

CONTROLES SETECENTISTAS NOS CAMINHOS PARA AS MINAS DE OURO DE MINAS GERAIS

EIGHTEENTH CENTURY CONTROLS ON THE PATHS TO THE GOLD MINES OF MINAS GERAIS

ANTÔNIO GILBERTO COSTA | Professor do Departamento de Geologia, IGC, da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG); diretor do Museu de História Natural e Jardim Botânico da UFMG.

RESUMO

Na passagem do século XVII para o XVIII ocorreram implantações de vias de acesso à região das minas, no interior do território da América portuguesa. A partir de 1717, e por conta de uma crescente movimentação pela mais nova dessas vias, teve início a construção de postos de controle em pontos estratégicos localizados, nomeadamente, na divisa entre capitanias.

Palavras-chave: minas de ouro; caminho novo; cartografia histórica; controles.

ABSTRACT

In the passage of the seventeenth century to the eighteenth occurred implantation of access roads to the region of the mines, within the territory of Portuguese America. From 1717, and for the account of a growing movement by the newest of these roads, commenced the construction of checkpoints located at strategic locations, particularly on the border between captaincies.

Keywords: gold mines; new road; historical cartography; controls.

RESUMEN

En pasaje del siglo XVII al XVIII ocurrió la implantaciones de vías de acceso a la zona de las minas, en el territorio de la América portuguesa. A partir de 1717, y por cuenta de un creciente movimiento por el más joven de estas vias, se inició la construcción de puestos de control en puntos estratégicos ubicados en particular, en la frontera entre capitanías.

Palabras clave: minas de oro; nuevo camino; cartografía histórica; controles.

INTRODUÇÃO

O acesso à região central da antiga capitania do Rio de Janeiro, na repartição sul do Estado do Brasil, onde foram encontradas importantes ocorrências, inicialmente de ouro, e posteriormente de diamantes, deu-se, em fins do século XVII, por meio de trilhas para tropeiros, que em muito se valeram de antigas trilhas indígenas.

Pelo lado paulista, e por onde ocorreram os primeiros movimentos em direção a essa região, que posteriormente viria a ser conhecida como das Minas do Ouro, havia trilhas que ligavam a região da baixada santista ao planalto de Piratininga. A partir daí, outras trilhas seguiam em direção às faldas da serra da Mantiqueira, na época identificada como da Amantikura, e por cujas gargantas, em especial a do Embaú, era então possível adentrar o território mineiro. Passar por essas trilhas, em especial por aquela que se iniciava na vila de São Paulo e que por conta disso ficou conhecida como caminho de São Paulo para as minas, significava empreender uma jornada não só extremamente difícil, mas muito demorada. Uma viagem entre a cidade do Rio de Janeiro até a região das minas, e por esse percurso, além de inúmeros perigos, demandava um tempo que podia alcançar até noventa dias, considerando-se o trecho marítimo envolvido.

Principalmente por conta disso, mas também por razões de segurança, a construção ou abertura de um novo caminho entre a cidade do Rio de Janeiro e essa região das minas de ouro, descobertas nos desertões da repartição sul do Estado do Brasil, fez-se necessária. Com percurso mais curto e significativa redução do tempo de duração para os deslocamentos entre um extremo e o outro, a determinação para tal construção (carta régia de 24 de maio de 1698) resultou do grande tempo despendido por Artur de Sá e Meneses, governador da repartição sul e da capitania do Rio de Janeiro, em suas viagens de inspeção para a região aurífera na Borda do Campo (Martins Filho, 1965, p. 180), que depois passaria a ser conhecida como das Minas Gerais. Para essas viagens, o citado governador tinha uma parte do percurso por mar, entre a cidade do Rio de Janeiro e São Vicente, seguido por um trecho terrestre, que necessariamente passava por São Paulo e por aquele caminho de São Paulo para as minas, que após a construção do novo ficou conhecido como caminho velho, ou caminho velho de São Paulo para as minas.

A forma encontrada para tal redução de percurso envolveu a construção de uma variante ou caminho com ligação direta entre a Borda do Campo, na região da atual cidade de Barbacena, e a cidade do Rio de Janeiro. Em direção às minas, e a partir da Borda do Campo, seguia-se pelo trecho do caminho velho até Vila Rica, com pequenas alterações ou variantes.

Outra providência envolvendo o citado governador e igualmente relacionada com a região das minas, tinha a ver com a segurança e garantias para o transporte, sobretudo de carregamentos de ouro e de diamantes, para os portos de São Vicente, Ilha Grande, e mais tarde do Rio de Janeiro, que a seguir eram despachados para Lisboa. Para aumentar essa segurança nesse novo trecho de caminho, mas também para a cobrança de impostos, foi então prevista a instalação de registros ou postos de controle e de cobrança. De modo geral, esses postos deveriam ser instalados nas entradas e saídas das minas e em pontos estratégicos ao

longo dos caminhos oficiais, localizados em entroncamentos importantes e em pontos nas divisas entre capitanias.

