

## CULTURA E DESENVOLVIMENTO NA ESTRADA REAL

**Altino Barbosa Caldeira - Arquiteto** - [caldeira@pucminas.br](mailto:caldeira@pucminas.br)

Arquiteto do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

Professor da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais - PUC-Minas

Av. Dom José Gaspar, 500 – Belo Horizonte/MG

BRASIL – CEP: 30.535-901

**João Francisco de Abreu – Geógrafo** – [jofabreu@pucminas.br](mailto:jofabreu@pucminas.br)

Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação da

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais –PUC-Minas



Trecho da Estrada Real nos Estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, com as cidades situadas na ponta de cada trecho e a cidade de Ouro Preto, no centro.

A Estrada Real é um importante marco do período colonial brasileiro, pois ao longo do seu percurso podemos usufruir de uma rica paisagem cultural que reúne um significativo patrimônio histórico material e imaterial, constituído de elementos naturais e artefatos agenciados pela mão humana, representados por construções isoladas na área rural, por inúmeros vilarejos e distritos que fazem parte das cidades que foram, um dia, as vilas mineradoras e que deram identidade às Minas Gerais.

Além dos bens móveis e imóveis tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em Minas Gerais neste território, existe, ainda, um acervo de bens de

interesse cultural nos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro, que foram documentados e organizados em um banco de dados que estão sendo apresentados, neste trabalho, com a utilização de recursos tecnológicos que permitem a sua visualização e interatividade com o usuário do sistema. O produto é apresentado em um DVD-Rom contendo informações sobre quase duzentos municípios contíguos, com mapas de identificação destes bens, reunindo textos e fotografias reunidas sobre mais de seiscentos itens.

A Estrada Real foi criada no século XVII pela Coroa portuguesa com o objetivo de controlar e fiscalizar a circulação das riquezas e mercadorias que transitavam entre Minas, onde se minerava ouro e diamante, e o Rio de Janeiro, onde se situava o porto de onde essas riquezas eram enviadas, por navio, a Portugal. Como era proibida a utilização de qualquer outra via para circulação no interior do país, pela Estrada Real passavam ambulantes, comerciantes, militares, nobres e membros da família real, músicos, aventureiros, viajantes como os europeus que descreveram o país, assim como os responsáveis pelas idéias revolucionárias que disseminaram o sonho de liberdade que pretendia transformar o Brasil em uma república independente. Ao redor dos seus mil e duzentos quilômetros surgiram vilas, povoados e cidades. Pelo Caminho dos Diamantes, que ligava Diamantina à Vila Rica, capital administrativa situada no centro da província, as pedras, extraídas da minerações, eram transportadas. Somente por este caminho e pelo Caminho Velho, que ligava Vila Rica a Paraty e pelo Caminho Novo, que unia a mesma Vila Rica ao porto do Rio de Janeiro, era permitida a passagem legal do ouro e do diamante produzido neste território, por onde chegavam ao mar.

