

OS ITINERÁRIOS DA REDE DE CAMINHOS DE VILA BOA DE GOIÁS NO SÉCULO XVIII

Lenora de Castro Barbo

CNPq Núcleo Brasília, Campus Planaltina / UnB, lenorabarbo@gmail.com

Rômulo José da Costa Ribeiro

CNPq Núcleo Brasília, Campus Planaltina / UnB

rjcribeiro@unb.br

Resumo

No século XVIII, a partir da capital Vila Boa, uma rede de caminhos irradiava-se na Capitania de Goiás em cinco direções distintas: o primeiro caminho dirigia-se para as capitanias de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, era a *Picada de Goiás*; outro seguia rumo à Capitania de Mato Grosso, era a *Estrada do Cuyabá*; o terceiro seguia até Salvador e era conhecido como a *Estrada da Bahia* ou *Caminho dos currais e Bahia*; o quarto era a *Estrada do Norte*, que levava aos arraiais do norte de Goiás; e o quinto fazia a ligação com São Paulo, sendo, na verdade, o primeiro caminho oficial da região, o *Caminho de Goyazes*. O objetivo principal desse artigo é reconstituir e descrever essa rede de caminhos, com base na cartografia histórica e Modelagem de Relevo. A pesquisa utilizou como base territorial o *Mappa dos Sertões* que se compreendem de Mar a Mar entre as capitanias de S. Paulo, Goyazes, Cuyabá, Mato-grosso, e Pará, produzido entre 1766-1775, de autoria não identificada. Um clássico da historiografia goiana, esse documento cartográfico faz parte da Coleção Morgado de Mateus da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. O trabalho se realizou em cinco etapas. A primeira consistiu na seleção do documento cartográfico do século XVIII a ser estudado. Na segunda etapa, o mapa histórico foi convertido em formato digital e georreferenciado. A terceira foi a digitalização em tela dos limites da capitania, dos caminhos e sítios assinalados no mapa. Na quarta etapa foi realizada a Modelagem de Relevo da Capitania de Goiás. A seguir, o *Mappa dos Sertões* que se compreendem de Mar a Mar... foi aplicado diretamente sobre o relevo da região. A intenção da pesquisa ao utilizar a modelagem tridimensional é possibilitar uma visão histórico-geográfica da organização territorial dessas estradas por uma nova perspectiva.

Palavras-chave: Cartografia, Século XVIII, Goiás, Caminhos.

Abstract

In the 18th century, from the capital Vila Boa, a network of radiating-paths in the Captaincy of Goiás in five different directions: the first way directed to the captaincy of Minas Gerais and Rio de Janeiro, was the *Picada de Goiás*; another followed towards the Captaincy of Mato Grosso was the *Estrada do Cuyabá*; the third followed by Salvador and was known as the *Estrada da Bahia* or *Caminho dos currais e Bahia*; the fourth was the *Estrada do Norte*, leading to the camp from the north of Goiás; and the fifth was the connection with São Paulo, and actually the first official way in the region, *Caminho de Goyazes*. The main aim was to reconstruct and describe the network of paths, based on historical mapping and terrain modeling. The research used as a territorial base *Mappa dos Sertões que se compreendem de Mar a Mar entre as capitanias de S. Paulo, Goyazes, Cuyabá, Mato-grosso, e Pará*, produced between 1766-1775, of unidentified authorship. A classic of Goiás historiography, this cartographic document is part of the Morgado de Mateus Collection of the National Library of Rio de Janeiro. The work took place in five stages. The first consisted in selecting the cartographic document of the 18th century to be studied. In the second stage, the historical map has been converted to digital format and georeferenced. The third was the screen scanning the limits of the captaincy, the paths and sites marked on the map. The fourth stage was carried out Captaincy Relief Modeling of Goiás. Then the *Mappa dos Sertões que se compreendem de Mar a Mar...* was applied directly to the relief of the region. The intent of the search when using the three-dimensional modeling is to enable a historical-geographical vision of territorial organization of these roads with a new perspective.

Keywords: Cartography, 18th century, Goiás; Pathways.

Introdução

O objetivo principal desse artigo é reconstituir e descrever, os itinerários da rede de caminhos de Vila Boa de Goiás no século XVIII com base na cartografia histórica e Modelagem de Relevo. Com o intuito de ampliar as possibilidades metodológicas de investigação, utilizou-se o georreferenciamento e a Modelagem de Relevo como ferramenta base para a busca do conhecimento do território e das dinâmicas das expedições que atravessaram a região. A utilização dessa tecnologia permitiu a visualização georreferenciada da informação histórica e está possibilitando um novo nível de entendimento dos mapas históricos. Antes dessa metodologia, os mapas eram analisados com base em um olhar crítico e conhecimento *a priori*. A comparação entre dois ou mais mapas era possível, mas a confiabilidade de suas conclusões estava diretamente ligada à acurácia visual e habilidade de interpretação do leitor. Com o georreferenciamento foi possível criar uma base comum e fazer análises comparativas. Quando os mapas são convertidos para o meio digital eles podem ser manipulados e combinados com outros dados espaciais, assim como modelos digitais de elevação (3D). A paisagem tridimensional é reconhecida mais rapidamente e conexões ligando mapas históricos aos mapas de hoje facilitam a comparação visual e o entendimento por parte dos leitores.