Enquanto alguns desses registros ficaram conhecidos como registros do ouro e tinham por objetivo mais importante fiscalizar a cobrança do quinto, outros foram implantados visando controle sobre entradas e saídas de pessoas e de mercadorias. Para o novo trecho construído entre a Borda do Campo e o Rio de Janeiro, e a partir de meados do primeiro quartel do século XVIII, ficaram conhecidos os registros da Borda do Campo, do Paraibuna e de Mathias Barbosa, instalados o primeiro no entroncamento do caminho velho com o caminho novo e os demais em área próxima à divisa entre as capitanias de Minas Gerais e a do Rio de Janeiro, mas no lado de Minas. No mesmo caminho, mas no lado da capitania do Rio de Janeiro, ficou famoso o registro do Paraíba.

Embora essa questão da instalação dos registros no caminho novo tenha sido objeto de documento de autoria do governador Sá e Meneses, datado de 18 de abril de 1701, os mesmos só foram instalados a partir de 1717, conforme documentação e relatos da época, que aqui são apresentados.

Para um melhor entendimento a cerca da instalação desses registros, vale lembrar que essa parte da América portuguesa rica em ouro e diamantes, inicialmente localizava-se no interior da capitania do Rio de Janeiro, mas por desmembramento em 1709, passou a fazer parte de uma nova capitania identificada como de São Paulo e das Minas do Ouro. Em 1720, por conta de um novo desmembramento desta última, a parte situada ao sul passou a ser identificada apenas como de São Paulo, enquanto outra, ao norte, de maior dimensão territorial e contendo as minas, deu origem à capitania de Minas Gerais. A partir de 1709, e com os desmembramentos ocorridos, mantiveram-se sem alteração os limites com a capitania do Rio de Janeiro. Assim, mesmo com o desdobramento de 1720, os registros instalados por volta de 1717 e nos limites com essa capitania mantiveram-se, com exceção do da Borda do Campo, em suas posições iniciais.

OS CAMINHOS PARA AS MINAS

Dos chamados caminhos para as minas de Minas Gerais, os mais importantes ficaram conhecidos como caminho de São Paulo para as minas (caminho velho) e caminho novo ou estrada real do Rio de Janeiro para Vila Rica. Ainda no período colonial, o caminho novo passou a concentrar a maior parte das movimentações, principalmente do ouro, que era remetido para Lisboa pelo porto da cidade do Rio de Janeiro.

O CAMINHO DE SÃO PAULO PARA AS MINAS (CAMINHO VELHO) E O SEU ITINERÁRIO

A construção ou a abertura do chamado caminho de São Paulo para as minas (caminho velho) foi determinante para o processo de ocupação dos sertões, inicialmente por paulistas e depois por mineiros, e que em um primeiro momento expandiu-se por conta da necessidade crescente de se encontrar mão de obra, que no caso envolvia o aprisionamento de indígenas. Descobertas de ouro ainda em território paulista, que nessa época fazia parte da

capitania do Rio de Janeiro, assim como a fuga do índio para partes cada vez mais internas daqueles *desertões*, foram determinantes para que paulistas adentrassem cada vez mais essas regiões, atravessassem a serra da Mantiqueira e chegassem ao interior desses *desertões*, onde encontraram importantes ocorrências de ouro.

No início do século XVIII, para transpor a serra da Mantiqueira, a partir da cidade do Rio de Janeiro, e passando pela vila de São Paulo ou depois pela variante de Paraty, era possível seguir para as minas, segundo o seguinte 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 (Antonil, 1982, p. 184).

O CAMINHO NOVO E O SEU ITINERÁRIO

Garcia Rodrigues Pais, filho de Fernão Dias, procedeu à abertura dessa linha mais direta de comunicações com a cidade do Rio de Janeiro, a capital do Estado do Brasil, por contrato com a coroa, assinado em 22 de outubro de 1698. Ao fim de quatro anos de trabalho, Garcia recebeu a ajuda do coronel Domingos Rodrigues, que acabou a obra laçando mão, assim como Garcia, de recursos próprios. O caminho novo, que tinha essa denominação para ser diferenciado daquele já existente, o caminho de São Paulo para as minas, 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 vencida a serra do Mar em direção a Paty do Alferes, já na região limítrofe com o território das minas. De fato, a construção do caminho iniciou-se a partir das minas em direção à cidade do Rio de Janeiro, mais precisamente nas proximidades de Barbacena, situada por sua vez não muito distante de São João Del Rey, por onde passava o caminho de São Paulo para as minas. Então, começando daí, o caminho “venceu a Mantiqueira, pela garganta de João Ayres, procurou o Paraibuna, seguiu até sua barra no Paraíba e pela serra dos Órgãos chegou à baía do Rio, passando em Cabaru, Alferes [Paty do Alferes] ou Roças do Marcos da Costa, Couto e Pilar [Campos Elísios, distrito de Duque de Caxias]” (Abreu, 1982, p. 141). Este caminho também ficou conhecido como caminho do Garcia, caminho do Couto, caminho do Pilar ou caminho novo do Rio de Janeiro

para as minas. Suas oitenta léguas ou 494 km eram percorridos entre 10 e 12 dias (Martins Filho, 1965, p. 187).

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 dessas dificuldades, o rei Pedro II de Portugal determinou, em carta enviada ao governador e capitão general do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Meneses, que fosse aberto um atalho que permitisse viagens com maior facilidade e segurança.