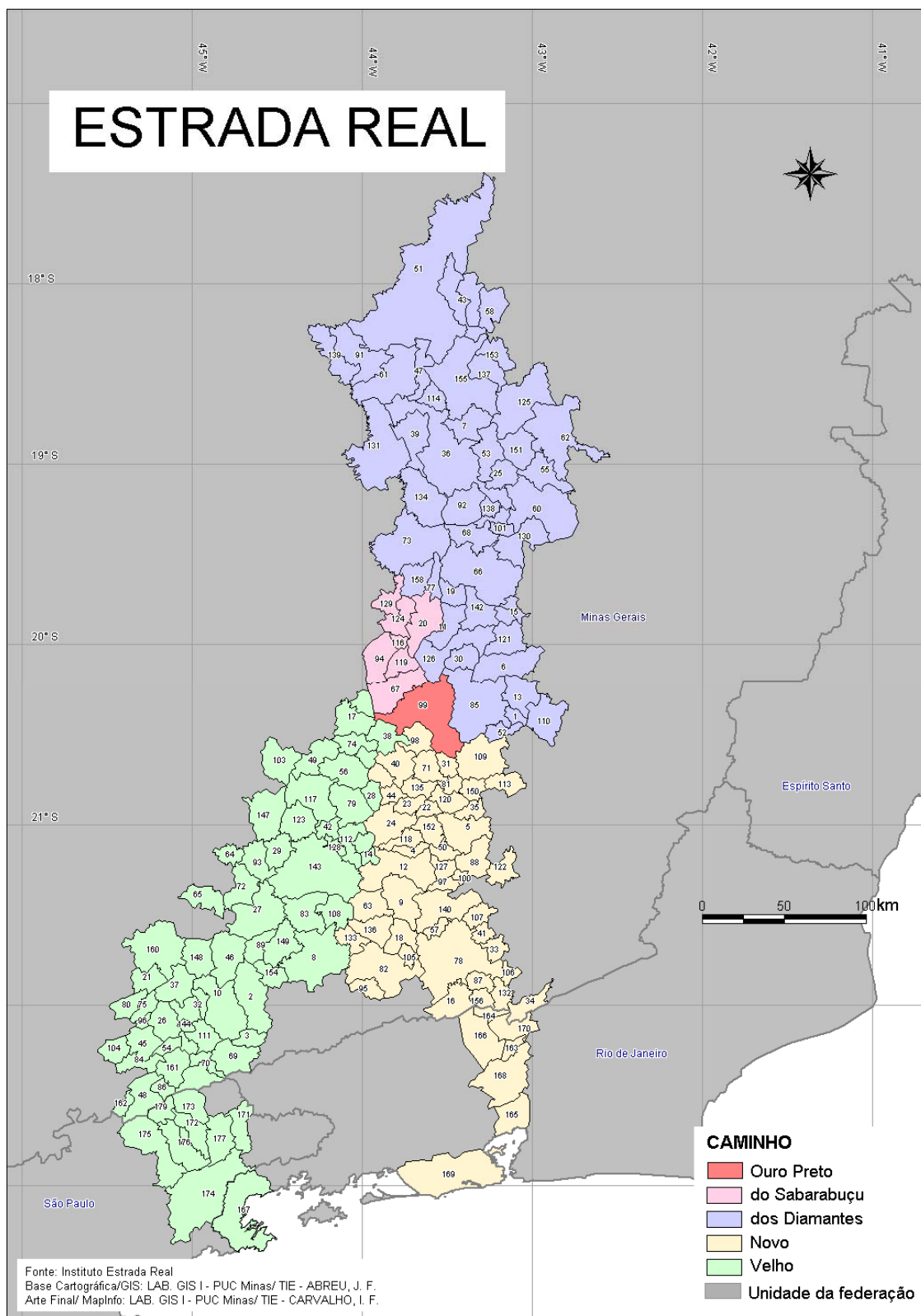
A Lei nº 13.173/99, no parágrafo 5º, do Artigo 2 (BRASIL, 1999), resguarda os patrimônios cultural, histórico, natural e paisagístico no trecho da Estrada Real pertencente a Minas Gerais, tornando-se entre outros aspectos, um importante marco da arquitetura colonial. Assim, a realização deste projeto de pesquisa vem suprir uma demanda específica que se justifica pela necessidade de se definir, com precisão, os caminhos existentes no passado e as transformações que ocorreram neste trecho do Brasil, ao longo dos últimos três séculos. Os inúmeros bens culturais existentes nos municípios que compõem o território da Estrada Real nos levaram a propor um estudo detalhado desses bens com o intuito de conscientizar as comunidades e os órgãos

públicos sobre a sua importância no cenário cultural. Cientes de que a preservação do nosso patrimônio histórico e artístico se faz a partir do conhecimento desses bens, detectamos que as dificuldades em protegê-los passam, muitas vezes, pela ausência de informações sobre este acervo.

O apoio financeiro para o projeto partiu da FAPEMIG. Executado por uma instituição como a Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, o trabalho contou com a participação efetiva de professores, doutorandos e mestrandos do programa de pós-graduação em Geografia/Tratamento da Informação Espacial da PUC-Minas, bem como de alunos bolsistas de graduação e de técnicos de instituições conveniadas. Paisagens urbanas e rurais foram documentadas por meio de fotografias e mapas dos municípios (Fig. 1) e dos trechos a serem visitados, aos quais foram adicionados textos descritivos sobre a sua origem e desenvolvimento. Consultas a arquivos de instituições públicas, como o IPHAN, o IEPHA e o IEF, em Minas Gerais, assim como arquivos da Biblioteca Nacional e do INEPAC, no Rio de Janeiro, permitiram localizar as informações que foram utilizadas como referências para os trabalhos de campo.