A pesquisa utilizou como base territorial o *Mappa dos Sertões que se comprehendem de Mar a Mar entre as capitãias de S. Paulo, Goyazes, Cuyabá, Mato-grosso, e Pará*, produzido entre 1766-1775, de autoria não identificada (Figura 1). Um clássico da historiografia goiana, esse documento cartográfico faz parte da Coleção Morgado de Mateus da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. O desenho cartográfico abrange toda a Capitania de Goiás, cujos limites estão demarcados por uma linha amarela e assinala os principais núcleos de povoamento, que estão identificados e hierarquizados por meio de símbolos. Até os dias de hoje, podemos reconhecer diversos sítios e marcos naturais registrados, considerando que muitos ainda conservam a mesma toponímia. A rede hidrográfica representada possui identificados os principais cursos de água e os caminhos estão representados por linhas ponteadas de vermelho e estabelecem a comunicação entre os principais núcleos de povoamento e a ligação da Capitania com a Vila de Santos, em São Paulo, e a Cuiabá e ao Mato Grosso, às margens do Rio Madeira. A rota terrestre, subindo ao norte, chega ao Descoberto do Carmo.

O trabalho se realizou em cinco etapas. A primeira consistiu na seleção do documento cartográfico do século XVIII a ser estudado. Na segunda etapa, o mapa histórico foi convertido em formato digital e georreferenciado. A terceira foi a digitalização em tela dos limites da capitania, dos caminhos e sítios assinalados no mapa. Na quarta etapa foi realizada a Modelagem de Relevo da Capitania de Goiás. A seguir, o *Mappa dos Sertões que se comprehendem de Mar a Mar...* foi aplicado diretamente sobre o relevo da região. A intenção da pesquisa ao utilizar a modelagem tridimensional é possibilitar uma visão histórico-geográfica da organização territorial dessas estradas por uma nova perspectiva.

Os caminhos de ocupação

Para Holanda (1957, p.23-24), o fato de as bandeiras paulistas terem encontrado o caminho mais apropriado desde suas primeiras incursões no sertão demonstrava que elas contavam com a orientação indígena, voluntária ou não. Assim como Orville Derby, não duvidava da existência prévia de vias indígenas, com caráter mais ou menos permanente, antes de iniciar-se a colonização. Sendo que ainda hoje o traçado de muitas estradas parece concordar, no essencial, com o dos velhos caminhos de índios e bandeirantes, sinal de que sua localização não seria caprichosa.

É pouco provável que um grupo de homens criados em S. Paulo tivesse, na primeira investida de um sertão inteiramente desconhecido, acertado, sem guias, tão bem com o caminho mais fácil. A conclusão a tirar é que esse sertão já era trilhado pelos gentios e que os bandeirantes nesta, como em muitas outras entradas ao sertão, nas quais se nota o mesmo acerto, apenas seguiram caminhos já existentes, pelos quais se comunicavam entre si os índios de diversas tribos relacionadas, ou grupos destacados de uma mesma tribo (ORVILLE DERBY *apud* SANTOS, 2009, p. 46).

No início da ocupação da região das minas gerais, esses caminhos não eram trilhados por tropas de muares. Eram os comboios de escravos índios vindo das vilas paulistas, e depois negros vindo da Bahia, que eram levados para o trabalho nos depósitos minerais e nas atividades de apoio à extração de ouro (SANTOS, 2001, p.154). Quando a exploração aurífera e diamantífera, na região das minas, aumentou, chegaram as tropas de muares e as boiadas. A base do transporte de mercadorias no território colonial passou a ser pelas tropas de muares, e permitiram que uma enorme massa populacional ocupasse a região central, fornecendo-lhes os produtos de que necessitavam para sua sobrevivência (SANTOS, 2001, p. 155).

A chegada do boi e do muar obrigou ao alargamento das antigas vias.

Já não eram caminhos a serem percorridos por seres humanos em fila indiana, levando os fardos nos ombros, mas vias que tinham que comportar tropas de dezenas de animais ou boiadas de numerosas cabeças. Pouco a pouco, ainda no século XVIII, os caminhos se tornaram estradas. Vias antigas, possivelmente oriundas de milenares trilhas indígenas, estreitas, com poucos pontos de abastecimento e de manutenção precária se converteram progressivamente em estradas batidas, largas, servidas por inúmeros postos de apoio (...) (SANTOS, 2001, p. 155).

Evoluindo a partir dos primeiros caminhos autorizados pela Coroa, as estradas mantiveram o caráter de vias oficiais, se tornaram *estradas reais*, de caminho obrigatório para mercadorias e pessoas. "Eram as estradas da Coroa, do rei, as únicas vias autorizadas da imensa colônia. Fora delas, era o descaminho do ouro, a evasão fiscal, o contrabando de escravos, o garimpo clandestino e, como consequência, a punição implacável" (SANTOS, 2001, p.156).

As estradas reais, mesmo com a expansão da rede viária, mantiveram sua importância, sendo que, além da antiguidade do itinerário, era o controle oficial que a distinguia, materializado nos inúmeros registros e contagens espalhados ao longo do percurso. Pelos caminhos coloniais se fez a ocupação do interior da colônia.

No auge da mineração, esses caminhos se viram percorridos de ponta a ponta por imigrantes paulistas, baianos, pernambucanos e europeus, por tropeiros do sul e de São Paulo, por boiadeiros do rio São Francisco e do rio das Velhas, por sertanistas da Bahia e das vilas paulistas, por escravos negros e índios, por mascates e administradores reais, por homens do fisco, por soldados mercenários e por milícias oficiais (SANTOS, 2001, p.163).

Enquanto o caminho de Cuiabá era majoritariamente fluvial, sendo mesmo conhecido como *a viagem dos rios*, os de Minas e Goiás eram terrestres, implicando a derrubada do *mato grosso* para dar passagem aos sertanistas. Aos poucos as rotas terrestres, mais numerosas e frequentadas, passaram a se ligar, em pontos estratégicos, às vias regulares de trânsito fluvial.