Em resposta a carta real, datada de 15 de novembro de 1701, respondeu o governador: “o atalho não estava ainda feito mas q’acabado que fosse sem duvida alguma o mais perto caminho que pode haver” (Sodré, 1933, p. 1). No entanto, somente a partir de 1725 o trecho entre o Registro do Paraíba e a baía da Guanabara foi ligado por esse atalho ou por um caminho mais novo ainda (Abreu, 1982, p. 142), provavelmente aberto por Garcia e certamente terminado por trabalho do sargento-mor Bernardo Soares de Proença. Essa variante, conhecida como caminho do Proença ou do Inhomirim, tinha início de sua parte terrestre não mais no porto do Pilar, mas no da Estrela, localizado no rio Inhomirim.¹

OS REGISTROS INSTALADOS AO LONGO DO CAMINHO NOVO

A descoberta das minas de ouro, nessa parte do território da América portuguesa, levou governos das capitanias dessa parte do Estado do Brasil, e por sua vez as câmaras municipais, a tomarem providências visando atendimento às imposições de controle ordenadas pelo governo central. Assim, essas autoridades viram-se na obrigação de procurarem formas de proceder à cobrança de impostos sobre o ouro explorado e sobre mercadorias, animais e escravos que entravam ou saíam da capitania das Minas. Com esse intuito foram instituídos os registros do ouro, as contagens e outros postos de fiscalização.

Dos chamados registros do ouro instalados no caminho novo, e das minas em direção à cidade do Rio de Janeiro, foram instalados os registros da Borda do Campo, da Paraíba, do Paraibuna e de Mathias Barbosa.

O registro da Borda do Campo (registro velho) foi instalado no entroncamento do caminho de São Paulo para as Minas, ou caminho velho, com a variante que vinha diretamente da cidade do Rio de Janeiro e conhecida como caminho novo, seguindo a já citada estratégia do governo português, no que diz respeito à necessidade de controle, sobretudo sobre a circulação do ouro.

Assinalado em documentos cartográficos, a partir do segundo quartel do século XVIII, esse registro foi instalado na área das roças de Garcia Rodrigues, nos arredores da atual ci-

1 Um detalhado roteiro de viagem por essa variante do *caminho novo* consta do Diário da jornada que fez o ouvidor Caetano da Costa Matoso para as Minas Gerais entre 27 de janeiro e 7 de fevereiro de 1749 (Códice Costa Matoso, 1999, doc. 138, p. 882-897).

dade de Barbacena. Posteriormente, e por razões de segurança, esse registro foi transferido para outro local, onde passou a ser identificado como sendo o registro de Mathias Barbosa.

Referências quanto à sua localização, mas para o período em que esteve funcionando, bem como aquelas tratando de descrever suas funções são muito raras. Com a exceção de um único documento cartográfico (figura 1), o [Mapa abrangendo a região entre o Alto Rio Doce (Ribeirão do Carmo), o rio das Velhas, o rio Paraopeba, o rio Pitangui e o rio São Francisco], produzido pelo jesuíta Diogo Soares, por volta de 1734, em todos os demais as referências encontradas para esse registro encontram-se assinaladas como registro velho. Dessa forma, esse documento, cujo original encontra-se no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa, pode assim ser considerado não só como a referência mais antiga conhecida para representações de registros do caminho novo, pois nenhum outro documento traz essas representações, mas, sobretudo, como a única para o registro em questão e anterior à sua transferência.

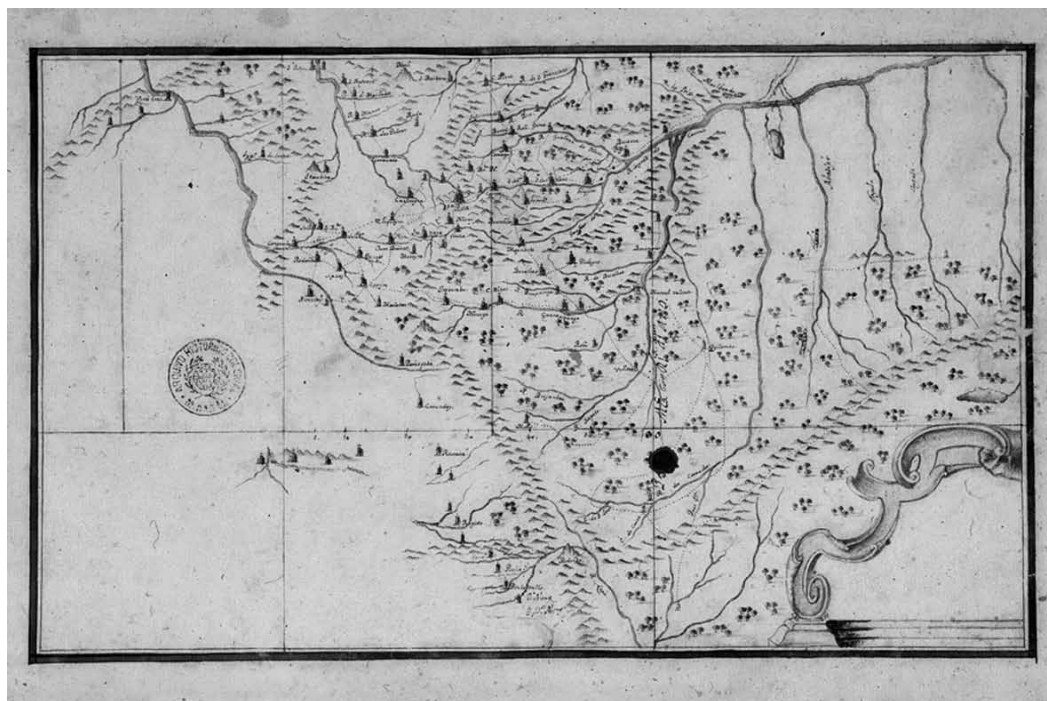


Figura 1. Representação do registro da região da Borda do Campo, identificado apenas como Registro, na parte inferior esquerda do [Mapa abrangendo a região entre o Alto Rio Doce (Ribeirão do Carmo), o rio das Velhas, o rio Paraopeba, o rio Pitangui e o rio São Francisco]. Trata-se da única representação conhecida do citado registro em documento produzido pelo jesuíta Diogo Soares, por volta de 1734. Nessa época, o mesmo ainda se encontrava em funcionamento na mencionada região. Após a transferência e em documentos mais novos aparece a identificação registro velho