O projeto destaca, além do reconhecido acervo cultural pertencente ao conjunto das cidades históricas de Minas Gerais e aos bens tombados em nível federal, estadual e municipal, a presença de sítios arqueológicos, de grutas e cavernas, fazendo referência, ainda, às bacias hidrográficas, às pequenas hidroelétricas e, por meio de textos inéditos sobre estes temas, ressalta a sua importância para as comunidades que detêm a sua guarda.

Munidos de GPS, os grupos partiram para a execução dos levantamentos e do conhecimento *in loco* do acervo de cada município, utilizando equipamentos digitais e fichas de registro previamente preparadas. A estas fichas foram acrescidas informações históricas, descrições formais e registros gráficos dos bens edificados (plantas, cortes e fachadas), assim como representações iconográficas como fotografias antigas e atuais, mapas, desenhos e pinturas.



**Figura 1.** Mapa dos municípios

Entre os bens constantes da lista formada por mais de 1000 itens, encontram-se os bens arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos que devem ser protegidos. Definida a posição geográfica destes bens e a partir da coleta de dados em arquivos e a construção de textos referentes aos aspectos de interesse deste território, foi montado um produto em forma de DVD-ROM. Seu conteúdo é constituído de informações sobre cada município visitado e sobre cada um dos bens de interesse cultural, individualmente. A difusão dessas informações irá fortalecer o conhecimento sobre estes bens culturais, possibilitando que ações em prol de sua preservação possam ser empregadas com mais eficiência e objetividade. Outra forma de proteção legal, desses bens culturais é a adoção do tombamento, que poderá ocorrer em nível municipal, estadual ou federal, aos bens que ainda não estão listados, com o apoio das comunidades detentoras dessa herança.

A partir da montagem do banco de dados, estas informações foram organizadas em suporte digital, possibilitando-nos oferecer a toda a comunidade acadêmica e científica o resultado desta pesquisa. A disseminação destas informações possibilitará a valorização dos remanescentes da Estrada Real e de suas referências históricas mais importantes, abrindo espaço para o desenvolvimento e o desdobramento de novas pesquisas sobre a ampla diversidade encontrada neste objeto de estudo.

Tanto o patrimônio edificado quanto o patrimônio natural são assuntos de interesse deste trabalho. Na arqueologia, o texto específico diz, por exemplo, que se estima existirem cerca de 20.000 sítios pré-coloniais em Minas Gerais, dos quais são registrados no IPHAN, apenas cerca de 800. Entretanto, avalia-se que os sítios sem registro, porém já conhecidos, somem pelo menos outros 800. O levantamento arqueológico da região da Estrada Real certamente nos revelará ainda muitos sítios desconhecidos <sup>1</sup>. Além disso, o artigo revela que a arqueologia histórica da Estrada Real se torna muito mais concreta na medida em que estudos sobre o seu percurso se tornam mais evidentes, sendo que nos trechos calçados, nos registros e nos sítios descritos neste trabalho existem, ainda, muitos outros vestígios arqueológicos.

Para o prof. Miguel Ângelo Andrade, biólogo, um dos participantes do projeto, atualmente, ao se abordar o termo Estrada Real, deparamos com diferentes interpretações que se diversificam de acordo com o “olhar” de cada indivíduo. Segundo ele, podemos ver a Estrada Real sob os mais variados pontos de vista. Entre eles,

---

<sup>1</sup> DELFORGE, Alexandre Henrique, A Arqueologia Da Estrada Real, IPHAN/13ªSR, Belo Horizonte, 2007

podemos ressaltar os aspectos turísticos, históricos e geográficos que, a partir de uma abordagem atual, se verifica a necessidade de se conciliar o desenvolvimento com a preservação dos patrimônios histórico e ambiental <sup>2</sup>. Ele afirma que, apesar das perdas de identidade geográfica e arquitetônica sofridas pela Estrada Real, durante o longo período em que esteve abandonada pelas diversas esferas da sociedade, neste momento estão sendo tomadas medidas para promover estudos científicos, tombamentos de patrimônios naturais, arquitetônicos e turísticos, como os que são propostos neste projeto, na tentativa de minimizar esse quadro. Neste trabalho, o professor Miguel avalia o valor cultural associado, por exemplo, à Reserva da Biosfera da Serra do Espinhaço, identificando seu importante repositório de material genético, com consideráveis porções de flora e fauna, que devem ser objeto de permanente trabalho para a conservação e implantação do desenvolvimento sustentável.

