citados, como também por haver distancias de 15 a 18 legoas sem pastos e sem recursos de qualidade alguma. Este caminho passa pelas vertentes do Rio Santa Maria e do Jucu, pelos pontos culmintantes de todos os morros; de sorte que do Castello a Victoria vão 26 legoas, subindo e descendo continuamente morros, com declividade de 25. 30 e 50%. Pelas margens do Rio Jucu há possibilidade de fazer uma boa estrada em direção ao Ouro Preto. Fallando actualmente da Victoria, diria que é o único porto, exceptuando o do Rio de Janeiro, que offerece vantagens para o futuro da província de Minas; este porto pode receber com segurança navios de alto bordo e por consequência estar em comunicação directa com a Europa. Resumindo-me: do Ouro Preto à Villa de Itapemirim, passando pelo Abre Campo e quartel de Sancta Cruz 85 1/2 legoas, que poderá ser reduzidas a 65. A planta mostra materialmente as sinuosidades destes caminhos, os nomes dos differentes lugares com as suas respectivas distancias; os seguintes números mostram a elevação dos mesmos lugares acima do nível do mar.

Ouro Preto	1. 156,50 metros
Marianna	745,00 metros
Campo Alegre	643,42 metros
Barra do Bacalhao	607,00 metros
S. Sebastião do Anta	667,70 metros
Fazenda do P. Candido Rosa	776,96 metros
Abre Campo	552,72 metros
Fazenda do Guarda Mór	740,54 metros
Sancta Margarida	742,68 metros
Fazenda da Gameleira	704,12 metros
Fazenda do Corrego do Ouro	619,14 metros
Fazenda do P. Izidoro (córrego Joseph Pedro)	679,84 metros
Quartel de Sancta Cruz	886,22 metros
Silveira	643,42 metros
Joseph Lemos	449,18 metros
Monfort	642,42 metros
Aldeamento do Castello	607,00 metros
Lage	971,20 metros
Quartel do Lenia	876,96 metros
Francisco Antonio	607,00 metros
Biririca	206,38 metros
Sancto Agostinho ou Vianna	36,42 metros

Por conclusão direi que do Ouro Preto a Victoria, passando por estes lugares monticosos, é possível abrir-se uma boa estrada, mas com bastante despesa; observa-se também extensões grandes de terras bastante inferiores, e por consequência poucas madeiras de lei por estas mattas; o clima é bom. Pelas margens do Rio Doce observa-se inteiramente o contrario; terrenos planos, terras de cultura, excelentes madeiras de todas as qualidades; mas clima pestilento em alguns meses do anno; o que talvez poderia se evitar, pondo a estrada a uma distancia sufficiente do leito do Rio descortinado. São estas, as nossas observações que tenho a honra de submeter a alta intelligencia de V. Exa. Deus Guarde a V. Exa. Ouro Preto, 18 de Junho de 1855. Ao Ilmo. Exmo. Dr. Francisco Diogo Pereira de Vasconcellos, digníssimo Presidente da Provincia de Minas Gerais.

H. Dumont, Engenheiro da mesma.



## **BIBLIOGRAFIA**

- BALESTRERO, Heribaldo Lopes, O Povoamento do Espírito Santo, Viana, PMV, 1976.  
FONTAN, José Cocco, Conceição do Castelo, Papiros, Vitória, 1998.  
FREIRE, Mario Aristides, A Capitania do Espírito Santo, Flor e Cultura, Vitória, 2006  
FURTADO, Junia e Outros, Cartografia de Minas Gerais, Ed. UFMG, Belo Horizonte, 2002  
LIMA JR, Augusto, A Capitania das Minas Gerais, Itatiaia, Belo Horizonte, 1978  
MORAIS, Cícero, Como Nasceram Cidades no Espírito Santo, SE, Vitória, 1954  
NOVAES, Maria Stella, História do Espírito Santo, FEES, Vitória, 1970  
NOVAES, Maria Stella, Um Bispo Missionário, JMJV, Vitória, 1951  
OLIVEIRA, José Teixeira, História do Estado do Espírito Santo, APES, Vitória, 2008.  
ROCHA, Levy, Viagem de Pedro II ao Espírito Santo, DIN, Rio de Janeiro, 1960  
VASCONCELOS, Diogo, História Antiga das Minas Gerais, IDEMG, Belo Horizonte, 1904  
VASCONCELOS, José Marcelino, Ensaio sobre História..., SE, Vitória, 1858  
ZANDONADI, Máximo, Venda Nova do Emigrante, FMRC, Belo Horizonte, 1992

## **CARTOGRAFIA**

- 1- Mapa da Estrada pelo Cap. Ignácio Pereira Duarte Carneiro, 1816, APES, Vitória
- 2- Planta de uma Parte da Província do Espírito Santo com estrada que segue para Minas, 1846, APES, Vitória.
- 3- Planta Geral da Capitania de Minas Gerais, século XVIII, AHU, Lisboa
- 4- Carta da Província do Espírito Santo com Estradas para Minas, 1856, AN, Rio de Janeiro
- 5- Carta Corográfica de Província do Espírito Santo, 1851, AN, Rio de Janeiro
- 6- Mapa entre Rios Santa Maria e Jucu no Espírito Santo, século XIX, AN, Rio de Janeiro
- 7- Planta do Espírito Santo com Colônias, 1878, AN, Rio de Janeiro
- 8- Planta da Zona Litigiosa entre Minas Gerais e Espírito Santo, 1911, AN, Rio de Janeiro
- 9- Planta das Colônias do Timbui, Santa Leopoldina, Santa Izabel, séc. XIX, APES, Vitória.
- 10- Província da Minas Gerais, 1873, APM, Belo Horizonte
- 11- Mapa da Capitania de Minas Gerais por Eschwege, 1821, AN, Rio de Janeiro.
- 12- Carta Topográfica e Administrativa de Minas Gerais, 1849, AN, Rio de Janeiro
- 13- Carta Chorográfica de Minas Gerais, 1855, AN, Rio de Janeiro
- 14- Carta da Província de Minas Gerais, 1862, AN, Rio de Janeiro

**MANUSCRITOS:** Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Arquivo Público Mineiro (Belo Horizonte), Arquivo Público do Espírito Santo (Vitória), Cartulário da Vila de Itapemirim, Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa e Arquivo Nacional da Torre do Tombo de Lisboa.