Já com relação às funções do registro da região da Borda do Campo, a referência mais antiga foi encontrada no itinerário de Francisco Tavares de Brito, intitulado: Itinerário geográfico com a verdadeira descrição dos caminhos, estradas, roças, sítios, povoações, lugares,

vilas, rios, montes, e serras que há na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro até as minas de ouro; composto por Francisco Tavares de Brito; impresso em Sevilha, na Oficina de Antonio da Sylva, no ano de 1732. Com todas as licenças necessárias (Brito, 1972, p. 428-441). Elaborado em 1717, mas publicado apenas em 1732, traz as seguintes observações relativas ao registro:

Aqui se sobe a grande cordilheira da Mantiqueira. [R]Ossinha, Coronel (Borda do Campo) Registro: aqui se paga de cada carga de seco huma outava, e de molhado mea outava. E quem quiser hir para a Villa de S. João del Rey, toma huma estrada à mão esquerda, e vay ao Rio do Barroso, e em outra jornada pode chegar a dita Villa. E vamos proseguindo o nosso caminho das minas Geraes. [...].

Com relação ao itinerário mencionado, Costa Matoso (Códice Costa Matoso, 1999, doc. 138, p. 898) defende que o mesmo surgiu a partir de um documento existente na Biblioteca de Évora. Esse documento, produzido muito provavelmente em 1717, teria sido transformado nesse itinerário para as Minas Gerais e publicado com acréscimos e atualizações de informações, em 1732.

Os registros do Paraíba e do Paraibuna foram instalados na região de fronteira entre a capitania de São Paulo e Minas de Ouro com a do Rio de Janeiro. Posteriormente, o de Mathias Barbosa foi instalado em substituição ao da Borda do Campo, mas já entre as capitanias de Minas e Rio de Janeiro.

REPRESENTAÇÕES DOS TRAÇADOS DOS CAMINHOS E DE REGISTROS NA CARTOGRAFIA DA REGIÃO DAS MINAS

A mais antiga representação conhecida dos traçados dos caminhos para as minas, a partir de São Paulo e do Rio de Janeiro, encontra-se em um mapa copiado a partir de outro, preparado pelo padre Jacobo Cocleo, o que é confirmado pelo título da cópia: MAPA da maior parte da Costa, e Sertão, do BRAZIL. Extraído do original do Pe. Cocleo.² Esse documento cartográfico constitui ainda importante fonte de informações sobre o território mineiro, disponíveis entre fins do século XVII e o início do século XVIII. O mapa original, com paradeiro desconhecido, foi produzido muito provavelmente entre 1699 e 1711, pois dele consta uma nota: *Minas achadas em 1699*, e porque 1711 corresponde ao ano da morte do seu autor. Nesse documento, o destaque é para a representação do traçado do caminho novo identificado como *caminho do Garcia para as Minas*.

O documento intitulado *Mapa das Minas do Ouro e S. Paulo e Costa do Mar que lhe Pertence* (s.d.),³ que pode ser considerado como o segundo mais antigo conhecido a trazer a

2 Mapa sob a guarda do Arquivo Histórico do Exército.

3 Mapa sob a guarda da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

representação do território mineiro, pode ter sido produzido com o intuito de identificar o território da capitania de São Paulo e Minas do Ouro, desmembrado da capitania do Rio de Janeiro, em 1709. Por conta disso seria mais novo que essa data, mas mais velho que 1720, quando Minas foi separada de São Paulo. Com relação à representação dos caminhos para as minas, encontra-se a representação completa do traçado do caminho de São Paulo para as minas (caminho velho), mas apenas partes para o caminho novo. Nesse caso, falta a representação do trecho do caminho fazendo a ligação entre a região de Barbacena ou da Borda do Campo, no território mineiro, e a do vale do rio Paraíba, na capitania do Rio de Janeiro. Por tratar-se de documento produzido por determinação oficial, supõe-se que a ausência do traçado completo do caminho novo pode ter seguido orientação para a não divulgação de acessos que facilitassem o alcance das regiões das minas, ou que esse ainda não estaria completamente definido e implantado.

A partir dessa época e até o início da segunda metade do século XVIII, não são conhecidos documentos em escala regional e com representação do território compreendido entre a região das minas e a divisa com a capitania do Rio de Janeiro. Os conhecidos representam apenas partes das regiões central e norte da capitania de Minas Gerais, trazendo apenas parte do traçado do caminho novo, como é o caso do mapa do jesuíta Diogo Soares, intitulado e produzido por volta de 1734. Esse documento é o único conhecido que assinala a presença de um registro na região da Borda do Campo e que certamente foi produzido ainda durante o período de seu funcionamento.