A Serra do Espinhaço, situada no território da Estrada Real, sendo considerada uma das mais ricas do mundo devido à sua importância biológica, geomorfológica e histórica deve ser objeto de medidas urgentes para a conservação de todo o seu complexo montanhoso, que se constitui em uma reserva da biosfera.

De acordo com Andrade (2007), o sistema da Serra do Espinhaço reúne 11 unidades de conservação de proteção integral, já demarcadas, a saber:

- Parque Nacional da Serra do Cipó
- Parque Nacional das Sempre Vivas,
- Parque Estadual do Itacolomi,
- Parque Estadual da Serra do Rola Moça,
- Parque Estadual do Rio Preto,
- Parque Estadual do Biribiri,
- Parque Estadual do Pico do Itambé,
- Estação Ecológica Estadual de Tripuí,
- Estação Ecológica Estadual de Fechos,
- Parque Estadual da Serra do Intendente e o
- Parque Natural Municipal do Salão de Pedras.

Destes, os parques Estaduais do Itacolomy e do Pico do Itambé, mereceram estudos mais aprofundados nesta pesquisa.

---

<sup>2</sup> ANDRADE, Miguel Ângelo, 2007.

Outro participante do projeto, o arquiteto Carlos Henrique Rangel, do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico – IEPHA/MG, considera que a proteção dos bens municipais se fortaleceu com a implementação de políticas visando a preservação do patrimônio cultural, a partir da criação, em 1971, do IEPHA/MG consolidando-se com a redefinição dos critérios do repasse da cota-parte do ICMS aos municípios mineiros, definida a partir da lei nº.12.040, de 28 de dezembro de 1995. Essa lei determinou de fato a descentralização das políticas públicas, pois o município que investir em educação, meio ambiente, agricultura, saúde e patrimônio cultural, dentre outros critérios, recebe repasse financeiro referente a cada um desses itens separadamente.

Ele afirma que coube ao IEPHA determinar os critérios para que o município pudesse fazer jus ao repasse do ICMS PATRIMÔNIO CULTURAL. Através da Diretoria de Promoção, o instituto exerce um papel importante na capacitação e assessoramento no desenvolvimento da política de descentralização da proteção ao Patrimônio cultural do Estado junto aos municípios.

Por outro lado, segundo Carlos Fernando de Moura Delphim <sup>3</sup>, compete ao IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - promover, de forma articulada com outros órgãos voltados para a preservação do patrimônio cultural, todos os estudos necessários à preservação de qualquer bem de valor histórico, sobretudo de uma rota de tão elevado valor como é a Estrada Real. Tais estudos, segundo ele, visam a levantar bens passíveis de tombamento, a inventariar sítios arqueológicos, paisagens culturais e outros, além de identificar manifestações de patrimônio imaterial.

O IPHAN, historicamente, é um órgão surgido em uma época em que as maiores ameaças ao patrimônio pairavam apenas sobre uma ou outra edificação. Em seguida, passaram a ameaçar centros históricos urbanos até chegar às atuais proporções, em que frações significativas de território devem ser objeto de cuidados. Por isto, este Instituto deve, doravante, adotar medidas mais amplas e diversificadas para defesa do patrimônio nacional, dentre as quais o tombamento é apenas uma delas.

Ele sugere que o DEPAM – Departamento de Proteção dos Bens Materiais, do IPHAN, deverá encaminhar às superintendências de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo a solicitação de levantamento contendo o maior número de bens de valor natural e culturais existentes ao longo da Estrada Real. Sugere, ainda, que este trabalho seja