A localização geográfica de Goiás, em relação ao litoral brasileiro, resultou no estabelecimento de uma rede de estradas ancestrais, que, pela ausência de tecnologia adequada para superar alguns obstáculos naturais, nem sempre seguiram o trajeto mais curto. Era árdua a comunicação da capital, Vila Boa de Goiás, com as outras Capitânicas, pois distante do litoral era também afastada de quase todos os rios então navegáveis.

Os caminhos de ocupação

No século XVIII, a partir de Vila Boa de Goiás, uma rede de caminhos irradiava-se em cinco direções distintas: o primeiro caminho dirigia-se para o leste e depois para o sul, passando por Paracatu, em Minas Gerais, até a Capitania do Rio de Janeiro, era conhecido como *Picada de Goiás* (Figura 3); outro seguia na direção oeste, passava por Cuiabá e seguia até Vila Bela, na Capitania de Mato Grosso, era a *Estrada do Cuyabá* (Figura 4); o terceiro, também conhecido como a *Estrada da Bahia* ou *Caminho dos currais e Bahia* (Figura 6), dirigia-se para o leste e depois para o norte, passando por Couros e São Domingos até Salvador; o quarto caminho levava a todos os arraiais do norte de Goiás, chamado de *Estrada do Norte* (Figura 5); e, por fim, o quinto seguia na direção sul-sudeste, passava por Mogi e fazia a ligação com São Paulo, sendo, na verdade, o primeiro caminho oficial da região, mais conhecido como *Caminho de Goyazes* (Figura 2).

Caminho de Goyazes

A antiga trilha dos indígenas, percorrida pelos dois Anhangueras, partia de São Paulo e Santana de Parnaíba, dirigindo-se a Jundiá. Desse ponto seguia em direção ao norte, cruzando os rios Atibaia, Jaguari, Mogi, Pardo, Sapucaí e Gravataí (em áreas do atual Estado de São Paulo) das Velhas, Paranaíba, Corumbá, Meia Ponte e Claro. (...) De início as mercadorias eram transportadas por carregadores indígenas, como seria o costume nos caminhos entre São Paulo e São Vicente e entre Curitiba e Paranaguá. (...) Para atender às novas demandas, o tráfego irregular dos carregadores indígenas foi substituído pela circulação de tropas de mueres, organizadas em comboios de comerciantes. As trilhas foram melhoradas, os percursos simplificados. Onde foi possível, estabeleceram-se propriedades rurais para abastecimento e abrigo de viajantes. Era, portanto, uma linha de comércio que do Rio de Janeiro e São Vicente se ligava a São Paulo, Santana de Parnaíba e Jundiá e desta aos sertões de Goiás. (REIS FILHO, 2014, p. 29-30)

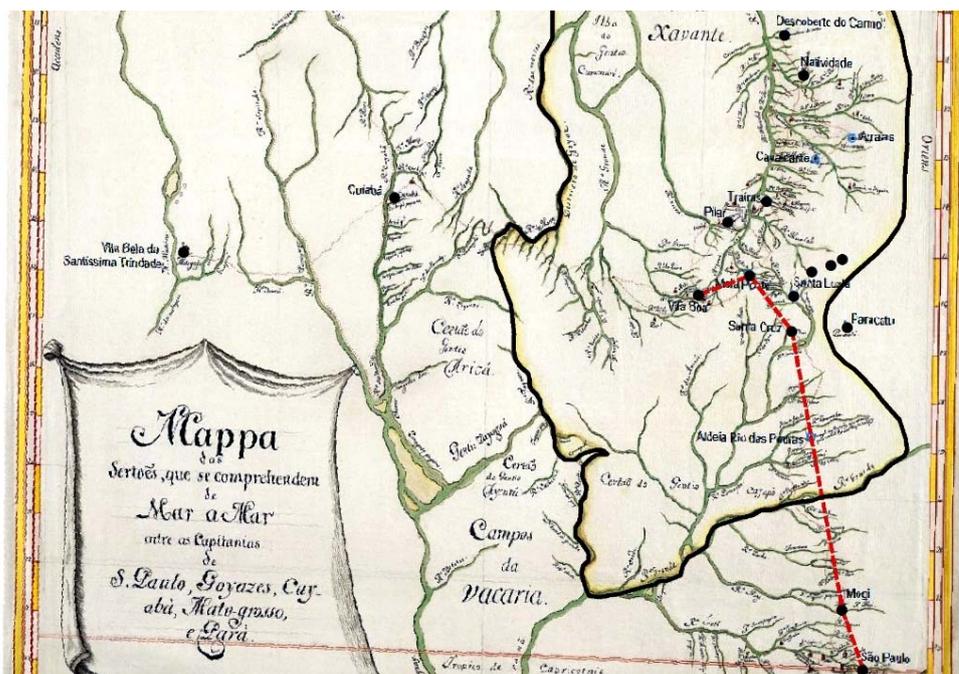


Fig.2. Rota do *Caminho de Goyazes*, tracejada em cor vermelha, no mapa de 1766-1775, georreferenciado.