Para a metade do século XVIII, o *Mapa de Huã Parte do Novo Continente da América Portuguesa, de 20 thé 25 Grs. de Latitude ao Sul da Linha; e de 20 thé 30 Grs. de Longitude pelo Meridiano do Ferro*,⁴ produzido por volta de 1760, constitui o mais antigo documento conhecido a conter o traçado do caminho novo. Com relação à representação dos registros instalados nesse caminho, esse documento constitui o mais antigo conhecido a trazer referências aos registros do Paraíba, do Paraibuna e de Mathias Barbosa. Para os dois primeiros, traz a informação “Barca da passagem”. Para a região do registro velho ou da Borda do Campo, aparece apenas a seguinte informação: arraial da Igreja Nova. A partir desse documento e até o final do século XVIII, raramente aparecem referências ao registro velho. Nos documentos do XIX, e na área, aparecem apenas referências para a Igreja Nova, arraial de Igreja Nova de Campolide ou vila de Barbacena.

4 Mapa sob a guarda da Mapoteca do Itamaraty.

O CAMINHO NOVO E OS SEUS REGISTROS NAS DESCRIÇÕES DOS VIAJANTES

Do início dos setecentos a meados dos oitocentos, o caminho novo (envolvendo a variante do Proença), identificado mais tarde também como estrada real do Rio de Janeiro para Vila, foi o principal caminho para a região das minas. Dentre todos os caminhos coloniais e estradas do século XIX, talvez não haja outro que tenha sido percorrido por igual número de oficiais, funcionários e viajantes estrangeiros e, por conta disto, tão detalhadamente descrito. Informações sobre as condições de todo o trajeto, em grande parte constituído por trilhas para tropeiros, bem como descrições da fauna e da flora, fazem parte de raros documentos oficiais e de algumas igualmente raras obras publicadas, mas também de inúmeros relatos dos chamados viajantes naturalistas, principalmente ao longo da primeira metade do século XIX.

A mais antiga descrição conhecida do caminho novo é de autoria do jesuíta André João Antonil (1982), que deixou registrado um roteiro para as minas, com a alternativa de se poder seguir viagem para São João Del Rey. Nessa descrição, Antonil não fez nenhuma observação à presença de registros, em especial no trecho entre a divisa das capitânicas das minas e a do Rio de Janeiro e a região da Borda do Campo, como reproduzido a seguir o que reforça que essas instalações ocorreram, pelo menos, após 1711:

Partindo da cidade do Rio de Janeiro por terra [...]. Da roça do Alferes [Paty do Alferes], [...] se vai pousar no mato ao pé de um morro, que chamam Cabarú. Deste morro se vai ao famoso rio Paraíba, cuja passagem é em canoas. Da parte de quem está uma venda de Garcia Rodrigues, e há bastantes ranchos para os passageiros, e da parte dalém a casa do dito Garcia Rodrigues, com larguíssimas roçarias. Daqui se passa ao rio Paraibuna, em duas jornadas, a primeira no mato, e a segunda no porto, onde há roçaria e venda importante e rancho para os passageiros de uma e outra parte. É este rio pouco menos caudaloso que o Paraíba; passa-se em canoa. Do rio Paraibuna fazem duas jornadas à roça do Contraste de Simão Pereira; [...]. Da roça do dito se vai à do Matias Barbosa, e daí à de Antônio de Araújo [...]. Da segunda roça do senhor Bispo fazem uma jornada pequena à Borda do Campo [Município de Antônio Carlos/MG, vizinho a Barbacena], [...]. Quem vai para o rio das Mortes passa desta roça à de Alberto Dias, daí à de Manuel de Araújo, que chamam da Ressaca, e desta à ponta do Morro, que é arraial bastante, com muitas lavras, donde se tem tirado grande cópia de ouro; [...]. Deste lugar se vai jantar ao arraial do rio das Mortes. E quem segue a estrada das minas gerais [...] se passa ao campo do Ouro Preto, [...], onde estão as lavras do ouro. [...] E todo o dito caminho se pode andar em dez até doze dias [...] (Antonil, 1982, p. 184-186).

A partir de relatos de viajantes, que circularam pelo caminho ao longo da primeira metade do século XIX, entre 1809 e 1843, ficam patentes mudanças e nessas novas condições os registros ou postos de controle passaram a constituir pontos de referência e de apoio a esses viajantes.

João Mawe (1978, p. 107-152), viajante e comerciante inglês, encarregado pelo conde de Linhares de fazer observações sobre possíveis ocorrências de prata na região de Cantagalo (RJ), é considerado como o primeiro estrangeiro, com certeza o primeiro inglês, a obter autorização do governo português para viajar até a região das minas em 1809 (Leitão, 1941, p. 159). É dele a mais antiga descrição conhecida sobre esses registros. Na região do porto ou do registro do Paraíba, ele e demais membros da sua expedição passaram por um trecho do caminho mais estreito, atravessaram o rio Paraíba por meio de uma balsa e deixaram-se revistar no registro localizado do outro lado do rio. O registro foi descrito como sendo uma casa sólida de madeira, levantada sobre estacas, a fim de protegê-la das enchentes do rio. Seguindo viagem e já na região do Paraibuna, onde existia outro registro, Mawe comenta que “a região em derredor, conquanto montanhosa, é fértil e coberta de mato”. O registro, localizado na margem esquerda do rio, é descrito como maior e melhor guardado que o anterior. Avançando em direção às minas ele passou pelo registro de Mathias Barbosa, “colocado em meio de bosque quase impenetrável”. Ele relata que o caminho passava por dentro do edifício desse último registro.