---

<sup>3</sup> DELPHIM, Carlos Fernando de Moura. Estrada Real, IPHAN/Depam, Rio de Janeiro, 2007

enriquecido pela parceria com órgãos públicos e organizações civis de cada estado e de seus municípios, o que de fato está sendo feito neste trabalho de pesquisa. Para ele, a Estrada Real deverá ser considerada como um Itinerário Cultural, segundo a definição do ICOMOS. De acordo com esta definição, um itinerário cultural poderia ser comparado a uma bacia hidrográfica, que é definida pelo conjunto de terras que faz a drenagem da água proveniente de mananciais e das precipitações para um curso de água principal. Desse modo, deve-se entender como Itinerário Cultural da Estrada Real, não apenas a via de circulação principal, mas toda a área geográfica circundante, onde quer que se encontrem sítios e paisagens de valor cultural. Carlos Fernando ressalta, ainda, que um *Itinerário Cultural* harmoniza, integra e não se choca com outras categorias de bens culturais atuais e pretéritos como monumentos, paisagens naturais, paisagens agro-pastoris, áreas silvestres, cidades e sítios históricos, étnicos, industriais, arqueológicos, geológicos, paleontológicos e/ou outros. Define, antes de tudo, um sistema conjunto, realça seus significados, relaciona e articula os componentes em uma visão plural, mais completa e mais justa da história, favorecendo a comunicação entre diferentes grupos sociais, promovendo e consolidando a compreensão de valores até então isolados e contribuindo para a cooperação na defesa do patrimônio cultural brasileiro.

Ainda segundo Carlos Fernando, a grande força inovadora do conceito *Itinerário Cultural* é revelar o conteúdo do patrimônio dentro de um quadro tão instável e em constante mobilidade que é a paisagem, girando, todavia, em torno de um eixo, no caso a Estrada Real, uma via de comunicação fisicamente determinada e caracterizada por uma dinâmica própria e específica e pela funcionalidade histórica a serviço de um fim concreto e determinado.

Sendo assim, a Estrada Real reúne, resulta e reflete movimentos interativos de pessoas e de intercâmbios multidimensionais, contínuos e recíprocos. Bens, idéias, conhecimentos e valores entre povos, países, regiões ou continentes ao longo de consideráveis períodos de tempo. Gera uma fecundação múltipla e recíproca, no espaço e no tempo, das culturas afetadas que se manifestam tanto em seu patrimônio tangível quanto intangível. Integra as relações históricas e os bens culturais associados a sua existência em um sistema dinâmico.

Todos os *Itinerários Culturais* acham-se inscritos em um contexto natural e cultural, para os quais contribui caracterizando, enriquecendo e conferindo novas dimensões e significados, em um processo interativo. O conceito apóia-se necessariamente na existência de elementos tangíveis, dos quais, neste caso, a *Estrada*



*Real* é o centro ordenador. Esses elementos representam o testemunho patrimonial e a confirmação física de sua existência. Entretanto, seu sentido e significado são conferidos por fatores intangíveis.

Muitos elementos relacionados com a funcionalidade da rota histórica constituem condições básicas para as manifestações patrimoniais tangíveis. Citem-se postos de armazenamento, postos fiscais e alfandegários, locais de parada e descanso, fazendas e outras propriedades rurais, pontes, aquedutos, pomares, quintais, jardins, cafezais, lugares sagrados, de culto e devoção. Construções coloniais, edificações religiosas como cemitérios, igrejas, capelas, ermidas, herdades, hospitais. Mercados, portos, construções militares e industriais, pontes, meios de comunicação e transportes, jazidas, minas, pedreiras, minerações e outros estabelecimentos comerciais e industriais ligados a produção, que reflitam as aplicações e avanços técnicos, científicos e sociais de diferentes épocas. Núcleos urbanos, paisagens culturais, museus, unidades de conservação, reservas ecológicas, locais de prática de esportes como o *trekking*, roteiros de caminhada pela fé, por ecoturismo, passeios de aventura, estações de águas minerais, lugares onde se pode desfrutar de culinária típica, dentre muitos outros, além de todos os outros elementos culturais de caráter imaterial que atestam o diálogo entre os habitantes instalados ao longo do percurso do *Itinerário Cultural*.

