



Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ

Centro de Ciências da Matemática e da Natureza - CCMN

Instituto de Geociências - IGEO

Programa de Pós-Graduação em Geografia - PPGG

O AVESSE DA METRÓPOLE: ROTAS E FLUXOS DE MERCADORIAS ENTRE O LITORAL E OS SERTÕES MINEIROS (1750-1822)



Fonte: Rugendas ([1835] 1979).

PATRÍCIA GOMES DA SILVEIRA

2020

PATRÍCIA GOMES DA SILVEIRA

**O AVESSE DA METRÓPOLE: ROTAS E FLUXOS DE MERCADORIAS
ENTRE O LITORAL E OS SERTÕES MINEIROS (1750-1822)**

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro como requisito parcial à obtenção do título em Doutora em Geografia.

Orientadora: Gisela Aquino Pires do Rio

Rio de Janeiro

2020

CIP - Catalogação na Publicação

SS587 Silveira, Patrícia Gomes da
O AVESSE DA METRÓPOLE: ROTAS E FLUXOS DE
MERCADORIAS ENTRE O LITORAL E OS SERTÕES MINEIROS
(1750-1822) / Patrícia Gomes da Silveira. -- Rio de
Janeiro, 2020.
231 f.

Orientador: Gisela Aquino Pires do Rio.
Tese (doutorado) - Universidade Federal do Rio
de Janeiro, Instituto de Geociências, Programa de
Pós-Graduação em Geografia, 2020.

1. Geografia Histórica. 2. Sertão. 3. Circulação.
4. América portuguesa. I. Rio, Gisela Aquino Pires
do, orient. II. Título.

PATRÍCIA GOMES DA SILVEIRA

**O AVESSE DA METRÓPOLE: ROTAS E FLUXOS DE MERCADORIAS
ENTRE O LITORAL E OS SERTÕES MINEIROS
(1750-1822)**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro como requisito parcial à obtenção do título em Doutora em Geografia.

Aprovada por:



Prof.^a. Dr.^a. Gisela Aquino Pires do Rio (Orientadora - UFRJ)



Prof. Dr. Claudio Antonio Gonçalves Egler (UFRJ)



Prof.^a. Dr.^a. Lia Osório Machado (UFRJ)



Prof. Dr. André Reyes Novaes (UERJ)



Prof. Dr. Sérgio Luiz Nunes Pereira (UFF)

Rio de Janeiro
Dezembro de 2020

Aos meus pais, Antonio e Eliane, minha base
e ao Rodrigo, meu amor.

AGRADECIMENTOS

Um primeiro e grandioso agradecimento à minha família e amigos que contribuíram cada um a sua maneira para enriquecer minha trajetória na Geografia e para tornar a trajetória desta árdua pesquisa, serena, em alguns momentos. O processo que envolveu o desenrolar deste trabalho contou com o apoio e carinho de diversas pessoas.

Agradeço a minha orientadora, Gisela Aquino Pires do Rio pelas valiosas contribuições à pesquisa e pela leitura atenciosa do trabalho (nas várias versões enviadas). Sua orientação foi fundamental para o desenvolvimento desta pesquisa.

Agradeço aos professores e professoras do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), especialmente Roberto Lobato Corrêa, Lia Osório Machado, Ana Daou, Letícia Parente Ribeiro pelos ricos comentários no Exame de Qualificação, orientação nos estudos, doação de livros e bons conselhos acadêmicos. E de antemão agradeço aos professores Cláudio Egler, Lia Osório, André Novaes e Sérgio Nunes pela leitura da tese e participação como membros da Banca Examinadora.

Deixo também meu agradecimento ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da UFRJ por todo suporte necessário ao desenvolvimento desta pesquisa e aos funcionários da Biblioteca Mauricio Abreu (Geografia/UFRJ). Também agradeço ao Departamento de Geografia do Colégio Pedro II. Um agradecimento especial aos funcionários do Arquivo Nacional (principalmente da Sala de Leitura), Biblioteca Nacional, Mapoteca do Itamaraty e Arquivo Histórico do Exército pelo excelente atendimento e atenção. Ao Prof. Paulo Miguel Moreira da Fonseca pelos esclarecimentos a respeito das correspondências da Casa dos Contos. A Profa. Perla Zusman que gentilmente respondeu meus questionamentos sobre a Geografia Histórica na Argentina. Ao Prof. Christian Ricardo pelas contribuições na elaboração dos mapas. E ao Rafael Martins que participou da pesquisa no Arquivo Nacional.

Um forte abraço em meus amigos de longa data: Annyeli, Emily, Diogo, Renato. Em breve estaremos juntos comemorando a conclusão desta etapa acadêmica.

Ao meus pais, Antonio e Eliane, que sempre me incentivaram a estudar. Mostrando a importância de crescer profissionalmente e principalmente - conselho de Eliane -, ser independente financeiramente. Meus pais não mediram esforços para me

ajudar e dar aquele ânimo necessário, muitas vezes com quitutes deliciosos vindos da Vilela. À minha irmã Priscilla, que compartilhou momentos de angústia e alegria no desenrolar deste processo, enviando memes e afins sobre a vida do doutorando. Ao meu irmão Plínio, pela torcida.

Ao meu companheiro, Rodrigo, que leu, revisou e debateu alguns tópicos da tese. Que entendeu minhas ausências em diversos momentos, sabendo que eu estava envolvida com milhares de coisa da tese e como isso era importante. Que compartilhou as tarefas de casa comigo, quando eu não estava com a menor condição psíquica e física de fazer absolutamente nada. E que tarde da noite, enquanto eu ainda trabalhava, falava “lindinha, melhor descansar né!”.

E, por fim, um salve ao Miles Davis e a Norah Jones por terem embalado alguns momentos da escrita da tese.

[...] a ponto de se ter perdido nas labirínticas catacumbas do arquivo dos mortos um investigador que, meses depois da absurda proposta, se apresentou na Conservatório Geral para efetuar umas pesquisas heráldicas que lhe haviam sido encomendadas. Foi descoberto, quase por milagre, ao cabo de uma semana, faminto, sedento, exausto, delirante, só sobrevivido graças ao desesperado recurso de ingerir enormes quantidade de papéis velhos [...]. O chefe da conservatória geral, que já mandara vir à sua secretária o verbete e o processo do imprudente historiador para o dar por morto, decidiu fazer vista grossa aos estragos, oficialmente atribuídos aos ratos, baixando depois uma ordem de serviço que determinava, sob pena de multa e suspensão de salário, a obrigatoriedade do uso do fio de Ariadne para quem tivesse de ir ao arquivo dos mortos. (José Saramago, *Todos os nomes*, 1997, p. 1235).

RESUMO

SILVEIRA, Patrícia Gomes da. **O Averso da Metrópole: rotas e fluxos de mercadorias entre o litoral e os sertões mineiros (1750-1822)**. Tese (Doutorado em Geografia), PPGG/UFRJ, 2020.

O objetivo central desta pesquisa, construída na perspectiva da Geografia Histórica, consiste em analisar a constituição de uma rede de circulação de mercadorias a partir das interações entre o litoral, aqui representado pela cidade do Rio de Janeiro, e os sertões da capitania de Minas Gerais no período entre 1750 e 1822. A ampliação do espaço econômico, favorecido, pela mineração, conferiu um caráter mais dinâmico às relações litoral-sertão, e ao próprio sertão. Dentre as principais fontes históricas pesquisadas, destacamos documentação estatística, mapas históricos, correspondências e censos populacionais do período em tela. Apesar do antagonismo e polarização que classificavam os espaços do litoral e do sertão, verificamos a constituição de uma rede de circulação de mercadorias, estruturada a partir da rede proto-urbana e da rede de caminhos, que se estabeleceu e complexificou ao longo do período considerado. Conforme indicam relatos e representações de viajantes, a existência de pequenas aglomerações nos sertões evidencia a fixação de uma população que integra a produção, o transporte e a distribuição das mercadorias na escala local ou regional. Nesta rede, alguns lugares adquiriram centralidade na articulação dos fluxos, favorecendo uma circulação em múltiplas direções, ritmos e frequências. Era com a cidade do Rio de Janeiro, principal entreposto da América portuguesa, que a interação com os sertões de Minas adquiriu intensidade, densidade e regularidade.

Palavras-chave: Geografia Histórica. Sertão. Circulação. América portuguesa.

ABSTRACT

SILVEIRA, Patrícia Gomes da. **O Averso da Metrópole: rotas e fluxos de mercadorias entre o litoral e os sertões mineiros (1750-1822)**. Tese (Doutorado em Geografia), PPGG/UFRJ, 2020.

The main objective of this research, construct in the perspective of Historical Geography, is to analyze the constitution of a network of circulation of goods from the interactions between the coast, represented here by the city of Rio de Janeiro, and the hinterlands (backlands) of the captaincy of Minas Gerais in the period between 1750 and 1822. The expansion of the economic space, favored by mining, gave a more dynamic character to the coastal-hinterland relations, and to the hinterland itself. Among the main historical sources researched, we highlight statistical documentation, historical maps, correspondences and population censuses of the period in question. Despite the antagonism and polarization that classified the spaces of the coast and of the hinterland, we verified the constitution of a network of circulation of goods, structured from the proto-urban network and the network of paths, which was established and complexified throughout the period considered. As reports and representations of travelers indicate, the existence of small agglomerations in the hinterlands demonstrates the establishment of a population that integrates the production, transport and distribution of goods on a local or regional scale. In this network, some places have acquired centrality in the articulation of flows, favoring a circulation in multiple directions, rhythms and frequencies. It was with the city of Rio de Janeiro, the main entrepôt city in the Portuguese Empire, that the interaction with the backlands of Minas acquired intensity, density and regularity.

Keywords: Historical Geography. Backlands. Circulation. Portuguese Empire.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Vila Rica, 1817	[07]
Figura 2: Sertões despovoados da comarca do Serro Frio, 1731	[38]
Figura 3: Livro do Registro de Entradas do Caminho Novo	[71]
Figura 4: Gêneros que passaram pelo Registro do Caminho Novo	[71]
Figura 5: Produção de mapas temáticos - operacionalização	[80]
Figura 6: Família de botocudos em caminhada	[88]
Figura 7: Os espaços vazios do Sertão do Leste, 1767	[88]
Figura 8: Porto da Estrela nos Oitocentos	[95]
Figura 9: Travessia na Serra dos Órgãos	[95]
Figura 10: Localização dos Registros de Entradas no trecho do Caminho Novo	[103]
Figura 11: Órgãos, instituições e indivíduos envolvidos na administração dos Registros	[104]
Figura 12: Antiga Casa do Registro na Serra do Facão em Paraty	[105]
Figura 13: Antiga Casa do Registro na Serra do Facão em Paraty	[105]
Figura 14: Imagem atual de onde funcionava o Registro do Paraibuna	[106]
Figura 15: Registro do Paraibuna às margens do rio homônimo	[106]
Figura 16: Tentativas de controle nos caminhos para Tejuco	[109]
Figura 17: Trapiche na cidade do Rio de Janeiro, 1823	[150]

LISTA DE MAPAS

- Mapa 1:** Capitania de Minas Gerais: vilas fundadas no período colonial, 1711-1814 [53]
- Mapa 2:** Rios e caminhos de Minas Gerais no traçado sertanista, [17--] [91]
- Mapa 3:** Guardas e Registros da capitania do Rio de Janeiro, 1767 [111]
- Mapa 4:** Minas Gerais no início dos Oitocentos: localidades, caminhos e postos fiscais [128]
- Mapa 5:** População das vilas e cidades de Minas Gerais no início do século XIX [165]

LISTA DE TABELAS

- Tabela 1:** População de Minas Gerais, 1766-1872 [99]
- Tabela 2:** Perfil dos condutores que passaram pelos Registros de Entrada, 1758-1825 [121]
- Tabela 3:** Importação de mercadorias pelos Registros de Minas Gerais, 1787 [131]
- Tabela 4:** Quantidade por produtos dos gêneros importados pelos Registros do sul de Minas Gerais, 1795-1825 [138]
- Tabela 5:** Perfil dos condutores que passaram pelos Registros de Saída, 1802-1825 [142]
- Tabela 6:** Quantidade por produtos dos gêneros exportados pelos Registros de Minas Gerais, 1822-1825 [148]

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Dimensões de análise de redes geográficas	[48]
Quadro 2: Obras consultadas dos viajantes	[68]
Quadro 3: Relação dos Registros instalados na capitania de Minas Gerais no período colonial	[107]
Quadro 4: Traços gerais do comércio importador de Minas Gerais, 1758-1825	[163]
Quadro 5: Traços gerais do comércio exportador de Minas Gerais, 1802-1825	[168]

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Valor arrecadado na Passagem dos Rios - Minas Gerais, 1720-1799	[101]
Gráfico 2: Total de condutores e passagens por Registro de Entrada, 1758-1825	[122]
Gráfico 3: Total de condutores no Registro de Entrada que também passaram por qualquer um dos outros Registros nas diferentes porções de Minas Gerais, 1758-1825	[124]
Gráfico 4: Quantitativo de secos e molhados que passaram pelo Registro do Caminho Novo e rendimento do posto, 1785-1795	[135]
Gráfico 5: Passagem de escravos africanos pelo Registro do Caminho Novo, 1785-1795	[135]
Gráfico 6: Total de condutores e passagens por Registro de Saída, 1802-1825	[144]
Gráfico 7: Total condutores no Registro de Saída que também passaram por qualquer um dos outros Registros nas diferentes porções de Minas Gerais 1802-1825	[145]
Gráfico 8: Participação, em porcentagem, dos contratos na receita total de Minas Gerais, 1725-1799	[158]

Gráfico 9: Arrecadação das Entradas nos Registros do sul de Minas Gerais, 1804-1816 [160]

Gráfico 10: Quantitativo exportado pelo Registro da Mantiqueira, 1802 -1824 [161]

ABREVIATURAS UTILIZADAS

Instituições

AGCRJ. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro
AHEx. Arquivo Histórico do Exército
AHU. Arquivo Histórico Ultramarino
AN. Arquivo Nacional (sede Rio de Janeiro)
APM. Arquivo Público Mineiro
BN. Biblioteca Nacional
BDLB. Biblioteca Digital Luso-Brasileira
CECO. Centro de Estudos do Ciclo do Ouro
IHGB. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RJ)
PUC. Pontifícia Universidade Católica (RJ)
UFRJ. Universidade Federal do Rio de Janeiro
UFF. Universidade Federal Fluminense
UFV: Universidade Federal de Viçosa
UFBA: Universidade Federal da Bahia

Periódicos

ABN. Anais da Biblioteca Nacional
JHG. Journal of Historical Geography
RAPM. Revista do Arquivo Público Mineiro
RIHGB. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RJ)

Documentos/Coleção

AN, CC. Arquivo Nacional, Coleção Casa dos Contos
CC. Casa dos Contos

Outros

ICHG. International Conference of Historical Geographers

Observação¹: Sempre que usarmos a grafia Registro, estamos nos referindo aos locais de cobrança de impostos (postos fiscais).

Observação²: Mantivemos neste trabalho a nomenclatura usada no período colonial para os diversos lugares aqui mencionados. Os nomes em itálico entre parênteses indicam a denominação atual dos mesmos.

Observação³: O termo mineiro refere-se a Minas Gerais (lugar). Aos trabalhadores da mineração, nos referimos a eles como mineradores.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	[1]
Reflexões iniciais, questionamentos, objetivos e estrutura da tese	
PRIMEIRA PARTE: GEOGRAFIA HISTÓRICA: QUESTÕES, MÉTODOS E FONTES DE PESQUISA	
CAPÍTULO I - O CAMPO DA GEOGRAFIA HISTÓRICA	[14]
1.1 UM OLHAR SOBRE AS DIFERENTES ABORDAGENS NA GEOGRAFIA HISTÓRICA	[15]
1.1.1 Geografias Históricas de língua inglesa e francesa	[15]
1.1.2 Geografia Histórica na América Latina: entre ausências e potencialidades	[22]
1.2 GEOGRAFIA HISTÓRICA PÓS-1980: NOVIDADES E CONTINUIDADES NA AGENDA DE PESQUISA	[29]
CAPÍTULO II - REFERENCIAL TEÓRICO	[33]
2.1 OS SERTÕES COLONIAIS DE MINAS GERAIS: ESPAÇOS EM MOVIMENTO	[34]
2.2 REDES: DO CONCEITO À APLICAÇÃO	[43]
2.2.1 Redes urbanas: projeção de articulações e hierarquia	[49]
2.2.2 Rede de informações: circulação de poder, conhecimento e normas	[55]
CAPÍTULO III - PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS: IMPORTÂNCIA E ORIGINALIDADE DA PESQUISA EM ARQUIVO	[58]
3.1 ARQUIVOS E FONTES DOCUMENTAIS	[59]
3.2 FONTES BIBLIOGRÁFICAS.	[65]
3.3 COLEÇÃO CASA DOS CONTOS DE OURO PRETO	[69]
3.4 FONTES CARTOGRÁFICAS	[76]

SEGUNDA PARTE: REPENSANDO AS ARTICULAÇÕES ENTRE LITORAL E SERTÃO NA AMÉRICA PORTUGUESA

CAPÍTULO IV - NOS SERTÕES DAS GERAIS: ESTRUTURAS ESPACIAIS DE CIRCULAÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO [83]

4.1 SERTÕES DE MINAS GERAIS: VISÕES, INTERESSES E PROJETOS [84]

4.2 PELAS ROTAS DO OURO RELUZENTE: OS CAMINHOS REAIS [90]

4.3 O FISCO RÉGIO EM QUESTÃO: TRIBUTOS, SONEGAÇÃO E DESCAMINHOS [98]

CAPÍTULO V - REDES DE CIRCULAÇÃO E FORMAÇÃO DE UM ESPAÇO ARTICULADO ENTRE LITORAL E SERTÃO (1750-1822) [114]

5.1 INTERAÇÕES COMPLEXAS ENTRE LITORAL E SERTÃO [117]

5.1.1 Entradas [117]

5.1.2 Saídas [141]

5.2 REGISTROS E ENTRADAS: HERANÇAS DO CICLO DO OURO [157]

CONSIDERAÇÕES FINAIS [170]

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS [176]

Fontes Primárias Cartográficas [176]

Fontes Primárias Manuscritas [176]

Fontes Primárias Impressas [176]

Fontes Secundárias [180]

ANEXOS [193]

A - Mapa da capitania de Minas Gerais, 1778 [194]

B - Rotas da cidade de São Paulo para Cuiabá nos Oitocentos [195]

C - Produção de gêneros em fazendas de Minas Gerais, 1772-1776 [196]

APÊNDICES	[197]
A - Relação dos principais Registros instalados em Minas Gerais, 1718-1822	[198]
B - Relação dos mapas históricos utilizados no desenvolvimento da pesquisa	[201]
C - Lista com os contratos dos Direitos de Entradas arrematados para a capitania de Minas Gerais, 1718- 1790	[203]
D - Relação dos Registros e códices analisados na pesquisa	[204]
E - Rendimento dos Direitos de Entradas em Minas Gerais, 1765-1787	[207]
F - Quantitativo de condutores que passaram por dois ou mais Registros de Entrada, 1758-1825	[208]
G - Importação de gêneros pelos Registros de Minas Gerais, 1818-1819	[210]
H - Quantitativo de condutores que passaram por dois ou mais Registros de Saída, 1802-1825	[211]
I - Exportação de gêneros pelos Registros de Minas Gerais, 1818-1819	[212]
J - Medidas de capacidade de secos e líquidos	[213]

INTRODUÇÃO

Nas últimas três décadas, os estudos sobre Geografia Histórica vêm adquirindo renovado interesse no meio acadêmico, sobretudo nos Estados Unidos, no Reino Unido e no Canadá, conforme apontaram os trabalhos de Deryck Holdsworth (2002), Felix Driver (2013) e Alan Baker (2016). No Brasil, a Geografia Histórica ainda é um campo pouco explorado e com algumas limitações, embora nos últimos quinze anos algumas importantes iniciativas acadêmicas estejam contribuindo para articular instituições e pesquisadores com o intuito de discutir conceitos, práticas e metodologias deste campo de pesquisa e de avaliar sua produção no contexto brasileiro (NOVAES E LAMEGO, 2016; SILVA, 2018)¹.

Desenvolvida na perspectiva da Geografia Histórica, a principal motivação desta pesquisa advém da minha dissertação de mestrado intitulada: “**A Metrópole é Aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822**”, defendida em 2013 no Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) sob a orientação da Prof^ª. Dr^ª Gisela Aquino Pires do Rio. Como no mestrado não exploramos o tema em sua totalidade, isto é, a investigação sobre a posição do Rio de Janeiro na formação de um espaço econômico cuja dinâmica reside nas interações entre litoral e sertão, a presente pesquisa lhe dá continuidade, além de ampliar seu escopo.

Ao recuperar acontecimentos do passado podemos fazê-lo motivados por, dentre outras coisas: demonstrar a fragilidade e/ou parcialidade das construções teóricas desenvolvidas até o momento, apresentar as múltiplas abordagens sobre determinado objeto de pesquisa ou compreender a organização espacial pretérita.

A Geografia Histórica, perspectiva na qual esta tese foi construída, propõe questões geográficas para o entendimento da ordem espacial em um recorte temporal

¹ Como principais referências da Geografia Histórica brasileira indicamos: (1) a formação em 2011 da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica (Rede Brasilis), responsável pela organização de eventos acadêmicos e publicação do periódico Terra Brasilis (Nova Série); (2) a consolidação de grupos de pesquisa, a saber: *Salvador: transformações e permanências*, coordenado pelo Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos (UFBA/UCSAL); *Grupo de Estudo e Pesquisa em Geografia Histórica (GEOHISTÓRICA)*, coordenado pelo Prof. Dr. Marcelo Werner (UFF/CAMPOS); *Grupo de Estudos Urbanos (GeUrb)*, coordenado pela Prof^ª. Dr^ª. Doralice Sátyro Maia (UFPB); e *Laboratório de Pesquisa em Geografia Histórica, Cidades e Territórios (GEHOCITE)*, coordenado pela Prof^ª. Dr^ª. Maria Isabel Chrysostomo (UFV); e o *Grupo de Estudos do Território e de História Urbana (GESTHU - IPPUR/UFRJ)*, coordenado pela Prof^ª. Dr^ª. Fania Fridman; e (3) a criação e continuidade de grupos de trabalho (GT) dedicados à Geografia Histórica em importantes eventos acadêmicos no Brasil, como Simpósio Nacional de Geografia Urbana (SIMPURB), Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação em Geografia (ENANPEGE) e Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico e Geografia Histórica (ENHPG/GH).

pretérito. E apesar de utilizar fontes, técnicas e metodologias da História, o interesse das pesquisas em Geografia Histórica é **geográfico**. De acordo com Mauricio Abreu (2000), os espaços do passado ainda são pouco explorados pelos geógrafos brasileiros e quando o fazem, geralmente estão interessados na sincronia da contemporaneidade. Em nosso trabalho privilegamos o entendimento do próprio passado. Interessa-nos analisar a constituição de uma rede de circulação de mercadorias no “presente de então”.

No período colonial, definia-se o litoral como espaço conhecido, civilizado e dotado de racionalidade econômica; já o sertão pertencia a outro estágio civilizatório, inferior e primitivo. A construção da ideia de sertão no Brasil teve como elemento fundador a colonização e, como contraponto, o litoral ou a região colonial, espaço dotado de ordem régia e fé católica, construído a partir da relação metrópole-colônia (MADER, 1995). Os sertões foram únicos em sua geografia e muitos na nossa história, recobrando a cada época considerada distintas porções do território. A especificidade do sertão no Brasil pode ser evidenciada no trecho a seguir:

No Brasil os caçadores, os extrativistas e os criadores de gado penetraram na mata como verdadeiros *frontiersmen* e criaram um tipo de paisagem que por longo tempo não era nem terra civilizada nem mata virgem, e para o qual se tem aqui a expressão muito feliz de sertão. No sertão brasileiro, as condições de vida primitiva e sem organização, que transitoriamente encontramos em todas as *frontiers*, tornaram-se um aspecto permanente (WAIBEL, [1955] 1979, p. 281).

No período colonial, os sertões eram concebidos pela metrópole portuguesa como “espaços de esquecimento na ótica do padrão territorial hegemônico, imersos numa vida autárquica, de fluxos majoritariamente locais” (MORAES, 2002-2003, p. 19). Entretanto, nesta pesquisa, entendemos que havia condições para a formação de um espaço econômico que vinculava sertão e litoral, bem como interligava os vários sertões dos séculos XVII, XVIII e XIX, e que sua materialidade só pôde ganhar visibilidade quando considerados os aspectos das redes de infraestrutura (rotas e caminhos), das áreas de produção e consumo e das indicações, mesmo que indiretas, de população, renda e tributos.

Na América portuguesa, os sertões adquiriram maior interesse e recursos da Coroa a partir da descoberta de ouro em fins do século XVII. Na lógica da metrópole, tornou-se urgente a abertura de um novo caminho ligando o litoral, neste caso o do Rio

de Janeiro, aos sertões auríferos de Minas Gerais². Este caminho deveria proporcionar rapidez na circulação e segurança aos condutores e tropeiros a fim de assegurar o envio da riqueza aurífera extraída de Minas para Lisboa, bem como um comércio regular e lucrativo para os negociantes envolvidos no abastecimento das regiões mineradoras.

Nos idos de 1700, ocorreu então a abertura do Caminho Novo³, ligando a cidade do Rio de Janeiro aos sertões de Minas. Esta nova rota contribuiu para que o Rio adquirisse uma posição estratégica na rota do ouro para a metrópole. Além de abreviar o espaço-tempo das comunicações do litoral com o interior - em menos de um mês se chegava a Vila Rica (*Ouro Preto - MG*) -, o Caminho Novo apresentava vantagens naturais competitivas em relação às rotas que saíam de São Paulo e Paraty, principalmente no que tange aos desníveis menos abruptos no relevo e a travessia de um menor número de rios (LAGUARDIA, 216). As gargantas e os vales entalhados da Serra do Mar fluminense foram procurados para viabilizar a circulação do litoral com o interior, de modo que ao longo do século XVIII, o Rio de Janeiro “concentrou o comando de um feixe de estradas que, aos poucos, foi se estabelecendo, ligando-se à Guanabara” (BERNARDES, [1959] 1990, p. 27).

A partir da década de 1720 assistiu-se à consolidação da rota do Caminho Novo, passando a atrair um número crescente de “homens e mulheres de caminho” transportando cargas diversas. Segundo Mafalda Zemella (1990, p. 120), este caminho “realizou um verdadeiro fenômeno de captura econômica, roubando aos caminhos paulistas e aos baianos os lucros auferidos pelo comércio com o pujantíssimo *hinterland* mineiro”⁴. Diversas rotas comerciais do Império luso passaram a convergir para o porto

² À época, as minas de ouro foram descobertas no que se denominou de “sertão dos Cataguases”. A designação Minas Gerais só foi adotada nos discursos oficiais em 1720, quando a capitania foi criada, pois até então fazia parte da capitania de São Paulo e Minas do Ouro. Antes disso, era comum aparecer na documentação da época: “minas do ouro”, “minas gerais dos cataguás”, “distrito das minas gerais” (FONSECA, 2011). No período colonial a capitania de Minas Gerais estava dividida nas comarcas de Vila Rica, Rio das Mortes, Sabará, Serro Frio e Paracatu (ver mapa do ANEXO A). Sobre os principais termos usados a respeito da divisão administrativa no Brasil colonial esclarecemos que a maior unidade administrativa era a *Capitania*, sendo esta dividida em unidades judiciárias, as *Comarcas*. Estas eram divididas em *Termos*, com sede nas vilas ou cidades. Os termos se dividiam em *Freguesias*, que servia à administração eclesiástica ou civil. .

³ No final do século XVII, havia dois caminhos oficiais das “capitanias do sul” (São Paulo e Rio de Janeiro) para Minas Gerais: (1) o Caminho Geral do Sertão que partia de São Paulo e alcançava Minas Gerais em dois meses e (2) o Caminho Velho de Paraty, que era um caminho misto, em parte percorrido pelo mar e em parte por terra. O Caminho Velho tinha cerca de 100 léguas e em 70 dias se alcançava os sertões dos Cataguases. Para facilitar as comunicações do litoral com as regiões mineradoras ordenou-se em 1698 a abertura de um “novo caminho”. Seu trajeto era de aproximadamente 80 léguas e entre 15-20 dias se chegava a Vila Rica (LAGUARDIA, 2016).

⁴ A importância do Rio de Janeiro no comércio com a metrópole, e conseqüentemente do volume de ouro exportado, pode ser atestado a partir da incessante movimentação de embarcações em seu porto. Até 1740, uma média de quinze navios compunha a frota do Rio de Janeiro em direção a Lisboa, enquanto

do Rio de Janeiro visando o abastecimento da própria capitania e arredores, mas principalmente das áreas mineradoras de Minas Gerais e de sua crescente população, formada principalmente por coloniais, escravos africanos e imigrantes portugueses⁵.

A partir de meados do século XVIII, dois eventos acabaram reafirmando a centralidade econômica e política do Rio de Janeiro no Império português e no Atlântico Sul. O primeiro foi o deslocamento do eixo econômico e político de Salvador para a porção sul da colônia, a partir da escolha da cidade do Rio de Janeiro como sede do vice-reino do Brasil, em 1763, com base em fatores de ordem geopolítica. A posição meridional da cidade do Rio favoreceu as ligações com a África, a Baía do Prata e o Rio Grande de São Pedro, sendo o porto do Rio parada obrigatória para quem se dirigisse ao extremo sul da colônia. De acordo com Eulália Lobo (1975), o Brasil meridional estava subordinado à administração da capitania do Rio de Janeiro, cujo governador, Gomes Freire de Andrade, foi o principal responsável por ampliar o alcance do poder político e burocrático do Rio de Janeiro no período considerado. E o segundo, em 1808, foi a elevação do Rio à condição de sede da Corte portuguesa, evento ímpar e com significativos impactos na nossa história. Os mecanismos coloniais, a dinâmica interna e a posição desta cidade no contexto do sistema Atlântico contribuíram para que o Rio de Janeiro polarizasse um espaço econômico cuja extensão compreendia a porção meridional da América até os sertões da capitania de Minas Gerais, a exemplo dos sertões do Leste, da Mantiqueira e da Farinha Podre.

Na concepção de Antonio Carlos R. Moraes, um dos interesses do enunciante - neste caso, leia-se a Coroa portuguesa -, ao qualificar um espaço como sertão era o de “estabelecer novas formas de ocupação e exploração daquelas paragens” (MORAES, (2002-2003, p. 14). Sendo os sertões auríferos de Minas espaços do contrabando e dos descaminhos⁶, repletos de picadas e trilhas, era necessário que a Coroa estendesse seu

dez formavam a da Bahia e sete a de Pernambuco (SAMPAIO, 2003). O contrato das entradas também ilustra a crescente importância assumida pelo Caminho Novo e pela cidade do Rio de Janeiro no abastecimento de Minas Gerais. A partir de 1724, a arrematação deste caminho superou a do Caminho da Bahia, permanecendo superior a este ao longo do século XVIII (ELLIS, 1958).

⁵ A população escrava da capitania de Minas Gerais era de 53.707 em 1723; 96.541 em 1735; 88.286 em 1749 e 126.603 em 1766 (CARRARA, 2007). Ao final do século XVIII, a capitania de Minas Gerais era uma das mais populosas da América portuguesa, com uma população total de quase 400 mil habitantes, sendo 18% brancos, 34% de negros e mulatos livres e 48% de negros e mulatos escravos (BERGAD, 2004).

⁶ No dicionário de Raphael Bluteau (1728), contrabando define-se por: “A que se vende contra a ordem do príncipe” e descaminho seria o “desvio do dinheiro da República”. No dicionário de Luiz da Silva Pinto (1832), encontramos definições similares. Contrabando consistia em “fazenda cuja introdução é proibida ou que se tirou por alto e se furtou aos direitos” e descaminho seria o “mau proceder. Extravio

aparato burocrático e administrativo aos confins da colônia, “garantindo a posse, o domínio, a fixação e o prolongamento do poder régio para os ‘nós coloniais’ não mais fixos com exclusividade no litoral” (STRAFORINI, 2007, p. 63). Doação de sesmarias, criação de vilas e implantação de guardas e presídios foram algumas das medidas adotadas. Em relação à base fiscal-normativa, de particular interesse nesta tese, destacamos a instalação de postos fiscais, os chamados Registros, nos principais acessos aos sertões de Minas Gerais a partir da década de 1710. Marcos do poder régio, estes postos controlavam a circulação de mercadorias, pessoas e pedras preciosas. Os livros fiscais que registravam este movimento, a partir da tributação de mercadorias, consistem em nossa principal fonte de dados para caracterizar a circulação de mercadorias entre o litoral do Rio de Janeiro e os sertões mineiros entre meados do século XVIII e início do século XIX.

A partir das noções de circulação, fluxo e interação espacial, enfocamos o conceito de rede, analisando sua constituição no tempo passado a partir da circulação de um diversificado conjunto de mercadorias produzidas na América portuguesa ou importadas, ainda que em alguns casos estes fluxos ocorressem de forma esporádica e sazonal e sujeita às influências da natureza tropical. Como a temática trabalhada nesta tese ainda é pouco explorada na Geografia Histórica, especialmente nas pesquisas desenvolvidas no Brasil, entendemos que o movimento intelectual de criar e recriar nosso objeto de estudo corrobora a proposição de novas questões geográficas e a ampliação do debate.

Durante muito tempo, a história econômica do Brasil foi interpretada a partir dos ciclos econômicos (açúcar, ouro, café) e nesta concepção determinadas lógicas e práticas socioeconômicas estabelecidas no território colonial, em especial nos sertões, não eram valorizadas e, quando abordadas, eram de forma superficial. O sentido da colonização do Brasil, de acordo com Caio Prado Jr, Celso Furtado e Fernando Novais, foi ditado pelos colonizadores europeus que privilegiaram certos produtos de exportação, deixando em segundo plano os destinados ao mercado local. O comércio exterior formava o eixo de compreensão da economia colonial, não havendo espaço para a formação de circuitos internos de acumulação na colônia.

A partir da década de 1970, alguns autores passaram a contestar a validade dos modelos explicativos que supervalorizavam a economia exportadora em detrimento do

das rendas, etc. para outros fins alheios ao seu destino”. Disponível em: <http://dicionarios.bbm.usp.br/pt-br/dicionario/>. Acesso em: 08 mai. 2020.

reconhecimento da formação de um mercado interno. Apoiados em pesquisas empíricas, temas relacionados às especificidades do mercado interno ou às transformações econômicas e políticas engendradas foram prioritários nessa releitura historiográfica do Brasil colonial, destacando-se os trabalhos pioneiros de Alcir Lenharo, Laura Mello e Souza e Maria Yedda Linhares.

Para Mafalda Zemella (1990) e Jorge Caldeira (1999), a significativa disponibilidade de fontes primárias que registraram o setor exportador, em detrimento de uma escassa oferta de documentação histórica sobre o comércio interno no Brasil, corrobora a excessiva preocupação com o caráter extrovertido da economia colonial. Lidar com ausências e lacunas nas fontes primárias foi um desafio enfrentado nesta pesquisa, de modo que algumas discussões não foram puderam ser aprofundadas.

A significativa oferta de dados sobre a mineração em Minas Gerais é resultado da razão de ser da capitania, de acordo com a concepção da Coroa, e que possibilitava à colônia realizar de forma plena sua função exportadora. Até meados do século XX, de acordo com a *historiografia tradicional*, a capitania de Minas Gerais era entendida somente com base na mineração e sua história poderia ser dividida em três etapas: crescimento, apogeu e decadência, todas estritamente correlacionadas à produção aurífera.

A este respeito, Celso Furtado ([1959] 2007 p. 132) afirmou que após o declínio da atividade mineradora, a partir de meados do século XVIII, “todo o sistema se ia assim atrofiando, perdendo vitalidade, para finalmente desagregar-se numa economia de subsistência”. Em sua concepção, isto significava não somente decadência econômica como também o empobrecimento da empresa colonizadora, pois uma de suas principais fontes de riqueza na América definhava.

Na visão de alguns intelectuais, a paisagem urbana de Minas também foi impactada pelo arrefecimento da extração aurífera após 1750 (FONSECA e VENÂNCIO, 2014). Para Pierre Deffontaines ([1938] 2004), cidades mortas, desertas e pobres espalharam-se pela paisagem da capitania. O geógrafo mencionou que Vila Rica chegou a contar com cem mil habitantes. Como Deffontaines não fornece maiores informações sobre o período a que este dado se refere ou mesmo sobre sua fonte de dados, acreditamos que esta cifra se refere à população da capital de Minas no auge da mineração ou então a um território mais amplo que o do espaço urbano da vila. Se na década de 1770 toda a comarca de Vila Rica reunia cerca de 80 mil habitantes, é praticamente impossível apenas o núcleo urbano de Vila Rica possuir esse elevado

contingente populacional. Esta cifra - um tanto quanto ilusória, mas possivelmente relacionada à ideia de reprodução da imagem do Eldorado mineiro - permeou durante um tempo o imaginário de viajantes e intelectuais que percorreram Minas nos Oitocentos. Ao se depararem com a população de Vila Rica reduzida a somente oito mil habitantes, a famosa “cidade de ouro” de Minas passou a ser descrita pelos viajantes europeus como decadente e pobre, e até mesmo as condições naturais da vila contribuíam para “aumentar o semblante melancólico da região” (SAINT-HILAIRE, [1830] 1975a, p. 69).

Vila Rica, São João del Rei e Tejuco (*Diamantina - MG*), não foram apenas “cidades de ouro”. Mesmo após ter passado o *boom* mineral, continuaram desempenhando diversas funções ligadas ao controle do território, comércio, religião e cultura (**FIGURA 1**). Conforme descreveram viajantes que percorreram a região, para Vila Rica e São João del Rei confluíam várias rotas do interior e do litoral. As conexões propiciadas pelo entroncamento destas rotas nestas vilas garantiram deslocamentos cotidianos e regulares para centros urbanos tanto de Minas como para os situados mais distantes, no litoral.

FIGURA 1: Vila Rica, 1817.



Situada em uma área montanhosa e cercada por ribeirões auríferos, Vila Rica foi no período colonial, umas das vilas mais populosas da capitania de Minas Gerais, contando com um próspero e vivaz comércio estabelecido com diversos povoados mineiros e cidades do litoral, principalmente com o Rio de Janeiro pela rota do Caminho Novo. Fonte: Enciclopédia Itaú Cultural - Thomas Ender (1817).

A *nova historiografia* aponta que a partir do século XVIII pode-se falar em uma maior articulação econômica e comercial entre as distantes porções da América portuguesa, dinamizando não só a produção interna como a circulação de mercadorias, indivíduos e informações. Sem dúvida, a mineração corroborou a formação de redes de circulação de mercadorias. No entanto, estas redes não eram mais meras extensões da economia agroexportadora, mas tinham uma lógica própria ao espaço colonial, evidenciando a dinâmica existente nos sertões.

Após o declínio da produção de ouro, as atividades agrícolas, pecuárias, artesanais e comerciais desenvolvidas nas distintas regiões de Minas Gerais, antes mesmo deste decréscimo, contribuíram para dinamizar seu mercado, intensificar as conexões com distintas porções do território e incrementar a importação de determinados gêneros (CHAVES, 1999; BERGAD, 2004). A população fixada nos sertões de Minas foi mobilizada para produzir, transportar e distribuir mercadorias nos mercados locais ou nos principais entrepostos do litoral.

As cidades nascidas das estradas, da articulação e das conexões entre os espaços econômicos do litoral e do sertão adquirem significado especial na cartografia das rotas e fluxos que interpretamos nesta pesquisa.

QUESTIONAMENTOS E OBJETIVOS DA TESE

O objeto de discussão deste trabalho é analisar a constituição de uma rede de circulação de mercadorias no período que se estende entre as décadas de 1750 a 1822 focalizando a porção centro-sul da América portuguesa, sendo esta rede responsável pela articulação entre o que, à época, denominava-se sertão e litoral. Consideramos aqui a densidade de lugares herdados principalmente da atividade mineradora, responsável por desenvolver um circuito de trocas comerciais que compreendia arraiais e vilas de Minas Gerais até mercados litorâneos como os do Rio de Janeiro.

Ao questionar a ideia de que sertão e litoral são espaços dicotômicos, sem interação, bem como a do sertão como espaço isolado, primitivo e inferior em relação ao litoral, recorreremos às fontes primárias, tradicionalmente utilizadas em trabalhos na História. A principal documentação levantada consiste nos livros fiscais dos **Registros de Entradas e de Saídas - postos fiscais de arrecadação de tributos instalados, a partir do início do século XVIII no interior ou nos limites da capitania de Minas Gerais**. Esta documentação integra a “Coleção Casa dos Contos de Ouro Preto” e foi consultada no Arquivo Nacional (AN - RJ). Nestes livros, diariamente os funcionários dos Registros de Entrada anotavam a circulação de mercadorias (secos, molhados, escravos, gado e produtos pecuários) locais ou importadas que adentrassem o mercado mineiro⁷. As produzidas em Minas e exportadas para as capitanias vizinhas eram computadas pelos Registros de Saída. Sobre todas estas mercadorias incidia uma taxa, denominada Direitos de Entradas. Os Registros também tinham a função de evitar descaminhos e contrabando de pedras preciosas, justificando assim sua localização em pontos estratégicos do território, como passagem de rios, encruzilhada de caminhos, limites das capitanias e ao longo das Estradas Reais do Ouro.

Considerando o que foi mencionado acima, a questão geográfica central da tese consiste em como foi estruturada e organizada a rede de circulação de mercadorias estabelecida entre os espaços econômicos do litoral, aqui representados pelos da cidade do Rio de Janeiro, e dos sertões de Minas Gerais no período de 1750 a 1822. Como desdobramentos desta questão, indicamos:

⁷ Secos são os gêneros não comestíveis, e molhados são alimentos e bebidas. Em geral, secos e molhados são designações genéricas para um conjunto de produtos que englobam, por exemplo, para os secos: tecidos, ferramentas, instrumentos de trabalho, e para os molhados: sal do reino, vinho, vinagre, azeite, bacalhau (CHAVES, 1999).

- 1- Quais eram as definições, à época, para litoral e sertão? Quais porções do território colonial receberam essas denominações?
- 2- Havia distintos níveis de interação espacial do litoral com os sertões de Minas Gerais?
- 3- De que forma o tratamento dos dados dos Registros pode contribuir para o entendimento das interações espaciais que concorreram para organizar a circulação de mercadorias entre o litoral e os sertões mineiros?
- 4- Quais foram os critérios adotados pela administração régia para a instalação dos Registros em determinados pontos do território ou eventuais alterações de sua posição geográfica?

Adotamos o recorte temporal de 1750 a 1822, reconhecendo que a virada do Setecentos para o Oitocentos foi marcada por mudanças não só em Minas Gerais, pela reorganização produtiva de seu espaço econômico, mas também em outros lugares da colônia, particularmente no Rio de Janeiro. Conforme mencionado no início desta Introdução, a cidade do Rio articulava fluxos comerciais em distintas escalas. No século XVIII, a cidade se consolidou como principal mercado abastecedor da hinterlândia de Minas Gerais, especialmente de produtos adquiridos no mercado atlântico. A permanência da Família Real na cidade também significou ampliação de mercado para os gêneros agrícolas e pecuários produzidos em Minas, estimulando a abertura de novas rotas que reduzissem o espaço-tempo das ligações entre a porção meridional de Minas à cidade do Rio de Janeiro.

O período adotado nesta pesquisa também se justifica pela oferta de dados da fonte primária selecionada. Após a Independência do Brasil (1822), uma série de reformas administrativas e fiscais foram implementadas, resultando, por exemplo, na extinção dos Registros na década de 1830⁸.