Em 1750, o cartógrafo italiano Francisco Tosi Colombina foi contratado pelo primeiro Governador de Goiás, Dom Marcos de Noronha, para elaborar o *Mapa geral dos limites da Capitania de Goiás*. Na elaboração do documento o cartógrafo reuniu e organizou informações de viajantes e sertanistas, em complementação ao conhecimento adquirido em suas viagens e experiências pessoais. Citou as fontes de cada trecho desenhado, desculpou-se por erros que poderiam surgir e, ao mesmo tempo em que afirmou ter a intenção de fazer outro mapa com mais detalhes, cobrou a autorização para a abertura do novo caminho de Vila Boa até a cidade de São Paulo e a Vila de Santos:

... mas o que pertence a esta Capitania, brevemente darei a V.E. hum mappa em ponto mayor, e com mayor individuação, o que farei também, se, como supponho me vier a ordem pa. a abertura do novo caminho desta Villa Boa e Cidade de S. Paulo e Vila de Santos ... (COLOMBINA, 1981, p.160).

Em carta ao Rei de Portugal, Dom Marcos de Noronha, Conde dos Arcos, tratou do pedido de Colombina e outros sócios para abrirem, às próprias expensas, um caminho muito *plano e com tais comodidades, que possam transportar por ele em carros ou carretas as carregações*, que, até então, faziam aquele percurso em tropas de cavalos. Em troca, pediam o privilégio da concessão da estrada por dez anos e doação de sesmarias a cada três léguas. O Conde dos Arcos argumentou a favor de Colombina, e defendeu que o projeto era conveniente para a Coroa (MOREIRA, 1984, p. 55-56).

A pretensão foi deferida, conforme consta dos Anais da Província de Goiás, de 1863:

Colombina e outros propuseram abrir uma estrada de carros de S. Paulo para Cuiabá, passando pela capital de Goiás, e requereram a concessão do privilégio do seu rendimento por espaço de dez anos, e uma sesmaria de três em três léguas em toda a extensão da projetada via de comunicação. Foi essa pretensão deferida por provisão de 6 de dezembro de 1750. Era uma ideia gigantesca, para poder ser nessa época levada a efeito. O privilégio caducou por nunca terem os empresários podido organizar a companhia que se devia encarregar desses trabalhos, e levantar os capitais que se faziam necessários para execução das obras. (ALENCASTRE, 1979, p. 124)

A quem arguiu sobre a impossibilidade do projeto, de tão gigantesco, o cartógrafo respondeu que, embora não houvesse nenhum exemplo de estrada semelhante no Brasil, nas Índias de Espanha já existiam caminhos desse tipo (PALACIN, 1994, p.125-126).

Além de assinalar o *Caminho de Goyazes*, o mapa confeccionado por Colombina registrou informações e rotas, tanto terrestres quanto fluviais, que ligavam a Vila de Santos, em São Paulo, à Cuiabá e à cidade do Mato Grosso, às margens do Rio Madeira – *Estrada do Cuyabá*, e a rota terrestre que, subindo ao norte, chegava ao Descoberto do Carmo – *Estrada do Norte*.

Picada de Goiás

Em 1772, José de Almeida Vasconcellos Soveral e Carvalho (1737-1805) – Barão de Mossâmedes – quando veio tomar posse como governador da Capitania de Goiás, saiu do porto da cidade do Rio de Janeiro até Vila Boa, em companhia do Governador do Mato Grosso Luis d'Albuquerque Melo Pereira e Cáceres. Nessa viagem, Soveral e Carvalho veio do Rio de Janeiro pelo caminho de Minas – *Picada de Goiás*, atingindo a Capitania de Goiás pelo registro de Arrependidos, entre os rios Preto e São Marcos. De Arrependidos a viagem o levou à Contagem de São Bartolomeu, a oeste, buscando Luziânia. De Luziânia para Pirenópolis, a comitiva inflectiu a oeste, buscando o rio da Ponte Alta no ângulo sudoeste do Distrito Federal e, dali, atingiu Santo Antônio dos Montes Claros. Dali, buscando Pirenópolis a oeste, seguiu pelo rio dos Macacos, rio Areias e rio Corumbá até as portas de Meia Ponte, a caminho de Vila Boa (BERTRAN, 2000, p.140). Este caminho foi trilhado posteriormente, em 1819, por Pohl e Saint-Hilaire.

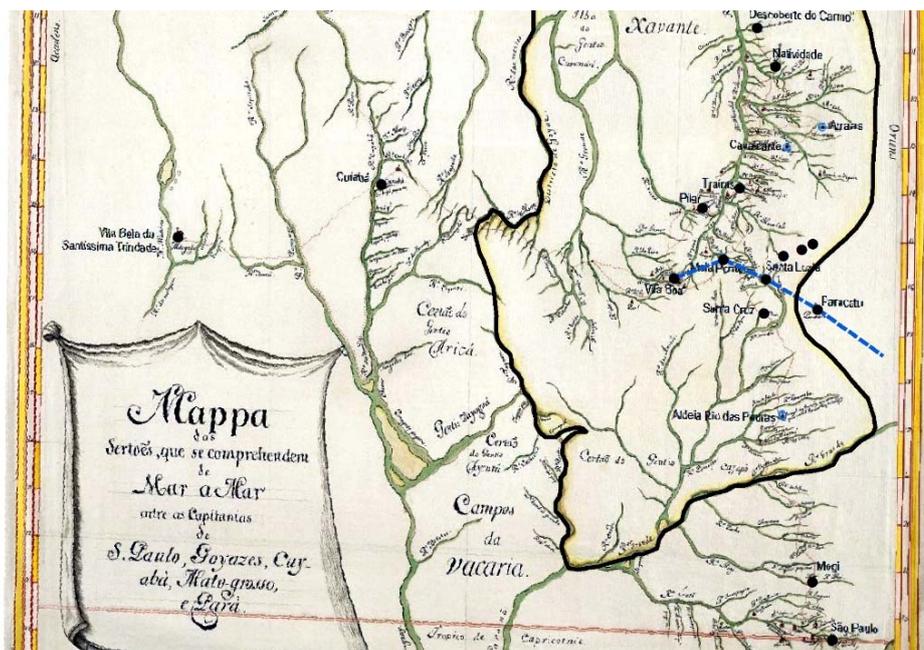


Fig.3. Rota da *Picada de Goiás*, tracejada em cor azul escuro, no mapa de 1766-1775, georreferenciado.

