

AS ESTRADAS REAIS PARA AS MINAS NA CARTOGRAFIA HISTÓRICA DO BRASIL

Antônio Gilberto Costa¹

RESUMO

Nos primeiros anos do século XVIII já eram muitos os caminhos que conduziam às minas de Minas Gerais, mas também muitos eram os seus descaminhos. Para evitar estes descaminhos do ouro e dos diamantes determinou o governo da metrópole que estes bens deixassem a região apenas por algumas trilhas ou caminhos, que a partir de então receberam a denominação de Estrada Real. Nos pontos em que as Estradas Reais cruzavam as fronteiras entre capitânicas foram construídos Registros para as necessárias cobranças de impostos. Das Estradas Reais do Brasil, as de Minas foram as mais famosas e ficaram conhecidas como Caminho Velho e Caminho Novo. Neste trabalho, descrevem-se as estradas citadas, ressaltando-se, particularmente, seus trajetos.

1. INTRODUÇÃO

Desde a chegada dos portugueses à porção da América que lhes cabia pelo Tratado de Tordesilhas, esperavam estes encontrar a sua parte da riqueza nesse imenso território. As notícias vindas da Espanha, dando conta de importantes descobertas de prata e ouro em regiões não muito distantes da costa, mas do lado oeste do continente sul-americano, só faziam aumentar as expectativas da Coroa portuguesa. Sem noção das reais dimensões da nova colônia, limitaram-se os novos habitantes do Brasil à ocupação apenas de sua costa, onde não foram encontrados nada além de indícios da existência dos almejados tesouros.

Apesar disso e mesmo diante do grande interesse pelo ouro, pela prata e pelas pedras preciosas, os portugueses, que imaginavam o interior do seu território como sendo um grande *desertão*, que com o tempo acabou virando apenas *sertão*, tiveram que manter, por quase duzentos anos, suas atenções voltadas para as costas do seu território,

¹ Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG

procurando defendê-lo das freqüentes investidas de franceses, de holandeses e de ingleses.

Neste meio tempo, e por conta destas dificuldades, somente algumas entradas em direção aos sertões foram realizadas. Mesmo sem definir caminhos, estas expedições contribuíram para a difusão de notícias sobre as riquezas de *Sabarabuçu* ou da *Serra Resplendente*, aguçando as ambições e induzindo o colonizador a enfrentar todas as dificuldades em troca destas riquezas e de reconhecimentos junto à Coroa portuguesa.

A intensificação de entradas e bandeiras, a partir da segunda metade do século XVI, levou à construção de caminhos para os sertões bravios, escondidos por detrás de muralhas de serranias, presentes em boa parte do litoral brasileiro. Nessas empreitadas, os desbravadores costumavam partir sempre de madrugada e pousavam antes de entardecer. Se encontravam algum rio que se prestava à navegação, improvisavam canoas ligeiras. Guiavam-se por serras, procuravam sempre por gargantas e evitavam adentrar as matas muito fechadas. Por terra aproveitavam as trilhas dos índios, mas em falta dessas seguiam os cursos de córregos e riachos, passando de uma para outra banda, tantas vezes, quanto necessário. Daí resultarem locais que ainda hoje têm denominações tais como Passa-Quatro ou Passa-Trinta.

Notícias e relatos dão conta de que a partir do início do século XVII, para alcançar o interior ou os chamados *sertões*, foram seguidos inúmeros caminhos ou veredas abertas pelos índios, que em grande parte não passavam de picadas. Desta forma, fazendo quando possível, proveito de antigas trilhas indígenas, os caminhos foram sendo construídos mostrando estreita relação com a localização dos fabulosos depósitos de ouro e de diamantes, guardados nos sertões do Brasil, a leste ou a oeste da Linha de Tordesilhas.