⁸ Na década de 1830, os Registros de Entrada foram extintos e a fonte primária deixou de ser publicada. Em 1839, a lei nº 154 instituiu as Recebedorias e estas deviam ser instaladas na fronteira de Minas Gerais com as províncias vizinhas para cobrar impostos recém-criados, como a taxa de bestas novas e as taxas itinerárias (RESTITUTTI, 2006).

Nosso objetivo central é mostrar como a circulação de mercadorias entre o litoral, notadamente do Rio de Janeiro, e os sertões de Minas Gerais contribuiu para a formação de uma rede. Sobre os objetivos secundários:

- 1- Cartografar as principais estruturas territoriais (leia-se: caminhos, vilas e postos fiscais) implantadas pela Coroa portuguesa no recorte espacial adotado;
- 2- Analisar a distribuição geográfica, volume e composição das mercadorias que passavam pelos Registros de Entrada ou de Saída, mediante os dados disponíveis;
- 3- Identificar e caracterizar os fluxos econômicos entre o litoral, aqui representado pela cidade do Rio de Janeiro, e os sertões de Minas Gerais, bem como os entrepostos dessa circulação.

A presente tese está organizada em duas partes, totalizando cinco capítulos. A primeira parte “**GEOGRAFIA HISTÓRICA: QUESTÕES, MÉTODOS E FONTES DE PESQUISA**” é de caráter teórico e metodológico, sendo constituída por três capítulos, a saber: 1) *O campo da Geografia Histórica*, 2) *Referencial teórico* e 3) *Procedimentos metodológicos*. No primeiro capítulo tecemos uma discussão sobre o campo da pesquisa da Geografia Histórica e abordamos as principais referências conceituais e metodológicas que contribuíram para a construção da tese. No segundo capítulo recuperamos trabalhos que discutem os conceitos de sertão e rede, principalmente na Geografia (Histórica). Estes conceitos contribuíram para apreender intelectualmente a formação de redes geográficas em tempos pretéritos. O terceiro capítulo concentra-se nos aspectos metodológicos adotados a fim de operacionalizar a pesquisa. Discutimos os procedimentos envolvidos na pesquisa bibliográfica e documental, conferindo especial atenção às potencialidades, limites e desafios do trabalho com fontes históricas, especificamente em relação às empregadas nesta tese, caso das estatísticas (manuscritas) e cartográficas.

A segunda parte “**REPENSANDO AS ARTICULAÇÕES ENTRE LITORAL E SERTÃO NA AMÉRICA PORTUGUESA**” é formada pelos capítulos 4) *Nos sertões das Gerais* e 5) *Redes de circulação e formação de um espaço articulado entre litoral e sertão*. No quarto capítulo apresentamos o quadro geral da capitania de Minas

Gerais - localidades, caminhos terrestres e fluviais e principais tributos cobrados. Os projetos elaborados pela Coroa para controlar os sertões e sua população também são indicados. Resgatamos fatos e eventos fundamentais para o entendimento das permanências e mudanças verificadas na “capitania do ouro” ao longo do recorte temporal adotado. Reforçamos que nos distanciamos da historiografia tradicional, extremamente dedicada e preocupada em indicar nomes, lugares e datas precisas dos acontecimentos. Este não é nosso objetivo, embora reconheçamos a importância desta história acontecimental para a escrita e interpretação da história do Brasil.

No quinto capítulo investigamos, a partir dos dados que puderam ser recuperados das fontes primárias selecionadas, as principais conexões mercantis e os níveis de interação estabelecidos do litoral, notadamente do Rio de Janeiro, com os sertões de Minas. Identificamos também as principais rotas usadas pelos “homens e mulheres de caminho”, o volume e composição das importações e exportações de mercadorias e a importância relativa de alguns Registros na rede de circulação. Nas considerações finais apresentamos uma avaliação sobre os limites e dificuldades enfrentadas ao longo desta pesquisa. Sintetizamos as principais idéias desenvolvidas nesta tese e indicamos temas/questões para dar continuidade a esta pesquisa.

**PRIMEIRA PARTE: GEOGRAFIA
HISTÓRICA: QUESTÕES, MÉTODOS
E FONTES DE PESQUISA**

CAPÍTULO I - O CAMPO DA GEOGRAFIA HISTÓRICA

As relações entre espaço e tempo, lugar e período, Geografia e História, são bastante antigas, alternando momentos de tensão e alívio na incorporação do saber geográfico aos estudos históricos e vice-versa (CAPEL, 1981; RONCAYOLO, 1989; VASCONCELOS, 1999; BAKER, 2003). Em alguns momentos, História e Geografia se debruçaram sobre temas e objetos semelhantes. Na França, segundo Horacio Capel (1981), o papel dos historiadores foi fundamental para o desenvolvimento dos estudos geográficos. No entanto, ao final do século XIX, a fim de garantir uma ciência moderna e científica, a Geografia não poderia mais ser entendida como auxiliar da História. Era preciso assegurar objeto e método próprios à Geografia, definidos pelo estudo do presente, sem a necessidade de estudar a origem dos processos e as mudanças históricas, tarefa que caberia exclusivamente aos historiadores. Ao longo do século XX, esta postura teórico-metodológica foi central para a implantação de uma “ditadura do presente” na Geografia praticada em países, como França e Brasil (ABREU, 2000).

No período atual, com limites disciplinares menos rígidos, caminhamos para a construção de “pontes” entre Geografia e História, como sugere o geógrafo histórico Alan Baker (2003). Para Baker, elas fornecem olhares complementares para determinadas questões, além de compartilharem temas, fontes e problemas. A partir de uma discussão consolidada sobre a Geografia Histórica, o geógrafo reconhece que ela divide seus métodos de investigação com a História, e suas questões com a Geografia. Baker também constata que a natureza interdisciplinar da Geografia Histórica vem sendo reafirmada e enriquecida a partir da aproximação com a Geografia Cultural, a História Ambiental e a História da Geografia.

Os objetivos deste capítulo são apresentar os principais aspectos teórico-metodológicos da Geografia Histórica e explicitar como estes se relacionam com a investigação desta tese. Com esse propósito, resgatamos as principais contribuições de autores e obras que marcaram a evolução do pensamento neste campo, a partir das primeiras décadas do século XX. Na primeira parte deste capítulo, discorreremos sobre a trajetória da Geografia Histórica no Reino Unido, na França, nos EUA e na América Latina - neste caso, avaliando o estado da arte da disciplina no Brasil. Na segunda parte, exploramos os aportes conceituais, metodológicos e temáticos, verificados nos últimos vinte anos, na denominada *modern historical geography*.

1.1. UM OLHAR SOBRE AS DIFERENTES ABORDAGENS NA GEOGRAFIA HISTÓRICA

1.1.1 Geografias Históricas de língua inglesa e francesa

O “mistério” sobre a Geografia Histórica estimulou diversos debates acerca do que a individualizava de outros campos. Afinal, qual seria o campo de pesquisa da Geografia Histórica? Longe de apresentar uma resposta única e definitiva para essa pergunta que atravessa há tempos a ciência geográfica, mencionamos algumas concepções que podem contribuir para elucidar, ainda que parcialmente, esta pergunta. Todavia, é a orientação do pesquisador aliado ao seu objeto de investigação e às questões propostas que irá orientar a escolha de uma ou outra concepção. Dentre o leque de possibilidades, a Geografia Histórica pode lidar com (1) a reconstrução da espacialidade de lugares e sociedades pretéritas; (2) o estudo da evolução da paisagem; e (3) a análise das mudanças geográficas ao longo do tempo (ALVES, 2011).

Embora a Geografia Histórica se aproprie de métodos e fontes da História e proponha questões ao passado, estas são geográficas, voltadas para os problemas e as preocupações da Geografia. Em tese, a Geografia Histórica seria o estudo geográfico do passado (COURVILLE, 1995; BAKER, 1997, 2003). Compreender a lógica espacial que orientou a ocupação e a transformação do espaço geográfico no desenrolar do tempo é um componente essencial nestes estudos.

Estudar o passado sob um ponto de vista geográfico, em meados do século XX, foi entendido por muitos geógrafos como uma tarefa ambígua. Um dos principais questionamentos era: “O quanto de história deveria fazer parte desse tipo de estudo?”. Adquiria centralidade (e adeptos) na disciplina a noção de que a Geografia deveria se interessar pelo passado apenas para buscar nele elementos capazes de explicar o presente, ou seja, qualquer informação que não contribuísse neste aspecto era considerada irrelevante e deveria ser descartada. As bases para o estabelecimento de uma “ditadura do presente” na Geografia foram lançadas e encontraram, em alguns contextos, condições favoráveis ao seu enraizamento. Isto resultou, entre outras coisas, em um tímido diálogo entre geógrafos e historiadores e um limitado entendimento sobre determinados aspectos do passado sob o ponto de vista da Geografia (ABREU, 2000).

Além da questão temporal, os geógrafos também se preocupavam com o papel da Geografia Física, pois alguns viam na aproximação com as Ciências Sociais uma

forma de excluir a base física dos estudos geográficos, reforçando os argumentos sobre a perda de identidade da Geografia.

Em meio a estes debates sobre as particularidades da Geografia, alguns geógrafos, sobretudo dos países de língua inglesa, decidiram questionar esta “ditadura do presente” e reafirmar a importância dos estudos do “presente de então” na disciplina, isto é, do presente que existiu em algum lugar do que hoje é considerado passado (ABREU, 2000). A partir da revisão bibliográfica, abordamos nesta primeira parte as principais contribuições de autores e obras que colaboraram para o desenvolvimento das pesquisas na Geografia Histórica, especialmente em uma concepção “clássica” ou “tradicional”.

De acordo com Baker (2003), Henry Clifford Darby (1909-1992) é o fundador da **moderna Geografia Histórica no Reino Unido**, e seus escritos foram a base para promovê-la em diversos países. Clifford Darby foi um dos mais importantes geógrafos históricos, empenhando-se em fazer da Geografia Histórica um campo de pesquisa com método e objeto próprios, ou como ele defendia “*a self-conscious discipline*” (uma disciplina autoconsciente). Na concepção de Darby, a Geografia teria as ferramentas essenciais para o estudo do passado. Do ponto de vista temporal, seria pelo método do *cross-section*⁹, e do ponto de vista geográfico, pelo conceito de paisagem, a partir da reconstituição das paisagens regionais¹⁰.

Sua tese de doutorado, “*The Role of the Fenland in English History*” (1931), foi uma das primeiras em Cambridge a estudar as geografias do passado. Neste trabalho, com base no *cross-section* - considerado por Darby como método ideal para este tipo de investigação -, foram abordados aspectos ligados tanto à história ambiental como à

⁹ Mencionamos a proposta de Lawrence Estaville Jr (1991) sobre os diferentes recortes temporais para as investigações na Geografia Histórica. O método *cross-section* (*time slice* ou *horizontal method*) consiste em escolher um tempo particular devido a sua importância histórica ou pela disponibilidade de fontes primárias sobre o lugar analisado. Já no método *retrospectivo* ou *refletivo* (*cross section-relic*), são utilizadas as relíquias do passado que permaneceram no presente. É utilizado para recriar geografias passadas a partir de seus vestígios encontrados na paisagem atual. Temos ainda a diacronia, eixo das sucessões, interessada na sucessão dos processos espaciais na linha temporal; e a sincronia, eixo da coexistência, no qual a soma de dois ou mais recortes temporais simples permite a análise das mudanças de um tempo para outro, sendo direcionada para o estudo dos padrões espaciais e estruturas. Por último, temos a integração de duas ou mais estratégias, como a abordagem sincrônico-diacrônica ou vice-versa, possibilitando o estudo da estrutura e do processo.

¹⁰ Nas décadas de 1950 e 1960, houve um significativo estímulo aos estudos em Geografia Histórica na Inglaterra, particularmente pela descoberta de material empírico, como vestígios arqueológicos de antigos vilarejos e dados censitários, agrícolas e tributários dos séculos XVII e XVIII. A principal obra de Darby, o “*Domesday Geography of England*” (1957-1977), de sete volumes, inseriu-se nessa conjuntura e influenciou todo tipo de Geografia Histórica produzida no período, sobretudo na escola britânica.

história política para analisar as mudanças históricas na paisagem da *Fenland*, área pantanosa na Inglaterra¹¹.

Ao longo de sua brilhante carreira, Darby foi enfático ao defender as relações entre Geografia e História, reconhecendo que o passado pode ser investigado a partir de questões geográficas, afinal “toda Geografia é Geografia Histórica, atual ou potencial” e ainda que “separemos os eventos históricos daqueles atuais, isso ainda nos deixaria com as geografias do passado [...]” (DARBY, 2002, p. 38, tradução nossa)¹². E não foram raros os momentos em que estas relações foram questionadas. Seu artigo metodológico mais relevante, “*On the relations of geography and history*” (1953), foi em parte uma resposta aos comentários de Richard Hartshorne ([1939] 1991) sobre a Geografia Histórica, de que não a reconhecia como campo da Geografia, e sim da História, pois lidava com o passado.

Enquanto na Inglaterra, a partir da década de 1930, houve um esforço entre um grupo de pesquisadores - C. Darby, W. Gilbert, E. Taylor - para criar uma identidade singular para a Geografia Histórica, na França a Geografia ainda era vista como auxiliar da História, e para diferenciá-la desta disciplina, a categoria espaço foi a privilegiada.

Como a dimensão histórica era parte integrante das monografias regionais, Paul Claval (1984) aponta que alguns geógrafos entenderam não haver necessidade à constituição de um espaço institucional para a Geografia Histórica nas universidades francesas. Como bem observa Claval (1984, p. 241, tradução nossa), “se houve alguma tradição em geografia histórica na França, ela foi construída em torno da ideia de que devemos nos aprofundar no passado para descobrir as raízes das estruturas espaciais do presente”¹³.

De certo modo, a ascendência francesa na constituição da Geografia brasileira é um dos elementos que explica a pouca atenção conferida à incorporação de temáticas e metodologias da História ao estudo geográfico do “presente de então”. Geógrafos como

¹¹ O método do *cross-section* também foi privilegiado pelo geógrafo norte-americano Ralph Brown ao escrever sua obra “*Mirror for Americans*” (1943). Nas décadas de 1950 e 1960, o *cross-section* foi aplicado aos trabalhos de Geografia Histórica no Japão, com o intuito de analisar as mudanças regionais através do tempo (KINDA, 1997). No entanto, o próprio Darby reconheceu as limitações deste recorte temporal, também conhecido como “fatiamento do tempo”, que não abrange as mudanças na paisagem, transformando-se num método de antiquário.

¹² No original: “*All geography is historical geography either actual or potential. [...] We may separate the events of history from those of the present day, but such distinctions still leave us with geographies of the past [...]*” (DARBY, 2002, p. 38).

¹³ No original: “*If there is something like a tradition in historical geography in France, it is built around the idea that we have to delve into the present to discover the roots of present spatial structures*” (CLAVAL, 1984, p. 241).

Pierre Monbeig e Pierre Deffontaines, sob os desígnios da Escola Francesa de Geografia, contribuíram para a organização dos cursos de Geografia em universidades de São Paulo (USP em 1934) e do Rio de Janeiro (Universidade do Brasil em 1936, atual UFRJ)¹⁴. Na concepção destes geógrafos, a Geografia Humana já era histórica, não havendo estímulo para o estabelecimento de uma Geografia Histórica “autoconsciente” tanto na França como no Brasil. No entanto, mesmo neste cenário, a Geografia Histórica encontrou brechas em solo francês, onde foi representada por grandes nomes como Albert Demangeon (1872-1940) e Roger Dion (1896-1981)¹⁵, cujos trabalhos foram uma das inspirações de Clifford Darby (COURVILLE, 1995; BOULANGER, 2012).

Enquanto geógrafos ingleses como Clifford Darby, Alan Baker e Hugh Clout desenvolviam pesquisas sobre a geografia histórica agrária da França, neste país a situação era distinta. Nas décadas de 1960 e 1970, a Geografia Histórica ocupava um papel marginal nas universidades francesas. Inspirados na “ciência do presente” de Pierre George (1909-2006), seus alunos reproduziam a máxima de que o passado era um acessório para entender a organização espacial do presente.

Segundo Clout (1977), três razões elucidam esse desinteresse pela Geografia Histórica na França. A primeira delas está relacionada à grande importância conferida às monografias regionais. Para muitos geógrafos, elas já abordavam a evolução histórica da região, não havendo necessidade de obras que considerassem separadamente a Geografia Histórica. Além disso, a consolidação da História Econômica contribuiu para que os historiadores incorporassem a Geografia Histórica em suas pesquisas. Por fim, o declínio dos estudos sobre a geografia rural, que tradicionalmente abordavam temas ligados à Geografia Histórica, resultou em certa indiferença por este campo na França.

Depois de décadas de negligência por parte de alguns geógrafos franceses, assistimos, a partir da década de 1980, a entrada da Geografia Histórica em uma fase de

¹⁴ A influência da Geografia francesa na produzida no Brasil estimulou muitos trabalhos em história urbana e regional, além de reconstituições detalhadas do processo de ocupação do espaço e transformação da paisagem, como os trabalhos de Aroldo de Azevedo, Lysia Bernardes e Maria Therezinha Segadas Soares. Estes trabalhos foram uma das inspirações, para a criação, na década de 1980, de uma linha de pesquisa em Geografia Histórica coordenada por Maurício de Almeida Abreu na UFRJ.

¹⁵ Eminentemente praticante da Geografia Histórica na França, Roger Dion ocupou de 1948 a 1968 a cátedra de Geografia Histórica no Collège de France. A conferência de Dion em sua posse: “*La Géographie Humaine Rétrospective*” tornou-se um dos marcos da sua defesa no estudo das paisagens culturais a partir de sua evolução histórica. Descrito como mestre inimitável, Dion foi o principal de sua geração a dedicar-se plenamente à Geografia Histórica, o que acabou levando ao seu isolamento na Geografia, já que era visto pelos seus colegas cada vez mais como historiador.

amadurecimento, bem como uma renovação nos temas e objetos de pesquisa¹⁶. Segundo Boulanger (2012) e Claval (2012), a explicação encontra-se na difusão da Geografia Cultural (*tournant culturel*), que ampliou o campo de pesquisa da Geografia Histórica para uma agenda mais política. Novos temas, atores e recortes temporais passaram a ser valorizados, contribuindo para pesquisas mais engajadas em questões ligadas a meio ambiente, identidade, colonialismo, imperialismo e *géographie historique militaire*. A tradição nos estudos sobre estruturas e paisagens rurais, tema privilegiado por Dion, foi resgatada e conseguiu manter seu prestígio.

Do outro lado do Atlântico, a trajetória acadêmica da Geografia Histórica nos Estados Unidos foi distinta da encontrada na Inglaterra e na França, particularmente pela institucionalização tardia da Geografia nas universidades¹⁷ e pela valorização da Geologia na Geografia universitária, diferentemente do caso europeu, que se concentrou na História (BUTLIN, 1993). Com uma posição secundária nas universidades, alguns acadêmicos, como W. M. Davis - geólogo de formação -, entendiam que era preciso assegurar uma especificidade epistemológica para a Geografia, cujo objeto deveria ser o estudo da diferenciação de áreas no tempo presente.

Richard Hartshorne ([1939]1991) e outros geógrafos afirmavam que o passado deveria ser incorporado aos estudos geográficos somente para compreender o presente. Segundo esta concepção, o limite entre Geografia e História era claro, objetivo e intransponível: a primeira dedicando-se à corografia (lugares) e a segunda, à cronologia (tempo). Para Hartshorne, a única Geografia Histórica legítima seria a feita a partir do corte temporal transversal, com ênfase na descrição. Além disso, ele alertava para que este recorte não fosse extenso demais a ponto do estudo se tornar histórico.

Poucos anos depois, as concepções de Hartshorne foram questionadas pelos brilhantes trabalhos de Ralph Brown e Carl Sauer e, posteriormente, pelos do geógrafo canadense Andrew Clark, considerado fundador da **moderna Geografia Histórica norte-americana** (HURT, 2006). Interessados no estudo da reconstituição de

¹⁶ Algumas iniciativas marcantes neste processo foram (1) a publicação das obras de Xavier de Planhol (*Géographie Historique de la France*, 1988), Serge Courville (*Introduction à la Géographie Historique*, 1995) e Jean-René Trochet (*La géographie historique de la France*, 1997); (2) a re-edição de obras clássicas de Marc Bloch, Roger Dion e Vidal de La Blache; (3) a realização do Colóquio Géopoint (1990), que abordou as relações entre História, tempo e espaço; (4) a publicação de uma edição especial sobre Geografia Histórica na revista Hérodote (1994); (5) a realização do seminário *Où en est la Géographie Historique* (2002), cujos artigos foram reunidos em um livro com o mesmo título em 2005; e (6) a criação do periódico *Revue de Géographie Historique* em 2012.

¹⁷ Em comparação com França e Alemanha, que já possuíam ensino universitário de Geografia desde a última década do século XIX. Nos EUA, na década de 1930, a Geografia ainda 'lutava' para legitimar seu espaço enquanto disciplina universitária autônoma.

paisagens, das mudanças geográficas através do tempo e da relação homem-natureza, este grupo ofereceu uma abordagem geográfica para os eventos e processos ambientais, culturais e históricos ocorridos no passado. Seus trabalhos difundiram a noção de que a Geografia não deveria ocupar-se somente da investigação do tempo presente. Era importante romper as barreiras disciplinares e incentivar o diálogo da Geografia com a História, Antropologia, Arqueologia e História Econômica.

O legado de Carl Ortwin Sauer (1889-1975), considerado fundador da geografia histórico-cultural da Escola de Berkeley (Califórnia - EUA), contribuiu para incentivar pesquisas em Geografia Histórica na América Latina, particularmente no México, onde trabalhou entre as décadas de 1930 a 1950. Seu enfoque cultural na América pré-colombiana, tanto na paisagem como nas civilizações indígenas, estimulou diversas gerações de pesquisadores de Berkeley a se dedicarem aos arquivos coloniais e a trabalhos de campo nesta porção da América, coletando amostras geomorfológicas, pedológicas e arqueológicas, a exemplo das pesquisas de Robert West (Colômbia, Honduras e México) e James Parsons (Colômbia, Equador e México) (MARTIN, 2011; URQUIJO e BOCCO, 2016).

Na concepção de Sauer ([1941] 2004), o método essencial da Geografia consistia naquele em que o trabalho em arquivo complementava o trabalho de campo, posicionamento também compartilhado pela geógrafa inglesa Jean Mitchell (1954). Era pela observação dos aspectos físicos e sociais do lugar que o geógrafo poderia refletir sobre as modificações na paisagem, visto que esta era o resultado histórico da ação humana sobre a natureza. No entendimento de Sauer, o trabalho de campo possibilitava uma vivência no lugar e uma observação atenta e meticulosa da paisagem, favorecendo, assim, *o fazer em Geografia Histórica*.

Que ninguém entenda que a geografia histórica pode se contentar com o que é encontrado em arquivos e bibliotecas. Ela também exige intenso trabalho de campo. Um dos primeiros passos é a capacidade de ler documentos no campo. Leve para o campo, por exemplo, [um documento] de uma área escrita há muito tempo e compare os lugares e atividades do passado com os do presente [...] (SAUER, [1941] 2004, p. 13, tradução nossa)¹⁸.

¹⁸ No original: “*Que nadie entienda que la geografía histórica puede contentarse con lo que se encuentra en archivos y bibliotecas. Ella exige, además, un intenso trabajo de campo. Uno de los primeros pasos consiste en la capacidad para leer los documentos en el terreno. Lleven al campo, por ejemplo, el recuento de un área escrito largo tiempo atrás, y comparen los lugares y actividades del pasado con los del presente (...)*” (SAUER, [1941] 2004, p. 13).

A este respeito, o trabalho de campo em arquivo vem adquirindo nos últimos vinte anos crescente notoriedade, reflexão e autonomia nas pesquisas em Geografia Histórica (HARRIS, 2001; GAGEN et. al., 2007). Concebe-se o arquivo não apenas como fonte para o passado, mas também para ações futuras, particularmente na problematização sobre a invisibilidade de determinados temas e sujeitos nas narrativas e nas próprias fontes históricas. Sublinhamos que temas como uso e manipulação de fontes históricas são caros aos geógrafos e que, nesta tese, a reflexão sobre estes procedimentos nos forneceu recursos e fundamentos para desbravar arquivos e bibliotecas em busca de vestígios do passado.

Dentre a vasta e diversificada obra de Sauer, destacamos “*Foreword to Historical Geography*”(1941), elaborada para sua conferência na *American Association of Geographers* (AAG). Sauer iniciou sua fala lamentando e criticando a negligência desta instituição em relação ao objeto da Geografia Histórica. Neste artigo, Sauer destacou a importância dos elementos históricos no estudo das paisagens e afirmou que a Geografia era uma ciência genética, interessada nas origens e nos processos. Sobre a Geografia Histórica, constatou que “qualquer tópico das ciências sociais é importante, não por causa de seu lugar no tempo, mas por causa da luz que lança sobre a natureza das origens e das mudanças na cultura” (SAUER, [1941] 2004, p. 11-12, tradução nossa)¹⁹. Notadamente seu discurso era uma refutação clara e precisa às proposições de Hartshorne.

Sauer e seus orientandos dedicaram-se a explorar aspectos demográficos, econômicos e culturais de distintas sociedades coloniais da América Latina, particularmente do México. Entretanto, atualmente os vestígios dos temas e métodos de trabalho privilegiados por ele são discretos quando se analisa a Geografia Histórica produzida na região. Isto não significa um completo rompimento com sua abordagem, mas o reconhecimento, por parte dos pesquisadores desta região, de novas possibilidades e intercâmbios na prática desta disciplina na América Latina.

¹⁹ No original: “*Cualquier tópico de las ciencias sociales es importante, no a causa de su lugar en el tiempo, sino por la luz que arroja sobre la naturaleza de los orígenes y los cambios en la cultura*” (SAUER, [1941] 2004, p. 11-12).

1.1.2 Geografia Histórica na América Latina: entre ausências e potencialidades

A presença da América Latina em obras que abordam as distintas escolas de Geografia Histórica ainda é bastante tímida, como no livro de Butlin (1993), no qual a região recebe pouco espaço e atenção em meio aos debates. Em Baker (2003), a diversidade intelectual da Geografia Histórica restringe-se às geografias de língua inglesa e francesa²⁰.

No final do século XIX e início do século XX, com a constituição de Sociedades Geográficas em países como México (1833), Brasil (1838), Peru (1888) e Argentina (1922), alguns trabalhos do que denominamos atualmente de Geografia Histórica lançaram-se ao desafio de relacionar os conhecimentos associados à geografia e à história e abordaram temas ligados à nação, ao Estado colonial e à formação territorial (BUTLIN, 1993). Somente a partir da década de 1930, foram criados órgãos específicos dedicados ao ensino e à pesquisa em países como Brasil, México e Panamá.

De modo distinto da expressiva produção acadêmica e do prestígio da Geografia Histórica em países como Inglaterra e EUA, poucos países da América Latina desenvolveram linhas de pesquisa neste campo. Apenas a partir da década de 1970, a Geografia Histórica adquiriu certa notoriedade em países como Argentina, Brasil e México, e mesmos nestes ainda não se configurou como tradição de pesquisa a exemplo dos países abordados na seção anterior²¹. A partir da década de 1980, a postura teórica adotada em alguns trabalhos foi a de estabelecer “um diálogo com outras ciências sociais para superar a 'naturalização' do tempo e do espaço presente na proposta da 'geografia histórica clássica'. Assim, as linhas de investigação em geografia histórica

²⁰ Podemos exemplificar nosso distanciamento em relação aos principais centros de produção em Geografia Histórica - Inglaterra, EUA, Canadá e França - com base nas edições do *International Conference of Historical Geographers* (ICHG). Ao longo de 40 anos deste renomado evento, nenhum país do Sul global foi sede, corroborando a sub-representação das geografias históricas produzidas fora desse eixo. Pela primeira vez, um país ibero-americano foi escolhido como sede do evento, o Brasil. Disponível em: <https://ichg2021.redebrasilis.net/>. Acesso em: 21 out. 2020.

²¹ Na década de 1970 no México, consolidou-se uma linha de pesquisa em Geografia Histórica no departamento de Geografia Social da Universidade Nacional Autônoma do México (UNAM), existindo até hoje (MAYA, 2004). No caso do Brasil, na década de 1980, Mauricio Abreu instituiu no departamento de Geografia da UFRJ, uma linha de pesquisa dedicada a investigar a evolução urbana do Rio de Janeiro. Posteriormente, esta linha de pesquisa consolidou-se como sendo de “geografia histórica carioca”. A partir da década seguinte, Antonio C. R. Moraes e Pedro Vasconcelos, prosseguiram com os estudos em Geografia Histórica na USP e na UFBA, respectivamente. Na Argentina, a partir da década de 1990, se fortaleceu a produção de uma Geografia Histórica direcionada para questões territoriais e formação do Estado argentino, especialmente nos departamentos de Geografia das universidades de Mendoza e Buenos Aires (ZUSMAN, 2000a).

articularam-se com as desenvolvidas na História Social, Política e Econômica [...]” (ZUSMAN et al., 2012, p.85, tradução nossa)²².

Diante das particularidades da trajetória acadêmica da Geografia Histórica na América Latina, decidimos abordá-la em conjunto. Reconhecemos que é complexo estabelecer uma unidade temática e metodológica, por exemplo, para uma Geografia latino-americana - e principalmente para uma Geografia Histórica -, visto que a formação do pensamento geográfico na região é resultado de influências estrangeiras, sobretudo, francesas e anglófonas. Entretanto não descartamos a pertinência de uma potencial Geografia latino-americana, cujas bases se encontram *in situ*. Segundo Pedro Urquijo e Gerardo Bocco (2016), a construção de um campo de conhecimento geográfico *da e para a América Latina* deve começar por pensar e praticar a Geografia - seja ela motivada por investigações no tempo presente ou no pretérito. Nas próximas páginas, apresentamos algumas iniciativas acadêmicas (individuais e/ou coletivas), particularmente do Brasil, que vão ao encontro da proposta de Urquijo e Bocco.

Em Abreu (2007), o caráter distinto da Geografia Histórica produzida na América Latina reside na incorporação das singularidades histórico-geográficas da região na construção de suas narrativas²³. Neste caso, esta singularidade pode ser associada ao processo de dominação colonial verificado nos países da América Latina, de modo que conhecer a Geografia Histórica da região oferece uma “explicação global da história [territorial] desses países” (MORAES, [2005] 2015, p. 229).

De acordo com Zusman (2000a), por influência das escolas francesa e britânica de Geografia Histórica, temas como antigas civilizações, cartografia histórica e viagens de descobrimento e exploração encontraram condições favoráveis ao seu desenvolvimento - e até continuidade - na América Latina, constituindo-se em tradições de pesquisa. A Geografia Histórica produzida no início do século XX na região era reflexo da produção europeia do final do século XIX, com temas que, segundo Mitchell (1954), estariam ligados à história geográfica, por estarem mais interessados na civilização do que no lugar.

²² No original: “Se buscó establecer un diálogo con otras ciencias sociales para superar la “naturalización” del tiempo y del espacio presentes en la propuesta de la “geografía histórica clásica”. Así se vincularon líneas de investigación en geografía histórica con aquellas desarrolladas en la Historia Social, Política y Económica [...]” (ZUSMAN et al., 2012, p.85).

²³ O artigo de Abreu é um relato do VIII Colóquio Internacional de Geocrítica (México - 2006), cujo tema foi Geografia Histórica e História do Território. O evento reuniu pesquisadores de diversos países da América Latina e da Europa com pesquisas nos campos da História, Geografia, Antropologia, Arqueologia e Arquitetura. Ver: <http://www.ub.edu/geocrit/progpro06.htm>.

Atualmente, desafios e questões próprias da América Latina vêm promovendo uma crescente problematização em certas abordagens e objetos de estudo, seja em função do (1) passado colonial dos países, que suscita discussões sobre a formação territorial dos Estados e das sociedades pós-coloniais, construção da nacionalidade, valorização da memória e do patrimônio histórico ou do (2) papel do Estado em debates contemporâneos sobre políticas públicas urbanas, recursos naturais e direitos das comunidades tradicionais²⁴. Sobre a particularidade destas pesquisas na América Latina reforçamos que

A Geografia [Histórica] adquire uma grande centralidade em nossos países, ela tem uma grande capacidade de explicar nossas realidades. Existe um campo de trabalho muito grande para nos apoiar e, para isso, é preciso ter clareza sobre nossa localização geográfica. Somos periféricos, somos os do sul. Aqui nós vivemos, apesar da globalização, apesar dos fluxos internacionais; neste lugar estamos e daqui devemos falar (MORAES, [2005] 2015, p.237, tradução nossa)²⁵.

No que concerne ao Brasil, a trajetória dos estudos em Geografia Histórica ainda é recente. Grande parte da literatura aqui consultada ainda é estrangeira, sobretudo dos países anglo-saxões, e em muitos casos ainda não foi traduzida para o português. Nas universidades, a oferta de disciplinas de Geografia Histórica, na graduação ou pós-graduação, é diminuta²⁶. Poucos geógrafos brasileiros dedicam-se ao estudo de geografias do passado. A carência no debate teórico e metodológico é amplamente reconhecida na Geografia Histórica brasileira, o que acaba gerando certa confusão quanto à natureza deste campo de pesquisa, pois muitos geógrafos acreditam que resgatar a evolução urbana do lugar, sobretudo seus aspectos morfológicos, e redigir um

²⁴ Um panorama sobre a Geografia Histórica produzida na América Latina pode ser consultada: (1) nos periódicos: Revista Terra Brasilis (edição nº 1, 2012; edição nº 12, 2019), Revista de Geografia Norte Grande (edição nº 54, 2013), Revista *Espacio Tiempo* (edição nº 7, 2012), Revista Espaço Aberto (edição nº 2, 2012) e Revista CIDADES (edição nº 14, 2011); e (2) nos livros: *Geografía Histórica y Medio Ambiente* (2012), *Geografía y Historia Ambiental* (2017) e *Geografías Políticas e Históricas - miradas desde los Andes y el Caribe* (2018).

²⁵ No original: “*La Geografía adquiere una gran centralidad en nuestros países; ella cuenta con una gran capacidad explicativa de nuestras realidades. Existe un campo de trabajo muy grande para relevar y, para ello, es necesario tener en claro nuestra ubicación geográfica. Somos periféricos, somos los meridionales. Aquí vivimos nosotros, a pesar de la globalización, a pesar de los flujos internacionales; en este lugar estamos y desde aquí debemos hablar*” (MORAES, [2005] 2015, p. 237).

²⁶ Segundo levantamento realizado (em outubro de 2020) nos currículos de Geografia das universidades onde lecionam (ou lecionavam) os principais geógrafos históricos do Brasil, a oferta de disciplinas sobre a Geografia Histórica ainda é restrita. Em geral, a disciplinas oferecidas investigam a evolução histórica de uma cidade ou região em particular, como Geografia Histórica do Rio de Janeiro (UFRJ e UFF) ou de Salvador (UFBA). Na UFV, temos a oferta das disciplinas Geografia Histórica e Geografia Histórica da Zona da Mata no curso de Mestrado. Inspirados na obra de Fernand Braudel, alguns programas de Graduação oferecem a disciplina Geo-História, como os da UFF e da PUC-RIO.

capítulo “histórico” já sejam suficientes para que seu trabalho seja considerado como de Geografia Histórica. A este respeito, Gustavo Merodio (2013, p. 234, tradução nossa) assinala a importância da obra de Antonio C. R. Moraes ao “denunciar as inércias dos praticantes de ambas as disciplinas, argumentando que os geógrafos tenham se limitado, em sua maioria, a considerar a geografia como a história do presente e os historiadores, a geografia como introdução a história”²⁷.

Apesar deste cenário aparentemente negativo da Geografia Histórica no Brasil, Silva e Rodrigues (2019) assinalam que isto deve ser encarado como uma rica oportunidade para fomentar a reflexão e a produção neste campo de pesquisa. Consolidar espaços institucionais na Geografia, especialmente a partir da publicação de livros e artigos, da organização de eventos acadêmicos e do fortalecimento de grupos de pesquisa, é uma das formas para se ampliar e fortalecer os debates a respeito das categorias de análise, da metodologia e da escrita da Geografia Histórica.

Como observaram Abreu (1998, 2000, 2010) e Moraes (2011), há um significativo conjunto de temas no país a respeito dos lugares do passado que ainda não foram abordados pelos geógrafos, como por exemplo: memória das cidades, ideologias geográficas e pensamento social brasileiro, modernização do território e história territorial do Brasil - sob o ponto de vista geopolítico ou ecológico. Se, por um lado essa “hesitação” da Geografia em valorizar a dimensão histórica do espaço deixou uma série de lacunas sobre nosso passado, por outro isso representa uma oportunidade para consolidar espaços institucionais que incorporem as nossas diversas geografias históricas.

De maneira geral, as bases lançadas há algumas décadas por Mauricio Abreu, Pedro Vasconcelos e Robert de Moraes ainda perduram. Relatamos a seguir, as principais contribuições destes três geógrafos, responsáveis pela divulgação e valorização recente deste campo disciplinar, bem como para a formação de novos pesquisadores e grupos de pesquisas no Brasil²⁸.

²⁷ No original: “Este autor denuncia las inercias de los practicantes de ambas disciplinas, argumentando que los geógrafos se han limitado, em su mayoría, a considerar a la “geografía como la historia del presente” y los historiadores a la geografía como” introducción a la historia” (MERODIO, 2013, p. 234).

²⁸ Mencionamos as principais publicações de autoria ou organizadas por esses autores: (1) de autoria de Antonio Carlos Robert Moraes: Geografia: pequena história crítica (1985), Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no longo século XVI (2000), Território e História no Brasil (2002) e Geografia Histórica do Brasil: cinco ensaios, uma proposta e uma crítica (2011); (2) de autoria de Mauricio de Almeida Abreu: Evolução Urbana do Rio de Janeiro (1987), Natureza e sociedade no Rio de Janeiro (1992), Rio de Janeiro: formas, movimento, representações - estudo de Geografia Histórica carioca (2005) e Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700) (2010); e (3) de autoria de Pedro de

Dedicando-se a temas como geopolítica e formação territorial do Brasil, **Antonio Carlos Robert Moraes** (1954-2015) construiu sua carreira acadêmica como professor de Geografia da USP. Foi na interface entre Geografia, História e Ciência Política que a sua produção intelectual foi estabelecida. Analisar a dimensão territorial requer a investigação de sua constituição no passado, entendendo que o território contemporâneo é o resultado das ações desenroladas neste recorte, e que para captar esse movimento é preciso analisar os processos econômicos, políticos e culturais. A Geografia Histórica, na visão de Moraes (2011), é a abordagem que consegue dar conta da particularidade dos territórios a partir desse resgate histórico. Segundo o autor, na Geografia Histórica “buscamos a gênese e o desenvolvimento de materialidades políticas atuais: os territórios hoje existentes. Assim, nossa perspectiva histórica não se confunde com a do historiador (...)” (MORAES, 2011, p. 74).

No Rio de Janeiro, a linha de investigação desenvolvida por **Maurício de Almeida Abreu** (1948-2011) na UFRJ centrou-se no espaço intra-urbano, elegendo a urbe do Rio como seu objeto de estudo. Preocupado com a dimensão espacial desta cidade, Abreu conseguiu articular processos que ocorreram em diferentes períodos e escalas espaciais. Para este fim, investiu na resolução de um quebra-cabeça sobre o processo de produção do espaço urbano carioca a partir de uma intensa e demorada pesquisa em instituições de memória (dentro e fora do Brasil). A constituição desta linha de pesquisa foi em parte inspirada em obras que articulavam conhecimentos da Geografia e da História e valorizavam o emprego de fontes primárias nos estudos geográficos, como as obras de Nilo Bernardes, Lysia Bernardes, Maria Therezinha de S. Soares, Aroldo de Azevedo, Alberto Lamago, dentre outros²⁹.

Nos trabalhos de Abreu, a produção de mapas conjecturais sobre o passado é representativa da sofisticação e do rigor teórico-metodológico adotado e atestam o caráter singular do seu fazer cartográfico. Diante da imprecisão dos dados históricos e geográficos encontrados nas fontes primárias, estes mapas “não devem ser vistos como

Almeida Vasconcelos: Dois séculos de Pensamento sobre a Cidade (1999) e Salvador: transformações e permanências (1549-1999) (2002).

²⁹ Com base nas discussões travadas no relatório produzido sobre a implementação de políticas públicas na área metropolitana do Rio de Janeiro (Instituto Brasileiro de Administração Municipal - IBAM, 1978), Maurício Abreu ao ser efetivado como professor de Geografia da UFRJ em 1981 decidiu aprofundar as discussões abordadas neste relatório utilizando-se de fontes primárias. Nesse contexto, criou o “Grupo de Pesquisa sobre o Rio de Janeiro e sua evolução urbana: organização interna e transformações ambientais” e a partir do levantamento e catalogação destas fontes, Maurício publicou o livro “Evolução Urbana do Rio de Janeiro” (ABREU, 1987). A partir de 1995, este grupo passou a se chamar “Núcleo de Pesquisa de Geografia Histórica” (NPGH) (GOMES, 2016).

retratos fiéis da realidade, mas como representações que se aproximam bastante dela, posto que se apoiam em documentação confiável e foram submetidas a diversos controles internos em seu processo de elaboração” (ABREU, 2010, v. 2, p. 93). Dependendo do período analisado, é preciso que o pesquisador produza sua própria base cartográfica, como pontuou Abreu, que assim fez para o Rio do século XVII.

Seguindo a linha de investigação de Mauricio Abreu, que priorizava o estudo do espaço urbano das cidades coloniais visando contextualizá-lo a partir da pesquisa empírica, **Pedro de Almeida Vasconcelos** (1947-) concentrou seus estudos na cidade de Salvador na perspectiva da longa duração. Com base nos aportes da Geografia Histórica Urbana, História e Urbanismo, Vasconcelos se dedica a investigar as permanências e transformações na estrutura sócioespacial da urbe soteropolitana³⁰.

A produção acadêmica de Abreu, Moraes e Vasconcelos obteve grande relevância na Geografia Histórica produzida no mundo iberoamericano, tendo difundido suas linhas de pesquisa e até mesmo procedimentos metodológicos, como o diálogo entre arquivos locais e internacionais, e a articulação das escalas dos processos e dos eventos ocorridos no espaço colonial (ZUSMAN et al., 2012).

Para André Novaes e Mariana Lamego (2016, p. 253) “Mauricio Abreu foi um ator central na rede de circulação e produção do conhecimento” na Geografia Histórica brasileira. A proposta teórico-metodológica elaborada por Abreu para o estudo das geografias do passado, é explicitada por sua ex-orientanda e auxiliar de pesquisa, Angela D. Gomes (2016, p. 204-205)³¹:

³⁰ A parceria acadêmica entre Mauricio Abreu e Pedro Vasconcelos resultou na proposição em 2007 do Grupo de Trabalho (GT) de Geografia Histórica no ENANPEGE. Mesmo com a alternância de coordenadores e a ausência do GT em uma das edições do evento (2015), este ainda é um espaço de referência para produção e circulação de conhecimentos sobre a Geografia Histórica no Brasil. Ao analisar a composição deste GT e dos propostos em dois outros importantes eventos acadêmicos - SIMPURB e ENHPG/GH -, nota-se a circulação e a permanência de pesquisadores com grande investimento realizado na disciplina, como: Pedro Vasconcelos, Marcelo Werner, Maria Isabel Chrysostomo e Doralice Sátyro. Os eixos temáticos encontrados nestes GTs versam, principalmente sobre história das cidades, história do urbanismo, formação e apropriação territorial e ideologias geográficas. Fonte: *sites* dos eventos acadêmicos - ENANPEGE (edições 2013, 2017 e 2019), SIMPURB (edições 2013, 2017, 2019) e ENHPG/GH (edições 2012, 2016 e 2018).