Thomas de Souza, a mando do Barão de Mossâmedes, confeccionou uma Carta de Goiás, também conhecida por *Mapa dos Julgados*, que reproduziu as fronteiras da Capitania de Goiás, dividiu a capitania em 13 Julgados, representou o relevo e a rede hidrográfica da região e assinalou a capital, os arraiais com freguesia, os arraiais sem freguesia, as aldeias e as estradas que cruzavam a região.

Representados na Carta, três caminhos distintos se entroncavam em Meia Ponte, a partir de onde, unificados, continuavam até Vila Boa de Goiás e seguiam rumo a Cuiabá (*Estrada do Cuyabá*). A primeira estrada, mais ao sul, vinha de São Paulo, passava por Santa Cruz, Bonfim e chegava a Meia Ponte (*Caminho de Goyazes*). A segunda, a sudeste, partia do Rio de Janeiro, passava por Paracatu, Arrendidos, Santa Luzia, Ponte Alta – no ângulo sudoeste do Distrito Federal –, Santo Antonio dos Montes Claros, Macacos, Corumbá e, depois, Meia Ponte (*Picada de Goiás*). A estrada que vinha da Bahia chegava ao atual Distrito Federal pelo extremo nordeste – Couros – cortava a região da Vila do Mestre d'Armas, seguia por Sobradinho, passava por São João das Três Barras, pela Chapada da Contagem, até sair, a oeste, ao encontro de Meia Ponte (*Caminho dos currais e da Bahia*).

Virgílio Martins de Mello Franco (1839-1922) foi Juiz de Direito da Comarca de Palma, em 1876; Juiz de Direito de Traíras, em 1876; de Meia Ponte, em 1877; e de Vila Boa, em 1878. Em julho de 1876, Virgílio saiu do Rio de Janeiro para a sede da Comarca de Palma, pela *Picada de Goiás*. Viajou 200 léguas em lombo de burro de Paracatu até Conceição do Norte, passando também pela *Estrada do Norte*, onde começou a escrever o livro *Viagens pelo interior de Minas Geraes e Goyaz* (1888).

Estrada do Cuyabá

Segundo Lemes (2013, p. 192), criadas simultaneamente, as Capitanias de Goiás e do Mato Grosso, além das similaridades que guardam entre si, constituem entrelaçamentos de uma arquitetura política e administrativa que anunciam a materialização de um mesmo projeto: as intenções de Lisboa para essa intricada região de fronteira da América. Nesse contexto, foi grande a relevância da *Estrada do Cuyabá*, que, juntamente com o advento das tropas de mula, teve parcela de responsabilidade no desaparecimento das monções:

Estrada do Norte

O primeiro e mais ajustado, que lá apareceu até aquele tempo... assinalou as rotas, tanto terrestres quanto fluviais, que ligavam a Vila de Santos, em São Paulo, a Cuiabá e à cidade do Mato Grosso, às margens do Rio Madeira; e a rota terrestre que, subindo ao norte, chegava ao Descoberto do Carmo, ou seja, o *Caminho de Goyazes*, a *Estrada do Cuyabá* e a *Estrada do Norte*.

O *Mapa que mostra a capitania de Goiás e a região ao sul até o rio da Prata* registra as rotas, tanto terrestres quanto fluviais, que ligavam a Vila de Santos, em São Paulo, a Cuiabá e à cidade do Mato Grosso, às margens do Rio Madeira; a *Estrada do Norte* – rota terrestre que, subindo ao norte, chegava ao Descoberto do Carmo; e a rota fluvial que seguia até a confluência do rio Sumidouro com o rio dos Arinos.

O *Mappa dos Sertões, que se comprehendem de Mar a Mar entre as Capitânicas de S. Paulo, Goyazes, Cuyabá, Mato-grosso, e Pará* – 1766-1775 – representa os caminhos em pontilhado, e registra o *Caminho de Goyazes*, a *Estrada do Cuyabá* e a *Estrada do Norte* – as rotas, tanto terrestres quanto fluviais, que ligavam a Vila de Santos, em São Paulo, a Cuiabá e à cidade do Mato Grosso, às margens do Rio Madeira; a rota terrestre, que subindo ao norte, chegava ao Descoberto do Carmo; e a rota fluvial seguia até a confluência do rio Sumidouro com o rio dos Arinos.