Um dos textos que enriquecem este projeto diz respeito à presença de grutas e cavernas na Estrada Real <sup>4</sup>. De acordo com o Cadastro Nacional de Cavernas do Brasil da Sociedade Brasileira de Espeleologia (CNC) e o Cadastro Nacional de Cavernas (CODEX) da Redespeleo Brasil, na Estrada Real existem cerca de 4490 cavernas conhecida no país, sendo possível afirmar que uma infinidade de outras cavernas ainda está por ser descoberta e cadastrada. Dentre os Estados que compõem a Estrada Real, Minas Gerais é o que possui maior número de cavernas registradas. De acordo com o artigo, escrito especialmente para este projeto, trechos da Estrada Real encontram-se sobre os calcários do Grupo São João Del Rei (MG) e sobre os Dolomitos da Formação Gandarela e da Formação Fecho do Funil (próximas a Ouro Preto, MG).

---

<sup>4</sup> TRAVASSOS, Luiz Eduardo Panisse, VARELA, Isabela Dalle e GUIMARÃES, Rose Lane. Áreas Cársticas, Cavernas e a Estrada Real, PUC.Minas, Laboratório de Estudos Ambientais do programa de Pós-graduação em Geografia da PUC.Minas, Belo Horizonte, 2008

As formações não-carbonáticas encontradas são, principalmente, os quartzitos do Parque Estadual do Ibitipoca, de São Tomé das Letras e de Carrancas (Grupo Andrelândia) e os quartzitos da Serra do Caraça (Grupo Caraça), entre outros. Os autores citam Auler (2004b) para confirmar a importância dessas áreas quartzíticas que reside, principalmente, no fato de que nosso continente abriga o carste em quartzito mais bem desenvolvido do mundo com cavernas que ocupam posição de destaque no cenário científico mundial. A Gruta do Centenário (1º lugar), a Gruta da Bocaina (2º lugar) e a Gruta das Bromélias (4º lugar) encontram-se entre as 10 mais extensas cavernas quartzíticas da América do Sul. Além disso, a Gruta do Centenário e a Gruta da Bocaina ocupam o 1º e o 2º lugar, respectivamente, em relação à sua profundidade (481m e 404m). O artigo explica que os mais de 1.400 km da Estrada Real são constantemente exaltados por proporcionarem opções de lazer na terra, água e no ar. Entretanto, a estrutura para as aventuras no “subterrâneo” ainda não está homogênea e totalmente desenvolvida em termos de proteção aos turistas e ao próprio ambiente. Por essa razão, ainda existem inúmeras cavernas que não fazem parte dos roteiros tradicionais da Estrada Real devido ao seu alto nível técnico ou por sua fragilidade ambiental.

De acordo com os autores deste artigo, ainda são escassos ou inexistentes os trabalhos que abordam, especificamente, as cavernas ao longo da Estrada Real. Neste sentido, eles realizaram uma primeira abordagem sobre o tema, baseando-se no conhecimento que dispunham até o momento em que foram convidados a escrever sobre o assunto para este Mapeamento Interativo. Vale a pena ressaltar, então, que a identificação das cavernas foi feita mais sob caráter de reconhecimento geral, devendo ser ampliada e sistematizada em futuro próximo pelos próprios autores ou por aqueles que se interessarem pela temática. Em nenhum momento foi intenção dos autores esgotar tão rico tema em tão pouco tempo. O que se busca com o trabalho é a inclusão dessa nova abordagem nos estudos acadêmicos sobre o geoturismo nacional.

O território da Estrada Real tem a oferecer, portanto, uma gama infinita de possibilidades de novos estudos e pesquisas. Podemos vislumbrar e oferecer aos estudiosos, caminhos reais para a preservação de recursos hídricos e de sítios de importância cultural para as gerações sucessivas.