³¹ A contribuição de Abreu para a Geografia Histórica brasileira também se encontra na sistematização e divulgação de informações sobre a estrutura fundiária do Recôncavo da Guanabara nos Setecentos e sobre a cartografia do Rio Oitocentista. Disponível em: <http://mauricioabreu.com.br/escrituras>. Parte do acervo do NPGH, formado a partir do levantamento de fontes históricas sobre o passado do Rio de Janeiro, foi doado à Fundação Casa de Rui Barbosa (RJ).

Ao adentrar no campo da Geografia histórica o faz buscando os caminhos teórico metodológicos que pudessem dar sustentação às suas análises. Uma de suas maiores preocupações era integrar o tempo nas análises geográficas, sem fazê-lo nos moldes tradicionais, que ofereciam a descrição de processos evolutivos que chegavam ao presente. Por isso incorporou a categoria lugar, essencial em seus trabalhos, como ponto onde se entrecruzam processos que atuam em diferentes escalas e possuem diferentes temporalidades que se materializam no espaço. [...] Trouxe para a disciplina metodologias normalmente utilizadas na história como a pesquisa em arquivos, a leitura de manuscritos paleográficos assim como a confecção de mapas conjecturais. Neste sentido, deu volume e expressão ao campo da Geografia histórica, além de colocar a Geografia brasileira em diálogo com historiadores, urbanistas, sociólogos e antropólogos, ultrapassando fronteiras disciplinares.

Abordando especificamente a obra de Moraes, Merodio (2013) afirma que esta é uma das mais difundidas na América Latina, pois seus trabalhos valorizam a dimensão temporal nos estudos geográficos, bem como sugerem caminhos que possam vincular Geografia e História. Para além das diferenças, especialmente sobre a escala de análise, Abreu e Moraes sustentam a singularidade da Geografia Histórica a partir do estudo dos lugares no passado (colonial), sendo este recorte privilegiado por estes pesquisadores o que ainda influencia, em grande medida, a produção acadêmica brasileira.

Se, por um lado, a Geografia Histórica brasileira ainda enfrenta algumas limitações e fragilidades, e até mesmo uma representatividade oscilante em importantes eventos na Geografia, como pontuaram Noves e Lamego (2016), por outro lado, como reconheceu Maurício Abreu em uma entrevista: “Não é ainda um campo, vamos dizer assim, estabelecido com força, mas é um campo já reconhecido e com muito investimento sendo feito por pessoas que querem estudar o passado sob um ponto de vista geográfico” (VIDAL, 2012, p. 20).

O percurso da Geografia Histórica no Brasil é resultado de iniciativas e projetos de distintas gerações de geógrafos históricos que vêm tensionando barreiras institucionais, acadêmicas e lingüísticas a fim de difundir e promover seus trabalhos e contribuir para a consolidação e valorização da Geografia Histórica brasileira. Caminho longo e complexo, mas que, nos últimos quinze anos, vem se mostrando profícuo, alcançando notoriedade no cenário nacional e até mesmo internacional³². Parte desse êxito pode ser associada à formação da **Rede Brasileira de História da Geografia e**

³² Podemos citar alguns fatos que clarificam a relevância das pesquisas produzidas no Brasil nos últimos quinze anos: (1) aumento o número de publicações e eventos que têm o intuito de debater a produção acadêmica que se desenvolve na interface entre Geografia e História, seja ela teórica, metodológica ou empírica, ver também nota de rodapé 24; (2) trabalhos de pesquisadores brasileiros premiados em 2016 (Diogo de C. Cabral) e 2018 (Patricia Aranha) no JHG e ICHG, respectivamente; (3) escolha do geógrafo brasileiro, Diogo de C. Cabral, como um dos editores do JHG (2020-); e (4) pela primeira vez um país da América do Sul - o Brasil - foi escolhido como sede do 18th ICHG.

Geografia Histórica (Rede Brasilis), um coletivo nacional de pesquisadores criado em 2011³³, cujas iniciativas contribuem para o diálogo, a reflexão e a divulgação da Geografia Histórica brasileira, como constataram os estudos de Novaes e Lamego (2016) e Silva (2018).

Ao longo da primeira parte deste capítulo, percebemos que a consolidação da Geografia Histórica não foi imediata e linear em diversas regiões do mundo, alternando momentos de pleno reconhecimento de sua prática com momentos de hesitação e rejeição. Geógrafos como Clifford Darby e Carl Sauer foram responsáveis pela afirmação dos estudos em Geografia Histórica na Inglaterra e nos EUA. Ligados às tradições acadêmicas de seus “lugares” de origem, desenvolveram uma série de trabalhos empíricos e metodológicos, principalmente entre as décadas de 1930 e 1970. A partir da década de 1980, um interesse renovado pela questão temporal na Geografia promoveu uma série de reflexões sobre a importância da dimensão histórica do espaço e a adoção de novas posturas teórico-metodológicas na Geografia Histórica.

1.2 A GEOGRAFIA HISTÓRICA PÓS-1980: NOVIDADES E CONTINUIDADES NA AGENDA DE PESQUISA

Como vimos, a partir das décadas de 1980 e 1990, assistimos a uma renovação nos temas de pesquisa e nas abordagens metodológicas da Geografia Histórica, bem como nos objetos de estudo, recortes temporais e espaciais (NASH e GRAHAM, 2000; BAKER, 2003). Influenciada, principalmente, pelas teorias pós-coloniais, feministas e pela virada cultural na Geografia, a denominada *modern historical geography* reúne esse conjunto de novidades e mudanças (NASH e GRAHAM, 2000).

A interdisciplinaridade, marca da Geografia Histórica, ainda é claramente defendida, caracterizando diversos projetos de pesquisa desenvolvidos em parceria com outras áreas do conhecimento, como as ciências naturais, artes e humanidades (SCHEIN, 2011; DRIVER, 2013). Inclusive, a divulgação científica destas pesquisas vem fugindo do padrão textual. Formatos mais criativos têm atraído a atenção dos geógrafos históricos a fim de estender o impacto social de suas pesquisas para um

³³ A Rede Brasilis é responsável pela publicação da revista Terra Brasilis (Nova Série) e por organizar no Brasil os seguintes eventos científicos: o Colóquio Brasileiro de História do Pensamento Geográfico (2008, 2010, 2014), o Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico e Geografia Histórica (2012, 2016, 2018), o Simpósio Internacional da Comissão de História da Geografia da União Geográfica Internacional (2014) e o 18th ICHG (possivelmente em 2021).

público não-acadêmico e ampliar as oportunidades de emprego. Nesse contexto, indicamos, principalmente na Geografia Histórica de língua inglesa, a produção de filmes e documentários, a participação em web rádios e *podcasts* e a curadoria de exposições e mostras culturais (DRIVER, 2013).

Enfatizamos também as pesquisas participativas na Geografia Histórica (*participatory historical geographies*) que visam, por exemplo, assegurar os direitos políticos de grupos tradicionalmente “silenciados” pela documentação arquivística e pelas políticas públicas, como os indígenas (CAMERON, 2014), as mulheres (HOWELL, 2001; LEEUW, 2012; DeLYSER, 2014), os negros (BRESSEY, 2006; SCHEIN, 2011) e a comunidade LGBTI+ (CVETKOVICH, 2011; LANE, 2015). A “geografia das diferenças” de gênero, sexo e etnia e sua relação com o espaço compõem essa renovação temática da Geografia Histórica produzida, nos últimos vinte anos, principalmente no Reino Unido, no Canadá e nos EUA³⁴.

Novos recortes espaciais também adquirem relevância. Diferentemente de Clifford Darby, Donald Meinig e Cole Harris, cujos trabalhos priorizavam a escala regional e até continental, atualmente é a escala local ou mesmo a articulação entre as escalas local-global que atrai o interesse dos pesquisadores. Na Geografia Histórica Feminista, são as escalas do corpo feminino e da casa - vistas como lugares de luta, conflito e resistência (DOMOSH e MORIN, 2003).

A crescente ampliação de estudos associados à Geografia Histórica pode ser vinculada a uma visão de que “o conhecimento histórico pode ajudar a entender o presente e a adotar estratégias para o futuro” (CAPEL, 2006, tradução nossa)³⁵. Zusman (2018) entende que essa postura é uma das formas de renovar o temário e politizar este campo disciplinar, corroborando a construção de uma *Geografia Histórica polifônica*, através da multiplicação de vozes, histórias e geografias dos sujeitos e espaços invisibilizados principalmente pelas políticas do Estado colonial ou imperial. No entanto, deve-se ter cautela para que não haja um esvaziamento intelectual dos estudos sobre as geografias do passado, de modo que a análise dos processos e ações ocorridos

³⁴ Dentre os diversos grupos de pesquisa em Geografia Histórica, destacamos: (1) no Reino Unido o *Historical Geography Research Group*, *Social, Cultural and Historical Geography* e *The London Group of Historical Geographers*; (2) nos EUA o *Historical Geography Specialty Group*; e (3) no Canadá o *Historical Geography Study Group*. Com o objetivo de assegurar uma produção acadêmica relevante e estimular os debates na disciplina, estes grupos possuem um calendário repleto de conferências, seminários, grupos de trabalho e oficinas temáticas.

³⁵ No original: “*El conocimiento histórico puede ayudar a entender el presente y a adoptar estrategias para el futuro*” (CAPEL, 2006).

outrora também seja feita a partir de cortes sincrônicos interessados no “presente de então”, conforme defendia Abreu (2000).

A *modern historical geography* também se dedica a analisar lugares marginalizados e subalternos que durante muito tempo não foram valorizados pela Geografia Histórica tradicional, mas que recentemente adquiriram reconhecimento pela sua importância econômica, cultural ou ambiental. Em geral, são aqueles espaços vistos como alteridade à idéia de nação, como Chaco, Patagônia, Sertão e Florestas tropicais. São os espaços dos “outros”, ocupados, por exemplo, pelos povos tradicionais.

Os imaginários geográficos que associam aos desertos, sertões e trópicos a noção de espaços hostis, vazios, inseguros e insalubres contribuíram para a construção, segundo Zusman (2018), de uma geografia relacional. Nestes espaços periféricos residiam os selvagens e bárbaros, e no centro, a sociedade europeia e civilizada. A Geografia Histórica vem sendo enriquecida com abordagens que reconhecem múltiplos desenhos territoriais e outros arranjos econômicos e sociais, e não somente aqueles estabelecidos pelos atores hegemônicos/colonizadores/imperialistas. Nesse renovado interesse por estes espaços, são objetos de estudo os desertos (ZUSMAN, 2000b), as fronteiras (ZUSMAN, 2000a), os sertões (VACHER, 2000; MORAES, 2002-2003), as regiões tropicais (DRIVER, 2004) e as regiões polares (KEIGHREN, 2005; BRAVO, 2006; MILLAR, 2013).

Neste tópico, particularmente, nos interessa o imaginário do sertão. Durante muito tempo a formação territorial do Brasil foi pensada a partir da dicotomia litoral - sertão. Nessa geografia relacional elaborada pelos de “fora” do espaço colonial, como governantes, funcionários régios, viajantes e cronistas, o litoral era o espaço da racionalidade e civilidade, e o sertão, da barbárie e ignorância. As localidades sertanejas eram vistas como excluídas dos circuitos cotidianos de circulação. Todavia, nesta tese caminhamos em sentido contrário. Entendemos que pelos sertões eram inúmeros os caminhos terrestres e fluviais que o atravessavam, articulando um conjunto de lugares, herdados principalmente da atividade mineradora no caso de Minas Gerais.

Tradicionalmente, os estudos de Geografia Histórica, principalmente os inspirados em Sauer e Darby, se valem da documentação cartográfica como fonte de informação ou instrumento analítico para explorar processos e padrões espaciais. A representação cartográfica de dados e informações, muitas vezes obtidos em trabalho de campo, também é comum a estes estudos. Atualmente, assistimos a um renovado interesse pelos mapas históricos e a uma crescente interação das pesquisas em Geografia

Histórica com o Sistema de Informação Geográfica (SIG), através do qual as novas técnicas de mapeamento, organização de banco de dados e visualização - mapas digitais, animações, modelos digitais de relevo, paisagens virtuais - incrementam as possibilidades de análise sobre temas tradicionais na disciplina e a emergência de novas questões e hipóteses nas investigações histórico-geográficas (KNOWLES, 2000; HOLDSWORTH, 2002; GREGORY e HEALEY, 2007; MIRAGLIA, 2016; BULLOCK, 2017; SILVA, 2019).

A este respeito, como parte da nossa investigação, produzimos mapas temáticos inéditos, a partir das ferramentas do SIG e do referenciamento dos dados históricos. Identificamos e mapeamos os caminhos, as estradas e o conjunto de lugares (vilas, cidades, registros) que contribuíram para estruturar a circulação e interação do litoral com os sertões de Minas. Ao mapeamento da hidrografia e do relevo da área estudada, correlacionamos a expansão do povoamento e da exploração econômica. No contexto de limitado desenvolvimento técnico do período colonial, as condições naturais poderiam atuar como possibilidade ou condicionante. Deste modo, a sazonalidade e a dinâmica da circulação, bem como as rotas empregadas, também foram melhor compreendidas a partir deste mapeamento.

Por fim, reconhecemos que apesar da consolidação e da valorização recente da Geografia Histórica em alguns contextos, principalmente no Brasil, determinadas lacunas e desafios permanecem na disciplina. Como exemplos, a significativa ênfase empírica em detrimento de trabalhos de ordem mais teórica e a necessidade de reflexões mais críticas sobre a escolha, manipulação e tratamento de fontes históricas pelos geógrafos. Associar o pensar e o fazer em Geografia Histórica é um desafio central ao pesquisador que, disposto a desbravar o “presente de então” a partir de vestígios presentes na paisagem ou nas fontes documentais, deve fazê-lo embasado por métodos e abordagens minuciosas e rigorosas.

Empregando as categorias de rede e sertão e embasados pela documentação arquivística, investigamos a formação de uma rede de circulação de mercadorias a partir da interação do litoral com os sertões mineiros no período entre meados do século XVIII e início do século XIX. Identificamos e caracterizamos os fluxos econômicos e as rotas que definiram uma dinâmica e interação das regiões costeiras com o interior, nos conduzindo, com base na sistematização e no referenciamento dos dados históricos, ao questionamento da ideia de sertão colonial como espaço vazio e desconhecido.

CAPÍTULO II - REFERENCIAL TEÓRICO

Com base nos conceitos de sertão e rede, interpretamos a riqueza e a complexidade do território colonial, especificamente de sua porção centro-sul, palmilhado por um vasto e diversificado conjunto de núcleos de povoamento e controle, como vilas, arraiais, pousos, postos fiscais e presídios; bem como por uma rede de picadas e caminhos (terrestres e fluviais) que, apoiada nestes núcleos, permitiu a ampliação e a consolidação do domínio territorial português. Este panorama favoreceu a circulação de gêneros entre o litoral e o interior, de forma que distintos pontos do território fossem articulados por meio da ação de um grupo de comerciantes (tropeiros, boiadeiros, mascates e atravessadores) que percorreram a colônia em diferentes direções dinamizando rotas, fluxos e mercados.

São muitos os espaços definidos com base no conceito de sertão. No entanto, neste trabalho nos limitamos aos sertões da capitania de Minas Gerais. Enfatizamos que ao longo da formação territorial do Brasil, o sertão foi considerado como um limite entre a civilização e a barbárie, entre a ordem e a desordem. O litoral, ou a “civilização de empréstimo”- cópia da Europa - como definiu Euclides da Cunha ([1902] 2019), estava ligado à civilidade e à economia agroexportadora. Ao sertão cabiam, quase sempre, qualificações negativas como a de ser um lugar despovoado e isolado, habitado por populações selvagens e atrasadas e dotado de economia primitiva e tradicional.

Nesta tese, entendemos os sertões enquanto espaço fluido e poroso, por onde distintos atores interagem, negociavam e rivalizavam. Índios, quilombolas, paulistas, baianos, portugueses e espanhóis se encontraram neste espaço que era, ao mesmo tempo, de refúgio e conflito, troca e permanência, circulação e controle.

Por rede entendemos um conjunto articulado de linhas e pontos. Resultado da ação humana, a rede é construída socialmente, dotada de intencionalidade pelos vários atores que participam deste processo. A existência das redes é orientada por uma necessidade de mobilidade, comunicação e troca devido à heterogeneidade do espaço geográfico. Na América lusa, uma rede de circulação de mercadorias, envolvendo um conjunto amplo e diversificado de caminhos, lugares e comerciantes, começou a ser organizada a partir da exploração aurífera no interior da colônia.

2.1 OS SERTÕES COLONIAIS DE MINAS GERAIS: ESPAÇOS EM MOVIMENTO

Outrora referência analítica, conceitual e metodológica em diversas obras na Geografia brasileira, especialmente nos estudos sobre formação territorial do Brasil, divisões regionais, projetos de modernização e desenvolvimento econômico, atualmente o conceito de sertão já não é tão explorado na disciplina (OLIVEIRA, 2017). Nesta tese, a categoria sertão é central para entender a organização da área estudada. Se o termo sertão pode nos parecer vago, seu uso não era ingênuo e indicava que estes espaços eram objeto de algum processo empreendido, em conjunto ou não, pelo Estado, Igreja ou particulares. As intervenções territoriais direcionadas aos sertões explicitavam as intenções da metrópole em (pretender) normatizá-los.

Para além dos discursos geográficos, encontramos múltiplas referências aos sertões na Literatura³⁶, especialmente na de cordel e regionalista. A Literatura sobre o sertão também marcou o imaginário brasileiro a partir de poderosas e criativas narrativas sobre estes espaços, sua população e suas estórias. Contudo, neste trabalho nos limitaremos às leituras geográficas sobre os sertões (coloniais).

A palavra “sertão” era usada pelos portugueses desde o século XIV para designar lugares distantes de Lisboa, não se tratando assim de um brasileiro, conforme aponta Janaína Amado (1955). A partir do século XV, o termo foi usado para caracterizar espaços vazios, interiores, situados nas novas possessões portuguesas no além-mar. Sertão era entendido como superfície de contornos imprecisos, cabendo ao colonizador atribuir um sentido, particularmente econômico, a esta parte do território

Vocábulo de origem enigmática na língua portuguesa, a etimologia de sertão ainda não é conclusiva. Segundo Gustavo Barroso (1947), em documentos antigos se encontra a grafia “certão”, corruptela do puro angolano: *muchitu*, *muchiti*, *muchitum* e *muceltão*, por influência lusa; e depois “celtão” e “certão”, termos usados para designar “o mato longe da costa” ou o “interior das terras africanas”. Palavra dicionarizada desde o século XVIII, a definição encontrada em Raphael Bluteau (1728, vol. 2, p. 396)

³⁶ Temos os sertões de Canudos de Afonso Arinos e Euclides da Cunha; em Minas Gerais, os sertões místicos e misteriosos de Guimarães Rosa; o sertão goiano, de Bernardo Élis, retratando o drama dos sertanejos nos ermos da fronteira oeste do Brasil; o sertão da Farinha Podre, descrito por Agripa Vasconcelos, tendo como personagem principal a rica cortesã de Araxá, Dona Beja; e os sertões nordestinos retratados a partir de um enfoque social, pela chamada "geração de 1930" - Graciliano Ramos, Rachel de Queiroz, José Lins do Rego e Jorge Amado.

corroborar a significação anteriormente indicada: “Sertão: o interior, o coração das terras, opõe-se ao marítimo e a costa”.

De origem mais recente, no dicionário de Aurélio B. de Holanda (1986), o sertão é definido como:

- 1- Região agreste, distante das povoações ou das terras cultivadas;
- 2- Terreno coberto de mato, longe do litoral;
- 3- Interior pouco povoado;
- 4- Regionalismo Brasil: zona pouco povoada do país, em especial do interior semi-árido da parte norte-ocidental, mais seca do que a caatinga, onde a criação de gado prevalece sobre a agricultura e onde perduram tradições e costumes antigos;
- 5- Sertão bruto: sertão sem moradores, completamente desabitado.

Os significados encontrados sobre sertão no dicionário Houaiss (2001) são similares ao anterior:

- 1- Região agreste, afastada dos núcleos urbanos e das terras cultivadas;
- 2- Terreno coberto de mato, afastado do litoral;
- 3- A terra e a povoação do interior; o interior do país;
- 4- Toda região pouco povoada do interior, em especial a zona mais seca que a caatinga, ligada ao ciclo do gado e onde permanecem tradições e costumes antigos.

Chama a atenção nestas definições a associação de sertão a lugares áridos e secos, bem como a lugares nos quais tradições tipicamente brasileiras ainda são encontradas. O resgate e a valorização desta brasilidade sertaneja podem ser encontrados no “sertão carioca” descrito por Magalhães Corrêa ([1936] 2017)³⁷, já que, em meio ao avanço do moderno e do urbano, era preciso preservar o patrimônio natural

³⁷ Para o imaginário popular e inclusive, para alguns intelectuais, o sertão estava associado às terras do interior do Brasil e a personagens sociais primitivos e fronteiriços, o que em parte pode ser associado às imagens difundidas pela célebre obra de Euclides da Cunha (1902). Era impensável para um morador do Rio de Janeiro, por exemplo, que um sertão pudesse existir a poucas horas da área central da cidade. A obra de Armando Magalhães Corrêa, “O Sertão Carioca” ([1936] 2017), escrita a partir de suas andanças, conversas com moradores e observação perspicaz da natureza e da população, provocou na elite carioca da época estranhamento, e ao mesmo tempo fascínio e encantamento ao saber da existência de um sertão em plena metrópole litorânea.

e cultural deste sertão encontrado na hinterlândia da cidade do Rio de Janeiro. As definições citadas também concordam quanto à localização geográfica dos sertões - interior, longe da costa - e à sua ocupação - lugar despovoado, deserto e inculto. Conforme salientou Waibel ([1955] 1979, p. 281), é possível distinguir duas “fronteiras” nos sertões do Brasil: “a fronteira demográfica que limita o sertão com a mata virgem para oeste, e a fronteira econômica que separa o sertão a leste da região economicamente mais adiantada”.

A construção da noção de sertão e de seus atributos, geralmente negativos (selvagem, longínquo, vazio), tem seu fundamento na colonização portuguesa, sendo reiterados ou até mesmo reelaborados ao longo da formação histórica do Brasil³⁸. No período colonial não havia um único sertão, e sim distintas qualificações propostas segundo os interesses hegemônicos vigentes no período. Contextualizar o uso do termo sertão no tempo e no espaço se faz necessário para que a compreensão dessa realidade simbólica não seja fundamentada em análises gerais e imprecisas.

No século XVI, temos o sertão descrito pelo escrivão Pero Vaz de Caminha, visto como aquele um pouco distante do litoral, com suas riquezas ainda não desveladas. Nos séculos XVII e XVIII, temos o sertão dos bandeirantes, que partiam de São Paulo em busca de índios e pedras preciosas no interior da colônia, chegando até o rio São Francisco, ou até mesmo ao sertão paraguaio pelo caminho do Peabiru³⁹; o sertão reluzente das minas de Cataguases e dos Goyazes; os sertões pastoris das capitânicas de Bahia e Pernambuco; além dos sertões da Amazônia, marcados pela vastidão de suas terras e inúmeras tribos indígenas. Ao final do século XIX, com base nos princípios de civilização e progresso estabelecidos pelo Estado imperial, os sertões eram considerados como o espaço que deveria ser modernizado, ocupado e incorporado ao território nacional. Cabia ao Estado instaurar a civilidade litorânea nos sertões, ainda habitado por populações tradicionais e selvagens situadas à margem da economia mercantilizada e moderna.

Diante dessa miríade de significados, de qual sertão falamos na tese? Qual seu conteúdo geográfico?

³⁸ A bipartição geográfica e cultural do Brasil, marcada pela dualidade entre litoral e sertão, era o retrato de um país inacabado, com o qual se deparou no início do século XX, Euclides da Cunha, quando percorreu os sertões de Canudos (BA) e expôs as disparidades dos “dois Brazis” - o litoral modernizado, urbanizado e o sertão pastoril, atrasado (MACHADO, 1995).

³⁹ Peabiru era um conjunto de caminhos utilizado pelos tupis e guaranis para de São Paulo, Santos ou Cananéia chegar ao sertão do Paraguai. A partir do século XVII, este caminho foi aproveitado pelos paulistas, principalmente para capturar indígenas nas reduções jesuíticas espanholas e contrabandear a prata peruana.

Neste trabalho não iremos adotar o sentido de sertão usado por Ab'Saber (1985) ou Russel-Wood (1998), para os quais, o sertão limita-se a uma faixa de clima semi-árido em certas porções da atual região Nordeste do Brasil. Esta é a definição também encontrada no Dicionário de Geografia de Yves Lacoste (2003), que associa sertão ao Polígono das Secas.

O sertão nordestino é a imagem mais reproduzida e consolidada quando se pensa em sertão no Brasil contemporâneo. Associar um termo tão rico em significados a uma parcela do Nordeste reduz sua aplicação a um espaço geograficamente delimitado e contribui para que o entendimento de sertão no senso comum permaneça estrito a esta região, bem como às suas condições climato-botânicas (IBGE, 2009; OLIVEIRA, 2017). De acordo com Moraes (2002-2003), embora alguns elementos naturais prevaleçam na caracterização paisagística do sertão, não devemos tomá-los como seus únicos identificadores. Como vimos, os colonizadores portugueses dos séculos XV e XVI, utilizavam a palavra sertão sem sua conotação biogeográfica, apenas para designar uma região ou lugar despovoado, desconhecido e distante do litoral.

Como bem ressaltou Moraes (2002-2003), o sertão não é um lugar, mas uma condição atribuída a variados lugares em contextos distintos. Diversos segmentos do território brasileiro já foram denominados por sertão (IBGE, 2009). À medida que o povoamento avançava em direção ao interior da colônia, os sertões foram sendo nomeados, e aos poucos, se fragmentando.

Nesta tese trabalhamos com os sertões da capitania de Minas Gerais, cujos “limites” estendiam-se para Bahia, Espírito Santo, Goiás, Mato Grosso, Rio de Janeiro e São Paulo. Eram muitos os sertões mineiros: Leste, Farinha Podre, Paracatu, São Francisco e Mantiqueira. Para o viajante Saint-Hilaire ([1830] 1975a, p. 307), os sertões de Minas englobavam:

A bacia do São Francisco e dos seus afluentes, e se estende desde a cadeia que continua a Serra da Mantiqueira [...]. Abarca, ao sul, uma pequena parte da comarca do Rio das Mortes, a leste, uma imensa porção das comarcas de Sabará e Serro Frio, e finalmente, a oeste, toda a comarca de Paracatu, situada ao ocidente do São Francisco.

Mesmo diante dessa diversidade de situações, seu conteúdo definia-se por: espaço vazio, selvagem, desconhecido e atrasado. Era muito comum nos documentos cartográficos elaborados no período colonial encontrar nomeações como “sertão despovoado” ou “sertão desconhecido” (**FIGURA 2**). As representações encontradas

nesta cartografia são bem explícitas quanto à necessidade de normatizar e controlar os sertões e sua população, visto que a metrópole não reconhecia nestes confins outras formas de ocupação e povoamento que não fossem as institucionalizada pela metrópole.

FIGURA 2: Sertões despovoados da comarca do Serro Frio, 1731.



A própria população de Minas Gerais não tinha noção da localização do Serro Frio, sendo comum se referir ao Serro, como “viagem demorada”, “minas distantes”, “para o lado da Bahia”, tudo lá é feroz” (FURTADO, 1999). No entanto, após a descoberta das minas de diamantes, sua ocupação se intensificou e seus sertões ficaram restritos à porção leste de Minas. Fonte: AHEx- código 1135/MG.

Algumas questões iniciais nos auxiliaram a operacionalizar o conceito e sua aplicação à nossa investigação histórico-geográfica sobre redes e circulação, como: Qual era o interesse do enunciante ao utilizar a adjetivação sertaneja? Quais foram as intervenções territoriais aplicadas aos sertões da capitania de Minas Gerais nos Setecentos?

Concordamos com Moraes (2002-2003) ao reconhecer que o lugar se torna sertão ao atrair interesses dos agentes sociais que visam estabelecer novas formas de ocupação nesse espaço. Até mesmo Corrêa ([1936] 2017), em defesa de um “Brasil grande e forte”, propôs algumas medidas/projetos que conjugassem a conservação da natureza com os valores de uma sociedade justa e cidadã, incluindo nela os sertanejos dos sertões bravios e longínquos, como também os encontrados próximos ao litoral.

O principal interesse ao qualificar um espaço como sertão é ultrapassar sua condição sertaneja, indicando que ele é um espaço-alvo de projetos de dominação territorial e de povoamento interessados, sobretudo, na transformação do mesmo. Povoar, integrar e conectar o sertão à região colonial - litoral - constituiu o cerne da política territorial da Coroa portuguesa.

Nesse sentido, era muito recorrente que os sertões fossem definidos como espaços de descontinuidade do poder da Coroa ou da Igreja, nos quais uma autoridade pública fluida ou falha não era capaz de evitar os conflitos pelo uso da terra entre índios, colonos, aventureiros, portugueses e espanhóis⁴⁰, bem como de controlar a circulação de pessoas e mercadorias, corroborando as imagens de desordem, barbárie e selvageria comumente atribuídas aos sertões coloniais. As qualificações negativas são, em sua maioria, elaboradas por agentes externos a esse espaço delimitado, territorializado e nomeado como sertão, ou nos seus termos correlatos como zona de povoamento, confins, deserto⁴¹, fronteira ou Oeste. Difundia-se, assim, o imaginário do sertão⁴².

Para a Coroa portuguesa era imperiosa a incorporação dos sertões (auríferos) ao trinômio **fé, lei e rei**. Este processo - repleto de conflitos e tensões, avanços e recuos - foi sendo lentamente efetivado a partir de determinados tipos de controle e intervenções territoriais, que não devem ser entendidas como algo estanque, mas sim interdependentes. Mencionamos a seguir as principais medidas de controle direcionadas aos sertões e algumas situações que justificaram a aplicação das mesmas.

(1) Controle populacional - pode ser entendido pela ação de catequizar ou eliminar as populações indígenas, bem como de empregar vadios e criminosos no povoamento. Em carta enviada a Coroa, o Conde da Cunha informou o recolhimento de todos os vagabundos e delinquentes que viviam nos sertões do Rio de Janeiro⁴³, sendo

⁴⁰ A preocupação das autoridades portuguesas em relação à consolidação de sua soberania na fronteira oeste fica explícita no “Mapa sobre o reconhecimento praticado na fronteira de Casalvasco e Jauru, 1827” (AHEX), no qual há indicação de lugares de passagem dos espanhóis para as terras de Mato Grosso, e a recomendação de se intensificar a fiscalização nestes pontos.

⁴¹ O viajante Saint-Hilaire ([1830] 1975a, p. 307) ao percorrer os sertões mineiros declarou que: “O nome de Sertão ou Deserto não designa uma divisão política de território, não indica senão uma espécie de divisão vaga determinada [...] principalmente pela escassez de população”.

⁴² Aos sertões coloniais do Brasil, acrescentamos outros imaginários geográficos na América do Sul, como Amazônia, Cordilheira dos Andes, Chaco argentino, Patagônia e *Tierras bajas*, definidos como locais periféricos, vazios, perigosos e conflituosos. Situados em outros contextos biogeográficos e coloniais, os termos *hinterland* e *wilderness* para se referir à América do Norte, e *outback* e *bush* para se referir às terras interiores da Austrália.

⁴³ Segundo Malheiros (2008, p. 55-56), “as áreas sertanejas do centro, norte e noroeste fluminense, em geral, receberam denominações particularizadas tendo em vista referências geográficas. Além do citado

estes assentados em vilas com mais de 50 fogos, como Paraty, Campos e Macacu, nas quais viveriam sob o controle das autoridades⁴⁴;

(2) Controle Administrativo - representado, por exemplo, pela criação de vilas, cidades e aldeamentos. Em carta ao rei, o governador de São Paulo e Minas Gerais propôs a criação de um aldeamento para catequizar o gentio e evitar ataques aos colonos que transitavam pelos sertões da comarca de Rio das Velhas⁴⁵. Em relação aos sertões de Macacu, era necessário povoá-los após a expulsão dos contrabandistas de ouro e, para isso, recomendou-se a doação de sesmarias aos vassallos úteis e leais⁴⁶;

(3) Controle Militar - representado pela instalação de presídios e quartéis, a exemplo dos instalados no Sertão do Leste, especialmente na bacia do rio Doce, como o quartel de Lorena e os presídios de Casca e Peçanha;

(4) Controle Cultural - pretendia instaurar a civilidade litorânea no interior. Nas expedições lideradas pelo sertanista Ignácio Pamplona aos sertões mineiros, casamentos e batismos eram incentivados entre a população sertaneja⁴⁷;

(5) Controle Religioso - materializado, principalmente, pela edificação de capelas. Quando os moradores da vila de Minas Novas solicitaram a construção de uma capela e a criação de uma freguesia no entorno desta vila, os representantes do governo consideraram esta uma boa iniciativa tanto para o bem do Estado como da Igreja, pois nos “sertões do Brasil onde a catequese se exercita é necessário ter templos para levar fé e ordem”⁴⁸;

sertão do Macacu (ou Cantagalo), havia outros topônimos, como o sertão do Imbé ou Desengano, às margens do Paraíba do Sul, próximo a São Fidélis; o sertão de Cacimbas, um dos limites do distrito de São João da Barra; ou ainda o sertão das Frecheiras, no extremo noroeste fluminense [...]. Há ainda denominações mais gerais, inclusive no século XIX, tais como sertões do Paraíba ou sertão dos Goytacazes”.

⁴⁴ OFÍCIO do conde da Cunha [vice-rei do Estado do Brasil] para Francisco Xavier de Mendonça Furtado [secretário de estado da Marinha e Ultramar] informando o recolhimento de todos os vagabundos e delinquentes que viviam nos sertões do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 23/02/1767. AHU, CU, RJ, cx. 80, doc. 7174.

⁴⁵ APM, SC4 apud AMANTINO, 2002, p. 77.

⁴⁶ OFÍCIO de Martinho de Melo e Castro [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], a Luis de Vasconcelos [vice-rei do Estado do Brasil], que prenda os contrabandistas e extraviadores dos sertões de Macacu. Lisboa, 08/01/1785. AHU, CU, RJ, cx. 125, doc. 10012.

⁴⁷ ANBN, 1988 apud AMANTINO, 2002, p. 75.

⁴⁸ REQUERIMENTO de Francisco Gonçalves de Araújo para ereção de capela. AN, MCO, 1815, doc. 151, cx. 284, pct. 3.

(6) Controle Fiscal - representado pela instalação de um sistema de interditos nos sertões. Um funcionário régio relatou que pelos sertões da comarca de Vila Rica entravam negros novos sem pagar os reais direitos de entradas e subsídios. Determinou que se fizessem editais para que todos no sertão apresentassem passaportes e guias de pagamento dos direitos⁴⁹. Em relação aos sertões da porção norte de Minas, o Marquês de Pombal ordenou o estabelecimento de contratos para tributar as Passagens dos rios Verde e Carinhanha, já que estes lugares “eram próprios de se cometerem extravios”⁵⁰. Podemos citar também as expedições enviadas ao Sertão do Leste no final do século XVIII para explorar economicamente suas riquezas, catequizar os indígenas e fundar Registros de Entradas nas margens do rio Paraíba do Sul, via natural e privilegiada para a comunicação do Rio com Minas.

Em relação ao objeto dessa tese, interessa, sobretudo o controle fiscal. Presumimos que a instalação dos Registros nos sertões era indicativo de que aquele lugar era alvo de um novo processo territorial de ocupação, produção e circulação. A projeção de uma linha demarcatória, provocada pela sucessão dos Registros implantados no entorno dos sertões (p. ex. da Mantiqueira, Farinha Podre e Paracatu), simbolizava a tentativa de delimitação entre a ordem e a desordem, bem como indicativo de uma fronteira colonial, rodeada por conflitos, interseções e circulação. Se a denominação sertaneja era atribuída a espaços “fora dos circuitos cotidianos de trânsito” (MORAES, 2002-2003, p. 17), como explicar os fluxos econômicos (legais e ilegais) que articularam litoral e sertão ao longo dos Setecentos, exigindo, entre outras medidas, a instalação de estruturas espaciais de controle? É possível identificar uma relação de complementaridade entre o litoral e os sertões mineiros?

Em um primeiro momento, impulsionada pela atividade mineradora, vias terrestres e fluviais que tinham origem em distintos pontos do território foram mobilizadas para atender a região. Gêneros produzidos por unidades agro-pastoris nos sertões ou na hinterlândia das cidades do Rio de Janeiro, Recife, Salvador e São Paulo circulavam no lombo de bestas e escravos ou em canoas. Posteriormente, esta produção foi orientada para suprir todo o conjunto de aglomerações herdadas da atividade

⁴⁹ CARTA do Conde de Valadares para Francisco de Sousa Guerra Araújo. Vila Rica, 19/09/1771. BN, CC, 1771, OD: mss 1441868.

⁵⁰ ORDEM do Marquês de Pombal à Junta da Real Fazenda determinando a arrematação das passagens dos rios Verde e Carinhanha, para que se cesse ou pelo menos reduza o extravio de ouro. Lisboa, 19/01/1773. BN, CC, 1773, OD: mss 1441982.

mineradora, e envolvidas, a partir de meados do século XVIII, em atividades agro-pastoris, artesanais e comerciais. Essa circulação favoreceu o desenvolvimento de um circuito de trocas comerciais que compreendia desde arraiais, vilas e cidades de Minas Gerais até mercados como os do Rio de Janeiro e Salvador, quiçá o ultramarino.

Do sertão partiam para o litoral um conjunto diversificado de mercadorias, e não somente gado bovino e eqüídeo e subprodutos da pecuária, conforme assinalou Caio Prado Junior ([1942] 1965). Embora a pecuária fosse a base econômica de muitos sertões de Minas Gerais, outros gêneros também adquiriram relevância, como o algodão de Minas Novas, de excelente qualidade e exportado para Salvador e Rio de Janeiro; o salitre de Formigas (*Montes Claros - MG*) enviado para o Rio de Janeiro; a rapadura enviada para Bahia e Pernambuco; o peixe seco do rio São Francisco; e a aguardente do Jequitinhonha enviada para Salvador; além, é claro, de gêneros alimentícios, como cereais e doces enviados para o litoral.

Segundo Caldeira (1999, p. 175-176), “[...] explicar a evolução brasileira a partir de uma dualidade” sobrevive porque o objeto Brasil foi estruturado hierarquicamente e sua permanência encontra-se na “[...] crença de que a divisão é fundamental - pois se encontra na própria definição do objeto, não sofrendo, pois, de problemas ligados à justificação empírica”. Contestar esta divisão qualitativa e hierárquica do território colonial é uma tarefa complexa, especialmente pela escassez de fontes primárias que possam contribuir para romper com estas verdades duradouras e sistemáticas que segmentaram distintos aspectos da colônia, seja em termos espaciais (litoral X sertão), produtivos (economia exportadora X lavoura de subsistência) e de sua gente (população branca, civilizada, católica X bárbaros, selvagens, malta).

A noção de sertão como um espaço deserto e desconhecido, elaborada e reproduzida pelos agentes hegemônicos, acabou cristalizada em determinados contextos. Estes agentes, pautados na realidade dual e cindida que caracterizava a relação litoral e sertão, não consideraram a possibilidade de complementaridade entre estes espaços. No entanto, nesta tese, a partir das representações discursivas e cartográficas a respeito da existência de uma circulação de indivíduos, mercadorias, saberes e informações nos sertões e entre litoral e sertão, foi possível descortinar as interações e os vínculos construídos entre estes espaços no período considerado.

2.2 REDES: DO CONCEITO À APLICAÇÃO

Com o intuito de apreender a diversidade de fluxos que percorrem os espaços globais, o conceito de rede é atualmente um dos mais utilizados nas Ciências Sociais⁵¹. De acordo com Leila C. Dias (2007), a difusão deste conceito está relacionada a quatro tipos de fluxos: populacionais, comerciais, informacionais e financeiros. A exigência de velocidade e fluidez - palavras-chave do mundo globalizado - para viabilizar a circulação dos diversos tipos de fluxos exige que os lugares e os objetos destinados a garanti-la sejam continuamente renovados e tecnificados.

No entanto, como lidamos aqui com tempos pretéritos, ou melhor, períodos pré-mecânicos (SANTOS, 1996), consideramos que a fluidez era determinada em grande parte pelo quadro natural do lugar. A luta contra o espaço, de que nos fala o historiador Fernand Braudel ([1946] 1983), estava relacionada neste período aos obstáculos naturais e às condições dos transportes, sendo essencial contar com uma boa dose de sorte para facilitar os deslocamentos e as comunicações. Nesse sentido, “qualquer atividade esbarra com a resistência do espaço, encontra aí as suas pressões e as suas acomodações” (BRAUDEL, ([1946] 1983, p. 422).

Em meio ao reduzido quadro técnico do período colonial, bem como a ausência de avanços significativos nos meios de transporte, realizado em grande parte no lombo dos animais de carga e escravos, a constituição dos sistemas de circulação na América portuguesa deveria considerar distâncias, fricções e adaptações. O “largo componente de espontaneidade” na formação das redes (SANTOS, 1996), neste caso, era limitado e subordinado às condições técnicas e naturais. Além disso, as determinações da autoridade metropolitana sobre a proibição de abertura de caminhos, principalmente nas regiões mineradoras, também são fatores que nos fazem refletir sobre a pretensa espontaneidade da produção das redes no período em tela.

Neste quadro, a lentidão dos circuitos era a regra. Segundo Braudel, ela atinge a todos, especialmente os Estados com possessões no ultramar, caso do Império português. Essa circulação lenta devido aos obstáculos naturais também é importante

⁵¹ Na Sociologia, os trabalhos direcionados para análise das redes sociais (*Social Network Analysis - SNA*) datam de 1960, mas só ganharam fôlego na disciplina a partir da década de 1990. A principal inspiração para esses trabalhos adveio da obra de Georg Simmel, para quem o trabalho fundamental do sociólogo deveria ser a investigação das relações sociais e de seus modelos de organização.

por conferir sentido à vida econômica e social dos lugares atravessados e conectados por estes conjunto de rotas terrestres e fluviais.

Ao eleger o mar Mediterrâneo como personagem histórica de sua obra monumental sobre o mundo mediterrânico, Braudel ([1946] 1983) destacou a importância da noção de rede como elemento de organização espacial, bem como de relevância na apreensão das comunicações, circulações e trocas entre os distintos lugares envolvidos nas redes de ligações que atravessavam o espaço-movimento do Mediterrâneo. Clássicos como os de Pierre Chaunu e Frédéric Mauro, influenciados pela obra de Braudel, também utilizaram o conceito de rede na análise dos circuitos de comércio e das redes tecidas por banqueiros, negociantes e Estados atuantes nos espaços marítimos ibéricos.

Após certo hiato em obras historiográficas, nos últimos trinta anos, é crescente o interesse na **História** pelo conceito de redes sociais, definido como uma série de inter-relações complexas existentes em um sistema social, cuja análise pode ser qualitativa (conteúdo das relações sociais entre os atores) ou ego-centrada (indivíduo), sendo possível representar graficamente estas relações em forma de rede (IMÍZCOZ e RUIZ, 2011). Destacam-se nessa produção questões sobre a formação dos Estados modernos, as elites governativas, a dinâmica relacional entre centro e periferia e a circulação e produção de informação sobre os domínios ultramarinos (GOUVÊA, 2010).

Na **Geografia**, a discussão sobre o conceito não é recente. Os clássicos de Maurice-François Rougé, Max Sorre, Jean Gottman, Peter Haggett e Richard Chorley, publicados entre as décadas de 1940 e 1960, analisavam a organização das redes geográficas e seu impacto nos territórios, valorizando uma geografia humana definida pelas formas geométricas e pela circulação. A formação do *Groupe Réseaux* (atualmente *Groupement de Recherche Réseaux*), na década de 1980 na França, estimulou ainda mais as discussões sobre o conceito. Podemos destacar as análises interdisciplinares (Geografia, História e Sociologia) sobre o papel desempenhado pelas cidades globais nas redes urbanas e produtivas mundiais, bem como nas transformações espaciais e sociais geradas pela difusão e aprimoramentos das redes técnicas urbanas.