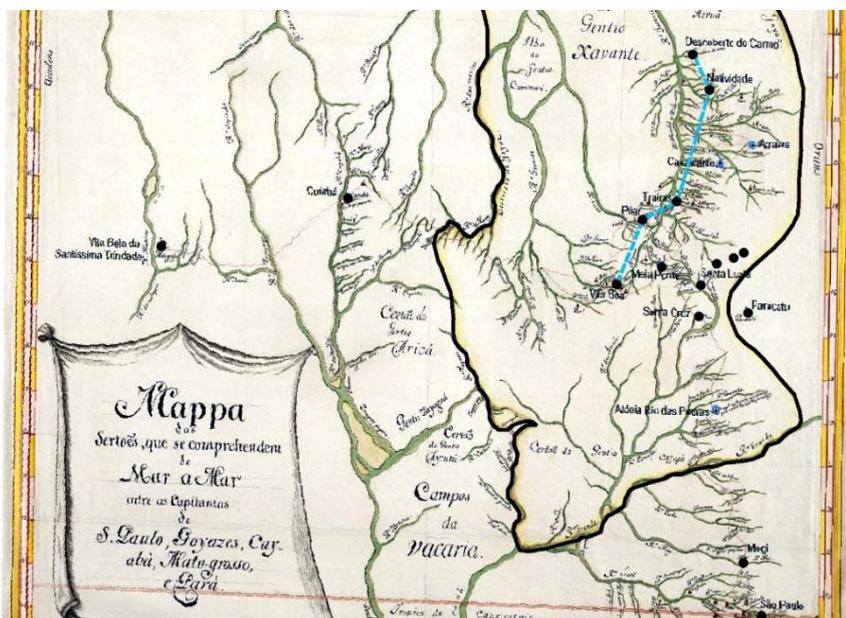


Fig. 5. Rota da *Estrada do Norte*, tracejada em cor azul claro no mapa de 1766-1775, georreferenciado.

Caminho dos currais e Bahia

Em meados de 1734, José da Costa Diogo (ROCHA Jr., D.A.; VIEIRA Jr.; W.; CARDOSO, R. C.) e outros tropeiros saíram da Fazenda do Acary, nas margens do Rio São Francisco em busca das *minas dos Goyazes*. Diogo e seus companheiros saíram da Fazenda Acary, às margens do rio Urucuya, passaram pelas margens do rio São Francisco até Carinhanha, na divisa com a Bahia; mudaram de direção a sudoeste pela Serra dos Tropeiros até o Sítio D'abadia; continuaram até alcançar Santa Rosa, em Goiás, e desceram em direção à Bandeirinha, próximo à Lagoa Feia. A partir desse ponto, os tropeiros atravessaram todo o território do atual Distrito Federal em sua porção norte, até o rio dos Macacos; continuaram até o Sítio do Miguel Ribeiro, às margens do rio Areias, e dali subiram rumo ao Maranhão – haviam trilhado o *Caminho dos currais e Bahia*.

Santos (2009, p.152) expõe que não se conhecem ao certo as condições de formação do chamado *Caminho da Bahia*, mas que ele cumpriu duas funções históricas fundamentais: prover as zonas mineradoras nas suas primeiras décadas de existência de carne bovina, gerada nos currais do médio São Francisco e seus afluentes; e *conectar a região das minas à maior cidade da América portuguesa e um de*

seus portos mais movimentados, por onde chegavam os escravos africanos e os produtos europeus. O caminho foi, assim, via de escoamento da produção pecuária e via de circulação mercantil.

Paulo Bertran descreve a rota do *Caminho dos currais e Bahia*, que chegava até Vila Boa de Goiás, a partir de onde seguia a *Estrada do Cuyabá*, sendo possível alcançar Vila Bela da Santíssima Trindade e, dessa forma, "cortar" a América Portuguesa ao meio:

A estrada de Salvador vinha pelo sertão baiano e dava ao viajante do Século XVIII a escolha de atravessar o rio São Francisco ou em Carinhanha-BA ou por São Romão-MG. No primeiro caso entrava no Planalto pelo registro de Santa Maria, no segundo, pela Lagoa Feia, unindo-se ambas em Formosa [Cours]. Dali prosseguia para a contagem de São João, Meia Ponte, Vila Boa de Goiás, Cuiabá e Vila Bela da Santíssima Trindade, primeira capital do Mato Grosso, aos pés do rio Guaporé, divisando a fronteira boliviana, a mais ocidental povoação portuguesa a confrontar os domínios de Espanha no Século XVIII. Estendia-se por cerca de 2,8 mil quilômetros e, enquanto jorrou ouro em Goiás e Mato Grosso, constitui-se na principal estrada mercantil do país por léguas transpostas. (2000, p.139)

O *Caminho dos currais e Bahia* foi a rota percorrida por José da Costa Diogo, em 1734; a mesma explorada pelo Barão de Mossâmedes, em 1773, e, depois, assinalada por Thomas de Souza, no Mapa dos Julgados da Capitania de Goiás, em 1778; foi também o caminho trilhado pelo Governador Cunha Menezes em sua jornada no Planalto Central, em 1778; e, ainda, foi um dos itinerários registrados, em 1856, pelo Brigadeiro Cunha Matos.

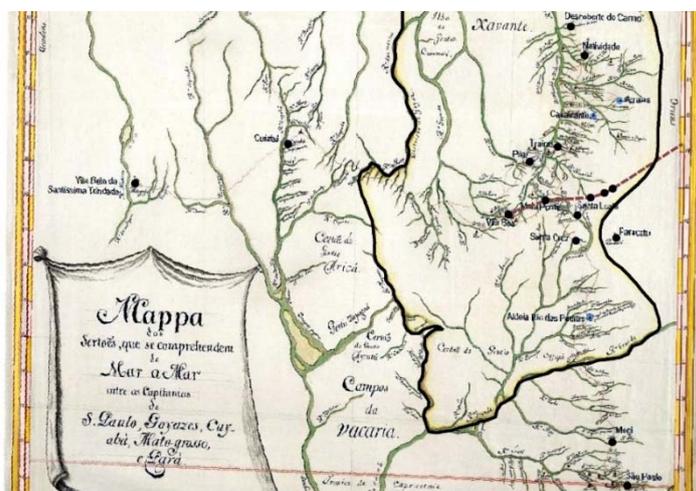


Fig.6. Rota do Caminho dos currais e Bahia, tracejada em cor marrom, no mapa de 1766-1775, georreferenciado.