Cerca de dois anos mais tarde, em 15 de julho de 1811, o barão Wilhelm Ludwig von Eschwege (2002, p. 217-257) deixou relatado em seu diário sua viagem ao interior do Brasil. Chegando à região do rio Paraíba, descreveu sua travessia para o lado esquerdo do rio, onde havia um registro, que consistia em uma casa do corpo da guarda grande e bem montada, construída sobre pilares. Segundo Eschwege, havia entre seis e dez praças, funcionários do Rio de Janeiro, que tanto examinavam passaportes, como revistavam quem saísse de Minas Gerais, para impedir o contrabando de ouro e de diamantes. Em seguida, e já na região do Paraibuna, Eschwege descreveu esse rio como não sendo tão largo como o anterior e comentou que o barco utilizado era igual ao da travessia anterior. Para a margem esquerda, ele observou a presença de um segundo grande registro ou posto de guarda. Com um oficial e 16 soldados esse era o local onde eram examinados os passaportes, segundo ele com mais rigor que no anterior.

A partir dali, ele relata ter seguido por um caminho pela margem esquerda deste rio, até Mathias Barbosa, onde diz ter passado por mais um registro, também descrito como uma alfândega, e onde eram cobrados os impostos sobre todas as mercadorias que entravam em Minas Gerais.

Em 7 de dezembro de 1816, Auguste de Saint Hilaire (1975, p. 42-50), em companhia do barão Langsdorff, dirigiu-se para a província de Minas. Alcançando a região do Paraíba, ele atravessou o rio e apresentou seus documentos ao comandante do registro situado na margem esquerda. Segundo Saint Hilaire, no Paraíba obtinha-se o visto nos passaportes, mas era no registro do Paraibuna que se pagava o pedágio. Seguindo viagem, ele e sua comitiva alcançaram as margens do Paraibuna, que era atravessado por uma balsa semelhante à existente no Paraíba. Antes da travessia, ele descreveu a casa do registro, situada no lado esquerdo do rio, como uma “casa muito baixa, aproximadamente quadrada, e cujo teto, muito pouco inclinado, e coberto de telhas, se prolonga sobre uma galeria”. Após a travessia do rio, Saint Hilaire relata ter apresentado seu passaporte ao comandante do registro, observando que todos e tudo era fiscalizado com mais seriedade. A seguir, ele passou pelo

registro de Mathias Barbosa, onde descreve edifícios formando um quadrilátero alongado, e construídos ao redor de um pátio bastante grande e que cortava a estrada. Ainda comenta que o serviço era feito por empregados civis e um destacamento militar. É no relato de Saint-Hilaire, que se encontra uma informação dando conta de que esse registro teria sido criado para abrigar outro, mais antigo, situado em área desprotegida e sem segurança. Esse registro mais antigo corresponde, segundo descrição do naturalista francês, ao registro velho do caminho novo, que estava inicialmente localizado na região da Borda do Campo, próximo da passagem da serra da Mantiqueira pela garganta de João Aires.

Alguns anos mais tarde, o barão Georg Heinrich von Langsdorff, plenipotenciário do governo imperial russo junto à corte portuguesa no Rio de Janeiro, organizou e conduziu expedição pelo interior do Brasil e todas as suas observações foram registradas em 25 diários de viagem, editados por Danuzio Gil Bernardino da Silva, em 1997. Nessa sua expedição pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais (Silva, 1997, p. 6-15), iniciada na fazenda da Mandioca, em 8 de maio de 1824, e encerrada na mesma fazenda em 17 de fevereiro de 1825, ele relata sobre as travessias dos rios Paraíba e Paraibuna e os registros anteriormente instalados, tanto no Paraíba, quanto no Paraibuna, e traz a importante informação da fusão dos dois no registro do Paraíba. Langsdorff também fez observação sobre o registro velho da região de Barbacena.

Cerca de um ano mais tarde, por volta de 1826, Alcide Dessalines D'Orbigny (1976, p. 109-165), naturalista francês e considerado um dos fundadores da paleontologia estratigráfica, visitou Minas Gerais e em seu relato não fez nenhuma observação sobre registros, seja para o de Mathias Barbosa, para o do Paraibuna ou do Paraíba. Mas em direção ao Rio de Janeiro, ele passou por Barbacena e descreveu as plantações para uma região identificada como do antigo registro velho e deixou Minas passando por Mathias Barbosa e Simão Pereira.

Entre 1834 e 1835, o naturalista inglês Charles James Fox Bunbury (1981, p. 55-56), empreendeu uma viagem a Minas Gerais, a partir do Rio de Janeiro. Na região do registro do Paraíba, ele descreveu uma travessia do rio por meio de uma ponte volante, sendo que a travessia do rio Paraibuna foi feita por meio de uma ponte de madeira, coberta com arcadas de pedra, constituindo uma sólida e respeitável estrutura. Ele descreveu apenas a presença de um posto militar situado próximo à ponte e na margem do rio Paraibuna. Nesse relato, Bunbury não fez nenhuma menção ao registro do Paraíba, mas assinalou sua chegada ao registro de Mathias Barbosa, em 28 de maio de 1834. Sobre este registro comentou que "era antigamente um posto policial para exame de passaportes e da bagagem dos viajantes vindos das Minas. Agora, esse posto foi abandonado".