No Brasil, os estudos sobre rede ganharam notoriedade a partir da década de 1990. A rede vista como instrumento para abordar o real, foi pensada pelos geógrafos

brasileiros como forma de organização: urbana⁵²; técnica⁵³; econômica⁵⁴; social - grupos, instituições ou empresas⁵⁵; ou territorial⁵⁶.

O conceito de rede ainda é pouco utilizado no âmbito da **Geografia Histórica**, embora nas últimas duas décadas, alguns autores tenham lançado importantes abordagens sobre sua aplicação nas geografias do passado. O trabalho de Miles Ogborn (2000) analisou como as distintas formas de manifestação da globalização produziram uma rica e variada geografia histórica. Nicolas Verdier (2007) e Rafael Straforini (2007) analisaram a constituição de redes de comunicação e transporte no século XVIII na França e na América lusa, respectivamente. Segundo Verdier (2007), embora o conceito de rede não estivesse formalmente definido neste período, existia a noção de ligação e hierarquia entre pontos e linhas, e termos como itinerário, viagem e deslocamento eram empregados nos documentos históricos e cartográficos no lugar de rede.

Com base nos conceitos de rede, fluxo e circulação, a tese de Marcelo Silva (2008) examinou a dinâmica territorial relacionada às ferrovias implantadas no Oeste paulista no final do século XIX. A reprodução do sistema colonial-escravista na América foi interpretada sob a ótica dos fluxos comerciais que articulavam dois entrepostos comerciais dos Oitocentos, Argentina e Cuba, sendo a *plantation* açucareira a motivação dessa rede de ligações no Atlântico hispânico, conforme demonstrou o estudo de Andrew Sluyter (2010).

Estes trabalhos forneceram valiosas contribuições a esta pesquisa, especialmente sobre como aplicar este conceito a espacialidades e temporalidades pretéritas, manipulação e sistematização de fontes históricas e aplicação do Sistema de Informação Geográfica (SIG) na representação espacial das redes geográficas. Como já mencionamos, temos interesse na produção de mapas temáticos a partir das ferramentas do SIG, reforçando que os mesmos estão associados aos problemas e questionamentos

⁵² Não cabe aqui citar a vasta produção acadêmica brasileira sobre redes. Assim, indicamos os trabalhos mais representativos, como: CORRÊA, R. L. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989; SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1993; MACHADO, L. O. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia Brasileira. **Cadernos IPPUR**, 13(1), 1999; SANTOS, M., SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

⁵³ DIAS, L. C. Os sentidos da rede - notas para discussão. In: DIAS, L. C. e SILVEIRA, R. L. L. da (Orgs.). **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: UNISC, 2007.

⁵⁴ MACHADO, L. O. O comércio ilícito de drogas e a geografia da integração financeira: uma simbiose. **Brasil. Questões atuais da reorganização do território, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil**, 1996.

⁵⁵ SCHERER-WARREN, I. Redes sociais: trajetórias e fronteiras. In: DIAS, L. C. e SILVEIRA, R. L. L. da (Orgs.). **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: UNISC, 2007.

⁵⁶ SOUZA, M. L. de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I.E. et al. (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995; HAESBAERT, R. **Desterritorialização e identidade - a rede gaúcha no Nordeste**. Niterói: EDUFF, 1997.

propostos, pois como sugerem os trabalhos de Straforini (2007) e Urquijo et al (2018), ao se unir dados históricos e geográficos às ferramentas do SIG, novas questões e interpretações emergem sobre o padrão espacial e a lógica de organização das redes nas investigações histórico-geográficas.

Enquanto hoje essa cartografia dos lugares e fluxos é alimentada por modernas tecnologias, os mapas dos séculos XVII e XVIII produzidos na França sobre os correios, hidrografia e fortificações exprimiam por meio de linhas, rotas e encruzilhadas uma formulação precoce do conceito de rede (VERDIER, 2007). Na América portuguesa, os mapas produzidos, na década de 1770, por José Joaquim da Rocha sobre a capitania de Minas Gerais e suas comarcas podem ser associados ao desenho de uma rede proto-urbana em Minas Gerais, a partir da representação gráfica de linhas (rede de caminhos) e pontos (lugares) articulados, além de caminhos alternativos e da hierarquia urbana dos núcleos coloniais.

A partir do século XIX, representações geométricas do território ganharam notoriedade, principalmente entre engenheiros cartógrafos, cujos mapas foram significativas expressões espaciais do conceito de rede. Como demonstraram Dias (2007) e Verdier (2007), estas representações foram essenciais para o entendimento de rede como uma matriz técnica - rede postal, de estradas, de fortificações - capaz de alterar as relações entre tempo e espaço.

Pouco a pouco, o mundo foi sendo coberto por redes que modificavam sua relação com o território do ponto de vista do tempo, pois aceleravam os fluxos; e do ponto de vista da distância, se dilatavam e se contraíam no espaço (MUSSO, 2002). Embora para Milton Santos (1996) nem tudo seja rede e sua aparente universalidade deve ser questionada. Alguns lugares escapam a esse desenho reticular, especialmente nos países periféricos, como o Brasil, tanto por razões técnicas, como por questões políticas, econômicas e históricas. A desigual distribuição e a desarticulação dos sistemas de transportes são a marca da nossa geografia deste setor, como analisou Maria do Carmo Galvão ([1966] 2009). Parte da explicação encontra-se no “sentido da colonização” brasileira. Diante da extrema valorização da exportação de gêneros agrícolas e minerais para Portugal, todo o sistema de transportes da colônia deveria ser orientado para o litoral, favorecendo, principalmente, as cidades-porto de Salvador e Rio de Janeiro, e conseqüentemente a faixa litorânea das atuais regiões Nordeste e Sudeste.

Mas afinal, o que é uma rede geográfica? Neste debate a contribuição de Roberto L. Corrêa é essencial. Segundo o autor, esta define-se por “um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si, por um certo número de ligações” (CORRÊA, 1996, p. 107). Milton Santos (1996) afirmou que as redes podem ser consideradas (1) enquanto realidade material, ou seja, toda infraestrutura fabricada que permite a circulação de todo tipo de material e que se inscreve no território sob a forma de linhas, pontos e arcos; ou (2) pelo seu atributo social, afinal a rede também é formada por pessoas, mensagens e valores que a percorrem.

A rede é geográfica quando consideramos sua espacialidade, expressa em localizações específicas que estão em contínuo processo de interação espacial. O movimento das redes inclui dinâmicas próximas, locais; e dinâmicas distantes, universais (SANTOS, 1996). Dessa forma: “Nem local nem global, a rede conecta diferentes pontos ou lugares mais ou menos distantes e permite hoje a ampliação da escala da ação humana até a dimensão global” (DIAS, 2007, p. 23). As redes permitem estar aqui e ali (ubiquidade); agir com o próximo e com o distante (MUSSO, 2002).

Interessa-nos nesse trabalho caracterizar a rede de circulação de mercadorias que imprimiu à porção centro-sul da América portuguesa uma trama de relações e interações econômicas. Entendemos como rede nesta pesquisa o conjunto de trilhas e caminhos que atravessava o território colonial, articulando um diversificado e denso conjunto de núcleos urbanos ao sistema produtivo e ao fisco metropolitano. A constelação de lugares articulados por esta rede de caminhos permitia agir aqui e ali, ou seja, favorecer a circulação entre arraiais e vilas mineiros, com outras capitânicas e até mesmo com o Reino.

Por meio de trilhas e caminhos, que davam suporte à circulação na América portuguesa e obedeciam às injunções da natureza e à lógica do fisco, litoral e sertão constituíram um espaço de trocas econômicas, especialmente no comércio de gêneros alimentícios, animais de carga, escravos africanos, ferramentas e produtos de luxo pela ação de tropeiros, boiadeiros e comerciantes.

Diante do exposto, a partir da proposta de Corrêa (1997), examinamos nesta pesquisa a dimensão temporal, espacial e organizacional dessa rede de circulação de mercadorias (**QUADRO 1**).

QUADRO 1: Dimensões de análise das redes geográficas

DIMENSÃO	ITENS ANALISADOS	DEFINIÇÃO	EXEMPLOS
Organizacional	Atores	Atores sociais envolvidos	Estado, Igreja, Empresas.
	Natureza dos fluxos	Conteúdo dos fluxos	Mercadorias, informações, pessoas.
	Finalidade	Motivo, razão	Redes de solidariedade, controle territorial.
	Direção	Sentido do fluxo	Litoral – interior.
	Formalização	Rede formal ou informal	Rede bancária; contrabando.
Temporal	Duração	Período de funcionamento da rede	Rede urbana mineira.
	Velocidade dos fluxos	Lenta ou rápida	Navegação marítima; rede social (<i>internet</i>).
	Freqüência	Nº de interações em um dado período - permanente, periódica ou ocasional	Feiras regionais; eventos religiosos.
Espacial	Escala	Abrangência geográfica	Nacional, regional.
	Conexão	Ligação, vínculo	Pouco ou muito integrada.
	Forma espacial	Arranjo espacial da rede	Dendrítica, solar.

Fonte: CORRÊA, 1997, p. 111-112; IMÍZCOZ, 2004. Observação: Os exemplos são hipotéticos e não possuem vínculo com o objeto desta pesquisa. Adaptado por Patrícia Gomes da Silveira, 2018.

A rede de circulação na América lusa era lenta, precária e aleatória. Esta rede opunha de um lado o tempo da Metrópole, exigindo rapidez e fluidez, pois estava articulada aos grandes comerciantes das praças europeias; e de outro, o tempo da colônia, no qual circulação interna permanecia atada aos imperativos da natureza e interesses econômicos que privilegiaram a faixa litorânea.

Mesmo com a expansão dos caminhos em direção aos sertões auríferos, estas rotas deviam convergir para os portos litorâneos, que conectavam a economia colonial à europeia. Na concepção da metrópole, este era o único sentido para a circulação, afinal a função da colônia era drenar suas riquezas para a metrópole através das cidades-porto. Não havia interesse por parte dos Estados em reconhecer que nos territórios coloniais os caminhos interiores e os “caminhos sem limites do mar” eram interdependentes

(BRAUDEL, [1946] 1983), mesmo que estes existissem e fossem garantidores de dinâmicas intra e inter-regionais.

2.2.1 Redes urbanas: projeção de articulações e hierarquia

Inspirada nas redes de infraestrutura, a expressão rede urbana estava inicialmente associada à ideia de abastecimento de áreas de mercado em determinada região. Base mais elaborada representa a teoria dos lugares centrais que incorpora a hierarquia entre as cidades que compõem a rede. No Brasil, a partir da década de 1960, análises sobre a centralidade urbana e área de influência das cidades tinham nesta teoria seu referencial teórico.

A aplicação do conceito de rede urbana a um lugar do passado representa um desafio metodológico e operacional, pois se trata de um conceito usualmente associado à industrialização. Como já alertava Abreu (2000), os geógrafos históricos devem ficar atentos a determinadas regras ao investigar o “presente de então”.

Recorremos nesta tese a trabalhos pioneiros na Geografia que se destacaram por pensar a evolução histórica do Brasil urbano e a formação de embrionárias redes urbanas, particularmente no período colonial. As informações fornecidas por estes trabalhos contribuíram para uma melhor compreensão acerca do espaço “urbano” colonial, com base nas informações sobre origem e evolução dos centros urbanos, e também para a elaboração dos mapas temáticos diante da rica análise empírica produzida por estes geógrafos.

Um trabalho essencial para a compreensão do fenômeno urbano no Brasil é o clássico de Pierre Deffontaines: “Como se constituiu no Brasil a rede das cidades” (1938), no qual ele abordou a origem das cidades brasileiras, examinando onde se instalaram e as razões de sua evolução ou decadência. A instabilidade da rede urbana brasileira, quando comparada à europeia, constituía para este geógrafo a natureza da nossa urbanização, repleta de núcleos urbanos novos e efêmeros. A este respeito, ressaltamos que para Deffontaines, Minas Gerais só conheceu cidades do ouro ou de diamantes e que após o declínio da mineração, “a montanha ficou vazia com suas cidades mortas, verdadeiros monumentos históricos perdidos no deserto” (DEFFONTAINES, ([1938] 2004, p. 124).

Ao contrário desta afirmação que via na mineração a razão de ser de Minas Gerais, os mapas de Rocha produzidos no final do século XVIII sobre esta capitania

revelam um panorama de um conjunto de lugares e caminhos que não só subsistiu à crise aurífera, como se expandiu e se desenvolveu com base em novas atividades econômicas, o que é demonstrado pela riqueza e detalhe de suas representações cartográficas. Ao final dos oitocentos, antigas vilas da mineração como Paracatu, São João del-Rei, Pitangui e Minas Novas dedicavam-se à vida rural e ao comércio, aspectos que não foram considerados por Deffontaines.

Outro importante trabalho é “Vilas e cidades do Brasil colonial” (1956), no qual Aroldo de Azevedo se debruçou sobre a “marcha do povoamento e da urbanização”. Na concepção de Azevedo, o inventário geográfico e cronológico sobre a criação dos núcleos urbanos no Brasil colonial constitui uma rica fonte de dados para explicar a atual configuração territorial do país.

Inspirado no trabalho de Deffontaines, mas também no de Rubens de Moraes (1935) sobre a gênese dos núcleos urbanos em São Paulo, em “Embriões de cidades brasileiras” (1957), Azevedo incluiu novas categorias geradoras de cidades, assim como ofereceu ao leitor uma oferta considerável de exemplos sobre a origem dos centros urbanos brasileiros. Segundo Azevedo, seu estudo se diferenciava do trabalho de Deffontaines ([1938] 2004) por não se restringir a uma abordagem histórica, mas não verificamos esta distinção ao longo do seu texto⁵⁷.

Além disso, Azevedo referendou nestes artigos as afirmações de Deffontaines de que a mineração particularizou o tipo de povoamento que se instalou na capitania de Minas, de caráter marcadamente urbano. Foi no século XVIII que o maior número de núcleos urbanos foi criado no Brasil, totalizando 118 vilas e 3 cidades e provocando expressivas transformações no panorama urbano da colônia. A partir do descobrimento de pedras preciosas no interior da colônia, e devido às constantes ameaças espanholas na porção ocidental do território, a Coroa e seus variados aparatos também se interiorizaram.

Sublinhamos que ambos os autores concordaram quanto à importância da circulação de mercadorias para a geração de embriões de cidades. As “cidades nas

⁵⁷ A respeito da origem dos núcleos urbanos em São Paulo, a tipologia de Rubens de Moraes (1935) consiste em: 1) povoador anônimo; 2) aldeias de índios; 3) sesmarias- fazenda; 4) capela; 5) pouso; e 6) fundação por colônia militar ou patrimônio. Pierre Deffontaines ([1938] 2004) identificou: 1) reduções; 2) aglomerações de origem militar; 3) cidades mineiras; 4) cidades nas estradas; 5) cidades da navegação; 6) ruínas de cidades pelas vias férreas; 7) cidades-estação ferroviária; 8) as bocas de sertão; 9) isolamento; 10) patrimônios religiosos; e 11) patrimônios leigos. Aroldo de Azevedo (1957) estabeleceu como principais tipos embriões de cidades: 1) lugares fortificados; 2) aldeias; 3) arraiais e corrutelas; 4) engenhos, usinas e bairros rurais; 5) patrimônios e núcleos coloniais; e 6) pousos de viajantes e estações ferroviárias.

estradas” surgiram a partir dos pousos, ranchos e postos fiscais instalados nas trilhas e caminhos, oficiais ou não, que se dirigiam às minas. Cidades mineiras como Pouso Alto, Pouso Alegre, Matias Barbosa e Contagem são exemplos de núcleos surgidos das estruturas relacionadas à circulação e ao controle. As “estradas de boiadas” com seus pousos de natureza distinta (cobrança de impostos, pastagem e feiras de gado) também contribuíram para o surgimento de cidades ao longo das trilhas de boiadas, caso de Belo Horizonte e Malhada (MG).

A produção acadêmica mais recente focada na constituição de redes urbanas no período colonial ainda carece de uma quantidade maior de trabalhos. A urbanista Fernanda B. de Moraes (2007) reconheceu que, para o entendimento do processo de urbanização na América portuguesa, é preciso recontextualizar esse conceito ao mundo colonial, visto que ele é associado à industrialização e aplicado a situações contemporâneas. Moraes também examinou os papéis desempenhados por vilas, cidades, arraiais e freguesias na conformação de uma rede urbana embrionária em Minas Gerais no século XVIII. Ainda sobre Minas Gerais, Cláudia D. Fonseca (2011) investigou seu processo urbanizador e a constituição - material e institucional - de sua rede urbana. Ao contrário de Deffontaines ([1938] 2004), Fonseca reconheceu a importância das atividades agropastoris na gênese e no desenvolvimento dos arraiais em Minas Gerais, alguns, embriões de cidades brasileiras.

Interessada em desvendar a formação da rede urbana fluminense, Maria Isabel Chrysostomo (2006) elegeu a cidade de Campos dos Goytacazes (RJ) como recorte de sua análise. Campos assumiu o papel de controle no processo de produção e circulação de mercadorias da região norte/noroeste fluminense durante o século XIX, principalmente pelo desenvolvimento da agro-indústria açucareira e da atuação de suas elites econômicas e políticas na província do Rio de Janeiro. A cidade de Campos foi espaço privilegiado para distintas intervenções que contribuíram para a instauração de aparatos administrativos e novas formas de controle e de circulação neste espaço, representados, respectivamente pela criação de tropas militares e Recebedorias nas estradas e implementação de serviços de correios, telégrafos e estradas de ferro.

Em relação ao Triângulo Mineiro (antigo Sertão da Farinha Podre) e ao Tocantins (antigo norte goiano), temos os trabalhos da geógrafa Kelly Bessa (2013, 2015). Ao propor uma periodização sobre a constituição da rede urbana nesses lugares, Bessa analisou o surgimento e a evolução dos núcleos urbanos e a estruturação desta rede a partir da diferenciação funcional e hierárquica entre seus núcleos. Partindo de um

recorte diacrônico, diferentemente do que adotamos aqui, Bessa considerou os contextos históricos e espaciais nos quais a dinâmica urbana se estabeleceu nestes lugares.

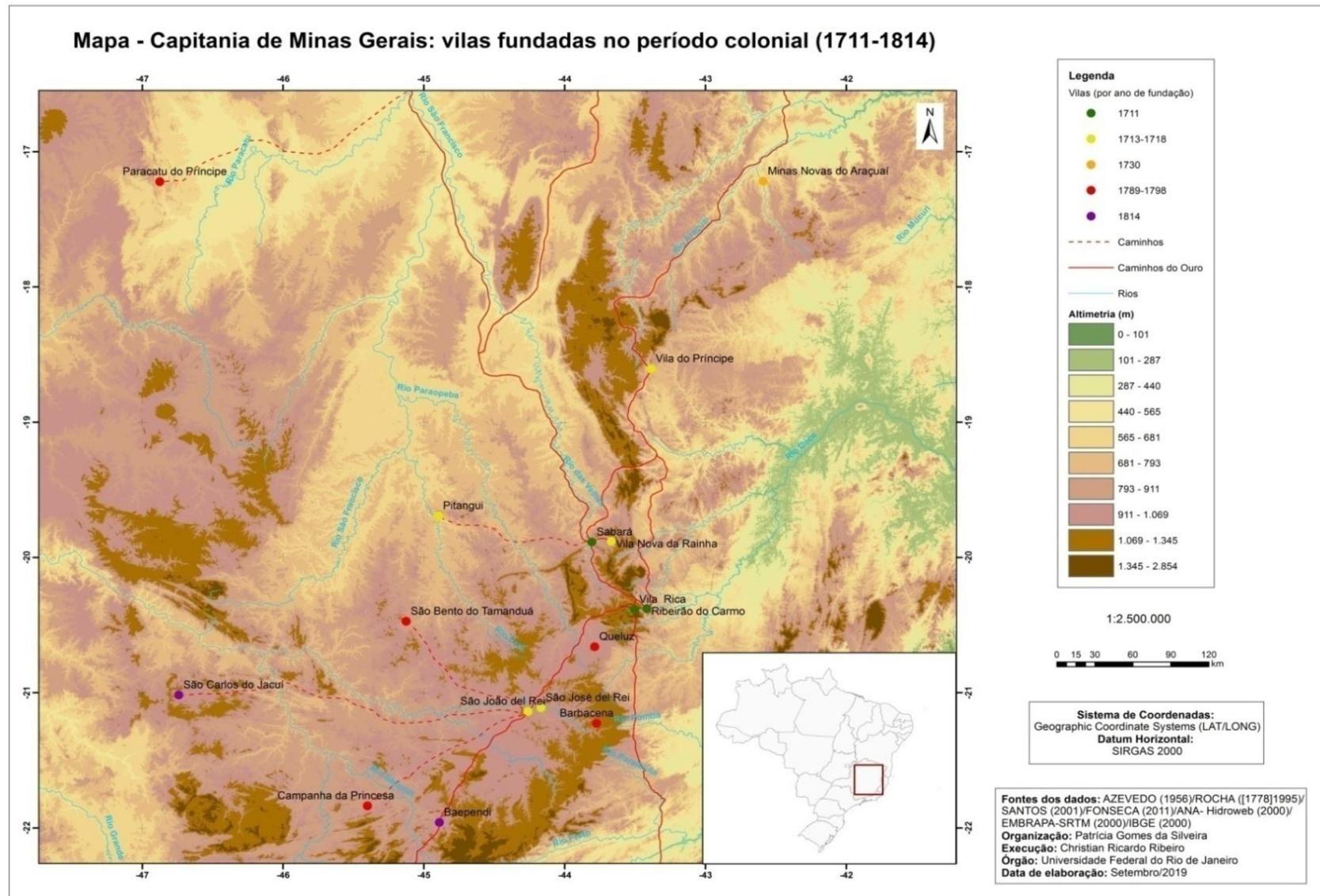
Considerando a rede proto-urbana da capitania de Minas Gerais, sua constituição remonta ao final do século XVII, com a descoberta e a exploração de pedras preciosas. No início da exploração aurífera, esta ocorria em leitos de rios e ribeirões (ouro de lavagem), de forma que os acampamentos dos bandeirantes paulistas eram temporários, pois assim que o ouro se esgotava, estes rumavam para novos locais. Na segunda fase da mineração, minas e filões auríferos contribuíram para tornar esse povoamento mais estável.

As primeiras vilas de Minas Gerais, criadas em 1711 - Vila Rica, Sabará e Mariana -, surgiram de antigos arraiais mineradores fundados no entorno das minas do Sabarabuçu e do Sertão dos Cataguases (onde se localizavam as minas do ribeirão da Nossa Senhora do Carmo e da Serra de Ouro Preto). Para Azevedo (1957), esse “bandeirismo minerador e sedentário” foi responsável por criar um grande número de arraiais em Minas Gerais, especialmente entre 1690 e 1705, sendo grande parte destes elevados à categoria de vila ao longo dos Setecentos (**MAPA 1**).

A fixação da população no entorno destes arraiais também estimulou a plantação de roças próximas às minas e ao longo dos caminhos, paulatinamente melhoradas a fim de possibilitar um abastecimento regular de sua crescente população, que vinha de distintos pontos da colônia, bem como da metrópole.

No **MAPA 1** identificamos as três rotas principais que conectavam as vilas e arraiais de Minas Gerais às cidades do Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. Estas seguem o alinhamento da drenagem (porções navegáveis dos rios) e estão conectadas por caminhos terrestres rudimentares (considerando as técnicas disponíveis na época de abertura e manutenção dos caminhos) que contornam e driblam as vertentes íngremes e abruptas impostas pelas Serras do Espinhaço, do Mar e Mantiqueira, importantes divisores hidrográficos da atual região Sudeste.

MAPA 1: Capitania de Minas Gerais: vilas fundadas no período colonial, 1711-1814.



Levando em conta a cronologia e a distribuição geográfica destas vilas, entre 1711 e 1730, as situadas ao longo da Serra do Espinhaço Meridional (MG) consistiam em importantes núcleos mineradores. Nota-se no **MAPA 1** que a distância entre as vilas criadas neste período não sugere regularidade na ocupação, mas reforça as restrições de localização impostas pela atividade de mineração. Segundo Fonseca (2011), 74% dos arraiais mineradores surgiram entre 1700-1750, período no qual um grande número de minas, como as de Sabará, Ouro Preto, Mariana, Serro Frio e Rio das Mortes, foi descoberto.

Com o declínio da produção aurífera, verificou-se após 1750 a disseminação do povoamento para áreas distantes da zona mineradora central. Além disso, segundo Fonseca (2011), entre 1750 e 1800 a criação de arraiais agrícolas ultrapassou a daqueles ligados à mineração.

Após um hiato de quase 60 anos, novas vilas foram criadas, especialmente na porção sul da capitania - na comarca de Rio das Mortes -, indício da reorganização produtiva pela qual passava Minas Gerais. Além disso, parte da explicação para a fundação de vilas neste período estava ligada à política de expansão dos limites de Minas em direção a São Paulo e Goiás (FONSECA, 2011). Considerando a instabilidade política em Minas devido à Inconfidência Mineira, Borges (2007) reconheceu que a criação das vilas de Tamanduá, Queluz e Barbacena integrou a política de concessões que a Coroa adotou para atenuar as reivindicações das elites do sul mineiro.

De acordo com Fonseca (2011), a criação de vilas integrou um projeto mais amplo que consistia na construção do território colonial e na definição das fronteiras. Além disso, concordamos com Santos (1996) ao reconhecer que os fixos de uma rede atuam como pontos de atração e difusão. No caso da rede proto-urbana de Minas Gerais, as rotas anteriormente citadas tinham pontos de convergência e centralidade no arraial de **Tejuco** e nas vilas de **Sabará, São João del Rei, Barbacena e Vila Rica**, devido às suas funções administrativas, comerciais, fiscais e religiosas. Estas vilas também funcionavam como pontos de irradiação dos serviços de controle e fiscalização da Coroa, a exemplo da instalação de Casas de Fundição e Juntas da Real Fazenda, e dos relacionados à circulação de mercadorias, pessoas e informações.

Conectadas pelas Estradas Reais ou pelas picadas e atalhos, as vilas acima favoreceram a circulação entre litoral e sertão por representarem pontos de apoio aos caminhos mais diretos com o litoral, em particular com o Rio de Janeiro, e uma

circulação no próprio sertão, já que diversos núcleos de povoamento estavam articulados. O entroncamento das rotas de comércio vindas da Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo ocorria nas vilas supracitadas, centros intermediários na articulação de Minas com distintas porções da colônia.

À medida que os sertões foram devassados, novas localidades surgiram e compuseram a rede proto-urbana em Minas Gerais, que foi gradativamente se complexificando e se diferenciando, tendo sua estrutura funcional, dimensional e espacial alterada a cada contexto sócioespacial. Novos fluxos econômicos “costuraram” as relações entre caminhos e povoados, nas mais diferentes escalas geográficas, consolidando também um povoamento cada vez mais centrífugo na capitania, como apreendemos do mapa anteriormente apresentado. Ao findar o período colonial, a rede urbana de Minas contava com uma cidade, quinze vilas e mais de trezentos arraiais.

2.2.2 Rede de informações: circulação de poder, conhecimento e normas

A historiadora Maria de Fátima Gouvêa (2010), cujos trabalhos versam sobre a temática das redes governativas, define o conceito de rede como um conjunto de conexões capazes de alterar ou definir estratégias, bem como o curso dos acontecimentos em dado lugar e período.

O saber que se construiu sobre o território brasileiro foi produzido por governantes, funcionários régios, viajantes, exploradores, cientistas, indígenas, mestiços e europeus que percorreram estas terras ao longo de séculos. A difusão deste saber se deu por meio de correspondências, mapas, imagens e objetos. Para Ângela Domingues (2012), esse conhecimento era utilizado pela Coroa como mecanismo de controle do espaço, da população e da natureza coloniais. A circulação de ordens, informações e conhecimento pelas vastas extensões do nosso território permitiram em grande parte o funcionamento da governança na América lusa.

Para compreender as particularidades envolvidas na administração dos Registros, principalmente as dificuldades vivenciadas pelos seus funcionários, a rotina de trabalho, as situações de contrabando e as medidas propostas para reduzir a evasão fiscal, consultamos as correspondências recebidas pelos contratadores e/ou administradores deste tributo em Minas Gerais (documentação passiva). As

correspondências são instrumentos para observação dos atores, de suas redes de informação e dinâmicas históricas (IMÍZCOZ, 2004).

Era nas relações do tipo “quem informa quem”, caracterizadas por serem esporádicas e orientadas (MOLINA, 2004) que os administradores obtinham informações sobre a situação dos Registros e dos (des) caminhos em seu entorno. Para atender a esse objetivo, escravos, indígenas, colonos, viajantes, tropeiros e soldados eram mobilizados pelos administradores. Concordamos com Gouvêa (2010, p. 185) ao afirmar que: “Cabia aos oficiais régios promover articulações e as conexões que pudessem fazer circular saberes e informações”. Experiências e relações sociais de diversos tipos aproximavam determinados indivíduos que compartilhavam interesses econômicos, relações de parentesco, amizade e governança. Negócios e governabilidade estavam imiscuídos na administração colonial, entretanto esse tema não será objeto de análise nessa tese.

Nessas correspondências, interesses pessoais e os da Coroa se imbricavam, pois eram “tão enraizados na terra, que não era mais possível defini-los como [interesses] puramente metropolitanos” (FURTADO, 1999, p. 19). Muitos administradores estavam interessados em obter algum benefício ao informar a Coroa sobre a cobrança dos tributos régios. Por outro lado, havia particulares interessados no “bem da Real Fazenda” e que cumpriam seu dever enquanto súditos fiéis informando a metrópole sobre os problemas na administração colonial. De acordo com Fragozo e Gouvêa (2009), a monarquia pluricontinental portuguesa se tornou realidade graças à ação desses indivíduos que viviam espalhados pelas possessões coloniais em busca de privilégios em meio às brechas normativas de Portugal e que usavam os canais de comunicação para reforçar poderes, interesses e demandas.

Em geral, as cartas vindas de Lisboa ou do Rio de Janeiro seguiam para a capital de Minas, Vila Rica. Na capitania mineira as cartas costumavam circular entre Vila Rica, São João del Rei (vila-sede da comarca de Rio das Mortes) e Tejuco (sede do Distrito Diamantino). Como vimos anteriormente (**MAPA 1 - p. 53**), nestes lugares dotados de certa “centralidade decisória” na capitania, encontramos as máximas oportunidades de encontro, troca e conexão, inclusive porque nestes núcleos se localizavam os principais órgãos da administração portuguesa, como a Junta da Real Fazenda. A partir destes lugares, ordens e normas da Coroa eram difundidas pelo território mineiro, de forma que a chegada ou o atraso de uma correspondência era sempre motivo de preocupação, especialmente nesse dilatado e apartado mundo

Atlântico, no qual muitas vezes a resposta a uma demanda, disputa ou requerimento já não surtiria efeito prático.

Se considerarmos a dimensão oceânica dessa comunicação, concordamos que a circulação das informações no Império português estava longe de ser rápida. Para ilustrar: uma carta de Lisboa para Vila Rica demorava entre 120-150 dias para chegar, e desta vila para outras localidades mineiras, entre 4 e 20 dias. Mesmo funcionando em um “tempo lento”, estas correspondências representavam importante mecanismo de poder e fonte de conhecimento sobre o território.

A ocupação de áreas distantes do litoral e a organização de uma rede de caminhos tornaram possível a permanência da população ligada à exploração do ouro e às atividades agrícolas, estruturando vilas e cidades na embrionária rede urbana de Minas Gerais. Esta foi responsável pela crescente articulação econômica entre distintas regiões da América lusa, tendo a cidade do Rio de Janeiro como “cabeça” do Estado do Brasil, diante de sua capitalidade enquanto sede do vice-reinado, principal porto da colônia e, posteriormente, sede da monarquia portuguesa no Atlântico sul.

CAPÍTULO III - PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS: A IMPORTÂNCIA E ORIGINALIDADE DA PESQUISA EM ARQUIVO

Neste capítulo, a apresentação dos procedimentos metodológicos parte da discussão recente sobre o arquivo e seu papel na pesquisa em Geografia, sobretudo na Geografia Histórica - campo de conhecimento ao qual esta tese se vincula -, das questões éticas sobre a pesquisa em arquivo e da importância dos documentos históricos, bem como dos arquivos como lugar de memória e produção de conhecimento. Concordamos com Hayden Lorimer (2010) ao afirmar que na Geografia Histórica a discussão metodológica sobre arquivo ainda seja pontual, embora também reconheçamos que nas últimas décadas há um esforço acadêmico para ampliar o debate sobre as práticas e a metodologia em arquivo. Exemplos deste debate podem ser encontrados nas seguintes publicações: *Historical Geography* (2001), *Practising the Archive* (2007), *Key Methods in Geography* (2010 e 2016) e *Journal of Historical Geography* (2014).

Discutimos os procedimentos metodológicos adotados no levantamento e na catalogação das fontes primárias aqui analisadas e o papel dos mapas históricos no entendimento da organização territorial da porção centro-sul da colônia. Estes mapas ampliaram nosso conhecimento a respeito da área estudada e constituíram importante fonte de informação para a elaboração de mapas temáticos próprios, empregados como instrumento de análise nesta tese. Embora o mapeamento com base em fontes históricas nem sempre resulte em localizações precisas, fruto de um registro histórico ambíguo ou ausente, certas questões dificilmente poderiam ser esclarecidas se não fosse a representação espacial dos lugares (VALENCIA, 2016).

3.1 ARQUIVOS E FONTES DOCUMENTAIS

Nas duas últimas décadas o termo arquivo vem sendo abordado por acadêmicos, principalmente arquivistas (KETELAAR, 2001; NESMITH, 2002; SCHWARTZ e COOK, 2002; COOK, 2013), sociólogos (OSBORNE, 1999), antropólogos (STOLER, 2002) e historiadores (STEEDMAN, 1998; BERGER, 2013), para se referir a instituições, coleções, práticas, metodologias, redes de informação e princípios organizadores da documentação. Questões sobre memória, cultura, governança, autoridade e produção de conhecimento são abordadas a partir de uma leitura inovadora e criativa a respeito das coleções arquivísticas. Denomina-se, nas pesquisas sobre arquivos, “virada arquivística” (*archival turn*) o deslocamento da abordagem tradicional dos arquivos para uma postura problematizadora. No *archival turn* o arquivo não é apenas visto como fonte (*archive-as-source*), mas passa a ser valorizado enquanto sujeito da pesquisa (*archive-as-subject*).

Considerar o arquivo apenas como um lugar passivo que armazena materiais do passado implica em não refletir sobre as relações de poder aí imbricadas e até mesmo ignorar que este foi uma criação do século XVIII com a intenção de consolidar e celebrar o poder monárquico e, posteriormente, o estatal (STEEDMAN, 1998). Para Terry Cook e Joan Schwartz (2002), assumir que os arquivos são geridos por relações de poder faz com que estas sejam questionadas, debatidas, negadas e negociadas, de forma que possamos ler através, acima e para além dos registros históricos, no sentido de apreender as narrativas implícitas com as quais nos deparamos na documentação e nos arquivos.

Poder, segredo e normas estão na base da constituição dos arquivos, indo ao encontro da etimologia da palavra arquivo que deriva da palavra grega *arkeion*, o lugar onde os *archons* - magistrados do governo - guardavam sob sua responsabilidade toda a documentação oficial (DERRIDA, 1995 apud WITHERS, 2002). Em Daniel Clayton (2001), o arquivo é entendido como um lugar onde o conhecimento é negociado e certas histórias são privilegiadas e outras marginalizadas. Determinadas coleções são mobilizadas a cada contexto histórico para atender às aspirações e aos propósitos dos atores dominantes, portanto os arquivos não devem ser pensados como produtos desinteressados da história.

Os arquivos coloniais são lugares privilegiados da construção e reprodução da autoridade e do poder estatal e devem ser lidos enquanto artefatos culturais produzidos

pelo Estado. Concordamos com Ann Stoler (2002) e Miles Ogborn (2003) ao afirmarem que para conhecer um arquivo é preciso entender as instituições às quais ele serve, investigando as intenções, interesses e demandas das mesmas. A preocupação do Estado em reunir, armazenar e usar informações produzidas pelas suas instâncias foi responsável pela criação das maiores e mais sistemáticas coleções arquivísticas públicas (bibliográficas, cartográficas, cinematográficas, iconográficas e sonoras) em diferentes lugares no mundo. Nesta pesquisa, as principais fontes de dados consultadas foram as fontes primárias oficiais, produzidas pela administração portuguesa no Brasil e que hoje se encontram nas principais instituições de memória do país, como Arquivo Nacional (AN) e Biblioteca Nacional (BN)⁵⁸.

Na Geografia, podemos notar nos últimos quinze anos um incremento na literatura sobre a conduta arquivística e os fundamentos teórico-metodológicos do trabalho em arquivo, sobretudo na Geografia Cultural (DeSILVEY, 2007; CRAGGS, 2008; LORIMER, 2010; DeLYSER, 2014b), na Geografia Histórica (BAKER, 1997; CAMERON, 2001; HARRIS, 2001; OGBORN, 2003, 2010; GAGEN et al, 2007; ASHMORE et al., 2012; MILLS, 2013; MOORE, 2010, 2018) e na Geografia Feminista (HOWELL, 2001; MORIN e DOMOSH, 2003; BRESSEY, 2006; LEEUW, 2012).

Nestes trabalhos encontramos uma postura mais crítica e questionadora sobre as fontes primárias e sobre os arquivos, sejam eles coloniais (CRAGGS, 2008) ou pós-coloniais (McEWAN, 2003). Estes arquivos são investigados como espaços privilegiados da geopolítica colonial/imperial e seus registros são manuseados não como meros testemunhos do passado, mas como resultado dos sistemas de poder. Subverter a leitura tradicional das fontes históricas e explorar a diversidade de enunciações presentes na documentação é o caminho para uma Geografia Histórica que incorpore vozes e leituras diversas (ZUSMAN, 2018). Conforme abordamos no **CAPÍTULO 1**, vozes silenciadas de povos tradicionais, mulheres, negros, imigrantes e camponeses, por exemplo, são temas de trabalhos na Geografia Histórica que buscam nas fontes primárias registros de suas histórias e manifestações culturais a fim de garantir os direitos desses grupos.

⁵⁸ O acervo digital do Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco (BN) oferece ao pesquisador manuscritos (digitalizados) sobre as dezoito capitâneas da América Portuguesa. Este projeto foi criado em 1995 e desenvolve pesquisas nos arquivos e bibliotecas de diversos países, como Portugal, Espanha, Holanda e França, em busca de documentação histórica sobre o Brasil colonial. Ver: <http://resgate.bn.br/docreader/docmulti.aspx?bib=resgate>.

Entendemos os arquivos como lugares de poder e de importância geográfica, pois nos fragmentos encontrados podemos, ainda que de forma imaginada, nos aproximar das geografias do passado, como também obter dados únicos e originais sobre diferentes lugares e eventos. É na interação entre o pesquisador e seu material empírico que perguntas podem ser reformuladas, assim como os cortes temporais e espaciais determinados. Embora haja um progressivo interesse na prática em arquivo na Geografia Histórica, ainda nos deparamos com pontuais reflexões conceituais e metodológicas.

De acordo com Zusman (2000a), este cenário pode ser explicado pela postura adotada pelos geógrafos históricos clássicos, segundo os quais a informação obtida em arquivo deveria ser comparada com aquela obtida em trabalho de campo, a exemplo de Carl Sauer, que através de registros geomorfológicos, pedológicos e arqueológicos procurava compreender as transformações nas paisagens culturais. Neste caso, o objetivo do trabalho de campo consistia em fundamentar e ratificar a pesquisa nas fontes primárias, resultando em pouca problematização tanto do trabalho de campo como aquele desenvolvido em arquivo. Por outro lado, para Lorimer (2010), essa postura dos geógrafos históricos pode ser explicada (1) pela crença de que a atividade em arquivo é solitária, individual, e assim o pesquisador já sabe de antemão o que fazer no arquivo, ou seja, um tipo de conhecimento autodidata que reduz as possibilidades de colaboração e troca de experiência e conhecimento sobre o trabalho em arquivo; ou (2) pela herança intelectual da Geografia Histórica do pós-guerra segundo a qual a prática em arquivo deveria ser neutra, objetiva e positivista. Exigia-se distanciamento do pesquisador em relação ao seu objeto e a omissão de aspectos emocionais e subjetivos ao longo da investigação.

Embora nos dediquemos a estudar o passado e geralmente, neste caso, a documentação já se encontre em domínio público ou nosso objeto de pesquisa não esteja mais vivo, questões éticas persistem para o geógrafo histórico. Temas sensíveis como religião, saúde, sexualidade, aborto e criminalidade e a forma como estes são analisados, interpretados e divulgados se apresentam como um dilema para o pesquisador. O limite entre a vida pública e a vida privada de certos indivíduos também é tema recorrente nessa literatura, especialmente quando se lida com acervos pessoais ou arquivos locais. Neste caso, o conflito de interesses entre o pesquisador, o objeto e a comunidade é mais acentuado, conforme vivenciou a geógrafa Francesca Moore (2010) que, ao consultar documentos de um acervo local sobre casos de aborto, encontrou

personalidades da cidade envolvidas nesta prática considerada crime na Inglaterra do século XIX. Sarah Mills (2012) expôs as responsabilidades éticas que transpassaram sua pesquisa sobre geografias da infância, tendo que lidar com arquivos pessoais, com a vulnerabilidade dos acervos das crianças/jovens nos arquivos, bem como a interpretação destes indivíduos “congelados no tempo”.

Mesmo tipo de preocupação ética encontramos no trabalho de Laura Cameron (2001). Para a autora, devemos nos questionar sobre os aspectos éticos, morais e legais relacionados à exposição do passado das pessoas e de sua intimidade, seus segredos e medos. Cameron destaca a importância de refletir sobre as nossas pequenas conquistas acadêmicas e avaliar o impacto de expor a vida íntima de nossos objetos de pesquisa - estando eles vivos ou não.

Em termos metodológicos, para Ogborn (2010), certas particularidades envolvem o trabalho do geógrafo histórico, principalmente porque dependemos muito da sobrevivência dos registros do passado. Devemos reconhecer as lacunas e os silêncios que existem nas fontes consultadas, visto que estas foram produzidas por aqueles que detinham o poder para registrar as informações e selecionavam o que preservar ou descartar. Na visão de Iain Black (2010), os trabalhos em Geografia Histórica que assumem a parcialidade na análise e interpretação das evidências merecem reconhecimento pela sua postura ética em não pretender escrever o passado de forma definitiva e conclusiva.

Antes de adentrar as instituições arquivísticas, alguns passos se fazem necessários. A primeira etapa consiste na revisão bibliográfica. Quando lidamos com o passado é nesta literatura que podemos encontrar pistas sobre determinadas fontes, o que já foi escrito sobre elas, quais suas potencialidades e limitações. Deve-se descobrir, claro que não de imediato, que tipo de fonte pode responder às questões formuladas na pesquisa e decidir quais as perguntas apropriadas para cada fonte disponível. Mapear as fontes históricas é uma preparação para o trabalho de campo nos arquivos (*archival fieldwork*) (HARRIS, 2001), tanto para definir os documentos adequados à pesquisa, quanto para determinar os procedimentos metodológicos e em qual tipo de arquivo este material se encontra, por exemplo: arquivo eclesiástico ou civil, municipal ou nacional, público ou privado.

A segunda etapa consiste em conhecer de antemão o arquivo a ser visitado. Para nós geógrafos, pouco familiarizados com a prática em arquivo, esta etapa é crucial, porque a partir dela entendemos a natureza, estrutura e composição do arquivo, bem

como organizamos nosso cronograma de pesquisa. Desse modo, cabe inteirar-se sobre as condições de acesso ao material e das formas de consulta (horário de funcionamento, quantidade de códices para consulta, material permitido, fotografias, etc.), além da compilação e da organização dos instrumentos de pesquisa e dos acervos. Antes de manusear a documentação selecionada, é fundamental estar ciente dos procedimentos de cada arquivo, e o caminho mais indicado para isso é conversar com o arquivista.