Considerações finais

A utilização da Modelagem de Relevo permitiu a visualização georreferenciada da informação histórica e está possibilitando um novo nível de entendimento dos mapas históricos. Antes dessa metodologia, os mapas eram analisados com base em um olhar crítico e conhecimento *a priori*. A comparação entre dois ou mais mapas era possível, mas a confiabilidade de suas conclusões estava diretamente ligada à acurácia visual e habilidade de interpretação do leitor. Quando os mapas são convertidos para o meio digital eles podem ser manipulados e combinados com outros dados espaciais, assim como modelos digitais de elevação (3D). A paisagem tridimensional é reconhecida mais rapidamente e conexões ligando mapas históricos aos mapas de hoje facilitam a comparação visual e o entendimento por parte dos leitores.

Os caminhos acima descritos eram os principais, os grandes eixos. Existiam muitos outros, interligando os pontos de interesse, dando acesso aos locais de mineração e às povoações. E, também, para favorecer o contrabando, fugir da fiscalização da Coroa. *Caminhos antigos, caminhos novos: acima de tudo, para fugir da fiscalização oficial e escapar da pesada carga cobrada pela Coroa, de um quinto de todo o ouro extraído, criavam-se sempre novos percursos, os 'descaminhos'* (KEATING; MARANHÃO, 2008, p. 208).

Nas últimas décadas, os caminhos antigos dos tempos coloniais vêm recebendo atenção especial de pesquisadores. Ao mesmo tempo, cresce o reconhecimento da importância da rede de caminhos indígenas pré-cabralinos, que foram a matriz do sistema de vias a partir do século XVI. E cresce o interesse do público pela história desses caminhos e por sua conservação, principalmente entre os grupos de excursionistas que se dedicam a percorrê-los e documentá-los (REIS FILHO, 2013, p. 235).

Apresentamos algumas imagens geradas com a execução da modelagem do relevo e posterior sobreposição do *Mappa dos Sertões que se comprehendem de Mar a Mar...*, com destaque para a marcação dos limites da Capitania de Goiás, em linha contínua preta, dos povoados que possuíam localização estratégica em relação aos caminhos e, em linha tracejada, das rotas de cada uma das cinco estradas principais que partiam de Vila Boa: na cor vermelha o *Caminho de Goyazes*; na cor azul escuro a *Picada de Goiás*; na cor laranja a *Estrada do Cuyabá*; na cor azul claro a *Estrada do Norte*; e na cor marrom o *Caminho dos currais e Bahia*.

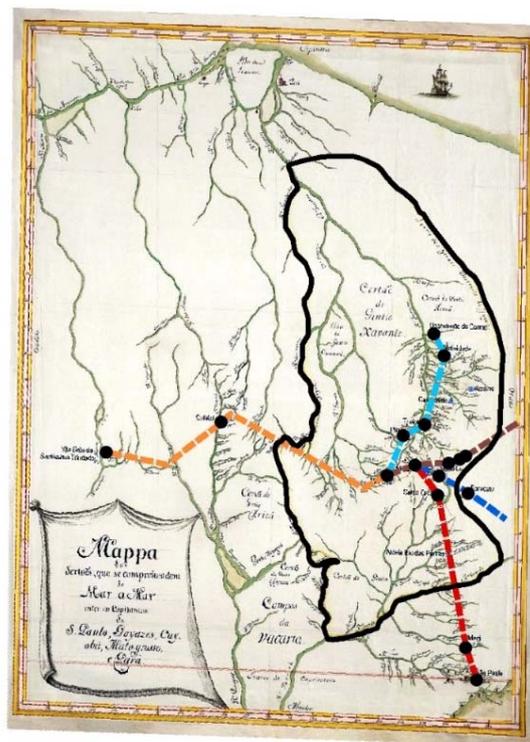


Fig.7. . Documento cartográfico de 1766-1775 - *Mappa dos Sertões que se comprehendem de Mar a Mar entre as capitânicas de S. Paulo, Goyazes, Cuyabá, Mato-grosso, e Pará*. Mapa georreferenciado – Visada Frontal. Destaque para a marcação dos limites da Capitania de Goiás, em linha contínua preta, dos povoados que tinham localização estratégica em relação aos caminhos e, em linha tracejada, das rotas de cada uma das cinco estradas principais que partiam de Vila Boa.



Fig. 8. Documento cartográfico de 1766-1775 - *Mappa dos Sertões que se comprehendem de Mar a Mar entre as capitãnyas de S. Paulo, Goyazes, Cuyabá, Mato-grosso, e Pará*. Mapa georreferenciado – Visada Sudeste. Destaque para a marcação dos limites da Capitania de Goiás, em linha contínua preta, dos povoados que tinham localização estratégica em relação aos caminhos e, em linha tracejada, das rotas de cada uma das cinco estradas principais que partiam de Vila Boa.



Fig.9. Documento cartográfico de 1766-1775 - *Mappa dos Sertões que se comprehendem de Mar a Mar entre as capitãnyas de S. Paulo, Goyazes, Cuyabá, Mato-grosso, e Pará*. Mapa georreferenciado – Visada Oeste. Destaque para a marcação dos limites da Capitania de Goiás, em linha contínua preta, dos povoados que tinham localização estratégica em relação aos caminhos e, em linha tracejada, das rotas de cada uma das cinco estradas principais que partiam de Vila Boa.