Já nos primeiros anos do século XVIII pelo menos dois eram os caminhos oficiais que conduziam às minas de *Minas Geraes*. Mas também a esta época muitos eram os descaminhos do ouro e dos diamantes. Com o objetivo de evitá-los, determinou o governo da metrópole, por meio de Ordem Régia, a necessidade de que todo o ouro e os diamantes produzidos nas *MINAS GERAES* deixassem a região apenas por caminhos oficiais, que a partir de então passaram a ser vigiados e

receberam a denominação de *Estrada Real*. Portugal determinou ainda que fossem erguidos *registros* ou postos de controle nos pontos em que as *Estradas Reais* cruzassem as fronteiras entre capitânias para as necessárias cobranças de impostos pela circulação de mercadorias e de escravos. Assim, foram criados inúmeros *registros* entre Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

Para além das descrições sobre estes caminhos no plano da transmissão oral, alguma documentação escrita passou a ser produzida somente a partir da transição para os Setecentos, em boa parte por obra de engenheiros militares, padres jesuítas, cartógrafos amadores, naturalistas ou não, mas quase sempre portugueses (Costa et al. 2002; Costa et al. 2004; Costa et al. 2005 e Costa et al. 2007). Dessa documentação, acompanhada ou não de mapas, mas com observações sobre os roteiros dos caminhos para as minas, indicações de importantes acidentes geográficos e passagens dos rios caudalosos, pouco restou. Por outro lado, a falta de pessoal capaz para a produção de documentos confiáveis também contribuiu para o reduzido número de documentos cartográficos que registram os movimentos de penetração em direção aos sertões e às minas de ouro.

Como fecho para esse período que envolveu o reconhecimento e a consolidação dos caminhos para as minas, o mapa preparado pelo Padre Jacobo Cocleo representava importante fonte de informações disponíveis ao final do século XVII, início do século XVIII. Desse mapa, de paradeiro desconhecido, mas produzido em fins do século XVII, pois dele consta uma nota: *Minas achadas em 1699*, foram retiradas informações, para a preparação de uma cópia intitulada: *MAPA Da maior parte Da Costa, e Sertão, do BRAZIL*. Extraído do original do Pe. Cocleo, que traz a representação dos principais caminhos para as minas, a partir de São Paulo, do Rio de Janeiro e da Bahia. Essa cópia traz, dentre outras, as *Estradas Reais para as Minas*, das quais as mais importantes foram aquelas que ficaram conhecidas como *Caminho do Sertão*, *Caminho Velho* e *Caminho Novo*, ou *Caminho do Garcia para as Minas*.

Passada a fase de reconhecimento dos sertões, de meados dos Quinhentos até o final dos Seiscentos, e aquela representada pela Cartografia Sertanista, que se encerra em fins do primeiro quartel do

século XVIII, cujo melhor exemplo é o conjunto das chamadas Cartas Sertanistas da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, entrou-se em uma fase caracterizada por uma cartografia com caráter científico e com maior rigor de localização, até então inexistentes.

2. OS CAMINHOS DO OURO DO RIO DE JANEIRO PARA AS MINAS

Com a transferência do poder da cidade de Salvador da Bahia para a cidade do Rio de Janeiro, tornava-se necessária uma ligação da nova capital tanto com São Paulo, quanto com a região das minas. A cidade do Rio de Janeiro não dispunha de caminhos terrestres ou mesmo de picadas que a pusesse em comunicação direta com estes territórios, então sob a sua jurisdição, seja pelos alagadiços da baixada fluminense ou porque próxima a ela erguia-se a Serra do Mar, formando uma verdadeira muralha de granitos e gnaisses, impenetrável e quase que totalmente revestida por matas tão fechadas e escuras, que, mesmo depois de vencidas, ainda provocavam algum pânico nos viajantes.

Esses empecilhos para a transposição da Serra do Mar impuseram grandes voltas aos viajantes que se dirigiam a São Paulo ou às minas a partir desta cidade, ou em sentido contrário. Alguns viajantes deslocavam-se por via marítima até o porto de Santos, subiam o *Caminho do Mar* até a Vila de São Paulo e a partir daí seguiam pelo *Caminho do Sertão* em direção às minas.

Embora alguns registros indiquem a utilização de trilhas indígenas na região da Serra da Bocaina, já a partir do final dos Quinhentos, somente a partir dos Seiscentos e início dos Setecentos, é que os viajantes, obrigados a contornar a serra, passaram a usar a trilha por Paraty. Vencida a serra, a trilha seguia pelos campos da Vila do Falcão [Cunha] e pelo vale do Paraíba, para alcançarem as ditas minas. Este caminho ficou conhecido como *Caminho Velho* ou *Caminho Velho do Rio de Janeiro*.