Após “mapear” as fontes mais adequadas à sua pesquisa, finalmente chega o momento de examiná-las. Harris (2001) e Black (2010) afirmaram que não há uma única metodologia sobre como trabalhar nos arquivos, pois sendo um lugar repleto de surpresas e reveses, nosso método de trabalho deve ser flexível. No entanto, algumas orientações merecem atenção, como: (1) registrar as informações obtidas em arquivo é uma questão ética, mas também metodológica. Indicar a localização e o conteúdo das fontes possibilita que a veracidade do que foi escrito possa ser comprovado e debatido, e que outros pesquisadores possam “rastrear” as fontes, afinal: “Trabalho baseado em fontes arquivísticas precisa ter algo do arquivo” (OGBORN, 2003, p. 10, tradução nossa)⁵⁹; (2) manter um caderno para anotações de questões, ideias e hipóteses que surjam ao longo da pesquisa; e (3) determinar critérios de transcrição e organização do material catalogado, pois “no momento da escrita as informações serão buscadas nas anotações e não diretamente nos arquivos” (HARRIS, 2001, p. 333, tradução nossa)⁶⁰.

Segundo Baker (1997) e Ogborn (2003), é interessante que o pesquisador questione mais de uma “testemunha” ao investigar algo sobre o passado, justamente por conta do caráter fragmentário dos arquivos, das lacunas temporais presentes nas fontes e também para ter acesso a outras versões sobre determinados acontecimentos. Os autores aconselham que o geógrafo histórico consulte um conjunto variado de tipos de fontes, como as literárias, manuscritas, estatísticas, iconográficas e cartográficas. Certamente, como não é possível dar conta de tudo, escolher as fontes que atendem aos objetivos da pesquisa se faz essencial, bem como justificar sua escolha.

Contextualizar o documento a ser utilizado é fundamental, afinal nenhum deles é neutro, pois reflete as estruturas sociais e políticas do período em que foi formulado (BAKER, 1997, 2003; ABREU, 2000; OGBORN, 2003; BACELLAR, 2005; GAGEN et al., 2007). Nas palavras de Umberto Eco (2004), o pesquisador deve interpelar as

⁵⁹ No original: “*Work that is based on archival sources needs itself to have something of the archive about it*” (OGBORN, 2003, p. 20).

⁶⁰ No original: “*In the act of writing, information will be retrieved from one’s note, not from the archives directly*” (HARRIS, 2001, p. 333).

fontes a fim de compreender o contexto em que este “tesouro” foi produzido. A memória que envolve a criação das fontes primárias deve ser avaliada ao longo da pesquisa com o objetivo de compreender as estruturas de poder que permearam sua constituição.

No Brasil, dados fragmentados e dispersos fazem parte da história do trabalho em arquivo e, por isso, o pesquisador precisa desenvolver estratégias que visem dar coerência a eles. Compartilhamos do entusiasmo de Sarah Mills (2013) ao afirmar que o aspecto parcial e segmentado que qualifica os arquivos é o que também os tornam tão encantadores, misteriosos e sedutores, afinal é com base nestes fragmentos que almejamos dar “vida ao passado”. No entanto, como o trabalho em arquivo é uma prática pouco difundida entre os geógrafos, é preciso ter consciência de que essa investigação irá exigir uma dose significativa de paciência, prática e experiência, para compreender a estrutura e conteúdo dos arquivos. Há que se levar em conta também o tempo exigido para leitura dos documentos, que em muitos casos apresentam inúmeras dificuldades como o uso de termos e expressões do passado, partes ilegíveis, rasgadas ou manchadas. Oportunamente explicaremos os empecilhos com os quais nos deparamos com a consulta e leitura da documentação arquivística selecionada da Coleção Casa dos Contos (AN-RJ).

Instigado pela ausência do Brasil no livro de Thomas Piketty (“O Capital no século XXI”, 2013), repleto de dados econômicos - riqueza e renda - sobre a economia global, Caldeira (2015) constata que a fraca tradição estatística do país está na raiz deste embaraço, resultado, inclusive do não fornecimento de dados pelo governo brasileiro para a obra em questão. De acordo com Caldeira, esta lamentável tradição contribui para que as interpretações sobre o desempenho da economia brasileira, especialmente durante o período colonial, continuem no campo das narrativas tradicionais e imprecisas.

A ausência de fontes confiáveis para o estudo de certos temas e a escassez de fontes primárias em seqüência cronológica podem virar um obstáculo aos que precisam se debruçar sobre este material. No entanto, desde que o pesquisador reconheça os limites e potencialidades da fonte utilizada, ou utilize outros conjuntos documentais para preencher algumas lacunas temporais e espaciais, a questão da representatividade dos dados não será necessariamente um problema. Para isso devemos estar preparados para passar longas jornadas nestes lugares em busca de fragmentos que nos ajude a montar, ainda que parcialmente, o “quebra-cabeça” das geografias do passado.

3.2 FONTES BIBLIOGRÁFICAS

A primeira etapa do trabalho consistiu no levantamento bibliográfico de obras de referência e de publicações em revistas/periódicos organizados por instituições de memória no Brasil. Ao pesquisar sobre o que já foi escrito a respeito do objeto de pesquisa dessa tese tivemos como propósito: analisar as possíveis contribuições metodológicas e conceituais ao nosso trabalho; fazer um levantamento das fontes primárias e secundárias utilizadas e como elas foram empregadas pelo pesquisador; e identificar as lacunas e as questões pouco elucidadas nestes estudos. Citamos como obras de referência usadas nesta tese:

(1) **“Cultura e Opulência do Brasil por suas drogas e minas”** ([1711] 1982), de André João Antonil, que descreve os primórdios da mineração em Minas Gerais. Destacamos no livro seus relatos sobre o descobrimento das minas, as formas de extração do ouro, as condições de vida da população mineira e seu abastecimento e a cobrança do quinto. A obra foi retirada de circulação em 1711 justamente por divulgar evidências e pistas consideradas valiosas pela Coroa sobre os caminhos oficiais de acesso à região mineradora;

(2) **“Geografia Histórica da Capitania de Minas Gerais”** ([1781]1995), de José Joaquim da Rocha, que apresenta um inventário da capitania com detalhadas descrições sobre sua organização administrativa, aspectos naturais, demográficos, econômicos e tributários. Rocha uniu neste projeto seus manuscritos e suas cartas geográficas a favor da produção de um saber estratégico sobre o “verdadeiro” estado da capitania nos Setecentos, de modo que seu inventário fosse um instrumento valioso para o governo reorganizar as finanças e a administração pública de Minas Gerais. Tanto os manuscritos como os mapas de Rocha foram úteis em diferentes momentos da pesquisa, em função dos múltiplos aspectos abordados pelo autor em sua obra e pela riqueza de suas representações cartográficas;

(3) **“Corografia Histórica da Província de Minas Gerais”** ([1837] 1981), de Raimundo José da Cunha Matos - um dos fundadores do IHGB -, que descreve uma Minas Gerais sob uma nova organização produtiva, não mais tão dependente da

mineração. A obra apresenta dados demográficos e econômicos compilados de outras obras de referência;

(4) **“Dicionário Histórico Geográfico de Minas Gerais”** (1995), de autoria de Waldemar de Almeida Barbosa, no qual encontramos uma longa e detalhada relação dos topônimos de povoados, vilas e cidades de Minas Gerais desde os primórdios da ocupação da capitania até 1992- data da última reforma administrativa considerada pelo autor. Informações sobre a formação histórica desses locais e a correspondência entre os topônimos antigos e os atuais contribuíram para nos situar no espaço colonial mineiro e elaborar os mapas temáticos;

(5) **“O Banqueiro do Sertão”** (2006), de Jorge Caldeira, que analisa, com ênfase na história econômica, a construção das fronteiras internas do Brasil colonial, as dinâmicas de troca e a acumulação sem o controle direto da metrópole, e desenvolve a ideia de sertão como espaço de circulação e trocas; e

(6) **“Geografia Histórica do Rio de Janeiro”** (2010), de Maurício de Almeida Abreu, que apresenta uma riqueza documental e informações sistematizadas sobre a formação e o desenvolvimento (urbano e territorial) da cidade do Rio de Janeiro, bem como de sua articulação com o sistema atlântico. A fim de recuperar a espacialidade do Rio Seiscentista, a obra de Abreu também nos trouxe aportes metodológicos sobre o uso de fontes primárias na pesquisa em Geografia Histórica.

Documentos primários de natureza qualitativa como correspondências oficiais, comunicados e decretos também foram consultados. Este levantamento foi realizado no *site* da BN.⁶¹ Como detalharemos no próximo item, esta documentação nos permitiu compreender as práticas cotidianas sobre a organização e funcionamento dos Registros. Também foi possível identificar os encarregados da sua administração, bem como os agentes responsáveis pela circulação de informações - soldados, negros mateiros, aventureiros e viandantes.

A estas fontes vêm se juntar documentos impressos de natureza variada, como coletâneas de textos, “memórias” de eruditos locais, “instruções” preparadas por

⁶¹ Parte desta documentação foi consultada no acervo digital da BDLB.

funcionários régios, além de descrições geográficas das capitanias, como as produzidas por Ottoni ([1798]1908) e Vasconcelos ([1807]1994). Encontramos diversos documentos históricos e obras de intelectuais a respeito do colonialismo no Brasil em três importantes publicações sobre a história do Brasil: Anais da Biblioteca Nacional (ABN), Revista do Arquivo Público Mineiro (RAPM) e Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RIHGB-RJ).

Consultamos também obras dos viajantes estrangeiros que percorreram o Brasil. Segundo Lorelai Kury (2001), estes viajantes-naturalistas escolheram conhecer e descrever com os “próprios olhos” todo um novo mundo que se descortinava para eles, oferecendo ao pesquisador um relato único sobre fatos e situações de certos lugares no passado. Estas expedições eram entendidas “não apenas como divertimento, mas sobretudo como meio de conhecimento, educação e acesso a informações históricas, geográficas e sobre usos e costumes de outros povos” (SUSSEKIND, 1990, p. 77).

Se alguns exemplares de meus relatos resistirem ao tempo e ao esquecimento, as gerações futuras talvez encontrem neles informações de grande interesse sobre essas vastas províncias, provavelmente transformadas em grandes impérios. E ficarão surpreendidas ao verificarem que, nos locais onde se erguerão então cidades prósperas e populosas, havia outrora apenas um ou dois casebres que pouco diferiam as choças dos selvagens [...] (SAINT-HILAIRE, [1830] 1975a, p.14).

Indicamos a seguir as obras consultadas dos principais viajantes-naturalistas que visitaram o Brasil no passado (**QUADRO 2**). A escolha justifica-se, em primeiro lugar, pelo período em que percorreram o Brasil, indo ao encontro do recorte temporal da pesquisa; em segundo lugar, pela riqueza de descrições sobre o interior e o litoral da colônia (aspectos econômicos, demográficos, naturais, tributários, culturais, entre outros), incluindo aí os desenhos de Rugendas sobre o cotidiano destes locais; e, em terceiro lugar, pelos dados estatísticos oferecidos por alguns viajantes, caso do Barão de Eschwege.

QUADRO 2: Obras consultadas dos viajantes.

VIAJANTE	NACIONALIDADE	PROFISSÃO	PERÍODO BRASIL	LUGARES VISITADOS (ATUAIS ESTADOS)	OBRAS CONSULTADAS
Auguste de Saint-Hilaire	Francês	Naturalista-Botânico	1816-1822	Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, São Paulo e Santa Catarina	“Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais” “Viagem à Província de Goiás” “Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e São Paulo”.
Barão de Eschwege	Alemão	Mineralogista	1811-1821	Minas Gerais e Rio de Janeiro	“Pluto Brasiliensis” (volumes I e II).
Johan Emanuel Pohl	Austríaco	Mineralogista	1817-1822	Goiás, Minas Gerais e Rio de Janeiro	“Viagem no interior do Brasil”.
John Mawe	Inglês	Naturalista, comerciante e mineralogista	1807-1811	Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina.	“Viagens ao interior do Brasil”.
Johann Mortiz Rugendas	Alemão	Pintor-Desenhista	1822-1825	Bahia, Espírito Santo, Mato Grosso, Minas Gerais, Pernambuco, Rio de Janeiro (1º viagem)	“Viagem pitoresca através do Brasil”.
Johann von Spix e Karl Friedrich Philipp von Martius	Alemão	Zoólogo e Botânico	1817-1820	Amazonas, Bahia, Maranhão, Minas Gerais, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro e São Paulo.	“Viagem pelo Brasil” (volumes I e II).

Elaboração: Patrícia Gomes da Silveira, 2018.

3.3 COLEÇÃO CASA DOS CONTOS DE OURO PRETO⁶²

Esta parte dedica-se a apresentar os procedimentos metodológicos adotados no uso, manipulação e sistematização dos dados coletados a partir da fonte primária privilegiada nesta tese, os livros fiscais dos Registros (AN, CC). Também apresentamos, de forma breve, as circunstâncias que levaram à produção e ao armazenamento do acervo da Coleção Casa dos Contos de Ouro Preto, e posteriormente à sua circulação por três instituições de memória no Brasil: “Contextualizar o vestígio do passado para saber quem o produziu, quando e, se possível com que objetivo, é, portanto, o primeiro passo a ser tomado” (ABREU, 1998, p. 16).

A Casa dos Contos foi uma instituição criada em Portugal em 1516 para controlar as receitas e despesas do reino. Em Minas Gerais, a referência à Casa dos Contos apareceu em 1722 e fazia alusão a uma espécie de casa-forte cuja construção foi ordenada pelo rei para poder armazenar o ouro arrecado na capitania. A primeira casa-forte foi construída em Vila Rica, sendo intitulada de “Casa dos Contos e Fazenda”.

No início do século XIX, a documentação acumulada pela Junta da Real Fazenda de Minas Gerais foi transferida para a residência (em Vila Rica) de um antigo contratador das minas - João Rodrigues de Macedo - que foi à falência e teve sua casa confiscada em 1803 pela Junta. A população apelidou a luxuosa residência de Macedo de “Casa dos Contos” em alusão ao antigo regimento, mas também à privilegiada posição social deste célebre contratador dos impostos da capitania. Quando a Junta da Real Fazenda se transferiu para a suntuosa residência do contratador, acabou acumulando também a documentação tributária e de cunho particular do mesmo. Somente no início do século XX, a ampla documentação reunida pela Junta iria se configurar na famosa Coleção Casa dos Contos de Ouro Preto⁶³, assim organizada em três instituições.

Até a década de 1920, a documentação da Casa dos Contos estava depositada no prédio que lhe deu o nome. Como iniciativa para a comemoração do centenário da independência do Brasil, houve um estímulo para a procura por documentos de

⁶² Coleção é um conjunto de documentos com características comuns, reunidos intencionalmente. Fundo é o conjunto de documentos de uma mesma proveniência (AN, 2005). No caso da Coleção Casa dos Contos, o APM preservou a proveniência dessa documentação dos séculos XVIII e XIX, no entanto, um desastroso processo de microfilmagem na década de 1970 a desorganizou, transformando-a em uma coleção com base na ordenação cronológica dos documentos (VÊNANCIO e BARBOSA, 2018).

⁶³ Atualmente o casarão abriga o Museu e o Centro de Estudos do Ciclo do Ouro (CECO) em Ouro Preto (MG).

relevante interesse histórico e assim, grande parte do acervo da Casa dos Contos foi transferida para o AN e BN, ambos situados na cidade do Rio. Ao final desta década outra parte foi coletada por José Afonso Mendonça de Azevedo e doada ao APM. Azevedo era funcionário do fisco mineiro e foi encarregado de verificar a existência de documentos para solucionar questões de limites entre Minas Gerais e outras unidades da federação. Acabou decidindo concentrar sua pesquisa no emaranhado de papéis da Casa dos Contos e contribuindo para definir os rumos da preservação desta documentação⁶⁴.

A Coleção Casa dos Contos abrange uma variedade de documentos que ainda está em processo de organização e catalogação por instituições e pesquisadores - são mais de 5.000 códices e 100.000 documentos avulsos. Esta coleção possui documentos de origem fiscal, contábil, administrativa, médica/curativa, religiosa e cultural.

De acordo com o inventário mais atualizado da Coleção, em termos cronológicos 3,36% do acervo refere-se à primeira metade do século XVIII, 37,77% compreende o período entre 1751 e 1807 e 58,77% o período entre 1808 e 1891 (BOSCHI ET AL., 2006). A respeito do conteúdo de seus Códices, os três maiores conjuntos são formados pelas Permutas de Ouro (1017 livros), Décima Predial (459 livros) e Direitos de Entradas (426 livros). Atualmente o acervo encontra-se disperso em três instituições de memória: AN - onde se encontra 60% do mesmo -, APM e BN. Algumas iniciativas se propuseram a compilar e divulgar a documentação dos Avulsos e/ou Códices da Coleção Casa dos Contos, como as dos historiadores Herculano Matias (1966), Ângelo Carrara (2003) e Caio Boschi et al. (2006); e dentre as iniciativas institucionais, destacamos as do CECO (1991) e do APM (2006, 2007).

Perante a pesquisa bibliográfica realizada, reconhecemos que dois conjuntos documentais atendem aos objetivos dessa pesquisa, a saber: os **Direitos de Entradas** e as **Correspondências**⁶⁵ relativas à administração deste tributo na capitania de Minas Gerais. As particularidades e os procedimentos metodológicos adotados para cada conjunto são descritas a seguir.

⁶⁴ Parte da documentação da Casa dos Contos foi salva por José Afonso Mendonça de Azevedo, após quase ter sido incinerada por uma fábrica de papelão em Juiz de Fora (MG). Isto ocorreu por um engano cometido por um bibliotecário da BN que considerou este material de menor valia devido ao seu péssimo estado de conservação. Azevedo conseguiu comprar da fábrica dezenas de sacos repletos de manuscritos, ainda inéditos, sobre a história e geografia das Minas Gerais e os doou para o APM. Na década de 1940, Azevedo se dedicou a transcrever e comentar parte dos manuscritos (ABN, vol. 65, 1943).

⁶⁵ Esse conjunto se originou dos arrestos de bens e de documentos dos devedores da Real Fazenda. Desse modo, a maior parte das correspondências é de caráter passivo, ou seja, recebidas pelos contratadores dos Direitos das Entradas em Minas Gerais.

A partir do imposto denominado **Direitos de Entradas** (FIGURAS 3 e 4) foi possível analisar o “vai-e-vem” de mercadorias que circulavam entre o litoral e os sertões da capitania de Minas Gerais. Nos livros fiscais que ficavam nos Registros de Entradas constam o nome do informante/condutor das mercadorias, a origem e o destino das mesmas na capitania de Minas Gerais, o tipo de produto e a quantidade, o imposto a ser pago por esta importação/exportação (Direitos de Entradas) e o rendimento trimestral e/ou anual de cada Registro (APÊNDICE A). No entanto, esta regra não foi aplicada a todos os livros fiscais, existindo lacunas quanto à anotação de algumas informações, particularmente naquelas referentes à origem e ao destino da mercadoria.

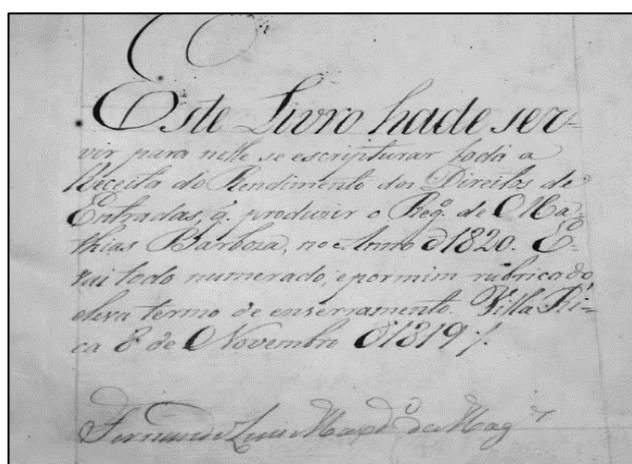


FIGURA 3: Livro do Registro de Entradas do Caminho Novo. Fonte: AN, CC, códice 3388.

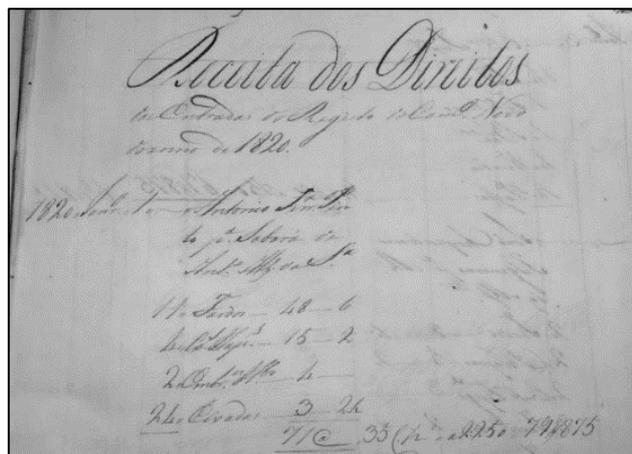


FIGURA 4: Gêneros que passaram pelo Registro do Caminho Novo. Fonte: AN, CC, códice 3388.

Diante das situações de suborno e evasão dos impostos, a sistematização desta fonte primária encontra-se incompleta em certos códices. Os historiadores Chaves (1999), Bergad (2004) e Carrara (2007) reconhecem que ainda assim é possível caracterizar a dinâmica da produção e circulação de mercadorias que articulava diversos locais do território colonial a partir dos Registros de Entradas, visto que essa

documentação representa o conjunto de informações mais organizado sobre o tema. Dentre as pesquisas que já utilizaram esta fonte, não encontramos trabalhos na Geografia (Histórica), somente no campo da História, no qual indicamos as dissertações de Sofia Antezana (2006), Daniele Almeida (2008) e Felipe Oliveira (2009). Antezana analisa o perfil sócioeconômico dos contratadores dos Direitos de Entradas nos Caminhos do Ouro. Em uma abordagem inovadora, Almeida utiliza as listas de remessas de remédios - entregues nos Registros de Entradas - para reconstituir as práticas comerciais que envolviam os gêneros medicinais comercializados pela capitania do Rio de Janeiro com Minas Gerais. Sobre os fluxos mercantis ao longo do Caminho Novo, Oliveira examina os contratos e as práticas dos administradores numa economia pouco monetizada e permeada por condutas monopolistas.

Sublinhamos também os trabalhos de Cláudia Chaves (1999), Ângelo Carrara (2007), Cristiano Restitutti (2006) e Isnara Ivo (2009). De modo geral, estes autores procuraram caracterizar o mercado colonial mineiro - perfil dos negociantes, questões tributárias, tipos de mercadorias que passavam pelos Registros de Entradas - entre o final do século XVIII e meados do século XIX, ou seja, período que compreende o declínio da produção aurífera e a posterior reorganização produtiva de Minas Gerais.

Chaves (1999) dedica-se à análise da dinâmica comercial de alguns Registros instalados nas comarcas de Serro Frio (Galheiro e Inhacica) e Sabará (Pitangui, Sete Lagoas, Onça e Ribeirão da Areia). O objeto de estudo da autora consiste na identificação e análise do perfil dos agentes comerciais envolvidos no mercado mineiro, especificamente nestes seis Registros. Em Carrara (2007), o estudo da complexa economia mineira dos Setecentos foi desenvolvido com base em fontes primárias que permitiram analisar o mercado interno (dados dos Registros) e as estruturas agrárias (dados dos Dízimos) de Minas Gerais entre 1674 e 1807.

Para o século XIX, a economia da província de Minas Gerais foi analisada pelo economista Restitutti (2006) a partir das exportações de diversos gêneros para as províncias vizinhas. A nova estrutura tributária era composta por Recebedorias (e não mais Registros) instaladas ao longo da fronteira de Minas com Rio de Janeiro, Bahia, São Paulo, Goiás e Espírito Santo, permeada por novas estradas, ferrovias, estruturas produtivas e um complexo e diversificado conjunto de vilas e cidades. Por fim, Ivo (2009) priorizou uma análise focada no “universo multicolor e mestiço” dos homens e mulheres de caminhos. A partir dos dados dos Registros da comarca de Serro Frio (Araçuaí, Galheiro, Jequitinhonha, Itacambira, Inhacica e Rio Pardo), a historiadora

traçou o perfil dos agentes envolvidos nas trocas econômicas e, sobretudo culturais (saberes, experiências, técnicas) entre os sertões do norte de Minas Gerais e os sertões da Bahia.

Para a nossa reflexão, estas pesquisas contribuíram para estruturar a metodologia aqui apresentada, especificamente em relação ao rigor metodológico e ao questionamento das fontes primárias, atitudes fundamentais que devem nortear a pesquisa científica, bem como para ilustrar as múltiplas possibilidades de interpretação das relações e articulações existentes no espaço colonial, fosse pela circulação de pessoas, mercadorias, informações, medicamentos e funcionários.

Naturalmente, algumas questões não foram elucidadas nestes trabalhos, sendo devidamente indicadas pelos próprios autores, principalmente no que se refere à rede urbana de Minas Gerais e sua relação com a rede de circulação de mercadorias. Dessa forma, o estudo das relações econômicas estabelecidas entre a região mineradora e outras capitâneas, e até mesmo com outras possessões coloniais, ainda representa um grande desafio aos que se dedicam ao tema, conforme explicitado por Furtado (2009).

Ademais, nosso trabalho também apresenta significativa contribuição cartográfica ao estudo da geografia das redes de circulação de mercadorias no período entre 1750 e 1822. Elaboramos mapas inéditos alicerçados em fontes primárias e no uso das ferramentas de geoprocessamento, constituindo, assim, relevante contribuição ao tema em tela, visto que nos trabalhos anteriormente citados, os mapas ou são ausentes - inclusive os históricos - ou estão sob a forma de croquis de localização dos postos fiscais, com reduzida preocupação na identificação e mapeamento das condições naturais da área estudada.

Cabe agora explicar como foi realizado o levantamento do material de interesse dessa pesquisa. No *site* do Arquivo Nacional (base *SIAN*), temos a relação de todos os códices (manuscritos) disponíveis para a Coleção da Casa dos Contos. Identificamos todo o material referente aos “Registros de Entradas de Mercadorias” e “Registros de Saídas de Mercadorias”⁶⁶. Essa busca inicial resultou em 257 códices para Entradas e 81 códices para Saídas (total de 338 códices). Selecionamos apenas os códices inseridos no recorte temporal aqui estabelecido (1750-1822), bem como os correspondentes aos postos fiscais instalados ao longo dos caminhos para Minas Gerais que partiam das

⁶⁶ No Arquivo Nacional encontram-se os Registros de Saídas (direitos de saída ou taxa de exportação) somente para as décadas de 1820 e 1830, totalizando 81 códices. Ressaltamos também que no primeiro trimestre de 2020, cerca de dez códices dos Direitos de Entradas foram interditados para consulta, o que impediu a catalogação dos mesmos.

capitanias do Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia. Como indicam os trabalhos de Prado e Luizetto (1980) e Chaves (1999), nestas rotas era intensa a circulação de bens e pessoas devido às conexões estabelecidas com os principais portos litorâneos da colônia, como Rio de Janeiro, Salvador, Santos e Recife. Entretanto, após alguns meses de pesquisa no AN, vimos que pelos Registros instalados na comarca de Paracatu, fronteira com Goiás, entravam fazendas sertanejas para o abastecimento da população das Gerais, o que nos fez decidir pela consulta dos códices dos Registros instalados nesta comarca.

A partir dos critérios mencionados acima, a etapa inicial da pesquisa resultou na compilação de um total de 198 códices. Passamos a consultá-los a fim de conhecer a estrutura interna da fonte, os dados disponíveis, os códices incompletos e os deteriorados - com folhas danificadas, manchadas ou rasgadas. Reforçamos também que encontramos bastante dificuldade para ler determinados códices, fosse pelos efeitos da má conservação, pela “ação do tempo” ou pelas condições inerentes a este tipo de material. Decidimos, assim, selecionar nesta pesquisa apenas os códices com informações legíveis.

Além do exposto, ao longo desta segunda etapa da pesquisa nas dependências do AN, alguns códices cuja descrição na base *SIAN* constava como integrante dos Direitos de Entradas de Minas (Casa dos Contos), estavam relacionados a outros tributos de Minas, como subsídio voluntário, direito de entrada do gado, ou então apresentavam lista nominal dos credores da capitania e até mesmo “abecedário” dos negociantes de escravos. Embora de grande interesse para a história econômica da capitania de Minas Gerais, estes códices não foram catalogados nesta pesquisa por se tratar de um novo corpus documental.

A descontinuidade, espacial e temporal, também é uma marca desta Coleção. Alguns Registros tiveram curta duração, ou porque foram deslocados para um novo sítio ou agrupados a outro posto fiscal. Além disso, também há algumas lacunas temporais havendo uma reduzida oferta de códices para certos períodos. No entanto, como reconhece Carrara (2007, p. 115), ainda sim é possível analisar “o movimento estrutural de cada uma das contagens da Capitania”, além disso, outros documentos - como relatos de viajantes, correspondências oficiais, memórias históricas e descritivas - podem informar sobre os rendimentos e a circulação de mercadorias em Minas.

Por fim, após inúmeras idas e vindas ao AN selecionamos, para um conjunto de 24 postos fiscais e um total de 64 códices para as Entradas e 24 códices para as Saídas

(total de 88 códigos), que ao longo de quase dois anos e meio de pesquisa foram catalogados.

A partir das informações contidas no banco de dados que construímos, foi possível elucidar certas questões sobre a circulação de mercadorias entre litoral e sertão, como também a construção de mapas temáticos com base nos dados históricos.

Ao longo dos diversos Registros de Entrada ou Saída espalhados no interior ou nos limites da capitania de Minas Gerais, tropeiros, viandantes, estrangeiros e escravos deviam apresentar suas guias de pagamento dos tributos (entrada ou saída das mercadorias) e/ou passaportes aos funcionários aí empregados. Tamanha vigilância e controle por parte da Coroa objetivavam evitar o contrabando de pedras preciosas e a sonegação fiscal.

Nesse contexto, quais foram as medidas propostas para se reprimir os descaminhos e as práticas ilegais? Como e de quem estes funcionários recebiam informações sobre as picadas e atalhos? Quais foram as justificativas apresentadas para solicitar que um Registro fosse transferido de lugar? Quais foram as principais rotas usadas pelos tropeiros/viandantes que passavam pelos Registros?

Para responder, ainda que parcialmente a estas indagações, consultamos outro conjunto documental: as **Correspondências** trocadas entre as diversas instâncias envolvidas na fiscalidade da América lusa, particularmente as situadas na capitania de Minas Gerais, como a Junta da Real Fazenda (situada em Vila Rica). Estas missivas, consultadas no *site* da BN, foram aqui empregadas para auxiliar na compreensão das práticas cotidianas e na dinâmica espacial envolvida na organização, administração e funcionamento dos Registros. Esta documentação revela uma parte do trabalho cotidiano realizado pelos funcionários envolvidos diretamente no contrato dos Direitos de Entradas. Estar bem informado era uma exigência para quem lidava com tributos, administração e circulação de mercadorias e pessoas (por exemplo, tropeiros, boiadeiros, viajantes-naturalistas), especialmente por territórios tão dilatados e cobiçados pelas suas riquezas minerais.

Nas correspondências sobre os Direitos de Entradas há uma extensa lista de temas que abordam, por exemplo: cobrança de dívidas, envio dos livros fiscais dos Registros, lista dos devedores do tributo, pagamento de ordenados aos funcionários, problemas na arrecadação, condições das estradas, nomeação de funcionários, assuntos pessoais, entre outros. Como nosso objetivo é compreender as particularidades que envolviam a administração dos Registros, a cobrança do tributo e a circulação das

mercadorias em Minas Gerais, somente selecionamos as missivas que tratavam especificamente destas temáticas. Além disso, apenas contabilizamos as correspondências não tivessem grandes trechos corroídos, apagados ou manchados.

As correspondências criaram a possibilidade da retórica em condições temporais e geográficas distintas, tornando possível lugares tão apartados do Império português se comunicarem, ainda que de forma vagarosa. Sabemos que enquanto fonte histórica, estes documentos são apenas fragmentos de uma narrativa maior e geralmente incompleta, mas que aqui empregados servem como fontes valiosas sobre a dinâmica espacial e institucional dos Registros, como analisamos no **CAPÍTULO 5**.

3.4 FONTES CARTOGRÁFICAS

Na Geografia, a importância dos mapas como fonte de informação, quadro explicativo e descritivo e instrumento analítico encontra-se nos primórdios da disciplina: na Antiguidade pelos mapas de Ptolomeu, e na Geografia moderna, pelos de Humboldt, e posteriormente pelos de Vidal de la Blache. A Geografia seria a arte de localizar, e o mapa, a linguagem gráfica da “ciência dos lugares”. Não é o propósito desse texto discutir com profundidade as contribuições dos autores acima à ciência geográfica, tampouco as relações entre Geografia e Cartografia. Nosso objetivo é reconhecer os mapas como apresentações que nos fazem pensar sobre a lógica das localizações, posições e relações, embora eles não encerrem todas as possibilidades de compreensão (GOMES, 2017). Deste modo, o cotejo com outros tipos de documentos se faz necessário na investigação histórico-geográfica, afinal, o mapa não é uma obra isolada e autônoma.

Atualmente, o mapa é reconhecido como produto cultural, sendo lido contextualmente. São fontes de poder e de conhecimento por parte dos agentes e instituições responsáveis pela sua produção e divulgação. História da Cartografia, Cartografia Histórica e Geografia Histórica são campos do conhecimento que têm suscitado ricos debates e reflexões sobre a Cartografia, expressando a diversidade de concepções teóricas e empíricas que envolvem as investigações neste campo de conhecimento⁶⁷.

⁶⁷ Ressaltamos os esforços realizados, nos últimos anos, para identificar, organizar e divulgar as coleções cartográficas existentes em arquivos e bibliotecas, principalmente de Portugal e do Brasil, como os

O diálogo entre Geografia e História ganhou novos contornos epistemológicos e metodológicos a partir do uso de ferramentas de geoprocessamento (Sistema de Informação Geográfica - SIG)⁶⁸ para a elaboração de mapas digitais com dados históricos. Nos últimos vinte anos, o grande interesse pelas aplicações do SIG nas investigações históricas contribuiu para o desenvolvimento de um campo de estudos conhecido como SIG histórico (*Historical GIS*) (KNOWLES, 2000, 2005; GREGORY e HEALEY, 2007; VALENCIA, 2016)

A projeção espacial de dados e fatos do passado oferece ao pesquisador instrumentos de análise que o auxiliem na explicação e na interpretação de espacialidades humanas e ambientais a partir de uma perspectiva histórica que, possivelmente, seriam muito complicadas de obter sem o uso das ferramentas do SIG histórico. Com a aplicação deste Sistema, acontecimentos geográficos do passado “preservados” nas fontes históricas podem suscitar novas interpretações e análises espaciais sobre determinados processos e fenômenos.

Diversos trabalhos na Geografia Histórica combinam dados cartográficos e temáticos com o objetivo de analisar espacial e temporalmente fenômenos e processos ocorridos nos espaços geográficos do passado, sejam eles ambientais (TEMAM e GRIVEL, 2009; MIRAGLIA, 2016), urbanos (ORFORD et. al., 2002; BULLOCK, 2017) ou territoriais (VERDIER e BRETAGNOLLE, 2007; STRAFORINI, 2007; MIRAGLIA, 2018; SILVA, 2019).

Desafios empíricos enfrentados pelos diversos projetos de pesquisa com o SIG histórico têm estimulado debates conceituais e metodológicos sobre o uso desta ferramenta na análise e interpretação das dinâmicas espaço-temporais. Como o SIG requer dados espaciais exatos, e em muitas fontes históricas as referências locais são imprecisas e incompletas, o pesquisador depara-se com este desafio no momento de

projetos: *Biblioteca Nacional Digital (BN)*, *Cartografia do Brasil nas Coleções da Biblioteca Nacional de Portugal (BNP)* e *Projeto Resgate Barão do Rio Branco (BN)*.

⁶⁸ O SIG é usado para inserir, armazenar, analisar, recuperar, manipular e obter informações a partir de dados geograficamente referenciados. Um software de SIG consiste em programas de computador que permitem associar informações de mapas e plantas a dados econômicos, sociais, ambientais, por exemplo, a fim de estudo, investigação, planejamento urbano, prevenção de riscos, entre outros. Alguns exemplos de software de SIG gratuitos são: SPRING, TerraView e QGIS. Dentre os sistemas pagos temos o ArcGIS (usado neste trabalho), Autodesk e Map3D. Diversas instituições no Brasil disponibilizam dados espaciais, caso do IBGE. Os dados presentes no site do IBGE são disponibilizados em vários formatos. Os principais são os arquivos do tipo *shapefile* e planilhas do Microsoft Excel. Os *shapefiles* são imagens vetoriais formadas por feições (pontos, linhas e polígonos). As feições são georeferenciadas, ou seja, apresentam uma posição geográfica, correspondente a limites de municípios, estradas, rios, regiões metropolitanas, etc. As planilhas em Excel possuem informações (numéricas ou alfanuméricas) relacionadas às feições existentes nos *shapefiles*.

produção dos mapas temáticos. Como sugerem os trabalhos de Gregory e Healey (2007) e Valencia (2016), algumas estratégias podem ser adotadas para minimizar os “erros espaciais”, como as matemáticas (pela lógica difusa), as representacionais (escala cartográfica do mapa) e as documentais (consultar um conjunto diversificado de fontes históricas, como as manuscritas, literárias, iconográficas e cartográficas). Os mapas aqui produzidos com o uso do SIG são produto da nossa investigação em instituições de memória e empregados para enriquecer nossas análises sobre a dinâmica e interação do litoral com os sertões de Minas.

Nesta tese, se fez necessário pesquisar mapas históricos dos séculos XVIII e XIX, a fim de compreender melhor a organização do espaço colonial - das povoações e dos caminhos que o estruturavam -, a identificação dos limites territoriais à época, a evolução dos conhecimentos geográficos e toponímicos sobre nossa área de estudo; e o estabelecimento de relações econômicas entre os lugares no período que nos interessa. Consultamos os acervos cartográficos, tanto na forma presencial como *online*, das seguintes instituições⁶⁹:

- 1- Arquivo Histórico do Exército (RJ)
- 2- Arquivo Nacional (RJ)
- 3- Biblioteca Nacional (RJ)
- 4- Mapoteca do Itamaraty (RJ)

Devido ao reconhecido papel que estas instituições desempenham na preservação e divulgação de fontes cartográficas sobre Portugal e suas possessões coloniais (FONSECA, 2011), seja pelo valor artístico ou histórico desses materiais ou pela pluralidade de suas coleções cartográficas, em termos do tipo de mapa, período e lugar do Brasil ou do mundo representados, justifica-se a importância da consulta às suas coleções a fim de enriquecer a problemática deste trabalho e compreender os processos analisados.

A partir das informações coletadas em determinados mapas históricos, como indicamos no **APÊNDICE B** e em obras de referência como Matos ([1837] 1981),

⁶⁹ Destacamos a iniciativa do Centro de Referência em Cartografia História da Universidade Federal de Minas Gerais (CRCH-UFGM) ao elaborar o projeto Toponímia Histórica de Minas Gerais, do Setecentos ao Oitocentos Joanino - Registros em Mapas da Capitania e das Comarcas. A vasta base de dados sobre os topônimos de Minas Gerais nos auxiliou na identificação dos lugares históricos e na elaboração dos mapas temáticos em ambiente SIG.

Antonil ([1711] 1982), Barbosa (1995), Rocha ([1781] 1995) e Gerber ([1863] 2013), juntamente com os relatos dos viajantes, utilizamos as ferramentas do SIG para confeccionar mapas com os seguintes objetivos:

- 1- Identificar os limites administrativos da capitania de Minas Gerais e de suas comarcas; e localizar os lugares do passado. Há casos em que o lugar não existe mais, porém a partir dos mapas históricos foi possível identificar sua localização, ainda que de forma aproximada;
- 2- Analisar a distribuição espacial dos Registros na área estudada;
- 3- Mapear os principais caminhos que ligavam o litoral, especialmente do Rio de Janeiro, aos sertões de Minas.

Para evitar a “tentação” de usar os limites e as divisões contemporâneas dos estados, construímos um fundo de mapa “neutro”, sem a utilização das bases cartográficas atuais para a demarcação dos limites entre as capitanias. Consideramos importante respeitar os limites administrativos (divisão das comarcas) e a toponímia das povoações do período⁷⁰. As etapas envolvidas na produção destes mapas estão resumidas na **FIGURA 5**.

A primeira etapa envolveu a consulta de diversas obras de referência e de mapas históricos com o intuito de organizar um banco de dados contendo informações sobre as povoações, os Caminhos do Ouro e os Registros da porção centro-sul da América portuguesa. A sistematização e referenciamento dos dados dos Registros também integraram esta etapa.

⁷⁰ Apoiamo-nos nas obras de Azevedo (1957), IBGE (1958), Barbosa (1995) e Castro (2011) para recuperar informações sobre diversas localidades do período analisado (arraiais, vilas, cidades, Registros) visto que estes autores apresentam as correspondências entre o topônimo antigo e o atual, e em alguns casos, disponibilizaram as coordenadas geográficas atuais destes lugares, a partir, por exemplo, do georreferenciamento de mapas históricos.

FIGURA 5: Produção de mapas temáticos - operacionalização

A localização dos Registros exigiu o cruzamento de informações encontradas em fontes manuscritas e cartográficas fossem elas históricas ou contemporâneas. Muitos destes Registros foram extintos no século XIX e como eram pontos de controle, podendo ser transferidos de lugar, pouco ou nada sobrou das edificações, tornando a tarefa de encontrar com precisão sua localização um obstáculo considerável. Consultamos relatos de viajantes, instruções de governo, descrições geográficas das capitanias e trabalhos acadêmicos a fim de encontrar o dado exato sobre esta localização, no entanto em muitos casos, ele era impreciso, vago ou mesmo ausente. Obras como as de Rocha ([1781] 1995), Spix e Martius ([1828] 2017), Saint-Hilaire ([1830] 1975a), Carrara (2007), Oliveira (2009) e Castro (2011) foram valiosas fontes de informação sobre o sítio e posição destes postos fiscais. Mapas históricos como os de Vieira Leão (1767), Rocha (1777) e Pinto (1810) também contribuíram para esta etapa da pesquisa.

Na segunda etapa, a elaboração de diversos croquis foi essencial para pensar o tipo de mapa que seria produzido a partir dos dados cartográficos e temáticos disponíveis. Utilizando as ferramentas do SIG foi preciso levantar um conjunto expressivo de bases cartográficas atuais disponibilizadas nos bancos de dados geográficos de órgãos, como Agência Nacional das Águas (ANA- HidroWeb), Instituto

Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA- SRTM). Empregamos os Mapas de Referência do Brasil (mapa político) e dos Municípios (malha municipal digital) disponibilizados pelo IBGE (2000), para a localização de vilas, cidades e Registros e a orientação do traçado dos Caminhos do Ouro e de suas variantes.

Como já abordamos, no período colonial as injunções da natureza exerciam significativa importância, por exemplo, na orientação do traçado dos caminhos, na fundação de vilas e cidades, na instalação dos postos fiscais e na implantação de atividades econômicas. Nesse sentido, a base hidrográfica da ANA (2000) foi essencial na confecção dos mapas, pois dessa forma compreendemos o quadro físico da região e o aproveitamento estratégico dos aspectos naturais na colonização e exploração econômica do território.