Posteriormente, o geólogo Francis Castelnau (1949, p. 98-142), após alguns contratempos, iniciou sua viagem a Minas pela variante do caminho novo identificada como caminho do Inhomirim, em 12 de outubro de 1843. Junto a sua tropa, Castelnau atravessou a ponte do Paraibuna e seguiu viagem, sem nenhuma menção aos antigos registros do Paraíba, do Paraibuna e de Mathias Barbosa.

INSTALAÇÕES DOS REGISTROS NO CAMINHO NOVO

Após entendimentos sobre as razões que levaram às instalações dos postos de controle ou registros ao longo do caminho novo, questões relacionadas com os locais desses registros e as suas respectivas datas de instalação justificaram pesquisas, que envolveram tanto documentação manuscrita quanto cartográfica.

Com relação seja à questão dos locais, seja às datas das instalações, o documento mais antigo encontrado e que trata desse assunto é uma ordem régia de 6 de novembro de 1717 (Costa, 2005, p. 89). Por meio dessa ordem, d. João V determinou a dom Pedro de Almeida, governador e capitão general de São Paulo e terras das Minas, a construção no caminho novo, de instalações na passagem do Paraíba, visando ao mesmo tempo maior comodidade e melhora nas funções de um registro, que deveria ser implantado a meio caminho entre a cidade do Rio de Janeiro e as Minas. Segunda essa ordem, o governador deveria tomar:

na cidade de San Sebastião do Rio de Janeiro, informação de todas as pessoas que nella achastes, mais praticas no caminho das Minas, e tambem de alguns engenheiros que virão o Sitio da Parahiba, e pelo que vos dicerão huns e outros viestes no Conhecim^o de q' o dito sitio he o mais apto para nelle se fabricar hua importante chave para as Minas, pois sendo todas as terras impenetraveis pela sua aspereza, e pela densidade dos matos que as cobre fica sendo a dita paragem a menos dificultozo, e como tal foi buscada por Garcia Roiz Paes no descobrimento que fez do caminho das Minas para se comunicar com o Rio de Janeiro, e offereça comodidade para nella a pouco custo se poder fazer hum recinto em que possão recolher se os soldados e bastará q' este se fabrique de terra, e [...] de que o pais ter abundante e não menos de pedra quando seja necessario fabricar se della que as [...] que produzirá este jenero de fortificação serão [...] os soldados e officiaes com maior respeito, não só com os que fizerem passagem por aquella passagem.

Como em sua ordem d. João V levantava a necessidade de se “fabricar hua importante chave para as Minas”, destacando ainda que em meio à “densidade dos matos” a região do Paraíba seria a mais adequada, pode-se concluir que nessa época não havia ainda nenhum registro instalado, pelo menos nessa região de fronteira, seja na parte mineira, seja na do Rio de Janeiro. Essa inexistência de outros registros na área é também corroborada nessa ordem régia, pela autorização dada ao governo de São Paulo e das Minas do Ouro, desmembrado do Rio de Janeiro desde 1709, para a instalação de um registro, mas em território do Rio de Janeiro e sem nenhuma referência a eventuais registros no lado mineiro da fronteira. Nesse sentido, a referida obra publicada pelo jesuíta Antonil, pode também ser considerada como mais uma comprovação para a inexistência dos registros até pelo menos 1711.

A partir da análise de um documento guardado na Biblioteca pública de Évora e intitulado *Descrição do mappa geographico que comprehende os lemites do Governo de S. Paulo e*

Minas e tão bem do Rio de Janeiro, e que por conta desse título pode ser considerado anterior a 1720, quando então ocorreu o desmembramento e a formação da capitania de Minas Gerais, encontram-se descrições de inúmeros caminhos para as minas, como o *Cam.º pº as Minas partindo de Santos*, *Cam.º Velho de Parati*, *Caminho Velho* e *Caminho Novo*. Na descrição do caminho novo, o autor do documento, que não se faz acompanhar de nenhum mapa, relaciona diversos *citios e rossas* entre os quais destacamos quatro, acompanhados por suas numerações originais da descrição: “14. D. Maria – Aqui se passa o rio Paraíba em canoa; 16. D. Maria Paraibuna, se passa aqui o Rio deste nome; 34. Coronel Borda do Campo; 35. Registro: Quem quiser ir pº a Vº de S João de El Rey toma sua estrada a mão esquerda e vai ao sítio do Barrozo [...]”. Como pode ser constatado, tem-se nessa descrição referência apenas ao registro da região da Borda do Campo, ainda que sem qualquer informação sobre suas funções. Observa-se, também, que no documento não foram feitas referências a outros registros, como o do Paraíba e do Paraibuna, e nessas localidades foram feitas referências apenas a uma pessoa identificada como d. Maria. Do cruzamento de informações contidas nesse documento com aquelas do Itinerário de Francisco Tavares de Brito, produzido por volta de 1717, e considerando a ordem régia de 1717, pode-se concluir que os registros da Borda do Campo e do Paraíba foram instalados por volta de 1717, podendo o primeiro ter sido instalado antes mesmo da ordem régia, mas seguramente após 1711, considerando-se o roteiro de Antonil.