3. O CAMINHO VELHO

Em um primeiro momento, para que a cidade do Rio de Janeiro se comunicasse com as vilas e arraiais paulistas do Vale do Paraíba,

foram aproveitadas antigas trilhas dos índios Goianases que habitavam a região e que delas se serviam para alcançar Paraty, no litoral fluminense. Essas trilhas transformaram-se de fato no primeiro caminho entre São Paulo e o Rio de Janeiro. Partindo-se do Vale do Paraíba, em território paulista, passando-se pelos Campos do Cunha, descendo-se a Serra do Mar até a Praia de Paraty e a partir daí prosseguindo-se por via marítima, atingia-se a região de Sepetiba e em seguida por caminho terrestre a Cidade do Rio de Janeiro. Em sentido contrário, podia-se alcançar a região das minas, após alguns meses de viagem, passando por Paraty e tomando em Guaratinguetá a direção do Embaú, ou da Serra da Mantiqueira.

A partir de São Paulo, seja no sentido das minas, e, posteriormente, no da cidade do Rio de Janeiro, a caminhada procedia sem maiores dificuldades até Guaratinguetá. Nessa vila, se a opção era alcançar a cidade do Rio de Janeiro, o viajante tinha que deixar o caminho da esquerda que seguia para a região das minas e tomar o rumo de Paraty, marchando durante alguns dias morro abaixo e morro acima.

Até o final do século XVII, seguir pelo *Caminho de Paraty* ou pelo *Caminho Velho*, significava também ter que enfrentar inúmeros percalços. Os primeiros estavam relacionados com a travessia da Baía de Angra, pois nesse trecho marítimo, eram freqüentes os naufrágios e ataques de piratas refugiados na baía de Ilha Grande. Após trilhar o caminho que a partir de Paraty passava pela Serra do Facão e por Cunha, atravessando a Serra do Mar e alcançar o *Caminho do Sertão* na Vila de Guaratinguetá, o viajante tinha pela frente a escalada da Serra da Mantiqueira, à procura da garganta do Embaú (Fig. 1).



Figura 1: A Garganta do Embaú, ao lado do Maciço de Passa Quatro na Serra da Mantiqueira, vista do Vale do Paraíba em direção às terras de Minas (A) e a vista do Vale do Paraíba, a partir da do alto da passagem do Embaú (B).

Encoberta por matas virgens e frequentemente por densos nevoeiros, esta passagem só podia ser feita à custa de grandes esforços. Atingindo a garganta, através dos primitivos trilhos dos Cataguases, ganhavam-se as vertentes do Rio Verde, prosseguindo por Capivari e Baependi, transpunha-se o Rio Grande e alcançava-se o Rio das Mortes, junto à Serra Negra. Da Serra Negra procurava-se a Serra da Borda, alcançando-se a região dos campos, as paragens do Rio Paraopeba e do Rio das Velhas. De Guaratinguetá ao pé da Serra da Mantiqueira gastavam-se cinco dias. Na subida da serra era necessário descarregar-se as cavaladuras nas áreas próximas aos despenhadeiros. Do alto da Mantiqueira, descia-se as vertentes do Rio Verde, já em território de Minas Gerais, passando-se pelos pinheirais, cujos frutos sustentavam os mineiros. Em fins do século XVII, já eram comuns as roças de milho, feijão e outros gêneros alimentícios que, junto com animais domésticos, eram vendidos por preços exorbitantes.

Por conta de naufrágios e para se evitar a ação dos piratas, ocorreu a substituição do trecho marítimo Sepetiba - Paraty do *Caminho Velho*. Assim, em meados do século XVIII já existia uma outra via denominada *Caminho Novo da Piedade* que partia do Rio de Janeiro, passando pela Fazenda Santa Cruz, administrada pelos Jesuítas, seguia por São João Marcos, Bananal, São José do Barreiro e Areias, contornando a Serra da Bocaina e alcançando o *Caminho do Sertão ou de São Paulo* no vale do Paraíba na Freguesia de N^a. S^a. da Piedade, situada apenas duas léguas da Vila de Guaratinguetá. Contudo, até o início do século XVIII, para transpor a Serra da Mantiqueira, indo ou vindo das minas, ainda era necessário alcançar primeiro a região de Taubaté e posteriormente a de Guaratinguetá para daí voltar ou seguir para as minas pelo antigo *Caminho do Sertão ou de São Paulo*, segundo o roteiro:

Em menos de trinta dias, marchando de sol a sol, podem chegar os que partem da cidade do Rio de Janeiro às minas gerais, porém raras vezes sucede poderem seguir esta marcha, por ser o caminho mais áspero que o dos paulistas. E, por relação de quem andou por ele em companhia do governador Artur de Sá, é o seguinte. Partindo aos 23 de agosto de 1699 da cidade do Rio de Janeiro foram a Paraty. De Paraty a Taubaté. De Taubaté

a Pindamonhangaba. De Pindamonhangaba a Guaratinguetá. De Guaratinguetá às roças de Garcia Rodrigues. Destas roças ao Ribeirão. E do Ribeirão, com oito dias mais de sol a sol, chegaram ao Rio das Velhas aos 29 de novembro, havendo parado no caminho oito dias em Paraty, dezoito em Taubaté, dois em Guaratinguetá, dois nas roças de Garcia Rodrigues e vinte e seis no Ribeirão, que por todos são cinquenta e seis dias. E, tirando estes de noventa e nove, que se contam desde 23 de agosto até 29 de novembro, vieram a gastar neste caminho não mais que quarenta e três dias. (Costa et al. 2005).

Esse caminho, seguindo o rumo já traçado por trilhas primitivas, aproveitou e conservou, além da passagem da Garganta do Embaú, na Mantiqueira, outras passagens como as dos rios Verde, Baependi, Ingaí, Grande e das Mortes. Após a passagem do Rio Grande, o viajante tomava o rumo noroeste e seguia em direção a Ibituruna. A partir daí, após atravessar os campos das vertentes, alcançava a região das bacias dos rios Paraopeba e das Velhas. Na virada do século XVII para o XVIII, um desvio no traçado desse caminho de São Paulo para as minas, levava os viajantes a se deslocarem por um local denominado Encruzilhada [Cruzília] e não mais por Ibituruna. Este atalho, que passou a ser conhecido como *Caminho Real*, estendia-se por Traituba e Carrancas, indo alcançar o Porto Real da Passagem, no Rio das Mortes, entre as atuais cidades de Tiradentes e São João Del Rei.

Já em território mineiro, a travessia do Rio das Mortes era feita em canoas e sobre essa passagem pode ser citado:

Antes do ano de 1701, por causa da passagem obrigatória dos bandeirantes rumo ao vale do rio das Velhas, fixou-se Tomé Portes del-Rei às margens do rio das Mortes, regionalmente conhecido por rio do Porto, no local denominado de Porto Real da Passagem.... (Costa et al. 2005).

Em direção às minas, e seguindo pelo antigo traçado do *Caminho Velho*, alcançava-se a região das minas nas cabeceiras do rio das Velhas, segundo o seguinte roteiro:

Logo que se sahe de S. João se passa em Canoa o Rio das Mortes (se não quer passar na ponte, de que se paga quarenta reis) e se vay ao Callanday [Carandai], Cataguazes, Camapoan, Carijós, Macabello, Ouro Branco, Pé do Morro, Alto do Morro, Pouso do Chiqueiro, Capão do Lana, José Correa [Rodrigo Silva], Boa Vista, Três Cruzes, Tripuí e Vila Rica". Após contornar a Serra-Deus-Te-Livre, ou Serra de Ouro Branco, o Caminho Velho alcançava Villa Rica após várias semanas de viagem. (Costa et al. 2005).

Com o tempo, o *Caminho Velho*, ao atingir São João Del Rei, desviou-se da direção da Borda do Campo e de Ouro Branco, seguindo para Lagoa Dourada, Camapuan, Suassui [Suaçuí], Congonhas, São Julião, Rodeio, Pouso do Chiqueiro, Capão do Lana, José Correa [Rodrigo Silva], Boa Vista, Três Cruzes, Tripuí, para então atingir Vila Rica, pela Rua das Cabeças. Esta opção, situada à esquerda do *Caminho Velho ou do Meio* surgiu como uma outra via, conhecida como *Caminho de Cima*. Esse caminho corria paralelo e a oeste do antigo traçado já consolidado em fins do século XVII e permitia ao viajante não só alcançar mais rapidamente a região de Congonhas e as regiões de Ouro Preto e Ribeirão do Carmo, bem como evitar a difícil passagem pela *Serra do Deus-Te-Livre*, na região de Ouro Branco (Fig. 2).



Figura 02: Vestígios do antigo traçado da *Estrada Real para Vila Rica* ou do *Caminho Novo*, na travessia da *Serra-do-Deus-Te-Livre* ou Serra de Ouro Branco.