Com o auxílio dos dados gerados pelo projeto SRTM (em inglês, *Shuttle Radar Topography Mission*), a Embrapa - Monitoramento por Satélite (2000) processou digitalmente as imagens e recortou os mosaicos estaduais, tornando possível reconstituir o relevo do Brasil em ambiente virtual. Cartas com detalhes do relevo e da topografia dos atuais estados da Bahia, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo foram aqui empregadas para a produção dos mapas.

Reforçamos que os mapas aqui elaborados foram resultado de nossa pesquisa em fontes primárias, e em certos casos o dado espacial é inexato. Assim, a conjuntura geográfica apresentada nesta tese, integrante da terceira etapa, não retrata fielmente a realidade da época, atributo muito comum nos estudos que unem Geografia, História e SIG. A conversão dos dados históricos para o banco de dados espaciais do SIG e a localização de lugares históricos exigem um grande investimento de tempo, conhecimento da área de estudo e consulta a distintos documentos e obras de referência, mas mesmo dispondo de todas essas ferramentas, em alguns casos, a informação espacial ainda permanecerá inexata, conforme reconheceu a geógrafa Anne Knowles (2000). Para Carlos Valencia (2016), a incerteza da localização deve ser incorporada ao trabalho e não omitida ao leitor, de forma que o pesquisador compartilhe suas imprecisões e procedimentos metodológicos adotados para encontrar o dado espacial, sendo esta a premissa adotada neste trabalho.

**SEGUNDA PARTE: REPENSANDO AS
ARTICULAÇÕES ENTRE LITORAL E
SERTÃO NA AMÉRICA
PORTUGUESA**

CAPÍTULO IV - NOS SERTÕES DAS GERAIS: ESTRUTURAS ESPACIAIS DE CIRCULAÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO

O viajante inglês John Mawe ([1812] 1978, p. 112) nos oferece um importante e rico relato de sua travessia do Rio de Janeiro a Vila Rica no início do século XIX:

Percorremos, como na véspera, uma região entrecortada de montanhas e de barrancos. Em parte do caminho observamos uma espécie de quartel, constituído por cocheira e alguns ranchos ou cabanas, e onde há um posto com um oficial e cerca de vinte cavalarianos, que patrulham a estrada, autorizados a deter os viajantes, revistando cuidadosamente os suspeitos de trazerem ouro em pó e diamantes ocultos. Duas léguas adiante encontramos o Registro de Matias Barbosa, colocado no meio de bosque quase impenetrável.

Além de mencionar as condições naturais encontradas na região - encostas íngremes, rochedos e espessas florestas -, que certamente tornavam esta travessia árdua e demorada, o viajante também destacou as estruturas espaciais instaladas ao longo dos Caminhos Reais do Ouro com o propósito de controlar a circulação de pessoas e mercadorias e evitar o contrabando de pedras preciosas.

Neste capítulo, analisamos o imaginário associado aos sertões mineiros e os projetos elaborados para incorporar esses “sertões incultos, desabitados e bravos” à órbita do poder régio. Por meio de uma série de entradas, expedições e instalação de estruturas territoriais - caminhos, vilas, guardas, postos de cobrança de tributos - a autoridade metropolitana tinha nos sertões um espaço-alvo de normatização. A palavra-chave para os muitos espaços qualificados em Minas Gerais como sertão era controle - de sua população, terra e natureza -, como veremos nas próximas seções.

4.1 SERTÕES DE MINAS GERAIS: VISÕES, INTERESSES E PROJETOS

Da largura que a terra do Brasil tem para o sertão não trato, porque até agora não houve quem a andasse por negligência dos portugueses, que sendo grandes conquistadores de terras, não se aproveitam delas, mas contentam-se em andar arranhando ao longo do mar como caranguejos (SALVADOR, [1627] 2010, p. 70).

A célebre frase do Frei Vicente do Salvador proferida na década de 1620 traz em si um forte raciocínio espacial, que durante séculos explicou a formação territorial do Brasil, a oposição entre litoral e sertão. O litoral era a parte conhecida e explorada economicamente da colônia; já o sertão, permanecia desconhecido e despovoado. A explicação para a permanência desse pensamento que segmentou qualitativamente o território colonial, de acordo com Caldeira (1999, p. 173), “não está no que o argumento contém de empírico, mas na força da imagem que encobre a falta de informação”.

Será que o Frei Vicente do Salvador desconhecia as inúmeras entradas que os paulistas tinham empreendido desde meados do século XVI aos sertões da América lusa? Nessas primeiras expedições, diante das dificuldades enfrentadas nos sertões - doenças, fome e ataques do gentio -, os paulistas não se demoravam. Nesse contexto, foram poucos os fixos implantados durante essas incursões, inclusive, o próprio povoamento nas Gerais no início da exploração aurífera foi marcado por ser efêmero já que muitos arraiais desapareceram tão logo se esgotava o “ouro de lavagem” e quase nada restava nos arredores dos antigos socavões abertos nos córregos e ribeirões (AZEVEDO, 1957).

Diante das dificuldades de comunicação entre litoral e sertão, os paulistas se direcionaram ao interior. Estabeleceram ligações com os sertões da Bahia, de Minas Gerais e de Pernambuco; e navegaram pelos rios Tietê, Paraná, Grande e São Francisco. De acordo com Capistrano de Abreu (1963, p. 292): “A cidade de São Paulo aproveitase de sua posição, valorizando ao mesmo tempo a bacia do Prata, de cujas águas bebe, a Mantiqueira de aquém e de além e o Paraíba do Sul”. Ligações com os sertões do Paraguai, pelo antigo caminho indígena do Peabiru, também demonstram o ímpeto bandeirante em penetrar e desbravar o vasto espaço interior que para os paulistas se estendia de São Paulo à Bacia do Prata, às minas de Potosí e à bacia Amazônica.

A princípio o que estimulou os paulistas a se aventurarem pelos sertões do Brasil foi o apresamento dos índios que constituíam a principal mão-de-obra escrava em

diversas atividades em São Paulo. Nesse período, os “negros da terra” eram a principal fonte de riqueza. Contudo, diante das honrarias e mercês oferecidas pela Coroa aos paulistas que descobrissem pedras preciosas, o foco do apresamento indígena foi deslocado.

Nessas bandeiras era comum o emprego do gentio, visto que seu conhecimento era útil tanto para revelar onde as pedras preciosas estavam “escondidas”, como para mostrar aos paulistas as técnicas utilizadas por eles para sobreviver aos perigos do sertão. Segundo Sérgio Buarque de Holanda (1994), a intimidade do gentio com a natureza, que parece a todo tempo querer privar os homens dos meios de subsistir, revelou aos sertanistas as formas secretas de sobreviver aos “sertões famintos”. As veredas de “pé posto”, antigos caminhos indígenas, foram apropriadas pelos paulistas em suas entradas aos sertões. Técnicas indígenas de navegação fluvial também foram absorvidas pelos paulistas nas Monções em direção às minas cuiabanas⁷¹. A reputação de práticos habilidosos nas coisas do sertão atribuída aos paulistas era proveniente da prática adquirida por eles em sobreviver às asperezas dos sertões, tendo o saber indígena contribuído para tal.

Encorajados pelos incentivos régios e pelas lendas auríferas - lagoas e serras ricas de ouro, como as de Vapabuçu, Sabarabuçu e Serra das Esmeraldas -, os bandeirantes intensificaram suas entradas. Em uma dessas bandeiras, foram encontrados vestígios de ouro nas “minas gerais dos Cataguases”. Em relação à data e local precisos, bem como sobre o descobridor das minas não há um consenso na literatura. Entretanto, há concordância quanto ao período: década de 1690.

A maior concentração de depósitos auríferos se deu ao longo da Serra do Espinhaço. Antonil ([1711] 1982) enumerou os vários rios e ribeirões com exploração de ouro em Minas, alguns inclusive recebendo o nome dos seus descobridores, quase sempre paulistas. Como vimos no **MAPA 1 (p. 53)**, foi ao longo desse corredor mineral que as principais vilas mineiras foram fundadas nos Setecentos, como Vila Rica e Sabará. Surgidas de antigos arraiais mineradores, elas passaram a atuar como instrumentos de controle territorial e pontos de apoio para novos desbravamentos e conquistas.

⁷¹ As monções eram expedições fluviais que conectavam São Paulo a Cuiabá em cinco meses, mesmo tempo, por exemplo, da viagem de Lisboa à Índia. Percorrendo inúmeros rios, planícies e veredas, parando em pousos e fazendas estabelecidos nos varadouros dos caminhos fluviais, chegava-se da capitania de São Paulo ao interior da colônia garantindo o abastecimento das localidades nascidas da exploração aurífera no interior da colônia (HOLANDA, 1994). Ver mapa no **ANEXO B**.

Diante do grande afluxo de pessoas para as minas, não tardou para que paulistas e emboabas (baianos e reinóis) entrassem em conflito. A Guerra dos Emboabas (1707-1709) serviu como alerta a Coroa: era preciso garantir o controle territorial das regiões mineradoras. O padre Antonil ([1711] 1982) relatou a grande mistura de gente de todo tipo nas “minas gerais dos cataguás” e a falta de governo para lidar com a criminalidade e a privação de assistência espiritual. Para se ter uma noção deste afluxo, os dados da população escrava ilustram o temor da Coroa a respeito de rebeliões, motins e assaltos que poderiam ser provocados pelos escravos, mas também pelos aventureiros e criminosos que foram se instalando nesses sertões. Em 1723 havia 53.707 escravos; em 1735, eram 96.541 escravos. Ao longo das primeiras décadas do século XVIII, houve um aumento de mais de 50% da população escrava em todas as comarcas mineiras (CARRARA, 2007). Diante do exposto, não tardou para que a metrópole determinasse a criação de comarcas, a fundação de vilas e a instalação de um aparato administrativo a fim de estender aos espaços do interior justiça, ordem e civilidade.

Inicialmente, determinados sertões de Minas foram definidos pela autoridade metropolitana como “áreas proibidas, na hipótese de servirem os ditos sertões de uma barreira natural a esta capitania para segurança de sua fraude” (VASCONCELOS, 1918 apud PRADO JUNIOR, 1965, p. 70). Com essa medida, se procurava evitar que colonos e mineradores se instalassem nesses longínquos e desconhecidos sertões e que suas atividades não fossem controladas e taxadas pela autoridade régia. Em algumas situações, até mesmo os povos indígenas eram vistos como aliados, repelindo os que tentassem se aventurar pelas veredas e caminhos a fim de não pagar tributos ou contrabandear ouro em pó.

A partir de meados do século XVIII, com o declínio da produção aurífera a Coroa mudou seu tratamento em relação aos sertões e outros interesses passaram a guiar sua ocupação. Como destacou Rocha ([1781] 1995), o governador de Minas Gerais, D. Rodrigo de Menezes, autorizou expedições aos sertões da Mantiqueira e de Arrepiados. Segundo o governador, era ideal regularizar o povoamento e não o impedir, visto que já se havia notícia de ocupações irregulares nos sertões. Desse modo, diversos aventureiros se lançaram aos sertões, atraídos principalmente pelos antigos mitos auríferos que não se esvaíram tão facilmente. No início do século XIX, um súdito decidiu montar uma expedição aos sertões do rio São Francisco a partir do roteiro que encontrou nos antigos papéis de seu pai para as “minas da Lagoa Dourada” (RAPM, 1897).

Além disso, a Coroa também desejava expandir as atividades agropastoris para esses espaços. Em sua concepção isso teria um duplo resultado positivo, pois além de garantir a efetiva ocupação e a eliminação dos empecilhos ao seu projeto colonizador, leia-se a população indígena, ainda se poderia tributar estas atividades econômicas. Com esse propósito, sesmarias e datas minerais foram doadas aos interessados que “ocupando novas regiões até então desertas, estabeleciam-se as primeiras comunicações com o litoral. A principal via aproveitada será a fluvial, pelo rio Doce; caminhos terrestres se abrem ao longo do Jequitinhonha e do Mucuri” (PRADO JR. ([1942] 1965, p. 72).

Em relação à porção ocidental de Minas Gerais, o Sertão da Farinha Podre (*Triângulo Mineiro*), antiga área de passagem dos paulistas para a capitania de Goiás, também começou a ser alvo de novas intervenções. Após 1780, verificou-se uma migração em direção a este sertão, contribuindo para o desenvolvimento de arraiais e das atividades criatórias nessa área de cerrado. Ao longo dos Oitocentos, os arraiais de Araxá, Patrocínio e Uberaba, estabeleceram um comércio de gêneros da pecuária com o Rio de Janeiro, via São João del Rei, local de confluência das picadas vindas do oeste mineiro.

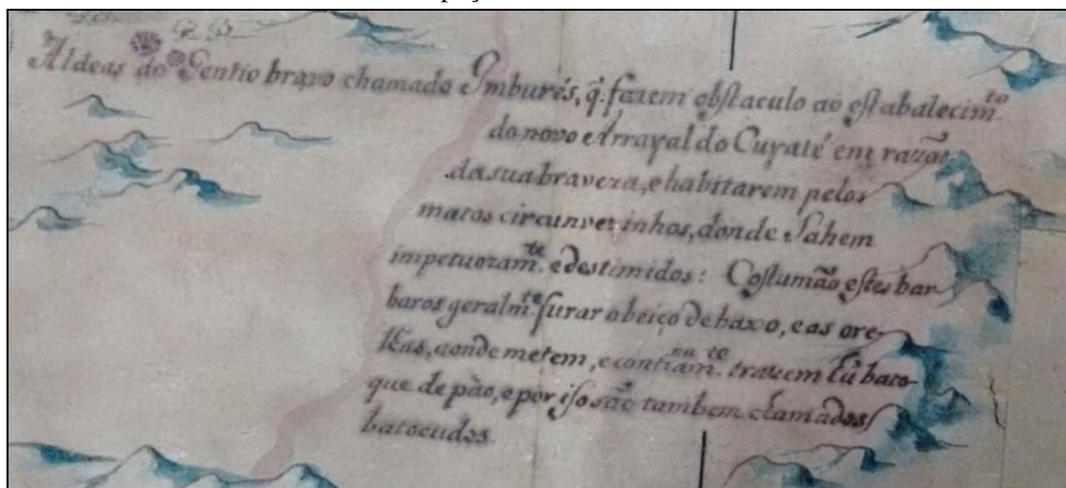
Mesmo com esse avanço do povoamento, muitos sertões das Gerais ainda permaneceram áreas “vazias e ignotas”, a exemplo do Sertão do Leste - região infestada do bravo gentio botocudo (**FIGURA 6**). Sua ocupação foi descontínua, marcada por avanços e recuos e somente na primeira metade do século XIX esta “fronteira indígena” foi conquistada⁷².

⁷² A carta régia de 02/12/1808 foi o marco da ofensiva na ocupação dos Sertões do Leste. Nela são abordadas questões que orientaram a política indígena até a década de 1830, como funcionamento dos aldeamentos, concessão de sesmarias aos colonizadores, educação religiosa nas aldeias, uso da mão-de-obra indígena e participação dos colonos na civilização dos índios. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg/sn/antioresal824/cartaregia-40274-2-dezembro-1808-572464-publicacaooriginal-95565-pe.html>. Acesso em: 26 mar. 2020.

FIGURA 6: Família de botocudos em caminhada.

Fonte: Brasiliana Iconográfica - DEBRET.

A ocupação desses fundos territoriais não foi pacífica, mas antes violenta, descontínua e morosa. A própria cartografia era uma forma privilegiada para se comunicar as dificuldades encontradas na ocupação dos sertões, diante dos ataques dos ferozes botocudos às fazendas e aos povoados dos colonos (**FIGURA 7**).

FIGURA 7: Os espaços vazios do Sertão do Leste, 1767.

Fonte: AHEx - código 1153/MG.

Diante da vastidão dos sertões e dos restritos recursos para controle e fiscalização, a Coroa acabava restringindo a instalação das estruturas espaciais a determinados pontos do território, cuja escolha orientava-se, principalmente pelas condições do sítio e da posição destes lugares em relação à rede viária e de lugares. O conhecimento adquirido pela Coroa e pelos seus funcionários, mesmo que incompleto,

das localidades, caminhos e atividades existentes nos sertões mineiros, foi mobilizado para organizar sua ocupação e o povoamento no período considerado. Nesse contexto, temos alguns elementos que nos permitem relativizar, em certa medida, a difundida concepção de que os sertões eram completamente ignotos e despovoados.

De acordo com Fonseca (2011, p. 57), foi a descoberta do ouro que iniciou a “marcha da civilização e da territorialização dos sertões”. No entanto, sublinhamos que ao longo dos Setecentos outros processos também contribuíram para o devassamento e a expansão de fluxos colonizadores em direção aos sertões das Gerais: desenvolvimento de atividades agropastoris, artesanais e comerciais; estabelecimento de fluxos econômicos com distintas porções da colônia; e até a formação de uma rede proto-urbana. Paulatinamente, os sertões foram se fragmentando e um novo conjunto de palavras como apontou Fonseca (2011), passou a ser usado para designar esses espaços residuais, tais como paragem, conquista, sítio e lugar.

Conforme reconheceu Moraes (2011, p. 135): “As regiões coloniais são antes de tudo partes de um império. Mas, são também parte de territórios coloniais diferenciados”. O desejo de transformar esses sertões em território usado, ignorando suas lógicas, habitantes e modos de vida, constituiu a política de apropriação territorial elaborada pelo Estado, tanto no período colonial, como no republicano, como bem exemplificou o livro clássico de Euclides da Cunha (1902).

Vimos, portanto que, a construção da ideia de sertão está associada, geralmente, a valores negativos, como espaço desconhecido, vazio e ermo. Esta qualificação objetiva sua ocupação e transformação segundo os interesses e a lógica dominante à época. Vistos ora como inferno ora como paraíso, os sertões coloniais constituíram refúgio de criminosos, vadios e contrabandistas, mas também reserva de pedras preciosas e terras cultiváveis.

4.2 PELAS ROTAS DO OURO RELUZENTE: OS CAMINHOS REAIS

Nas primeiras entradas dos paulistas aos sertões, estes se utilizaram das estreitas veredas e atalhos abertos na mata pelos indígenas, a exemplo do Caminho dos Guaianases, Goitacases e do Perequê, que ligavam o litoral ao planalto paulista e a Minas Gerais⁷³.

Se recordarmos que os Guaianases-Guarulhos-Maramumis freqüentavam as estradas de Facão e Passa Vinte, antes dos bandeirantes para lá terem dirigido suas hordas, teremos uma ideia de seu papel histórico: antes de Garcia Rodrigues haver desbravado o Paraibuna e transposto a balança das águas entre o Paraíba e a Guanabara, não podia, quem do Rio quisesse ir aos descobertos auríferos, tomar caminho diferente (ABREU, 1963, p. 246).

Com a intensificação da exploração aurífera, rotas oficiais e clandestinas foram abertas em direção às regiões mineradoras. Para Caldeira (1999) a demanda por produtos nas regiões mineradoras foi tão grande que o incipiente sistema de transporte da colônia foi alterado, com a contínua incorporação de novas e longínquas rotas.

Cada uma das rotas de ligação com as Gerais apresentou prolongamentos, pois que o abastecimento das minas exigiu um formidável esforço de produção do qual participaram regiões remotas do país. Assim, por exemplo, os caminhos paulistas se entroncavam com a via de penetração nas regiões da bacia platina. [...] Também os caminhos baianos de comunicação com as Gerais se entroncavam ao norte com as vias que penetravam nos sertões de Pernambuco, Maranhão, Piauí, e que convergiam todas em Juazeiro (ZEMELLA, 1990, p. 130-131).

Aproveitando antigas trilhas indígenas, margens de rios, gargantas e passagens, os sertanistas percorreram e desbravaram os sertões coloniais. O **MAPA 2**, de autoria de um sertanista, é representativo do conhecimento que foi sendo adquirindo da capitania de Minas Gerais, sobretudo dos seus caminhos terrestres e fluviais e de algumas localidades. Nesta cartografia, esses marcos adquirem significado especial na orientação e suporte às futuras expedições ao interior.

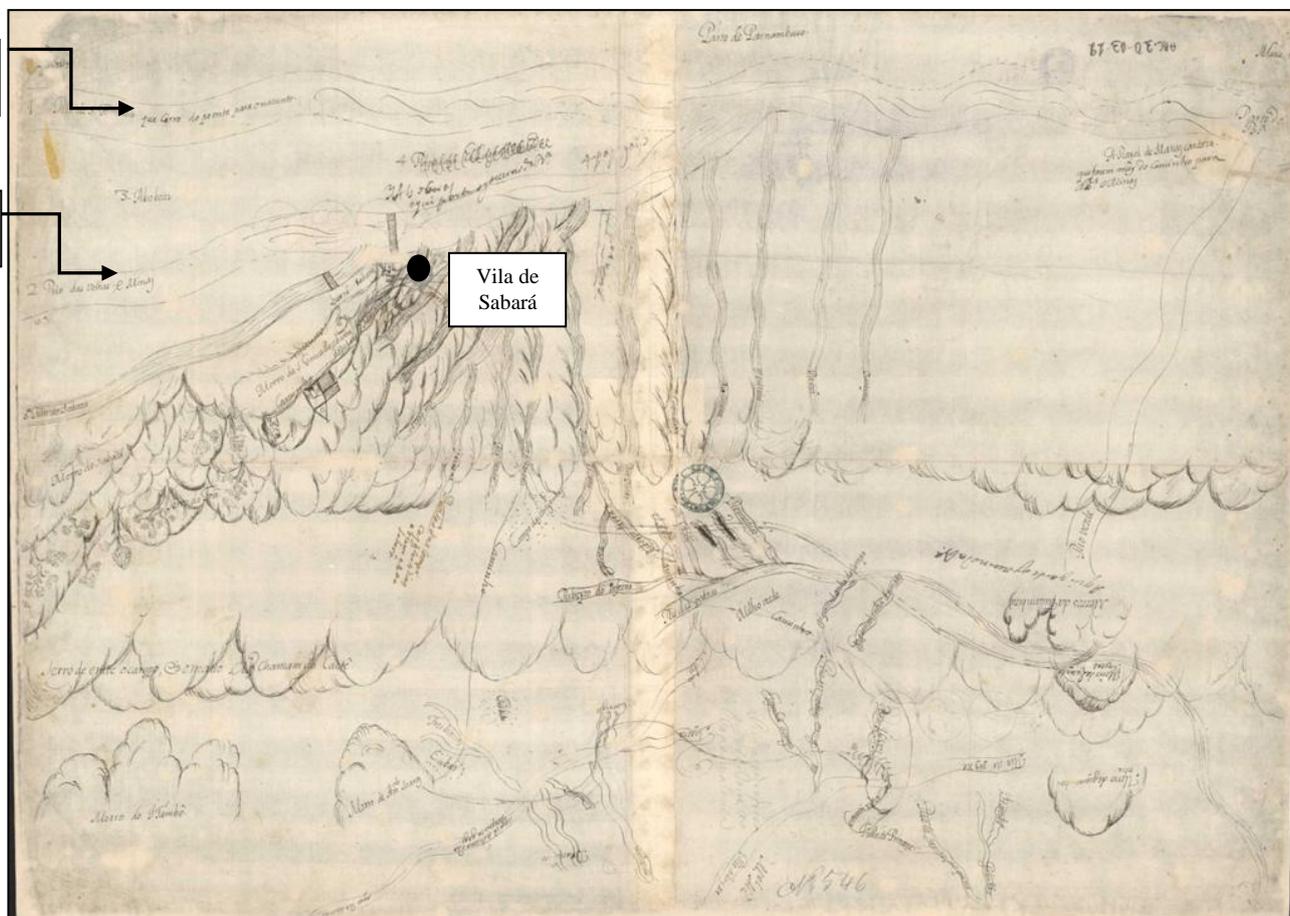
A trama fluvial representada neste mapa pode ser explicada pela significativa importância dos cursos fluviais como (1) marcos de referência nas incursões aos sertões de Minas, (2) meio de comunicação com outras porções do território, (3) obtenção de água e víveres, e claro, (3) da possibilidade de encontrar ouro de aluvião. Dentre os

⁷³ A partir do século XIX, essas antigas rotas indígenas serviram de orientação para o traçado de muitas ferrovias, indicando que tais caminhos não eram fruto do acaso (PEIXOTO, 1951).

diversos rios representados, destacamos o rio São Francisco “que corre do poente para o nascente”, das Velhas, Pardo, Peixe, Jequitinhonha do Campo e Jequitinhonha do Mato.

A conexão de Minas com Bahia foi representada pelo arraial de Matias Cardoso, situado na confluência dos rios São Francisco e Verde. Caminhos terrestres que ligavam a vila de Sabará à Vila do Príncipe, Itacambira e Morro de Antonio Soares também foram desenhados. Destacamos a representação de importantes acidentes geográficos que também serviram de orientação às expedições, principalmente morros e planaltos. É interessante notar no mapa a representação do conjunto montanhoso que se estende de Minas em direção à Bahia - posteriormente denominado por Serra do Espinhaço.

MAPA 2: Rios e caminhos de Minas Gerais no traçado sertanista [17--].



O mapa é orientado na direção norte-sul e representa a porção central e norte da capitania de Minas Gerais, indicando os limites com Bahia e Pernambuco. Rios, caminhos, povoados e serras estão representados no manuscrito. Assinalamos no mapa a vila de Sabará e os rios São Francisco e das Velhas a fim de facilitar o entendimento do mapa. Fonte: BN - Cartografia - ARC.030,03,019on .

Percebe-se nesta carta sertanista, com base em caligrafia e tintas diferentes, a inclusão de anotações, referências e símbolos indicando as possíveis aberturas de picadas pelos sertanistas e a instalação de pousos e ranchos no trajeto entre Sabará e Serro Frio. Sublinhamos também a mudança de posição do Registro de Abóboras, que ao ser deslocado para as proximidades da vila de Sabará, sinaliza a crescente importância comercial da mesma nas comunicações com os currais.

Elaborado, possivelmente, na primeira metade do século XVIII, este mapa é representativo da ocupação dos sertões mineiros pela atividade mineradora, especialmente a partir da exploração dos filões auríferos, que possibilitou a fixação de população e a instalação de pequenas aglomerações que conferiam suporte à circulação e ao abastecimento.

Ao longo do século XVIII, as vias terrestres e fluviais utilizadas nas comunicações com as regiões mineradoras se multiplicaram, indicando articulação em distintas escalas e direcionando fluxos de indivíduos para porções periféricas de Minas Gerais. Diante dessa diversidade de caminhos, optamos, por abordar de forma detalhada os Caminhos Reais do Ouro, rotas oficiais que partiam das capitânicas da Bahia, de São Paulo e do Rio de Janeiro para Minas. Também procuramos mencionar outras importantes rotas existentes no período aqui analisado.

De acordo com Straforini (2007), os três primeiros Caminhos Reais do Ouro (Caminho Geral do Sertão, Caminho da Bahia e Caminho Velho de Paraty) se inserem no período inicial da “ocupação territorial” dos sertões auríferos de Minas Gerais. Estes foram responsáveis pelas primeiras entradas de paulistas, reinóis (que chegavam pelos portos de Salvador e Rio de Janeiro) e diversos habitantes da América lusa, além da mão-de-obra indígena e escrava. Por efeito da necessidade de uma ligação direta e breve do Rio com Minas, foi proposta a construção de um novo caminho, que segundo Straforini integrou o período da “normatização territorial” destes sertões.

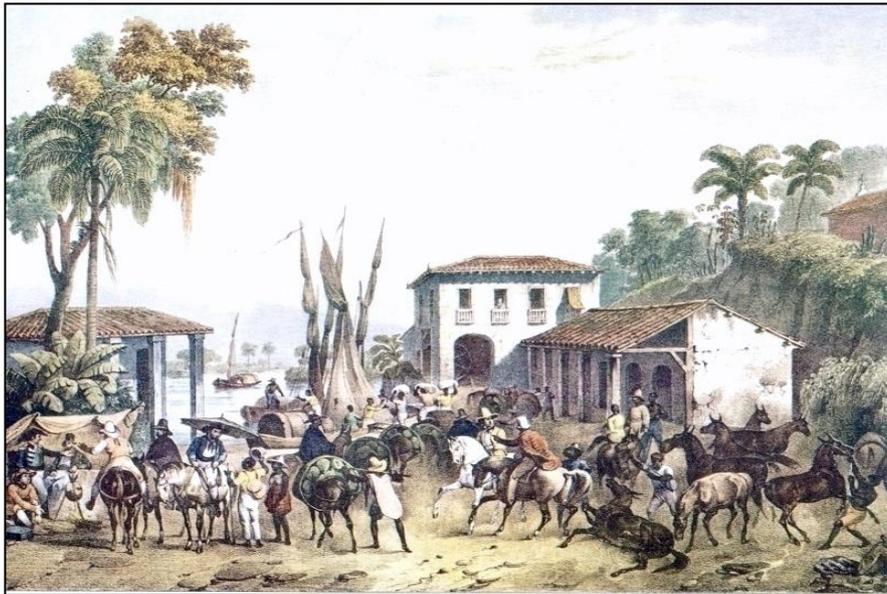
- (1) **Caminho Geral do Sertão** - foi trilhado pelos primeiros bandeirantes paulistas que se deslocaram para os Vales dos rios Doce e São Francisco em busca de índios. Partia da vila de São Paulo e em cerca de 70 dias chegava-se às minas de Ouro Preto ou às minas do Rio das Velhas (MG), dependendo da rota tomada na bifurcação na Serra do Itatiaia. Seguia pelo Vale do Paraíba, passando pelas atuais cidades de Jacareí, Taubaté, Pindamonhangaba e Guaratinguetá. Deste ponto em diante os sertanistas atravessavam a Serra da Mantiqueira na garganta

do Embaú. Nesta serra, havia os ribeirões do Passavinte e Passatrinta, pois se passavam por eles inúmeras vezes para descarregar as cavalgadas e passar sem riscos os desfiladeiros (ANTONIL, ([1711] 1982). Outra rota, aberta provavelmente na segunda metade dos Seiscentos, atravessava as atuais cidades de Atibaia, Bragança Paulista e Extrema, além dos Vales dos rios Mandu e Sapucaí. Havia também uma terceira rota que seguia para as minas de goiases e passava por Minas Gerais, correspondendo hoje ao traçado da Estrada de Ferro Mojiana, que liga Campinas (SP) à Araguari (MG).

(2) Caminho da Bahia ou dos Currais - do Recôncavo baiano, este caminho seguia os rios Paraguassú e das Contas, no qual havia uma bifurcação. Um ramo seguia o rio São Francisco, indo até o arraial de Matias Cardoso e daí alcançando Vila Rica; e o outro, subia o rio Verde Grande, indo até o arraial de Borba Gato, donde em pouco tempo se chega às minas do rio das Velhas. Havia também o caminho que partia de Salvador, passava pelo arraial de Conquista (*Vitória da Conquista - BA*) e entrava em Minas pela porção nordeste, seguindo para Minas Novas. O caminho da Bahia era considerado o mais indicado para se alcançar as Gerais, pela maior largura, relevo suave ao longo do trajeto e presença de diversas povoações que davam suporte aos viandantes. De acordo com o Regimento das Minas de 1702, tornou-se proibido circular por este caminho, exceto para o comércio de gado com as regiões mineradoras. Caso os comerciantes da Bahia quisessem transportar gêneros para as Minas deveriam navegar até o porto do Rio de Janeiro e de lá conduzir suas mercadorias. Entretanto, tal proibição não surtiu o efeito desejado e tropas carregadas com escravos e cargas de secos e molhados continuaram a adentrar o mercado mineiro. Além do rio São Francisco, e dos vários atalhos criados, especialmente pela sua margem direita, rios como Jequitinhonha, Pardo, Verde e das Contas também foram importantes vias de circulação entre os sertões da porção norte de Minas Gerais e os sertões da Bahia (**MAPA 2**). Nas margens do rio São Francisco, a partir do comércio de Minas com Bahia e Pernambuco, alguns entrepostos se consolidaram, como Brejo do Salgado (*Januária - MG*), Barra do Rio das Velhas (*Barra do Guaiçuí - MG*), Porto do Salgado e São Romão.

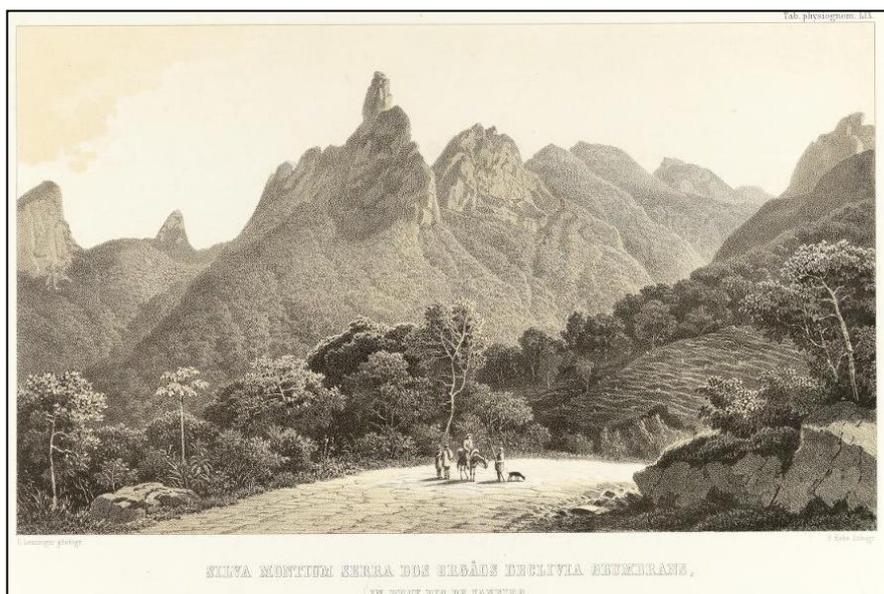
(3) Caminho Velho de Paraty - como não havia um caminho direto entre a cidade do Rio e as Minas do Ouro, era preciso seguir até Paraty e daí aproveitar as antigas trilhas indígenas que faziam a comunicação desta vila com o interior. Saindo do Rio de Janeiro, seguia-se por mar até Paraty. Após desembarcar neste porto, por terra, atravessava-se a Serra do Mar, seguindo a trilha dos goianases, e entre Taubaté e Guaratinguetá encontrava-se com o Caminho Geral do Sertão. Este trajeto, de 700 km, era percorrido em aproximadamente 70 dias. Com o intuito de levar ordem e paz ao sertão das minas dos cataguases, foi por este caminho que o governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, empreendeu algumas viagens ao interior. Diante das condições naturais encontradas nessa rota (encostas íngremes, estreitas passagens e densa vegetação) que tornavam sua travessia uma tarefa árdua, arriscada e demorada, além dos constantes ataques de piratas na Baía da Ilha Grande, território recortado por enseadas e penínsulas, o governador propôs ao rei a abertura de uma rota mais rápida e segura entre Rio e Minas Gerais.

(4) Caminho Novo do Rio de Janeiro - em 1698, o bandeirante Garcia Rodrigues Paes recebeu ordens (e também mercês) do governador, Artur de Sá e Menezes, para abrir um caminho mais acessível do litoral do Rio aos sertões auríferos. O Caminho Novo foi uma das principais rotas de penetração nos sertões, tendo na cidade do Rio de Janeiro o comando desta rota. Em torno de 20 dias percorria-se seus 500 km de extensão. Inicialmente, este caminho não passava de uma picada aberta em meio a Mata Atlântica na Serra do Mar, não atraindo muitos condutores. Somente após 1710, quando as condições de trafegabilidade melhoraram, assim como a oferta de ranchos, pousos e arraiais para os tropeiros e viajantes, que este se consolidou como um dos mais movimentados e importantes caminhos de acesso ao interior. Entretanto, como o trecho da subida do Caminho Novo era muito íngreme, dificultando a cavalgada, Bernardo Proença, por volta de 1720, traçou uma nova rota para Minas, percorrida entre 10 e 12 dias a partir do Porto da Estrela, no rio Inhomirim (RJ) (**FIGURA 8**).

FIGURA 8: Porto da Estrela nos Oitocentos.

No estratégico Porto da Estrela, o regime de ventos e marés determinava a movimentação das embarcações. Diversas pessoas organizavam as tropas envolvidas no trânsito de mercadorias entre o Rio de Janeiro e o interior. Fonte: RUGENDAS, [1835] 1979, p. 43.

No decorrer do século XVIII, diversas variantes ao Caminho Novo foram abertas, aproveitando-se das passagens e gargantas existentes nas serras fluminenses. A majestosa Serra dos Órgãos, bastante freqüentada por tropas de mulas que partiam do litoral do Rio para Minas, se impunha como uma difícil travessia, como relataram os viajantes bávaros Spix e Martius (**FIGURA 9**).

FIGURA 9: Travessia na Serra dos Órgãos.

A preservada Mata Atlântica era um dos atrativos da travessia na sinuosa e escarpada Serra dos Órgãos. Nas partes mais suaves do relevo, novas rotas se estabeleceram. Fonte: Brasiliana Iconográfica - MARTIUS.

De Vila Rica para Tejuco havia o Caminho dos Diamantes, que começou a ser freqüentado na década de 1730, a partir dos primeiros descobertos de diamantes em Serro Frio. Ao longo de seus 400 km, atravessava importantes vilas, como Mariana, Vila do Príncipe, e arraiais mineradores situados ao longo da Serra do Espinhaço, como Bento Rodrigues, Catas Altas e Milho Verde. Mesmo nos Caminhos Reais, as condições de circulação não eram as melhores. Ao percorrer este caminho no início dos Oitocentos, Saint-Hilaire ([1830] 1975a, p. 130) notou que “apesar do nome pomposo que tem esta estrada, [era] muito menos freqüentada que a do Rio de Janeiro para Vila Rica, não é em certos lugares mais que uma picada tão estreita, que às vezes se tem dificuldade de lhe seguir o traçado”.

Importante rota das boiadas do sul de Minas e a partir do século XIX para o escoamento do café do Vale do Paraíba paulista, outra importante rota foi a do Caminho Novo da Piedade. Este partia da vila paulista de Lorena (antiga freguesia da Piedade) e seguia por Areias, Bananal, São João Marcos, fazenda de Santa Cruz e finalmente, chegava à cidade do Rio. Perto da atual cidade de Itaguaí (RJ), havia um Registro Real para a fiscalização dos viajantes a fim de impedir o contrabando de ouro do interior para o litoral.

O florescimento da mineração em Goiás e Mato Grosso também fomentou o estabelecimento de algumas rotas no Sertão da Farinha Podre. Dentre elas, indicamos três. A rota do Anhanguera ou caminho de Goiás (ca. 1730) ia de São Paulo a Goiás, passando por Jundiá, Mogi dos Campos, Franca, Desemboque, até chegar a Goiás. Partindo do litoral carioca, a Estrada Salineira adentrava o sul de Minas, passando por São João del Rei e seguia em direção a Goiás e Mato Grosso. E por fim, a Picada de Goiás (1736), que mesmo usando esta denominação foi aberta com a autorização do governador Gomes Freire de Andrade. Partia de São João del Rei, seguia em direção a Araxá, Patrocínio, Paracatu e daí adentrava Goiás. De acordo com Bessa (2013), nas proximidades destes caminhos surgiram vários povoados que prosperaram para importantes núcleos urbanos do Brasil Central, como Araxá e Uberaba.

No início dos Oitocentos, as comunicações entre Minas Gerais e Rio de Janeiro ainda ocorriam por meio das estradas abertas nos idos de 1700. Construídas com o propósito de escoar a produção aurífera pelo porto carioca e abastecer as “vilas do ouro” com gêneros agrícolas, ferramentas, escravos e bens de luxo importados do litoral, estas estradas tornaram-se insuficientes para o vultoso comércio que tinha se estabelecido entre essas capitânicas, especialmente após a instalação, em 1808, da Família Real na

cidade do Rio. Os contratemplos desta circulação foram relatados por Pohl ([1832] 1976). Ao percorrer, em 1821, a Serra dos Órgãos em direção ao Porto da Estrela, o viajante descreveu a lentidão na subida da serra por conta da passagem de numerosas tropas, o que na época das chuvas era ainda mais penosa e arriscada, além da dificuldade de encontrar vaga em alguns ranchos já ocupados pelas tropas e comboios que faziam este percurso.

De acordo com Lenharo (1992), após a instalação da Corte no Rio de Janeiro houve um esforço governamental - que contou com o suporte financeiro de ricos negociantes e proprietários rurais - para modernizar os caminhos existentes e abrir novas rotas com o intuito de criar um eixo de articulação na porção centro-sul da colônia. Nesse sentido, em 1813 inaugurou-se a Estrada do Comércio. Seu traçado partia do porto de Iguaçú, atravessava o Vale do Paraíba, entrava em Minas por Rio Preto, passando por Bom Jardim, Turvo e Madre de Deus para alcançar a vila de São João del Rei. Aberta em 1817, a Estrada da Polícia também se dirigia para o sul de Minas, alcançando a vila do Presídio do Rio Preto.

Em 1822, estava finalizada a Estrada do Picu, que atravessava a Serra da Mantiqueira em Picu, alcançando o Caminho Rio-São Paulo próximo a Areias (SP). Como encurtava o caminho para o Rio em cinco dias, passou a ser mais freqüentada por tropeiros e comerciantes do que a antiga rota que cruzava esta serra na Garganta do Embaú, posteriormente, resultando na redução dos rendimentos do Registro da Mantiqueira.

Na Zona da Mata Mineira, em 1811 foi aberta uma estrada ligando Rio Pomba (MG) a Campos dos Goytacazes (RJ). Também se estimulou o estabelecimento de comunicações regulares entre Minas e Espírito Santo pela “estrada fluvial” do rio Doce. Na década de 1820, colonos de Rio Novo, Rio Pomba e Paraíba também solicitaram ao Príncipe Regente a abertura de uma estrada ligando esta porção da Zona da Mata à cidade do Rio de Janeiro, alegando que esta reduziria o tempo de viagem e o frete das mercadorias (BN, CC, 1823, OD: mss 1444513).

Rotas terrestres e fluviais, oficiais ou clandestinas, foram percorridas por mineradores, roceiros, tropeiros, viajantes, funcionários régios e escravos fujões. Cada qual com seu objetivo contribuiu para o alargamento das fronteiras e para o incremento da circulação entre litoral e sertão, a partir do estabelecimento de fluxos intensos e regulares de indivíduos, mercadorias e informações.

Vimos, portanto, que não havia um único caminho para Minas Gerais partindo da Bahia, de São Paulo e do Rio de Janeiro e sim uma rede de picadas, veredas, trilhas e caminhos. Apesar da aparente fixidez desses caminhos, reforçamos que os mesmos foram abertos em distintos períodos, motivados por interesses e objetivos diversos. Esta rede de caminhos foi constituída por um conjunto de “adições e subtrações” como forma de adaptação às injunções da natureza, às medidas oficiais de controle e à reorganização produtiva na área estudada.

4.3 O FISCO RÉGIO EM QUESTÃO: TRIBUTOS, SONEGAÇÃO E DESCAMINHOS

Houve ano em que, de todas estas minas e ribeiros, se tiraram mais de cem arrobas de ouro, fora o que se tirava e tira escondidamente de outros ribeiros que os descobridores não manifestaram para os não sujeitarem logo à repartição (ANTONIL, [1711] 1982, p. 165-166).

A grande riqueza aurífera extraída dos morros e rios de Minas Gerais atraiu milhares de colonos e reinóis com a promessa de fácil enriquecimento. Estima-se que no início da exploração mineral em Minas Gerais, entre três e quatro mil portugueses (por ano) cruzaram o Atlântico em direção às regiões mineradoras da América lusa (BOXER, 1969). Em 1720, a Coroa decidiu limitar drasticamente a migração de reinóis para o Brasil e somente aqueles com passaporte fornecido pelo governo poderiam emigrar. Para dar conta da crescente exploração mineral, a escravidão africana também se intensificou nos sertões auríferos de Minas, que paulatinamente se conectou aos circuitos do Atlântico, em particular ao tráfico negreiro via porto do Rio de Janeiro (ALENCASTRO, 2000). Entre 1715 e 1727, saíram anualmente do porto do Rio para as Gerais cerca de 2.300 escravos africanos (FLORENTINO, 1997).