Ainda do século XVIII, e envolvendo a implantação e o início de funcionamento desses registros, bem como a transferência de um deles, encontram-se referências de autoria de Caetano da Costa Matoso, ouvidor da comarca de Vila Rica, registradas em seu diário de jornada para Vila Rica, ocorrida entre 27 de janeiro e 7 de fevereiro de 1749 (Códice Costa Matoso, 1999, doc. 138, p. 890-891 e p. 896). Primeiro, na passagem por Mathias Barbosa, ele observou: “Seguiu-se o dia [...] primeiro de fevereiro [de 1749] [...] cheguei a um sítio que chamam de Matias Barbosa [...] [onde] está posto o registro do contrato das entradas das fazendas que por este caminho vão para as Minas. [...]. Este registro está neste sítio há doze anos, tendo estado antes no sítio adiante da Borda do Campo [região da atual Barbacena]”. Seguindo sua viagem para Vila Rica e passando pela região da Borda do Campo, no dia 6 de fevereiro observou: “Tendo andado perto de uma légua, cheguei pela borda de um rio que chama o do Registro Velho [...] por nele ter tido o seu primeiro assento o registro das entradas de que já falei, e estive [aqui] por alguns vinte anos”. Levando-se em conta os dados fornecidos por Costa Matoso e o ano de 1749 como referência para os cálculos, chega-se ao ano de 1717, com importância não só para a instalação do registro velho, mas para a confirmação de que esse teria sido de fato o ano, a partir do qual foram instalados os registros do caminho novo. Já o ano de 1737, corresponderia ao ano de transferência do registro da Borda do Campo para a região de Mathias Barbosa.

Outros relatos, produzidos por viajantes entre 1806 e 1843, atestam o funcionamento ou não desses registros, sem, no entanto, fornecerem dados concretos sobre as datas das suas respectivas instalações.

CONCLUSÕES

Antes mesmo de fins da primeira metade do século XVIII, por conta do declínio da produção do ouro e dos diamantes, os registros da Borda do Campo, do Paraíba, do Paraibuna e de Mathias Barbosa, instalados no período de 1717 a 1737 e ao longo do caminho novo, entre a região central das minas e a cidade do Rio de Janeiro, deixaram de ter importância e destinação iniciais e passaram a desempenhar cada vez mais papel de controle ou de fiscalização. Segundo relatos de viajantes alguns já não funcionavam.

Após 1822, com a independência e a criação do Império do Brasil, antigos registros foram extintos, ou foram substituídos por postos identificados como coletorias e recebedorias. No caso de Minas Gerais, dos antigos registros do ouro, só restou o do Paraibuna, que foi transformado em uma Recebedoria, como representado no *Mappa das Collectorias, Recebedorias e seosestravios, linhas de correios e suas ramificações da Província de Minas Geraes*, datado de junho de 1865.

Referências bibliográficas

ABREU, João Capistrano de. *Capítulos de história colonial: (1500-1800) & Os caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982.

ANTONIL, André João. *Cultura e opulência no Brasil, por suas drogas e minas*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1982.

BRITO, Francisco Tavares de. *Itinerário geográfico com a verdadeira descrição dos caminhos, estradas, rossas, citios [...] Barroco*, Belo Horizonte, UFMG, v. 4, p. 91-118, 1972, (reprodução fac-similar entre as p. 104-105).

BUNBURY, Charles James Fox. *Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1981.

CASTELNAU, Francis. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, Brasileira, s. 5°, v. 266, t. I, 1949.

CÓDICE COSTA MATOSO. *Coleção das notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América que fez o doutor Caetano da Costa Matoso sendo ouvidor-geral das do Ouro Preto*. Coord. Luciano Raposo de Almeida Figueiredo e Maria Verônica Campos. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Coleção Mineiriana, 2 v., 1999.

COSTA, Antônio Gilberto. Os caminhos do ouro e a estrada real para as Minas. In: COSTA, Antônio Gilberto (org.). *Os caminhos do ouro e a estrada real*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005. p. 28-151.

D'ORBIGNY, Alcide. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1976.

ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. *Jornal do Brasil 1811-1817 ou relatos diversos do Brasil, coletados durante expedições científicas por Wilhelm Ludwig von Eschwege*. Trad.: Friedrich E. Renger, Tarcísia Lobo Ribeiro e Günter Augustin. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2002.

LEITÃO, Cândido de Melo. *História das expedições científicas no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, Coleção Brasileira, v. 209, 1941.

MARTINS FILHO, Enéas. Os três caminhos para as Minas Gerais. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 1, p. 171-211, 1965.

MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1978.

ORDEM Régia de 6 de novembro de 1717. *Anais da Biblioteca Nacional de Lisboa*, Divisão de Reservados, Coleção Pombalina, códice 643, f. 30-31.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. São Paulo: Itatiaia, 1975.

SILVA, Danuzio Gil Bernardino da. *Os diários de Langsdorff*: Rio de Janeiro e Minas Gerais. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Fiocruz, v. 1, 1997.

SODRÉ, Alcindo de Azevedo. Os caminhos antigos do Rio para Minas e a passagem por Petrópolis. *Jornal de Petrópolis*, Petrópolis, 4ª sessão, p. 1, col. 01-07, 25 dez. 1933.

Recebido em 8/12/2015

Aprovado em 22/12/2015