A partir do *Pé da Serra*, seguia em direção a *Alto do Morro* e *Lavrinha*. Ao contrário deste, o trecho de estrada Ouro Branco – Itatiaia - Ouro Preto só foi construído em meados do século XIX (*Estrada da Corte*). Tanto na imagem de cima, quanto na de baixo, observam-se restos do antigo leito calçado da estrada, bem como das suas muretas de

proteção. Na foto de baixo, ao fundo, vê-se a atual cidade de Ouro Branco.

Pelo Caminho Velho alcançava-se Ouro Preto ou a região do Rio das Velhas, após uma média de 74 dias de viagem, a partir de São Paulo. Do Rio de Janeiro, passando por Paraty, gastava-se 73 dias, sendo 35 de jornada e 38 de paradas.

No retorno, após os controles localizados na passagem do alto da Mantiqueira e no ponto de fronteira entre as capitânicas de São Paulo e de Minas, haviam ainda outros dois postos de controle ou registros para controle dos viajantes e de suas tropas. Para quem seguia a direção de São Paulo, o controle era feito em Taubaté, enquanto quem se destinava ao Rio de Janeiro tinha que passar pelo controle localizado na encosta da Serra da Bocaina, já nas proximidades de Paraty.

4. O CAMINHO NOVO

Um acesso direto para a região das minas a partir da cidade do Rio de Janeiro tornou-se imprescindível. Com esse objetivo, foi construído o chamado *Caminho Novo* ou *Caminho do Couto* por Garcia Rodrigues Paes, entre fins do século XVII e o início do XVIII, segundo contrato com a Coroa, assinado em 22 de outubro de 1698.

O *Caminho Novo* tinha início no cais da Praia dos Mineiros [Praça XV], alcançando por mar o Rio Pilar no fundo da Baía de Guanabara. A partir daí seguia na forma de uma picada, que vencia a Serra do Mar em direção a Paty do Alferes, para depois de cruzar o Rio Paraibuna seguir em direção a Villa Rica, tendo que atravessar a asperíssima *Serra-do-Deus-Te-Livre*. A construção do caminho iniciou-se a partir das minas, mais precisamente nas proximidades de Barbacena onde se encontravam os caminhos do Rio das Mortes, do Rio das Velhas e o do Rio Doce. Começando daí, atravessava a Mantiqueira pela garganta de João Ayres, seguia até a barra do Paraibuna, no Paraíba, e pela serra dos Órgãos chegava à baía do Rio, passando por Paty do Alferes e Pilar [Campos Elísios, distrito de Duque de Caxias/RJ]. Esse caminho passou, em comparação com os outros, a ser denominado, a partir de então, como *Caminho Novo*, mas também era conhecido como

Caminho do Garcia, Caminho do Couto, Caminho do Pilar ou Caminho Novo do Rio de Janeiro para as minas.

Apesar de todos os esforços, Garcia Rodrigues havia escolhido mal o trecho do *Caminho Novo*, na travessia da Serra do Mar. Em direção às minas, o trecho de subida mostrou-se desde o início extremamente impróprio para cavalgadas. Por conta destas dificuldades, foi construído um atalho por Garcia e pelo sargento-mor Bernardo Soares de Proença que, em 1725, já ligava a Baía de Guanabara e o Registro do Paraíba. Por conta desse atalho, conhecido como *Caminho do Proença* ou do Inhomirim, o caminho para *Vila Rica* ou a *Estrada Real de Villa Rica* passou a ter o início de sua parte terrestre no Porto da Estrela, localizado no Rio Inhomirim. Daí seguia pela Serra da Estrela em direção à Fazenda do Córrego Seco (Petrópolis), cortando a Serra do Mar, para em seguida desenvolver-se pelas margens do Rio Piabanha, passando por Fagundes, Fazenda do Secretário, Rocinha da Cebola até alcançar o Registro do Paraíba. Antes desse, passava por Santo Antônio da Encruzilhada, onde encontrava o *Caminho do Couto* ou do Garcia. Suas 80 léguas ou 494 km eram percorridas em 10 a 12 dias.