## Referências Bibliográficas:

- ABREU, João Capistrano de. Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil 5ª. ed. Brasília. Ed. UNB, 1963
- ABREU, J. F. e CALDEIRA, A.B. “Síntese do Atlas Digital dos Bens Móveis e Imóveis tombados pelo IPHAN em Minas Gerais”, Belo Horizonte, Editora PUC-Minas, 2007.
- AULER, A.; ZOGBI, L. *Espeleologia: noções básicas*. São Paulo: RedespeleoBrasil, 2005.
- AULER, A. América, South. In: GUNN, J. *Encyclopedia of cave and karst science*. New York: Fitzroy Dearborn, 2004a. p. 59-60.
- AULER, A. Quartzite caves of South America. In: GUNN, J. *Encyclopedia of cave and karst science*. New York: Fitzroy Dearborn, 2004b. p. 611-613.
- AULER, A.; RUBBIOLI, E.; BRANDI, R. *As grandes cavernas do Brasil*. GBPE: Belo Horizonte, 2001.
- BRASIL. *Estrada Real: Turismo Ecológico*. São Paulo: Empresa das Artes, 2005.
- BRASIL. Constituição (1988). *Texto consolidado até a Emenda Constitucional nº 56 de 20 de dezembro de 2007*. Brasília: Senado, 2007. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/sf/legislacao/const/>> Acesso em 01 de Mar. 2008.
- CARVALHO, V. do C.; SILVA, M.A.C.da; OLIVEIRA, D.V. Potencialidades espeleoturísticas da área cárstica do Município de Luminárias. *PASSOS – Revista de Turismo y Patrimônio Cultural*, v.5, n.3, 383-390, 2007.
- CASAL, M.A. de. (1754-1821) *Corografia brasílica ou relação histórico-geográfica do Reino do Brasil [pelo] Pe. Manuel Aires de Casal*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1976.
- CASSIMIRO, R.; RENGGER, F. Visita da Expedição Langsdorff à Gruta Casa da Pedra, município de São João del-Rei Minas Gerais. *O Carste*, v.17, n.1, 12-21, 2005.
- DEQUECH, V. O Fundador da Espeleologia no Brasil. *O Carste*, v.12, n.2, p.84-87, 2000.
- DUTRA, G.M.; RUBBIOLI, E.L.; HORTA, L.S. Gruta do Centenário, Pico do Inficionado (Serra da Caraça), MG: A maior e mais profunda caverna quartzítica do mundo. In: SCHOBENHAUS, C.; CAMPOS, D.A.; QUEIROZ, E.T.; WINGE, M.; BERBERT-BORN, M. *Sítios geológicos e paleontológicos do Brasil*, (Edit.). *Sítios Geológicos e Paleontológicos do Brasil*. DNPM/CPRM-Comissão Brasileira de Sítios Geológicos e Paleobiológicos (SIGEP), Brasília, p.431-441, 2002. Disponível em <<http://www.unb.br/ig/sigep/sitio020/sitio020.pdf>> Acesso em 01 de Mar. 2008.
- GBPE – Grupo Bambuí de Pesquisas Espeleológicas. *Projetos - Pico do Inficionado*, 2008. Disponível em: <<http://www.bambui.org.br/projetos.htm>> Acesso em 01 de Mar. 2008.
- HAMILTON-SMITH, E. Management assessment in karst areas. *Acta Carsologica*, Ljubljana, v.31, n.1, p.13-20, 2002.
- HOLLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. 3a ed São Paulo Brasiliense, 1990
- KOHLER, H.C. Geomorfologia Cárstica. In: TEIXEIRA GUERRA, Antônio Jose; CUNHA, Sandra Baptista da. *Geomorfologia: uma atualização de bases e conceitos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003, p.309-334.

- MORAIS , Fernanda Borges de. A Rede urbana das Minas Coloniais na Urdidura do Tempo e do Espaço . Tese de Doutorado, São Paulo, 2005, USP
- OLIVEIRA, I.P.M.R. de; MENDES, B. de A.; FIGUEIREDO, P.; BUENO, A.P. Tombamento municipal como instrumento de preservação de cavidades naturais subterrâneas: Sítio Natural Gruta Pau-Ferro, Monjolos - Minas Gerais. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE ESPELEOLOGIA, 29, 2007, Ouro Preto. *Anais...* Ouro Preto: UFOP/SBE, 2007.
- REDESPELEO BRASIL. *CODEX - Cadastro Nacional de Cavernas*, 2008. Disponível em <<http://www.redespeleo.org>>. Acesso em 01 de Mar. 2008.
- RIBEIRO, R. W. Paisagem Cultural e Patrimônio. IPHAN/COPEDOC, Rio de Janeiro, 2007
- SHAW, T. Speleogists. In: GUNN, J. *Encyclopedia of cave and karst science*. New York: Fitzroy Dearborn, 2004. Pp.689-689.
- SBE – Sociedade Brasileira de Espeleologia. *Cadastro Nacional de Cavernas*, 2008.
- TRAVASSOS, L.E.P. *O carste e as cavernas nas obras de Alexander Von Humboldt*. Belo Horizonte, 2008 (inédito).