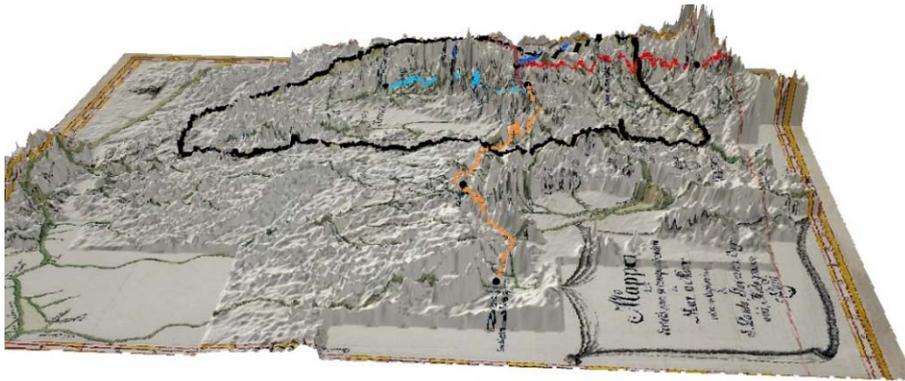


Fig. 10. Representação Espacial em Modelo Tridimensional do *Mappa dos Sertões que se comprehendem de Mar a Mar...* - 1766-1775. Visada Noroeste. Destaque para a marcação dos limites da Capitania de Goiás, em linha contínua preta, dos povoados que tinham localização estratégica em relação aos caminhos e, em linha tracejada, das rotas de cada uma das cinco estradas principais que partiam de Vila Boa.

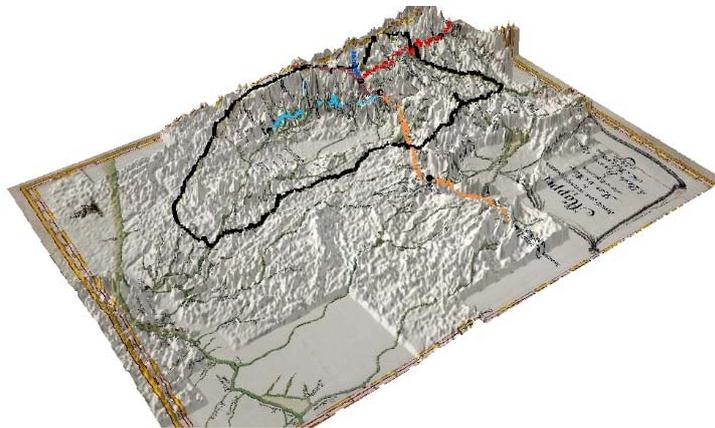


Fig. 11. Representação Espacial em Modelo Tridimensional do *Mappa dos Sertões que se comprehendem de Mar a Mar...* - 1766-1775. Visada Sudeste. Destaque para a marcação dos limites da Capitania de Goiás, em linha contínua preta, dos povoados que tinham localização estratégica em relação aos caminhos e, em linha tracejada, das rotas de cada uma das cinco estradas principais que partiam de Vila Boa.

Referências bibliográficas

ALENCASTRE, José Martins Pereira de. Anais da Província de Goiás: 1863. Brasília: Sudeco; Goiânia: Governo de Goiás, 1979.

BERTRAN, Paulo. História da terra e do homem no Planalto Central: eco-história do Distrito Federal: do indígena ao colonizador. Brasília: Verano, 2000.

BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). Coleção Morgado de Mateus. Disponível em: <<http://www.bn.br/bndigital/pesquisa.htm>>. Acesso em: 22 nov. 2000

LOMBINA, Tosi. Ilmo. e Exmo. Snh. Conde dos Arcos Dom Marcos de Noronha do Conselho de S. Mag. Governador e Capitan General de Goyaz: 1751. Revista do Arquivo Histórico Estadual, Goiânia, n. 3, p. 160-162, dez. 1981.

FRANCO, Virgílio Martins de Melo. Viagens pelo interior de Minas Geraes e Goyaz. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888.

¹ Todas as modelagens de relevo apresentadas foram realizadas por RIBEIRO, R. J. C., a partir de pesquisas históricas desenvolvidas por BARBO, L.

HOLANDA, Sergio Buarque de. Caminhos e fronteiras. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editôra, 1957. (Coleção Documentos Brasileiros, 89).

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Glossário cartográfico. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/glossario/glossario_cartografico.shtm>. Acesso em: 26 ago. 2009b.

KEATING, Vallandro; MARANHÃO, Ricardo. Caminhos da conquista: a formação do espaço brasileiro. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2008.

LEMES, Fernando Lobo. Goiás na arquitetura geopolítica da América portuguesa. In: Revista Tempo, v.19, n.35. jul./dez. 2013. p.185-209. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo/pdf/tem/v19n35/11.pdf>>. Acesso em: 8 mar. 2015.

MOREIRA, Tomé Gomes. Cartas dos Governadores in Registro do Caminho Novo do Paratí: 1750. Revista do Arquivo Histórico Estadual, Goiânia, n. 5, p. 51-71, mar. 1984. Transcrição paleográfica: Maria Carmem Lisita.

PALACIN, Luís. O século do ouro em Goiás: 1722-1822, estrutura e conjuntura numa capitania de Minas. 4. ed. Goiânia: Ed. UCG, 1994.

REIS FILHO, Nestor Goulart. As minas de ouro e a formação das Capitânicas do Sul. São Paulo: Via das Artes, 2013.

REIS FILHO, Nestor Goulart. O caminho do Anhanguera = El camino del Anhanguera. São Paulo: Via das Artes, 2014.

ROCHA JÚNIOR, Deusdedith Alves; VIEIRA JÚNIOR, Wilson; CARDOSO, Rafael Carvalho C. Viagem pela Estrada Real dos Goyazes. Brasília: Paralelo 15, 2006