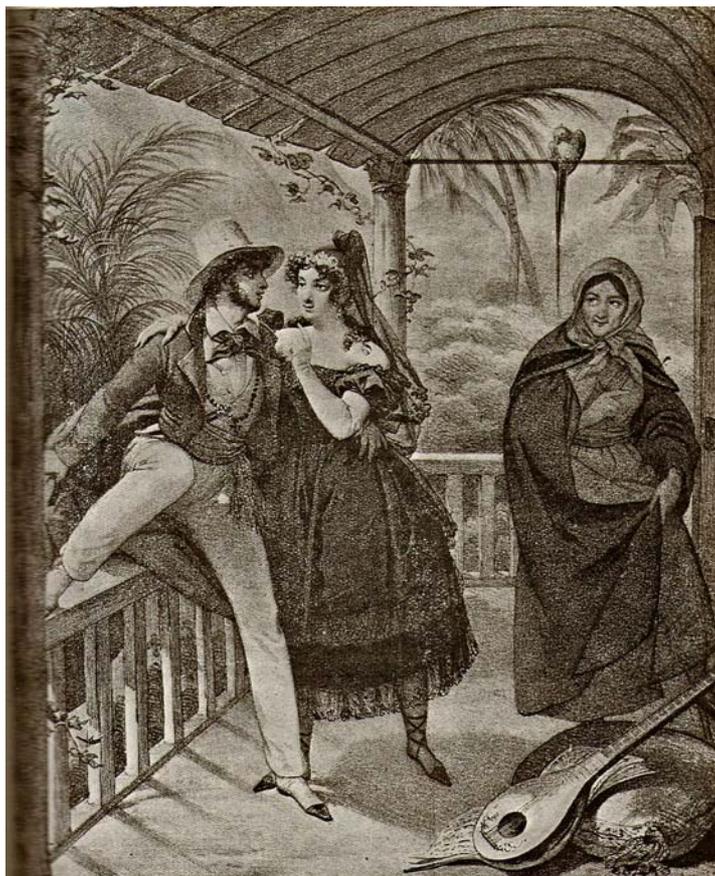
Para as minas, tanto o *Caminho do Proença*, pela Serra da Estrela, quanto o que passava por Pilar e Pousos Frios (*Caminho do Garcia*), ou o da *Terra Firme* pelo vale do Rio Santana, o mais novo e também conhecido como *Caminho do Tinguá*, uma vez transposta a Serra do Mar, se fundiam em um só, um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

Vila Rica, localizada na parte central da Capitania, tinha no Espinhaço ao seu redor as mais ricas minas de ouro, como a do Gongo Soco, descoberta por um escravo chamado Congo, que segundo a história foi pego sentado em cima de um monte de terra com ouro, que nem galinha choca, daí resultando o nome Congo choco, que com o tempo virou Gongo Soco. Seguindo em direção norte, contornando a serra, alcançava-se a Vila do Tejuco, no coração do Distrito Diamantino. Do Tejuco era possível continuar viagem pela *Estrada de Minas Novas do Araçuaí* (antiga Vila do Fanado de Nossa Senhora do Bom Sucesso) e alcançar o território da Bahia. Pelo *Caminho do Mato Grosso*, passando por Conceição do Mato Dentro ou pelo *Caminho do*

Campo, passando pela região do Paraúna, respectivamente a leste e a oeste da Serra do Espinhaço, circularam as tropas que levavam ao Rio de Janeiro os diamantes e o ouro produzidos em grandes quantidades até meados do século XVIII, para a glória de Portugal e do Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- COSTA, A. G. (Org.); Santos, M. M. D. e Bueno, B., 2007. Roteiro Prático de Cartografia: da América portuguesa ao Brasil Império. Editora UFMG, Belo Horizonte, 256 páginas. (no prelo).
- COSTA, A. G. (Org.); Nogueira, M. M.; Romeiro, A.; Furtado, J. e Telles Antunes, M., 2005. Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real. Kapa Editorial e Editora UFMG, Lisboa - Belo Horizonte, 244 páginas.
- COSTA, A. G. (Org.); Santos, M. M. D.; Furtado, J; Renger e F. E., 2004. Cartografia da Conquista do Território das Minas. Kapa Editorial e Editora UFMG, Lisboa - Belo Horizonte, 244 páginas.
- COSTA, A. G. (Org.); Santos, M. M. D.; Furtado, J. e Renger, F. E., 2002. Cartografia das Minas Gerais: da Capitania à Província. Editora UFMG, Belo Horizonte, 2002. 84páginas (anexos).



Fonte: Ilustrações de Johann Moritz Rugendas
Costumes do Rio de Janeiro