Mesmo após o declínio da mineração, Minas Gerais continuou sendo um dos principais pólos de demanda de cativos desembarcados no porto do Rio. Ao longo do período imperial, Minas Gerais ainda detinha a maior parcela de cativos do Brasil (BERGAD, 2004) (**TABELA 1**).

TABELA 1: População de Minas Gerais (1766-1872)

ANO	TOTAL	LIVRE	ES CRAVA	% ES CRAVA
1766	208.600	81.997	126.603	60
1776	341.869	184.657	157.212	46
1786	393.698	204.755	188.943	48
1808	433.049	284.277	148.772	34
1821	580.786	403.769	177.017	30
1833	768.666	559.591	209.075	27
1872	2.102.689	1.720.061	382.628	18

Fonte: BERGARD, 2004, p. 156.

Como já abordamos, a mineração não se esgotava nas lavras, sendo preciso uma série de mercadorias para garantir o trabalho nas minas e a sobrevivência de sua crescente população - mineradores, comerciantes, artesãos, roceiros, fazendeiros, funcionários régios, escravos e religiosos. Esta população que se instalou em Minas Gerais, inicialmente ao longo da Serra do Espinhaço e a partir de meados dos Setecentos nas áreas distantes da zona mineradora central (**MAPA 1 - p. 53**), era peça fundamental dos vínculos estabelecidos com distintas partes do território colonial. Além disso, também foi importante para criação e ampliação da rede de caminhos que articulava os sertões mineiros ao mundo Atlântico, notadamente via Salvador e Rio de Janeiro.

O trecho abaixo clarifica a importância que o comércio assumiu para a Coroa, não apenas em termos econômicos, com a arrecadação de tributos, mas segundo Furtado (2009) por reproduzir o poder metropolitano nos sertões, favorecendo a “interiorização da metrópole na colônia”, especialmente na sua porção centro-sul.

A capitania de Minas é povoada de mineiros, roceiros, negociantes e oficiais de diferentes ofícios. Os mineiros, são os que dão mais utilidade a Sua Majestade, no quinto que recebe do ouro. [...] Os comerciantes fazem a segunda parte do rendimento da Capitania nos Direitos que pagam à mesma Majestade, nos Registros e Alfândegas de Mathias Barboza, de tudo quanto fazem entrar nas Minas” (RAPM, 1987, p. 507 apud FURTADO, 1999, p. 200).

Ao longo do século XVIII, diversos tributos foram instituídos em Minas Gerais, como quinto do ouro, capitação, dízimos e direitos das entradas. Não raro a insatisfação da população com a política fiscal metropolitana resultava em revoltas e agitações, tendo como exemplo mais significativo a Inconfidência Mineira. Inclusive, a Casa dos Contos de Ouro Preto, símbolo máximo da fiscalidade régia, serviu como prisão dos

inconfidentes, dentre eles, o poeta Cláudio Manoel da Costa. Outras revoltas também foram registradas neste período em Vila Rica, Sabará e Pitangui.

À exceção dos quintos, raramente os tributos e rendimentos reais eram cobrados por agentes do Estado. A Coroa portuguesa considerava mais lucrativo colocar em leilão a arrematação dos contratos por particulares (**APÊNDICE C**). Após as reformas administrativas empreendidas por Sebastião José de Carvalho e Melo, o futuro Marquês de Pombal, durante reinado de D. José I (1750-1777), com o intuito de revitalizar economicamente o aparelho do Estado, a administração, arrematação e arrecadação de todos os tributos na América portuguesa passou a ser responsabilidade das Juntas da Real Fazenda (funcionaram entre 1761 e 1831) (MAPA-AN, 2013). A Junta de Minas Gerais data de 1771 e tinha sede em Vila Rica (no edifício da Casa dos Contos)⁷⁴.

Um dos direitos régios mais polêmicos da mineração foram os quintos do ouro. Em Minas Gerais, este imposto foi implantado nos idos de 1700, passando por diversas reformas tributárias, até sua extinção em 1832⁷⁵. A arrecadação dos quintos era feita nas Casas de Fundição. Se na década de 1750, a quota de 100 arrobas de ouro foi excedida, no decênio seguinte, o quinto rendeu em média 85 arrobas de ouro. Já entre 1774-85 seu rendimento foi em média de 60 arrobas (MAXWELL, 2001). Diante do decréscimo da produção aurífera, que segundo Vasconcelos ([1807] 1994) era resultado do contrabando e do precário sistema técnico utilizado pelos mineiros, duas derramas foram realizadas com intuito de garantir a quota estipulada pela Coroa: a primeira em 1762-1764 e a segunda em 1769-1771.

Outro tributo importante foi a capitação, que consistia na cobrança de algumas oitavas de ouro sobre cada escravo acima de doze anos e a cada loja e venda de Minas Gerais. A criação deste imposto, ocorrida em 1735, tinha como propósito a redução do contrabando de ouro, pois passou a não ser obrigatório entregá-lo nas Casas de Fundição. Alvo de protestos por parte dos ricos mineradores e comerciantes, por considerar injusta e desigual essa cobrança, a capitação foi extinta em 1751 e todo o ouro em barra ou em pó deveria ser novamente entregue nas Casas de Fundição.

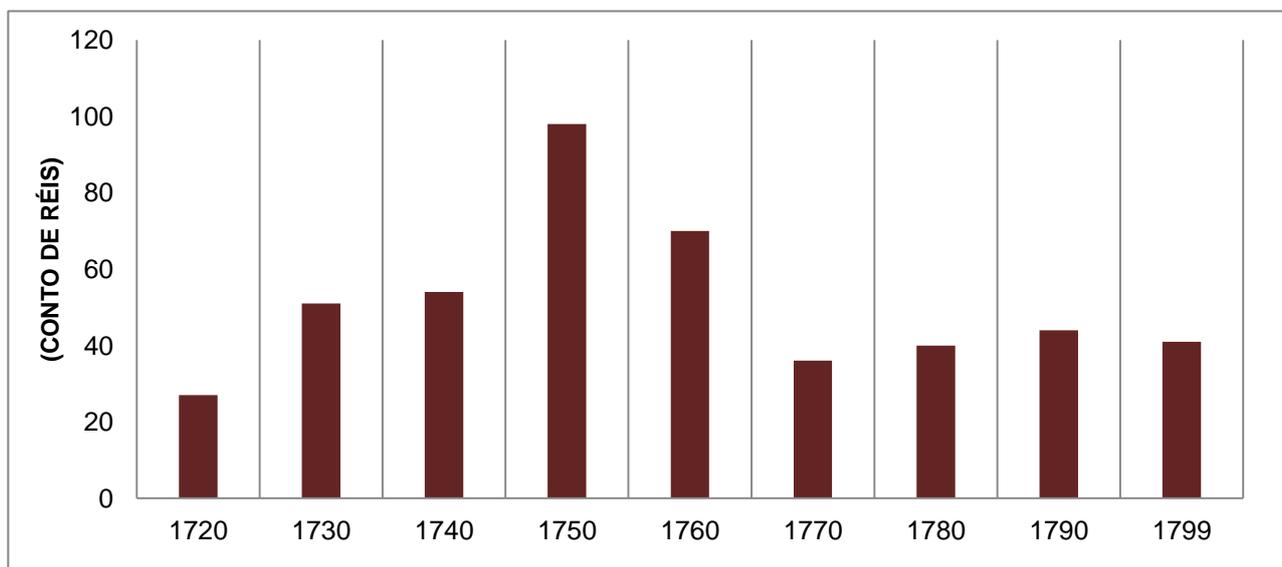
⁷⁴ A arrecadação dos quintos do ouro permaneceu sob a incumbência das Intendências Gerais do Ouro - instituídas a partir de 1730 em Salvador (BA), Rio de Janeiro (RJ), Sabará, São João del Rei, Vila Rica e Vila do Príncipe (MG) (MATOS, [1837] 1981).

⁷⁵ Os quintos do ouro foram a principal fonte da receita da Real Fazenda. Segundo Carrara (2011), dos 60.000 contos de réis enviados para Portugal entre 1720 e 1807, Minas Gerais respondeu por 40.000 contos de réis, o equivalente a 100 toneladas de ouro. Sobre o impacto das Casas de Fundição no contrabando, Furtado (1999) ressalta que em 1724, antes da instalação das mesmas, a receita foi de 36 arrobas, em 1725, já nas Casas de Fundição, a receita foi de 133 arrobas. Era de se esperar que a instalação das Casas de Fundição fosse acompanhada de revoltas.

Sobre a produção agrária comercializável, foi instituído o dízimo. Em 1755, foi lançado o Subsídio Voluntário, para auxiliar na reconstrução de Lisboa após o terremoto ocorrido no mesmo ano⁷⁶. Este tributo, previsto para durar 10 anos, foi estendido até o início do século XIX. O Subsídio Literário foi instituído em 1772 para o custeio dos professores que lecionavam na capitania. Não era raro haver bitributação sobre os gêneros produzidos e comercializados, gerando distúrbios e protestos na capitania, sobretudo, segundo Vasconcelos ([1807] 1994) devido à má qualidade dos povos aí residentes.

Outro importante tributo para a Real Fazenda e também alvo de contratos era a Passagem dos Rios Caudalosos. Instituído em 1711, incorria sobre o serviço de transporte nos rios, uma espécie de taxa sobre o trânsito fluvial de pessoas, mercadorias e animais de carga (**GRÁFICO 1**). Para evitar o contrabando e os descaminhos, bem como a fuga de escravos, as embarcações não funcionavam a noite, e em alguns casos, ficavam trancadas em galpões (ELLIS, 1958). Os ribeirinhos não poderiam ter canoas para atravessar os rios e a construção de pontes também era reprimida pelas autoridades, pois poderia representar um declínio da arrecadação do tributo.

GRÁFICO 1: Valor arrecadado na Passagem dos rios de Minas Gerais, 1720 a 1799 (em contos de réis)



Fonte: COELHO, 1994; BNP, códice 643, f. 204-217 apud CASTRO, 2011, p. 15.

⁷⁶ A arrecadação do subsídio voluntário ocorria da seguinte forma: 2\$400 sobre cada escravo novo, 1\$200 sobre cavalo ou égua, \$300 sobre barril de vinho e 1\$200 sobre a venda do barril de aguardente fabricada no Brasil. Este tributo era arrecadado pelos fiéis dos Registros ou pelas tabernas que comercializavam tais gêneros. Já o subsídio literário arrecadava \$300 de cada rês que se matava nos açougues e \$120 sobre cada barril de aguardente (MATOS, [1837] 1981).

Entre 1720 e 1799 foram arrecadados cerca de 460 contos de réis nas passagens dos rios. Deste total, 66% apenas na apenas na passagem do rio das Mortes, seguido do rio Grande (16%) e do rio Paracatu (7%) (CASTRO, 2011). Embora não fosse tão rentável como os direitos das entradas, a passagem dos rios situados na fronteira de Minas com Rio de Janeiro e São Paulo, caso dos rios das Mortes e Grande, garantia algum lucro aos cofres régios.

Por fim, de particular interesse nesta tese, um dos mais duradouros e rendosos tributos foi os Direitos de Entradas. Instituído a partir de 1/10/1718, era cobrado nos muitos Registros espalhados pelo território⁷⁷ (**FIGURA 10**). No trajeto do Rio de Janeiro a Vila Rica, o viajante francês Saint- Hilaire descreve os que encontrou:

Atravessamos o Paraibuna sobre uma balsa semelhante à existente no Paraíba e chegados à margem esquerda do registro, apresentamos nossos passaportes ao comandante do registro, que nos recebeu com polidez. Examinam-se os passaportes no registro de Paraibuna com mais severidade do que nas margens do Paraíba, e para se certificarem de que os que vêm da Província de Minas Gerais não trazem consigo ouro em pó ou diamantes [...] (SAINT-HILAIRE, [1830] 1975a, p. 48).

⁷⁷ Além dos Registros de Entradas/Saídas, que taxavam a importação ou exportação das mercadorias, também havia os Registros do Ouro, dedicados a cobrar o quinto do ouro; os Registros dos "Meios Direitos da Casa Doadá", distribuídos ao longo da estrada do Rio Grande do Sul a São Paulo, para tributar a circulação de animais; os Registros da Demarcação Diamantina, postos fiscais e quartéis encarregados da repressão ao contrabando de diamantes, mas também da cobrança das "entradas"; e as Contagens, registros especializados na cobrança de taxas sobre animais em trânsito (RECEITA, s/d).

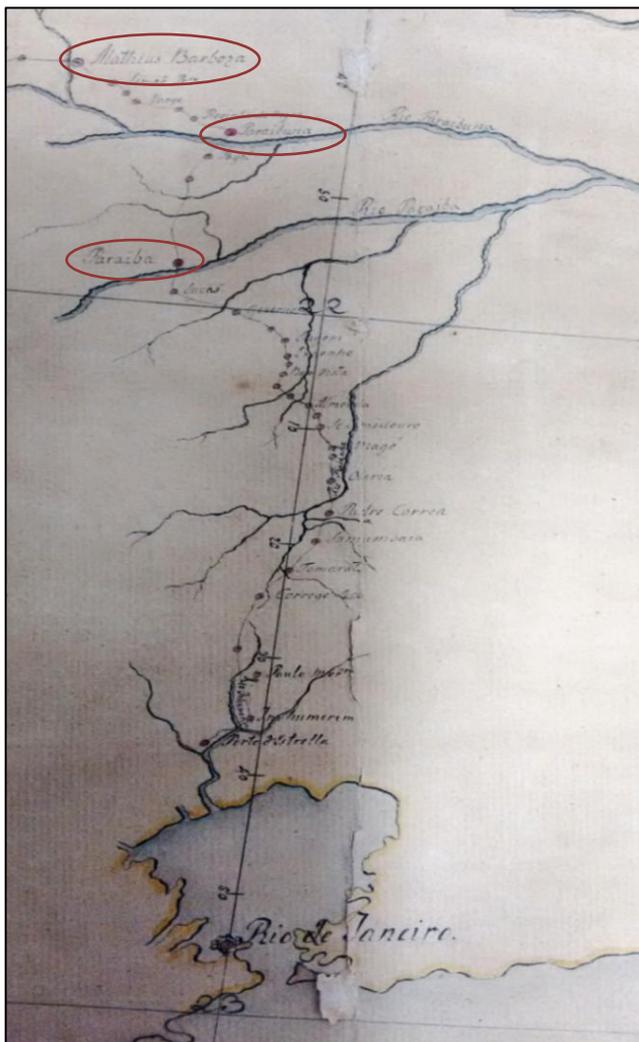


FIGURA 10: Localização dos Registros de Entradas do Paraíba, Paraibuna e Matias Barbosa no trecho do Caminho Novo.

Fonte: AHEx - código 3280/RJ.

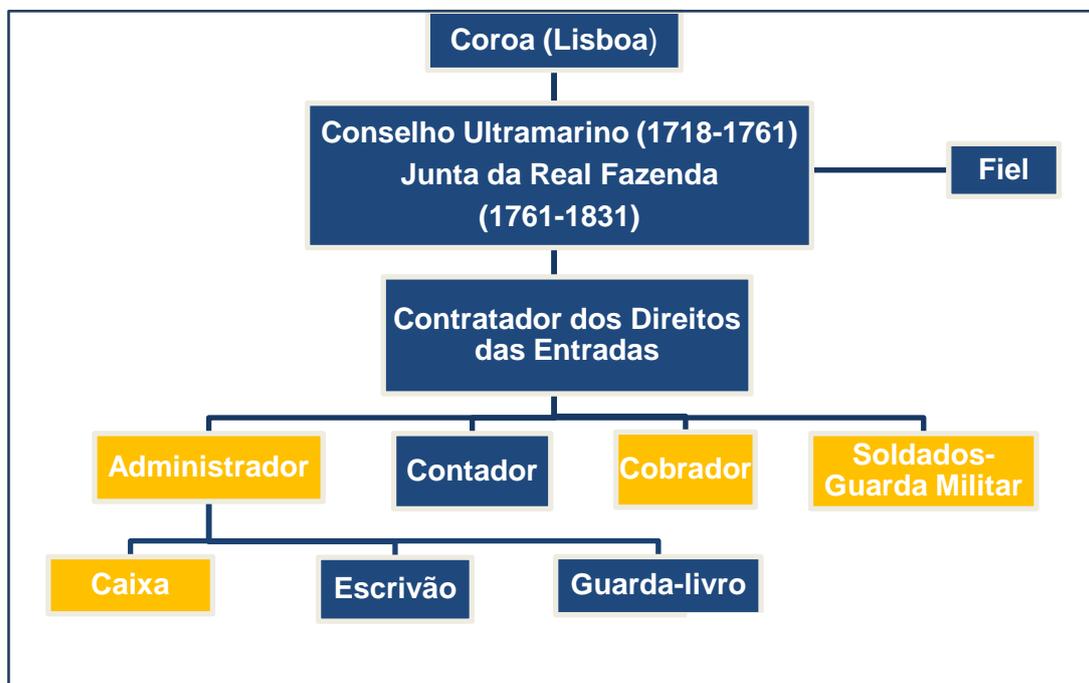
Os Registros de Entradas foram instalados nas capitânicas da Bahia, Espírito Santo, Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Santa Catarina, Rio Grande, Rio de Janeiro e São Paulo, entre os séculos XVIII e XIX. A principal função destes Registros era controlar e tributar a circulação de mercadorias⁷⁸.

A estrutura destes Registros era composta por um administrador, caixeiros, escrivães e cobradores pagos pelo arrematador do contrato; um funcionário da Real Fazenda (Fiel); instrumentos de pesagem - balanças, pesos e medidas para volumes -; e um livro fiscal no qual toda a movimentação de viajantes e mercadorias, rendimentos e

⁷⁸ Para patrulhar os caminhos, evitando o extravio do ouro e de tributos, bem como a abertura de novas picadas, instalaram-se junto aos Registros guardas militares ou destacamentos. Parte da força militar era disponibilizada pela Real Fazenda (tropa de linha), pois também era seu interesse garantir a máxima arrecadação nos Registros, mas em alguns casos, o contratador precisava arcar com os seus custos (tropa auxiliar). Os cabos e soldados destas guardas foram informantes, mas, em alguns casos, também foram os facilitadores do contrabando.

devedores dos Direitos de Entradas deveriam ser anotados pelo Fiel (**FIGURA 11**). Somente na década de 1770, a Coroa estabeleceu um modelo para aprimorar a anotação da arrecadação dos tributos e coibir as fraudes (BN, CC, 1774, OD: mss 1439879).

FIGURA 11: Órgãos, instituições e indivíduos envolvidos na administração dos Registros.

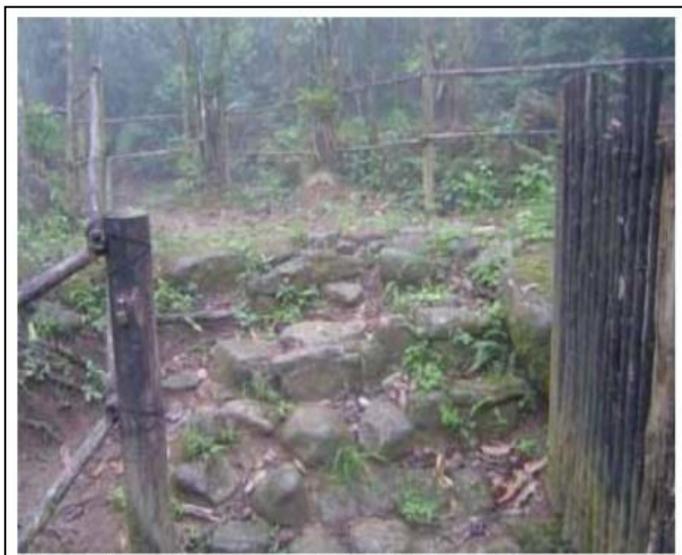


OBS: Destacamos (em amarelo) os funcionários cuja função implicava em deslocamento obrigatório entre os Registros ou outras localidades fosse para patrulhamento das rotas e arredores, cobrança dos impostos ou transmissão de correspondências. Elaboração: Patrícia Gomes da Silveira, 2019.

No caso de Minas Gerais, os Registros de Entradas/Saídas foram instalados em lugares estratégicos da capitania - margem dos Caminhos Reais do Ouro, confluência de vias terrestres ou fluviais, passagem ou colo de montanha ou no limite com as capitanias vizinhas. De acordo com Chaves (1999), os Registros situados no interior da capitania de Minas ganharam destaque a partir de meados do século XVIII, com o fim da capitação e a reabertura das Casas de Fundição, de modo a evitar o contrabando e manter a tributação, especialmente dos escravos africanos.

Dentre os poucos vestígios materiais encontrados sobre os Registros, as ruínas de um deles, situado no trecho do Caminho Velho entre Paraty (RJ) e Cunha (SP), nos ajudam a entender melhor a organização da “casa do registro” e a importância de sua posição para a inspeção das tropas. Isto ocorre porque este posto fiscal estava instalado nas margens deste Caminho, numa parte onde havia um grande largo para que as tropas aguardassem a inspeção e não se embrenhassem na mata (**FIGURAS 12 e 13**).

FIGURAS 12 e 13: Antiga Casa do Registro na Serra do Facão, em Paraty (RJ).



O Registro funcionou entre 1807 e 1844. À esquerda temos o alicerce da escada de acesso à Provedoria, e à direita o local de sua instalação bem próximo ao leito do Caminho Velho de Paraty. Segundo o trabalho arqueológico realizado na área, o Registro tinha três cômodos - um seria do provedor, outro do escrivão e um terceiro para verificação da documentação e pagamento dos impostos. Fonte: RIBAS, 2003.

Rica descrição sobre as condições e posição dos Registros nos é dado pelo viajante Mawe ([1812] 1978, p. 111 - 112) ao passar pelos do Paraíba e Paraibuna (**FIGURAS 14 E 15**):

O Registro é uma casa sólida de madeira, levantada sobre estacas, a fim de preservá-la das enchentes do rio, que algumas vezes inunda o sítio arenoso em que a construíram. Possui algumas dependências, que servem de alojamento aos guardas, e uma bela varanda aberta para o lugar em que passa a balsa. [...] Sua pequena ocupação lhes é dada pelos viajantes que freqüentam continuamente esta passagem e pelas numerosas tropas de animais que por aí desfilam sem cessar, vindas do interior ou para ele se dirigindo. As balsas são barcos tão bons quanto os melhores que já vi para tal fim, o que não deve surpreender porque aí a peagem é considerável. Cada mula ou animal de carga e cada viajante é obrigado a pagá-la. Sem dúvida, deve contribuir anualmente com grande lucro para os proprietários, mas seria mais lucrativo se abrissem estrada regular, como a de Cantagalo, distante dezoito léguas. [...] O Registro localizado em suas margens [Paraibuna] é maior e melhor guardado do que o precedente. Todas as mercadorias aí são vistoriadas e pesadas, pagando um direito proporcional ao peso, qualquer que seja a qualidade ou o valo.

FIGURA 14: Imagem atual de onde funcionava a antiga Casa do Registro do Paraibuna - bem tombado em 2012 pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico (IEPHA-MG).



Fonte: <http://iepha.mg.gov.br/>. Acesso em: 19 nov. 2017.

FIGURA 15: Registro do Paraibuna às margens do rio homônimo. A ponte e as instalações no entorno do Registro datam do século XIX.



Fonte: <http://iepha.mg.gov.br/>. Acesso em: 19 nov. 2017.

Os Registros de Entradas contabilizaram a circulação de secos e molhados, escravos, produtos de luxo e animais de carga, até 1832, quando foram extintos. Cada mercadoria pagava um valor de imposto: gado 3\$000 réis por cabeça; escravo 3\$000 réis por cativo; fazenda seca 2\$250 réis por arroba; e fazenda molhada \$750 réis por duas arrobas ou barril de líquidos (ROCHA, [1781] 1995). A seguir, temos a relação dos cinquenta Registros instalados em Minas Gerais, por comarca, com sua respectiva data de instalação, segundo a disponibilidade dos dados encontrados (**QUADRO 3**).

QUADRO 3: Relação dos Registros instalados na capitania de Minas Gerais no período colonial

COMARCA	REGISTRO	DATA DE FUNDAÇÃO	COMARCA	REGISTRO	DATA DE FUNDAÇÃO
Rio das Mortes	Camanducaia	*	Serro Frio	Araçuaí	*
	Caminho Novo/ Matias Barbosa	1714 ⁷⁹		Bom Jardim	1776
	Capivari	*		Caeté Mirim	174-?
	C. do Toledo	*		Conceição	178-?
	Itajubá	1764		Galheiro	1757
	Jacuí	1764		Gorotuba	*
	Jaguari	1764		Gouveia	*
	Mandu	1755		Inhacica	174-?
	Mantiqueira	*		Itacambira	*
	Mar de Espanha	182-?		Itacambiraçu	*
	Ouro Fino	1764		Jequitinhonha	174-?
	Paraibuna	1715		Pé de Morro	174-?
	Picu	1822		Rebelo	174-?
	Pinheirinho	*		Rio Pardo	1722
	Pomba	1811		Santa Cruz	178-?
	Porto do Cunha	1784		Simão Vieira	*
	Presídio do Rio Preto	181-?		Tucaió	*
	Rio Preto	1796		Paracatu	Olhos d'Água
Sapucaí- Mirim	1818	Nazaré	*		
Sabará	Abóboras	1701	São Luiz		*
	Jaguará	1751	Santo Antonio		*
	Jequitibá	176-?	Santa Izabel	*	
	Malhada	180-?			
	Onça	*			
	Pitangui	*			
	Ribeirão da Areia	*			
	Sete Lagoas	175-?			
Zabelê	*				

Fonte: ELLIS, 1958; MATOS, [1837] 1981; ROCHA, [1781] 1995; OLIVEIRA, 2009; RECEITA, [s/d].
Organização: Patrícia Gomes da Silveira, 2018.

⁷⁹ O Registro do Caminho Novo foi instalado em 1714 em Borda do Campo nos arredores de Barbacena. Na década de 1740 foi transferido para Matias Barbosa.

Os primeiros Registros foram instalados em certos trechos dos caminhos que ligavam Minas Gerais à Bahia e ao Rio de Janeiro⁸⁰. Ao longo dos Setecentos, outros Registros foram surgindo à medida que o povoamento e a ocupação avançavam em direção aos sertões mineiros. A este respeito, o governador de Minas Gerais determinou que assim que fosse principiada a abertura e navegação no rio Doce (Sertão do Leste), Registros deveriam ser instalados para evitar extravios em direção ao litoral da capitania do Espírito Santo (AHU, MG, 1799, doc. 11065).⁸¹

No caso da comarca de Paracatu, inferimos que a instalação dos Registros deve ter ocorrido entre as décadas de 1740 e 1750. Neste período, o arraial de Paracatu era a “encruzilhada do sertão”, pois quatro caminhos de Minas para Goiás passavam por este arraial, a exemplo da Picada de Goiás e do caminho de São Romão, no qual desembocavam rotas vindas da Bahia e Pernambuco. Além disso, em 1744 foi oficialmente declarada a descoberta de ouro em Paracatu. Diante do movimento comercial existente neste local (pousos, ranchos e fazendas) e da intensificação da exploração aurífera, provavelmente seus cinco Registros datam do período mencionado.

A desigual distribuição espacial dos Registros pelas comarcas mineiras é um indício das particularidades econômicas de cada uma, assim como de suas interações espaciais com as capitanias vizinhas. Destacamos o elevado número de Registros instalados nas **comarcas do Serro Frio** e do **Rio das Mortes**.

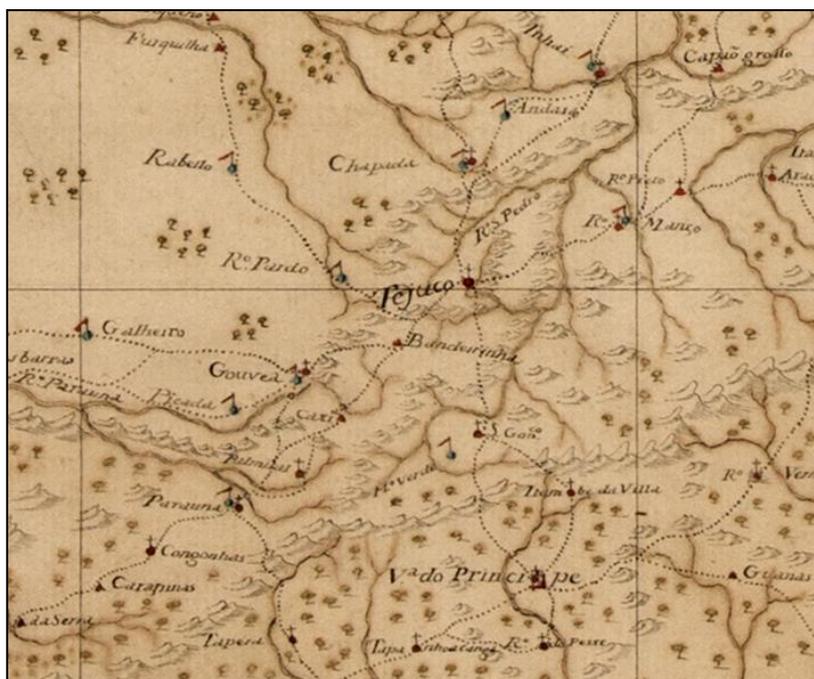
Na primeira comarca, na qual estava inserida a Demarcação Diamantina, a política centralizadora da Coroa se fez bastante presente, tendo restrições bastante peculiares. Boa parte dos Registros foi instalada nesta comarca a partir da década de 1740, para coibir o contrabando de diamantes (oficialmente descobertos em 1729) e monitorar a entrada de pessoas, somente permitindo aquelas com autorização régia. No entorno do arraial de Tejuco havia uma espécie de cerco, com diversos Registros e guardas instalados no entroncamento de caminhos terrestres ou fluviais, vindos, sobretudo da Bahia (**FIGURA 16**).

⁸⁰ “Os contratadores podem estabelecer os registros onde melhor lhe parecer e melhor cômodo fizer aos viandantes para a boa arrecadação deste contrato, mudando se lhe parecer conveniente algum dos ditos registros e passando para a paragem em que se estabelecer o dito Registro o destacamento dos soldados e o Fiel do registro [...] avisando a mudança o Governador e Provedores da Fazenda. Os viandantes de nenhum modo poderão seguir outros caminhos, enquanto neles não se estabelecerem os registros para cobrança dos ditos direitos” (BN, CC, 1779, OD: mss 1439854)

⁸¹ CARTA de Bernardo José de Lorena [governador de Minas Gerais] a D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre estabelecer registros necessários para extravios no rio Doce. Vila Rica, 12/01/1799. AHU, MG, doc. 11065.

O elevado número de Registros e guardas implementados na “província diamantífera da Serra do Espinhaço” também se explica pelos ricos aluviões auríferos e diamantíferos encontrados nos rios Jequitinhonha, Pardo, São Matheus, Verde e Araçuaí. Alguns destes rios também eram palcos de intensa circulação com a Bahia, constituindo importante rota de contrabando. Segundo ordem do administrador dos Registros de Araçuaí/Jequitinhonha, nestes, as guardas deviam patrulhar os caminhos e também as canoas dos condutores que cruzavam estes rios.

FIGURA 16: Tentativas de controle nos caminhos para Tejuco.



Fonte: AHEx - código 1114/MG.

No caso da comarca do Rio das Mortes, isto se justifica pela conexão e proximidade dos povoados do sul de Minas com os núcleos urbanos do Rio de Janeiro e de São Paulo, nos quais uma rede de caminhos terrestres e fluviais era empregada para a circulação de mercadorias oriundas da hinterlândia destas cidades ou do além-mar com destino às regiões mineradoras. No limite com São Paulo, os Registros foram instalados nas rotas que cruzavam a Serra da Mantiqueira - caso de Itajubá e Mantiqueira - e na que vinha de Atibaia - caso de Jaguari e Ouro Fino. Tratando especificamente da capitania do Rio de Janeiro, o **MAPA 3** oferece valiosas informações a respeito da lógica espacial que orientou a distribuição e localização de Registros e guardas nesta capitania.

Para coibir o contrabando do ouro e garantir a segurança das embarcações envolvidas no comércio da Baía da Ilha Grande com o porto do Rio de Janeiro, guardas militares e Registros foram estabelecidos nessa porção do litoral do Rio. A rede de trilhas que ligava Angra dos Reis e Paraty a Minas Gerais foi amplamente usada pelos contrabandistas que escoavam o ouro das Gerais pelos pequenos portos e ancoradouros desta baía (MACHADO, 1995). A densidade das ligações do litoral carioca com as minas também pode ser evidenciada pela significativa presença dessas estruturas de controle em trechos do Caminho Novo e Caminho Novo da Piedade.

Em comparação ao litoral sul do Rio de Janeiro, cujas ligações com as minas do ouro eram mais antigas e consolidadas, a atual Baixada Litorânea e os sertões do Macacu tinham um número menor de guardas e Registros. Pelos sertões do Macacu, repleto de tribos indígenas, florestas e baixa densidade de ocupação, também circularam ouro e escravos de forma ilegal. Rios, veredas e trilhas que atravessavam este sertão permitiam a conexão do sul/sudeste de Minas com a baixada litorânea ou o litoral norte do atual estado do Rio de Janeiro (MACHADO, 1997). Pelo menos, desde a década de 1760, se tinha notícia de contrabando e descaminhos por estes sertões⁸². Todavia, somente a partir de 1780, foram instalados, nas proximidades do rio Paraíba do Sul, os Registros de Porto do Cunha, Barra do Pomba, Louriçal, Ericeira e Mar de Espanha⁸³.

⁸² Grande parte das informações sobre as vias de acesso ao sertão de Macacu foi obtida a partir do relato de um preso que fazia parte do bando do Mão de Luva - alcunha do famoso contrabandista Manoel Henriques. A partir destas informações, tropas armadas do Rio e de Minas guarneceram as entradas e os pequenos portos que davam acesso a este sertão para capturar este bando. OFÍCIO do [secretário de estado de Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro ao [vice-rei do Estado do Brasil], Luis de Vasconcelos, que prenda os contrabandistas e extraviadores dos sertões de Macacu. Lisboa, 08/01/1785. AHU, RJ, cx. 125, doc. 10012.

⁸³ Os Registros do Porto do Cunha, Barra do Pomba, Louriçal e Ericeira foram instalados nas proximidades das atuais localidades de Além Paraíba (RJ), Santo Antônio de Pádua (RJ), Chiados (MG) e Santana do Deserto (MG), respectivamente.

Os Registros deveriam ser instalados onde a arrecadação dos tributos fosse máxima, dessa forma, não era raro encontrar oficiais de administradores solicitando sua transferência de lugar com base em informações sobre novas picadas, funcionários desonestos, extravios do pagamento dos tributos e principalmente para os “descobertos” de ouro e diamantes. Integrar a rede de informações que se desenrolava nas minas envolvendo todo tipo de gente era condição indispensável para um bom administrador.

Nota-se, de um lado, a formação de uma estrutura direcionada pela Coroa para evitar o descaminho e o contrabando, e de outro, a constituição de uma malha complementar para fugir a esse controle por meio de picadas clandestinas abertas pelos “homens e mulheres de caminho” que percorriam os sertões mineiros. Os relatos abaixo expressam as justificativas usadas para solicitar a transferência dos Registros:

[...] talvez já tenha tido prejuízos em seus direitos das entradas e subsídio voluntário, por estar este registro no meio de um arraial [...] esta é uma das causas que fazem muito possível de conter extravios por haver do dito rancho uma vastidão de terreno, as mais próprias para facilitar o extravio, este só tem um meio fácil de se evitar, qual é juntando-se este registro com a sua competente guarda no barranco do Rio Pardo, por ser este um rio caudaloso e ser porto geral por onde passa gente tanto de São Paulo como do Rio de Janeiro, se conduz para esta Capitania e a de Goiás (BN, CC, 1809, OD: mss 1444717).

A má posição do Registro [Jacuí] que estando no centro desta vila e longe da sua colocação aos limites desta província com a de São Paulo em diversos lugares, 10, 14, 16 e mais léguas faz com que além de vencerem muitas estradas que se dirigem para vários pontos e que não passam pelo Registro daí vem o motivo de se extraviarem muitos dos gêneros que deveriam pagar entradas. [...] Vossa Majestade pode mandar instalar um Registro nas margens aquém do rio Pardo, por onde passam muitos viandantes que vem de São Paulo para Minas Gerais (BN, CC, 1825, OD: mss 1437636)

Os casos de desvios e fraudes nos Registros foram inúmeros, alguns inclusive praticados pelos próprios funcionários. O famoso contratador dos direitos de entrada, João Rodrigues de Macedo, descobriu que um dos seus funcionários que servia no Registro de São Luís era cúmplice de um soldado lotado no Porto do Bezerra, ambos localizados próximos a Paracatu. Estes não lançavam fielmente os direitos e ficavam com o pagamento para si (CARRARA, 2011). A Coroa estava ciente dos mais diversos tipos de fraudes e incentivava delações - que obviamente seriam recompensadas -, como fica claro na carta enviada aos funcionários do Registro do Rio Pardo: “O fiel e o cabo [do Registro] são fiscais um do outro sobre suas obrigações” e caso algum deles não cumprisse com zelo e honra suas funções, o comandante deveria ser notificado e as devidas medidas punitivas adotadas (AN, CC, 1805, código 2969). Em alguns Registros

também foram realizadas devassas com o intuito de identificar os responsáveis por roubo ou dolo nas arrecadações das entradas (BN, CC, 1819, OD: mss 144116).

É válido questionar até que medida tais ações surtiram efeito prático ao coibir estas ilegalidades, pois como bem mostrou o historiador Ernst Pijning (2001), o contrabando era parte integrante da sociedade colonial, podendo inclusive ser regulado pela sociedade ou pelos seus representantes legais. Nesse sentido, tanto o contrabando como os descaminhos eram tolerados pela Coroa, especialmente se fosse benéfico para Portugal, a exemplo do contrabando da prata peruana praticada pelos paulistas.

Todo um conhecimento geográfico sobre nosso território, materializado, principalmente nos mapas, foi empregado pelas autoridades para assegurar que a instalação destes postos fiscais fosse estratégica, considerando-se, principalmente as condições naturais do sítio e a posição do Registro em relação à rede de caminhos e à rede proto-urbana.

Instituídos nas primeiras décadas do século XVIII para arrecadar tributos sobre as mercadorias que circulavam na capitania de Minas Gerais oriundas de roças e fazendas locais ou de outras capitanias, dos mercados litorâneos ou do além-mar, os dados desta fonte primária foram utilizados nesta pesquisa com o objetivo de investigar a constituição de uma rede de circulação de mercadorias no “presente de então”, identificando rotas, mercadorias, agentes e entrepostos comerciais.

CAPÍTULO V - REDES DE CIRCULAÇÃO E FORMAÇÃO DE UM ESPAÇO ARTICULADO ENTRE LITORAL E SERTÃO (1750-1822)

Em 1733, Simão Ferreira Machado, português residente nas Minas, vivenciou a inauguração da Igreja do Pilar, em Vila Rica. Durante vários dias a vila esteve em festa religiosa (Triunfo Eucarístico), sendo as comemorações alardeadas por todos os cantos. Durante a procissão, adornos em ouro, prata e diamantes eram a regra (RAPM, 1901). Para Machado, Vila Rica era “[...] cabeça de toda a América, pela opulência das riquezas a pérola preciosa do Brasil” (RAPM, 1901, p. 996).

Ao visitarem Minas Gerais no início do século XIX, viajantes, cronistas e intelectuais estavam influenciados pelas imagens e pelos relatos de riqueza, opulência e luxo transmitidas, por exemplo, pelas descrições do Triunfo Eucarístico de 1733. Quando percorreram o território mineiro nos Oitocentos, as expectativas e ilusões a respeito do Eldorado mineiro, criadas ainda em solo europeu, foram contrapostas à nova realidade daquele vasto e diversificado conjunto urbano, econômico, demográfico e cultural que era Minas Gerais. Província que já não podia mais ser caracterizada pela “economia do ouro”.

A “melancolia e a penúria de Minas Gerais” são descritas por Saint-Hilaire ([1830] 1975a, p. 69-70) ao visitar Vila Rica em 1816:

Essa vila floresceu enquanto os terrenos que a rodeiam forneciam ouro em abundância: à medida, porém que o metal foi se tornando raro ou de extração mais difícil, os habitantes foram pouco a pouco tentar fortuna em outros lugares, e, em algumas ruas, as casas estão quase abandonadas. A população de Vila Rica que chegou a ser de 20 mil almas, está atualmente reduzida a 8 mil, e essa vila estaria mais deserta ainda se não fosse a capital da província, a sede da administração e a residência de um regimento.

Ao afirmar que a população de Vila Rica chegou a 20 mil pessoas, o viajante não informou no relato o período no qual tal cifra foi registrada e a qual unidade territorial tal dado fazia referência, se ao termo ou à sede da vila. Acreditamos que tal dado seja alusivo às primeiras décadas do *boom* mineral nas Gerais, sendo provável que fosse alusivo ao termo de Vila Rica. As imprecisões estatísticas e a confusão em relação às unidades territoriais do período em tela, sem dúvida, contribuem para este tipo de relato ambíguo. A fraca tradição estatística do Brasil corrobora a permanência destas narrativas na literatura (CALDEIRA, 2015).

As descrições fornecidas pelos viajantes no início do século XIX, a respeito do aspecto de abandono e desleixo encontrado em algumas ruas de Vila Rica contrastavam

com o constante fluxo de comerciantes e tropeiros de diversos locais de Minas Gerais e das capitanias da Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, Goiás e Mato Grosso que para lá se dirigiam. Um bom exemplo do vivaz comércio na capital de Minas Gerais e de sua posição privilegiada na rede de caminhos que atravessava o território de Minas nos foi fornecido por Spix e Martius ([1828] 2017, v. 1, p. 268) quando visitaram Vila Rica em 1818:

Entre todas as cidades no interior do Brasil, nenhuma tem comércio tão animado como Vila Rica. Daqui partem estradas para São Paulo, passando por São João del Rei; por Minas Novas, para a Bahia; por São Romão, Tejuco, Malhada, para Paracatu, Goiás e Mato Grosso; porém nenhuma é tão movimentada, com o vaivém de tropas, como a estrada que leva ao Rio de Janeiro, sede do governo, distante setenta léguas. Quase que todas as semanas, ou cada mês do ano, seguem grandes caravanas, carregadas com os produtos da região: algodão, couros, marmelada, queijos, pedras preciosas, barras de ouro, etc., para a capital, e voltam trazendo sal, vinho, chitas, panos, presuntos, espelhos, artigos de ferro, novos escravos para a exploração das minas de ouro, etc.

Lojas, vendas e boticas da vila ofereciam diversos gêneros produzidos localmente ou importados. A prática de diversos ofícios por seus moradores também era notável. O censo de 1804, realizado nos seis distritos urbanos de Vila Rica, registrou cerca de 200 comerciantes instalados em sua sede e mais de 40 ocupações manuais e mecânicas exercidas por uma série de artífices, artistas e mestres empregados em ofícios usuais (costureira, alfaiate, sapateiro, pedreiro), mas também especializados (relojeiro, sirgueiro, cabeleireiro) (MARTINS, 2016).

De modo geral, estes são alguns indicativos do dinamismo econômico e comercial de Vila Rica, que abrigava além dos edifícios públicos, residenciais e religiosos, minas de ouro, fábrica de pólvora, forjas, fundições, roças e chácaras. Tal dinamismo não era exclusivo desta vila, também sendo verificado em São João del Rei e em menor grau, em Barbacena, Tejuco e Vila do Príncipe.

Passado o *boom* mineral, a capitania mineira diversificou e consolidou certas atividades econômicas. O comércio interno estabelecido entre Minas e São Paulo, Bahia, Rio de Janeiro, Goiás e Mato Grosso foi ampliado e consolidado ao longo dos Oitocentos. Minas continuou a importar escravos africanos, empregados em diversas atividades, especialmente nas agropastoris no sul da capitania; tornou-se uma das principais abastecedoras de gêneros agropecuários para a população da cidade do Rio de Janeiro, especialmente após a instalação da Corte portuguesa (1808) em terras cariocas (LENHARO, 1979; ZEMELLA, 1990); recebeu investimentos e melhoramentos em

serviços urbanos e obras de infraestrutura (pontes, correio, calçamento de ruas); e assistiu a criação de instituições hospitalares, educacionais e culturais, como a Casa de Ópera (1770) e o Horto Botânico (1799) em Vila Rica. Ainda que fossem centralizadas nas principais vilas mineiras, como Sabará, São João del Rei, Vila Rica e Vila do Príncipe, estas intervenções urbanísticas podem ser lidas como indício do dinamismo econômico e da “urbanidade” de determinados lugares de Minas Gerais.

Estes investimentos, descritos e analisados pelos autores citados anteriormente, reconfiguraram a economia e fortaleceram a articulação entre distintos pontos da América portuguesa, especialmente os localizados em sua porção centro-sul. Após o declínio da produção aurífera em Minas, as Estradas do Ouro, picadas, veredas, rios e córregos continuaram freqüentados por milhares de comerciantes, tropeiros, boiadeiros e comboieiros num contínuo movimento de interação entre o litoral, especificamente o da cidade do Rio de Janeiro, e os sertões de Minas.

Se no início da exploração mineral os Registros captaram uma circulação associada principalmente ao abastecimento mais imediato da população (gêneros alimentícios) e a um circuito técnico da mineração, após meados do século XVIII a demanda do mercado mineiro já não gravitava em torno desta atividade econômica. Em termos geográficos, a zona mineradora central, embora continuasse detentora de população e renda, não detinha mais a primazia no destino das importações adquiridas nos portos costeiros. Esta mudança era um sinal de dinamismo e ocupação dos sertões de Minas, especialmente os da parte sul da capitania.

5.1 INTERAÇÕES COMPLEXAS ENTRE LITORAL E SERTÃO

A apreensão das interações do litoral com o sertão por meio dos dados dos Registros permitiu identificar a circulação em três aspectos: volume de importação e exportação; tipo de produto; e tipo de indivíduos que participavam deste comércio. A ausência de séries relativamente longas não permite a sistematização de quadro de fluxos no período aqui analisado. Assim, foram tratadas separadamente as entradas e as saídas de produtos segundo a fonte primária empregada na pesquisa - os livros fiscais dos Registros de Entradas e Saídas instalados no interior ou nos limites da capitania de Minas Gerais⁸⁴ (AN, CC).

5.1.1 Entradas

A partir das informações que conseguimos recuperar da fonte primária selecionada apresentamos, ainda que com algumas lacunas temporais e espaciais, conforme detalhamos no **CAPÍTULO 3**, a geografia da circulação de mercadorias entre litoral, aqui representado pela cidade do Rio de Janeiro, e os sertões coloniais de Minas Gerais. Apesar destas lacunas, esta fonte continua sendo uma das mais significativas para analisar, a partir de meados do século XVIII e primeiras décadas do século XIX, o mercado mineiro e seus agentes comerciais, articulações locais e regionais, rotas empregadas e especificidades geográficas e econômicas de suas comarcas (**APÊNDICE D**)⁸⁵.

Nesta seção tratamos dos dados de importação referentes a vinte e três Registros de Entradas instalados nas quatro comarcas mineiras de: (1) *Rio das Mortes*, através dos Registros do Caminho Novo ou Matias Barbosa, Capivari, Campanha do Toledo, Itajubá, Jacuí, Jaguari, Mantiqueira, Ouro Fino e Rio Preto situados na porção sul/sudoeste de Minas e os Registros de Barra do Pomba e Porto do Cunha na porção

⁸⁴ A capitania de Minas Gerais foi criada em 1720 e fazia limite com as capitanias da Bahia, Pernambuco, Goiás, Pernambuco, São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo. O mapa do **ANEXO A** representa todo o território da capitania no século XVIII. Minas Gerais foi capitania entre 1720-1822; província entre 1823-1889, e daí em diante estado.

⁸⁵ As notas de rodapé e fontes das tabelas, gráficos, mapas e quadros produzidos a partir da documentação levantada no AN/CC serão referenciados como Banco de dados dos Registros - Apêndice D. Os dados apresentados ao longo desta pesquisa também são resultado de um esforço de padronização das unidades de medida, do nome dos condutores e dos lugares mencionados nos códices. Por exemplo, em alguns códices há indicação do destino das mercadorias para vila do Bom Sucesso, vila do Fanado e Minas Novas, assim, como se trata da mesma localidade, classificamos como Minas Novas.

sudeste; (2) *Sabará*, com Registros situados no centro de Minas, como Zabelê, e na fronteira com a Bahia, caso de Malhada; (3) *Paracatu*, com os Registros de Olhos d'Água, Nazaré, Santa Izabel, Santo Antonio e São Luiz na porção noroeste de Minas; e (4) *Serro Frio*, com os Registros de Itacambira, Jequitinhonha, Pé do Morro, Rebelo e Rio Pardo na porção centro/nordeste ⁸⁶.

Na tese de doutorado defendida na década de 1950, Zemella (1990) identificou apenas três agentes comerciais que atuavam no abastecimento de Minas Gerais no período colonial: tropeiro, boiadeiro e comboieiro. Pesquisas posteriores, como as de Chaves (1999) e Furtado (1999), ampliaram esta classificação, acrescentando também mascates, tratantes, fazendeiros, lavradores e viandantes. Os comerciantes volantes que participavam das rotas de comércio em âmbito local e regional eram caracterizados pela sua grande heterogeneidade, fraca especialização e distintas escalas de atuação, sendo complexo estabelecer uma rígida e definitiva categorização destes agentes. A sua principal característica era a mobilidade, em termos de produto carregado, frequência de passagem e mercado abastecedor/consumidor que freqüentavam (CHAVES, 1999; FURTADO, 1999) ⁸⁷.

Homens e mulheres livres, forros ou escravos carregavam uma série de mercadorias para proprietários de lojas e vendas, fazendeiros, pequenos agricultores, artesãos, mineradores, enfim, para uma crescente, numerosa e diversificada população situada em Minas e nas capitânicas vizinhas. Ao visitar Vila Boa de Goiás em 1819 (*Goiás Velho - GO*), Saint-Hilaire ([1848] 1975b) afirmou que as sortidas lojas da vila comercializavam mantimentos, tecidos e miudezas enviadas principalmente do Rio de Janeiro. Artigos de luxo (vinho, porcelanas e pratarias) encontrados nas residências da população abastada e influente da vila passavam principalmente pelo Registro do Caminho Novo, situado no caminho que ligava Rio a Vila Rica. Percorrer essa rota até Goiás, cuja distância aproximada era de 1.400 km, certamente valia a pena, pois os condutores cariocas que participavam desta empreitada recebiam em ouro.

⁸⁶ No período colonial, as comarcas de Minas Gerais eram: Vila Rica, Rio das Mortes, Sabará e Serro Frio. Embora a comarca de Paracatu só tenha sido criada em 1815, optamos por incluí-la nesta classificação para facilitar o entendimento da dinâmica envolvida na circulação dos gêneros que passavam pelos cinco Registros situados no entorno desta vila.

⁸⁷ Salientamos que os códices (AN, CC) não especificam o tipo de comerciante e nem quantas pessoas acompanhavam as tropas. Há notações nos códices que exemplificam a contratação de condutores para o transporte das mercadorias, como: “da conta de...”, “passador de...”, “mercadoria entregue à...”, “passou com sua tropa...”.

O comércio não era a única forma para que pequenas fortunas fossem constituídas. A montagem de empreendimentos para dar suporte à circulação também permitia o acúmulo de capital (CALDEIRA, 1999). Ranchos, pousos, estalagens e roças, situadas à beira das estradas, eram vestígios do dinamismo de algumas rotas. Essas pequenas aglomerações, a que Deffontaines ([1938] 2004) se refere como embriões das *idades de estradas*, constituíram uma categoria mais numerosa, estável e dispersa do que as cidades nascidas da mineração. Muitas destas aglomerações inclusive foram estabelecidas nas proximidades dos Registros de Entrada, indicativo da intensa movimentação de condutores por determinados postos fiscais e caminhos. Um dos administradores do Registro do Caminho Novo foi alvo de reclamações dos condutores, pois sua venda - instalada nos arredores do mesmo - tinha “o milho mais caro do país da Paraíba” (BN, CC, 1795, OD: mss 1441165). Como era comum as tropas ficarem paradas por um tempo nos Registros, para resolver todos os trâmites da passagem e pagamento de taxas, não raro era preciso alimentar os animais com os víveres destas vendas e estalagens, o que certamente encarecia o frete das mercadorias.

Os dados disponíveis para detectar a circulação no espaço econômico em formação fornecem uma ideia, mesmo parcial, da movimentação, capturada pelos Registros. As principais informações coletadas na fonte primária indicam, além do movimento representado pelo fluxo de pessoas, o perfil dos indivíduos que se deslocavam com mercadorias e as principais rotas por eles percorridas. De acordo com dados da **TABELA 2**, para o período entre 1758 e 1825 circularam quase oito mil condutores pelos diversos Registros de Entrada de Minas Gerais, quantitativo que indica uma estrutura de rede de comercialização para além dos núcleos mineiros. Este conjunto de condutores também fornece uma ideia do avanço do povoamento e das atividades econômicas existentes nos sertões.

Considerando os vinte e três Registros analisados nesta seção tivemos um total de **11.464 passagens e 7.504 condutores para o período entre 1758 e 1825 (TABELA 2)**. O número de passagens é superior ao de condutores porque alguns destes passavam mais de uma vez pelo mesmo Registro. Deste quantitativo total, os Registros mais movimentados foram, nesta ordem, os da Mantiqueira, Rio Preto, Nazaré, Itajubá e Caminho Novo. Com exceção de Nazaré, todos os outros estavam localizados na comarca do Rio das Mortes (porção sul/sudoeste de Minas), limite com São Paulo e Rio de Janeiro. Em relação ao total de condutores e de passagens verificados entre 1758 e 1825, estes cinco Registros concentraram 60,4% e 62,7%, respectivamente. Metade dos

condutores (50,3%) e das passagens (49,2%) das passagens foi computada nos quatro Registros da comarca do Rio das Mortes.

Estes dados revelam a centralidade da cidade do Rio de Janeiro no abastecimento de Minas Gerais e a preferência por determinadas rotas - Caminho Novo, Caminho Velho de Paraty, Caminho Novo da Piedade e Estrada do Comércio - na condução das mercadorias em direção ao mercado do sul de Minas. Já os Registros menos movimentados foram nesta ordem: Rio Pardo, Zabelê, Jacuí, Barra do Pomba e Pé do Morro, que respondiam por menos de 5% tanto em condutores como em passagens.

Percebe-se na **TABELA 2** o predomínio de homens livres no comércio volante - 98% do total de condutores. No entanto, não podemos ignorar a presença de mulheres, livres ou escravas, atuando nos principais circuitos de abastecimento dos povoados, vilas e arraiais de Minas, principalmente nos situados na sua porção noroeste. Pelos cinco Registros localizados no entorno da vila de Paracatu passaram 78% do total de mulheres no período em análise.

Assim como as pesquisas de Chaves (1999) e Ivo (2009), temos informação de que havia um grande número de comerciantes eventuais, ou seja, que só passava uma vez pelos Registros. No entanto, isso não garante que estes comerciantes, homens ou mulheres, tenham, de fato, reduzido sua circulação a uma única vez. Para evitar o pagamento de taxas nos postos fiscais e demais fiscalizações não raro os condutores se valiam de picadas e veredas ilegais abertas em meio aos sertões, cujo principal objetivo era contornar estas estruturas régias de controle. Além disso, como os códices não mencionam quantas pessoas acompanhavam as tropas, pois o quantitativo aqui apresentado refere-se apenas aos condutores principais, inferimos que este número fosse superior⁸⁸.

Acreditamos que o total de condutores participando da importação de gêneros fosse superior ao aqui indicado, assim como o total de passagens. De qualquer modo, os quase oito mil condutores fornecem uma imagem do constante vaivém pela rede de trilhas e caminhos que de paragem em paragem teciam relações mercantis.

⁸⁸ Segundo Saint-Hilaire ([1830] 1975a), nas tropas com mais de sete animais era comum ter um ajudante que caminhava na retaguarda. Arrieiros, peões, tocadores e camaradas também acompanhavam as tropas mais numerosas. Há relatos de que a estes últimos era permitido levar suas próprias mercadorias para serem comercializadas.

TABELA 2: Perfil dos condutores que passaram pelos Registros de Entrada, 1758-1825

REGISTROS	SEXO		CONDIÇÃO			Total de passagens "homens e mulheres de caminho"
	Masculino	Feminino	Livre	Forro	Escravo	
Caminho Novo	500		489	4	7	813
Capivari	255		255			326
Campanha Toledo	226		224	2		276
Itajubá	619	1	619		1	901
Jacuí	52		52			60
Jaguari	344	1	345			443
Mantiqueira	1.492	2	1.485	1	8	2.147
Ouro Fino	77		77			92
Barra do Pomba	64	1	64		1	74
Porto do Cunha	75	1	76			85
Rio Preto	1.162		1.140		22	1.785
Malhada	391	1	391	1		468
Zabelê	45	2	47			57
Itacambira	64	1	62	1	2	121
Jequitinhonha	203	2	196	3	6	267
Pé do Morro	70	1	70		1	77
Rebello	322	4	325	1		508
Rio Pardo	19		19			21
Olhos d'Água	149	12	157	2	2	344
Nazaré	734	26	690	37	33	1.542
São Luiz	263	12	271		4	578
Santo Antonio	152	6	157		1	268
Santa Izabel	147	6	149	4		211
TOTAL	7.425	79	7.360	56	88	11.464
TOTAL DE CONDUTORES: 7.504						

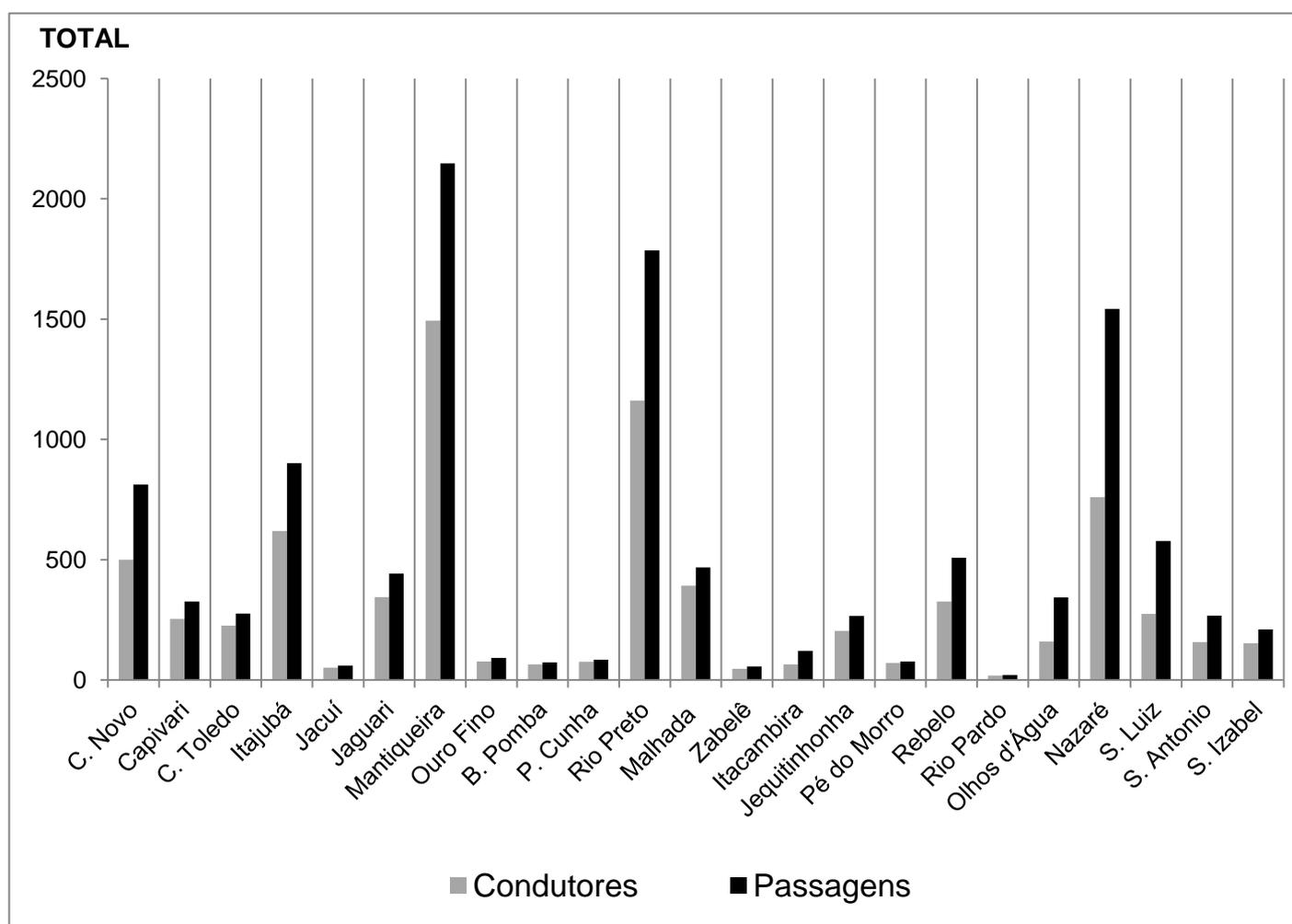
Fonte: Banco de dados dos Registros - Apêndice D.

As constantes idas e vidas dos condutores por determinados Registros caracteriza-os como referência principal em determinada rota, supondo, assim, atender um maior número de pessoas de certa localidade ou mercado local mais dinâmico. Isto também indica certa regularidade nas articulações entre litoral e sertão, além da possibilidade do condutor se especializar em determinado produto. As passagens implicam no uso de uma rota pré-estabelecida para acesso aos diferentes mercados locais, ocorrendo de alguns Registros possuírem um maior número de condutores passando mais de uma vez pelo mesmo posto.

Com base nos dados do **GRÁFICO 2**, nota-se que os Registros instalados na porção sul/sudoeste de Minas apresentam os maiores valores, caso dos já mencionados Caminho Novo, Itajubá, Mantiqueira e Rio Preto. Assinalamos que estes Registros, ao

longo do século XVIII, se firmaram como pontos importantes da rede de circulação de mercadorias estabelecida entre o litoral do Rio de Janeiro e os sertões de Minas Gerais. Isto também refletia no proeminente rendimento dos mesmos. Entre 1765 e 1787, os Registros mais rentáveis de Minas foram os do Caminho Novo e da Mantiqueira, sendo que o primeiro foi responsável por 74% do rendimento total deste período (**APÊNDICE E**). A confluência de caminhos e trilhas para estes Registros evidencia a densidade de conexões verificadas nesta porção do território, fornecendo indícios do seu dinamismo econômico, baseado em uma diversificada e volumosa pauta de importações, já não mais representada pelas demandas da economia do ouro, como veremos nas próximas páginas.

GRÁFICO 2: Total de condutores e passageiros por Registro de Entrada, 1758-1825



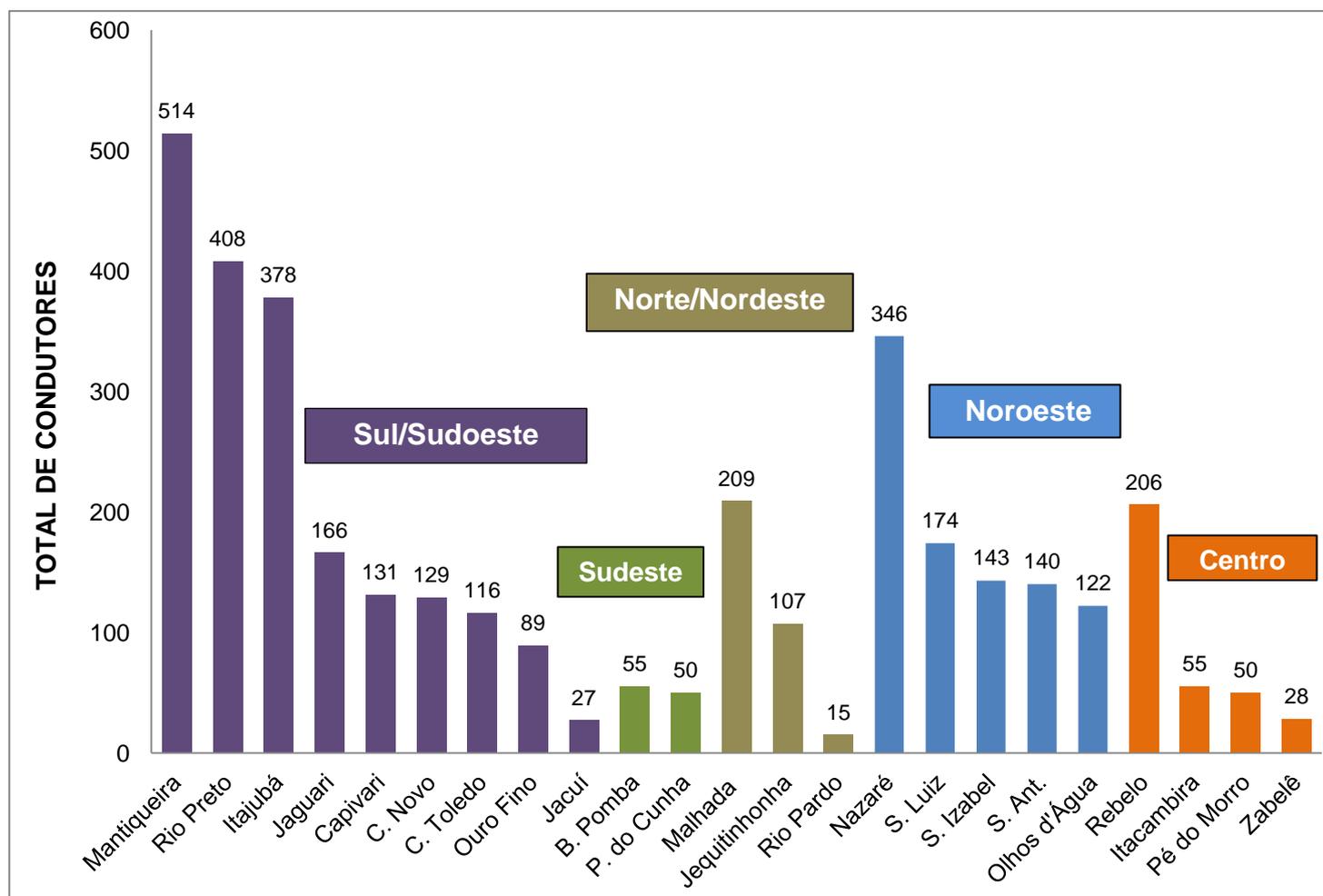
Fonte: Banco de dados Registros - Apêndice D.

Como podemos perceber no **GRÁFICO 2**, os Registros localizados nas porções norte e noroeste da capitania de Minas - Nazaré, São Luiz, Rebelo e Malhada - também apresentaram um significativo número de condutores e passagens. Dada a sua posição, estes Registros evidenciam uma articulação mais freqüente com a Bahia e os sertões do rio São Francisco, como explicaremos oportunamente.

Como apontou Chaves (1999), os “homens de caminho” circulavam por vários Registros de Minas, procurando ao máximo aproveitar as vantagens do mercado inter-regional. A fim de obter um olhar mais abrangente sobre os deslocamentos ocorridos nas distintas porções de Minas Gerais e as conexões estabelecidas com os mercados abastecedores das capitanias vizinhas a Minas, cruzamos o nome dos condutores com os Registros pelos quais eles circularam. No **GRÁFICO 3** temos a informação do total de condutores que passou por determinado Registro, mas que havia feito ou ainda faria escala em qualquer um dos outros 22 Registros. Ou seja, no período aqui analisado estes passaram por pelo menos dois postos (**APÊNDICE F**). Do total de condutores, 48,7%, quase metade, passou com suas mercadorias por dois ou mais Registros.

Estamos cientes de que a pouca variedade de nomes e sobrenomes pode trazer algumas incongruências a esta análise. Os inúmeros Antonio, João, José, Francisco e Manoel associados a sobrenomes muito comuns, como Alves, Cruz, Ferreira, Martins, Santos e Silva, além dos erros na grafia dos nomes, confundem e dificultam a individualização dos dados, não nos protegendo de eventuais equívocos que podem ocorrer. No entanto, acreditamos que este cruzamento realça certos aspectos do mercado mineiro, notadamente as estratégias de circulação de seus agentes e os principais circuitos mercantis envolvidos.

GRÁFICO 3: Total de condutores no Registro de Entrada que também passaram por qualquer um dos outros Registros, nas diferentes porções de Minas Gerais, 1758-1825



Fonte: Banco de dados dos Registros - Apêndice D.

O maior número de Registros instalados na porção sul de Minas pode ocasionar desequilíbrios à análise, todavia isto refletia a política da Coroa em optar por concentrar recursos e instrumentos nos lugares mais promissores, em termos de extração de riqueza. A movimentação nos Registros indicados no **GRÁFICO 3** apresenta variação significativa. Dos condutores que circularam por pelo menos dois Registros de capitania, 53,5% concentraram sua passagem nos Registros localizados na porção sul/sudoeste, enquanto que 25,3% optaram pela porção noroeste.

De acordo com as informações do **GRÁFICO 3**, 35,6% dos condutores que passaram por pelos menos dois Registros da capitania decidiram alternar sua entrada pelos Registros da Mantiqueira, Rio Preto e Itajubá. Localizados em pontos estratégicos da capitania de Minas, a exemplo dos principais caminhos de acesso a uma das mais importantes e populosas vilas de Minas Gerais - São João del Rei, estes Registros

estavam na rota preferencial de diversos condutores vindos do litoral. A posição privilegiada da vila de São João del Rei no acesso ao Rio de Janeiro, cujo trajeto era servido pelas Estradas do Comércio e da Polícia, contribuiu para que as importações do litoral carioca e exportações de Minas, Goiás e Mato Grosso, fossem centralizadas em São João de Rei. Conforme reconheceu Graça Filho (2002), aliado a isto, a diversificada estrutura produtiva desta vila - policultura, pecuária, manufatura, comércio - fortaleceu seu papel regional de centro atacadista intermediário no volumoso e diversificado comércio estabelecido com a cidade do Rio.

Como evidenciam os dados da tabela, a circulação por estes três Registros é a informação mais consistente a respeito da dinâmica e formação do espaço econômico articulando litoral e sertão. O cruzamento de importantes rotas vindas do litoral do Rio de Janeiro nestes Registros fornece sólidos indícios a respeito da densidade das conexões propiciadas por esta rede de caminhos. Antes mesmo da chegada da Família Real, o Rio já integrava uma ampla rede de comércio no Atlântico Sul. Rotas marítimas, terrestres e fluviais alcançavam o Rio de Janeiro e confluíam para a hinterlândia das Gerais, em um primeiro momento para atender a demanda dos distritos mineradores, e posteriormente dos variados povoados, arraiais e vilas constituintes de sua rede proto-urbana.

No **GRÁFICO 3**, há um expressivo quantitativo de condutores passando por Nazaré (9,5%), Malhada (5,7%) e Rebelo (5,6%). Associados aos circuitos mercantis dos sertões de Minas e do rio São Francisco, por estes Registros passavam gêneros destinados ao abastecimento de Paracatu e da Demarcação Diamantina. Destacamos que, alguns condutores que passaram pelo Registro de Malhada também tinham notação de passagem pelos Registros de Nazaré, Itajubá, Mantiqueira e Rio Preto. No caso de Nazaré, pela proximidade geográfica, era um indicativo de que muitos condutores que passavam por Malhada tinham como destino final os sertões de Paracatu, sendo o sal das salinas sanfranciscanas (sal da terra ou do sertão) o artigo mais requisitado.

Como vimos no **GRÁFICO 3**, a circulação dos milhares de condutores por distintas regiões, paragens e Registros fornece indícios da rede viária e dos principais circuitos mercantis por eles percorridos: Bahia, São Paulo e, principalmente, Rio de Janeiro⁸⁹. Esses são padrões relativamente importantes para a extensão da circulação no

⁸⁹ Nas últimas décadas do século XVIII as maiores arrecadações da Passagem dos Rios ocorreram nos postos instalados nos rios das Mortes, Jequitinhonha/Araçuaí, Rio Grande e São Francisco - principais pontos de articulação de Minas Gerais com Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia (RAPM, 1893).

território colonial, reforçando rotas de abastecimento e a coexistência de circuitos de proximidade quando do número de passagens de uma mesma pessoa em um mesmo Registro em curto intervalo de tempo. Enquanto a passagem por Registros relativamente distantes mostra rotas de abastecimento que poderíamos considerar mais longas indicando a extensão dos deslocamentos, mas também os sítios à semelhança de cidades boca de sertão.

Os circuitos mercantis identificados no **GRÁFICO 3** e no **MAPA 4** eram pautados na rede de caminhos terrestres e fluviais cujo desenho se complexificou ao longo dos Oitocentos, com a possibilidade de novas rotas de comunicação e transporte⁹⁰. Era por esta rede viária que os quase oito mil condutores com suas tropas e boiadas teceram, nesta porção da colônia, ligações com um conjunto de locais mais ou menos distantes, porém articulados e complementares. A existência desta rede permitiu e orientou fluxos de mercadorias, pessoas e informações, de modo que distintos circuitos mercantis foram estabelecidos do litoral com os sertões de Minas. O primeiro, em direção à porção norte de Minas, possuía intensa movimentação em direção à Bahia e Pernambuco por uma das principais vias fluviais de circulação regional - o rio São Francisco. O segundo, em direção à porção sul, mantinha vínculos mais intensos e freqüentes com São Paulo e, sobretudo com a cidade do Rio de Janeiro.

Assinalamos que o traçado dos caminhos⁹¹ e estradas representados no **MAPA 4** reflete as particularidades do meio que circunda o Espinhaço e as serras locais. Os caminhos seguem principalmente o curso dos rios pela possibilidade de acesso à água e, em alguns trechos, à própria navegação. Também sinalizam um percurso que atravessa as partes mais suaves do relevo. No entanto, tais características não são suficientes para explicar o desenho dos caminhos. Como já assinalado por Galvão ([1966] 2009), a distribuição das vias de circulação pelo território também deve ser lida como uma resposta às imposições econômicas e históricas, que neste caso, privilegiavam as articulações entre Minas, Salvador e Rio. O espaço econômico articulado pelo Rio de

⁹⁰ Temos noção de que a pluralidade de lugares, caminhos e picadas não constam neste mapa. Para melhor compreender a riqueza do que abordamos nesta pesquisa, o mapa do **ANEXO A** complementa a leitura do **MAPA 4**.

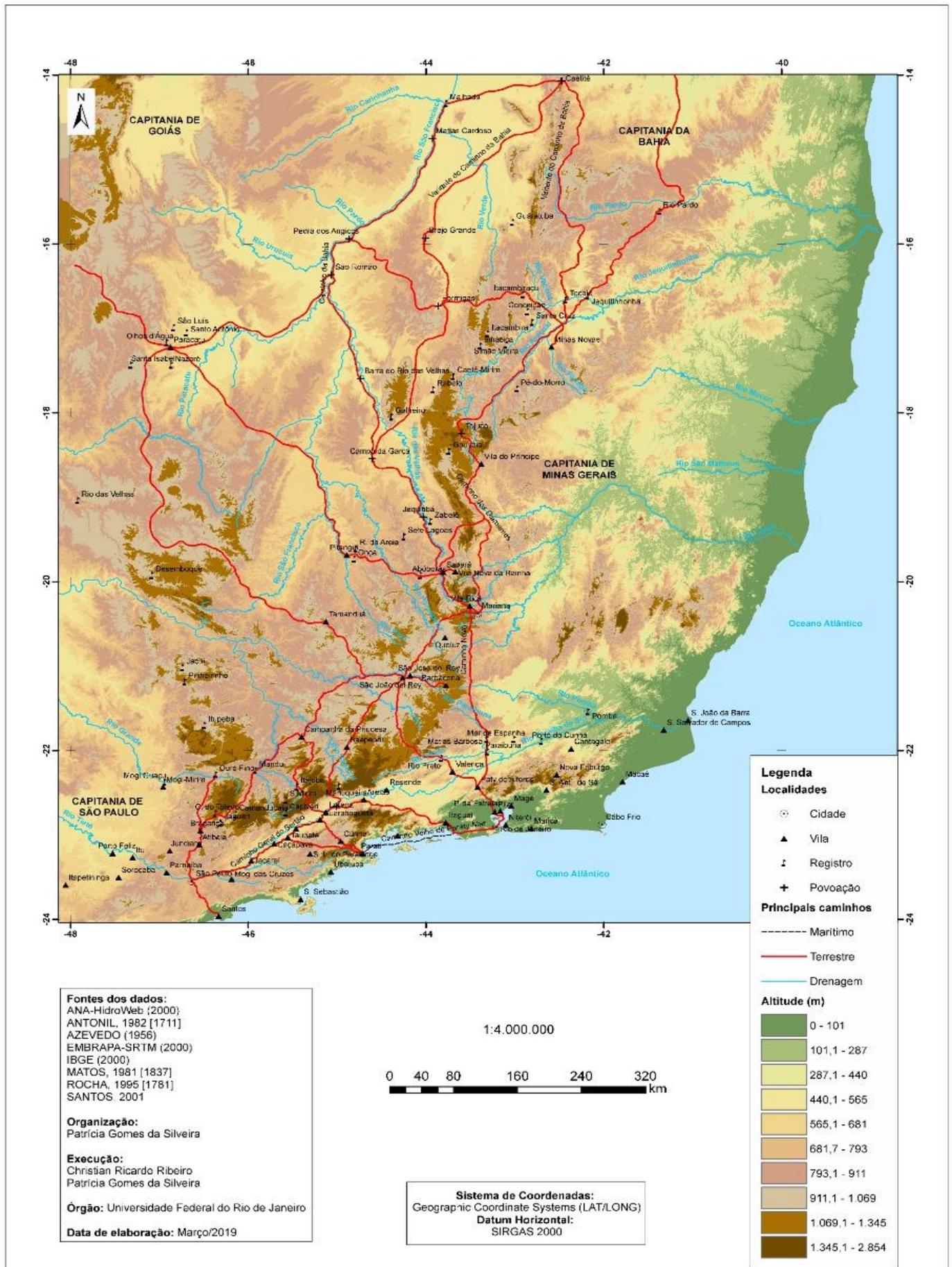
⁹¹ Sobre os caminhos, mapeamos as principais vias de circulação existentes nesta porção do território. Incluímos as Estradas Reais do Ouro (Caminho de São Paulo, Caminhos Velho e Novo do Rio de Janeiro, Caminho da Bahia e Caminho dos Diamantes), o Caminho Novo da Piedade, a Picada de Goiás, a Estrada do Comércio e os mais importantes caminhos de acesso aos postos fiscais de Minas. A trama fluvial constituída por rios como São Francisco, Jequitinhonha, Paraíba do Sul, Pomba, também era essencial na conformação das rotas de circulação de mercadorias constituídas a partir de trocas em âmbito local e regional.

Janeiro, objeto desta tese, constitui uma projeção das relações mercantis e sociais, estruturado por vilas, povoados, pontos de controle da circulação e redes de comércio, que davam a dimensão e importância das relações comerciais entre o litoral carioca e o interior da América portuguesa.

De Salvador, os caminhos seguiam a Depressão do rio São Francisco, já apontada como a melhor e mais fácil rota para se chegar às minas (ANTONIL, [1711] 1982). Outra opção consistia em atravessar os rios Jequitinhonha e Araçuaí, contornando a Serra do Espinhaço, aproveitando locais com relevo aplainado e suave, em direção à região mineradora central. Saindo do Rio ou de São Paulo, os viajantes atravessavam áreas de planaltos compartimentados e acidentados como as Serras do Mar e da Mantiqueira, seguindo preferencialmente pelos “caminhos naturais” que ofereciam menos obstáculos, como os fundos de vale, os divisores de águas e as gargantas destas serras.

Notamos no **MAPA 4** que algumas localidades são estratégicas nessa intrincada rede de caminhos e trilhas, atuando como boca de sertão e pontos de articulação de distintas rotas, casos de: Parati, Lorena, Bragança Paulista, São João del Rei, Barbacena, Vila Rica, Sabará, Paracatu, Minas Novas, Formigas e São Romão. Os circuitos mercantis que atravessavam o espaço econômico nessa porção do território colonial tinham nestas localidades as maiores possibilidades de desenvolvimento, favorecido principalmente pela elevada conectividade da rede de caminhos. Como será visto no **MAPA 5**, o contingente populacional aí fixado e a concentração de estabelecimentos comerciais e negociantes corroboraram a projeção de lugares na rede de circulação, especialmente São João del Rei e Vila Rica.

MAPA 4: Minas Gerais no início dos Oitocentos: localidades, caminhos e postos fiscais.



Como é possível verificar no **MAPA 4**, na geografia dos Registros uma “constelação” de postos fiscais foi estabelecida nas proximidades dos sertões do Vale do Jequitinhonha, da Farinha Podre e Mantiqueira, bem como na confluência de rios e caminhos. Nos sertões imediatos do Rio de Janeiro, como no alto vale do rio Macacu, também foram instalados Registros. Os acessos às principais vilas do ouro e dos diamantes de Minas, especialmente as situadas nas proximidades do Espinhaço e do Vale do Jequitinhonha, também eram bastante controlados pela Coroa visto que os fluxos econômicos, ligados ao abastecimento do mercado mineiro convergiam para estas vilas.

Em relação à porção leste de Minas, o contato com o litoral do Espírito Santo foi proibido pela Coroa em 1710. O objetivo disto era reforçar a ligação de Minas com o porto do Rio, local oficial de exportação do ouro para a metrópole. Desse modo, durante quase um século o Sertão do Leste foi mantido como “área proibida”. Além disso, os conflitos com os povos indígenas existentes neste sertão contribuíram para que as áreas próximas ao rio Doce fossem exploradas e colonizadas tardiamente, o que explica a ausência de Registros nesta fronteira da capitania de Minas com o Espírito Santo.

Os Registros de Itacambira, Pé do Morro, Rebelo e Zabelê, situados na porção centro-norte de Minas, controlavam a entrada de mercadorias que seguiam para as localidades da Demarcação Diamantina, particularmente Tejuco e Vila do Príncipe. Caeté, Sabará e Vila Rica também eram destinos de parte destas mercadorias. Estes Registros eram mais vinculados aos sertões do rio São Francisco e aos arraiais do norte de Minas - caso de Formigas e Gorotuba (*distrito de Porteirinha - MG*). A pauta de importações consistia em reses, carne seca, couro, toucinho, peixe seco (do rio São Francisco) e sal da terra (**TABELA 3**).

Embora os terrenos dos sertões de Minas fossem salitrosos, especialmente os das Comarcas de Sabará e Serro Frio, a importação do sal da terra era bastante relevante. Este era redistribuído pelo entreposto fluvial de Barra do Rio das Velhas principalmente para os Registros de Pé do Morro e Rebelo. O sal era muito usado para a conserva da carne, curtimento do couro e alimentação dos rebanhos da região norte de Minas. Depois do gado, era a carne seca o gênero mais importado pelos Registros mencionados. A carne seca era bastante consumida nas regiões mineradoras, notadamente pelos tropeiros e escravos, ou exportada para as cidades litorâneas. A carne seca também era empregada no tráfico negreiro para alimentação da tripulação, estando

presente em 94% do carregamento das naus que partiram do porto do Rio de Janeiro para os portos do comércio negreiro África lusa (FLORENTINO, 1997).

De acordo com os dados dos Registros, muitas fazendas de gado e currais localizados na porção norte/nordeste de Minas e nos sertões⁹² participavam deste comércio, a exemplo das situadas no Vale do rio Verde, do Pardo e das Velhas. Como a exploração de diamantes manteve níveis elevados durante o século XVIII, havia uma grande demanda por gado e carne seca para alimentar a numerosa população de escravos envolvida nesta atividade⁹³. Devido a uma posição favorável entre as fazendas de gado do norte de Minas e a Demarcação Diamantina (entrada para Tejuco), o Registro do Rebelo era muito procurado pelos comerciantes e fazendeiros que abasteciam os distritos diamantíferos⁹⁴.

Destacamos que o trabalho com a mineração mobilizava escravos o ano todo, fosse na estação seca (preparação dos serviços e extração do cascalho) ou chuvosa (lavagem do cascalho para apurar pedras preciosas). No caso do Registro do Rebelo verificamos uma passagem mais freqüente dos gêneros da pecuária em direção a Demarcação Diamantina durante outono e inverno.

As trocas comerciais associadas à mineração evidenciam a própria dinâmica dos sertões com base na fixação de uma população responsável por produzir e colocar em circulação, de forma regular, fazendas sertanejas, estreitando os vínculos dos diversos povoados de Minas Gerais, como também com os localizadas nas capitânicas vizinhas. As redes de comércio criadas e ampliadas pelas trocas entre litoral e sertão, também estavam conectadas aos circuitos do Atlântico.

⁹² Ao mencionar a origem das mercadorias, principalmente para carne seca, gado bovino e peixe seco, muitos condutores indicavam sertão, sem maiores especificações (Banco de dados dos Registros).

⁹³ No auge da exploração de diamantes na Demarcação Diamantina, entre quatro e cinco mil escravos foram empregados nos serviços diamantíferos. No início do século XIX, este quantitativo foi reduzido para aproximadamente 1.000 a 1.500 escravos (BERGAD, 2004).

⁹⁴ Entre 1774 e 1775, 81% do gado que passou em Rebelo teve como origem uma única fazenda - Piçarrão, situada no Baixo rio das Velhas. Deste total, metade (51%) era destinada à “sustentação dos negros ocupados na extração dos diamantes” (AN, CC, código 1232).

TABELA 3: Importação de mercadorias pelos Registros de Minas Gerais, 1787

Comarca	Registro	Secos (arroba)	Molhados (carga)	Escravos (unidade)	Pecuária (cabeça)	Sal (surrão)
Rio das Mortes	Caminho Novo*	20.337	69.421	2.812	1	
	Mantiqueira*	987	16.441	141	1.345	
	Itajubá	41	1.020	12	5	
	Jaguari*	164	1.442	15	454	
	Ouro Fino	33	228	4	71	
	Jacuí	27	44			
Sabará	Sete Lagoas	166	170		1.136	
	Jequitibá	63	455		680	
	Ribeirão da Areia	17	290		404	
	Zabelê	25	107		159	
Paracatu	Nazaré	22	224		74	
	Santa Izabel	12	14		55	
	Olhos d'Água	28	84		49	
	São Luiz	5	119		220	
	Santo Antonio	1	48		198	26
Serro Frio	Rebelo	37	834		316	5
	Caeté Mirim	280	1.198		1.873	44
	Galheiro	8	355		179	5
	Pé do Morro	112	294		116	637
	Inhacica	121	205		354	71
	Simão Vieira	97	85	4	66	289
	Jequitinhonha	534	241	101	200	263
	Rio Pardo	146	4	37		
	TOTAL	23.263	93.323	3.126	7.955	1.340

Fonte: Relação dos Rendimentos das Entradas - AHU, MG, caixa 119, doc. 16. Observações: * carga de secos. Nesta tabela, pecuária refere-se à entrada de bois, bestas e cavalos. Conforme esta fonte, o “trato dos vivos” era, lamentavelmente, incluído no conjunto das outras mercadorias importadas.

Pela porção nordeste da comarca de Serro Frio, as entradas eram contabilizadas pelos Registros de Rio Pardo e Jequitinhonha. Mantendo relações econômicas mais diretas com o porto de Salvador, por estes postos entravam os importados - escravos, cargas de secos e molhados, farinha do Reino e algumas ferragens - mas também gado bovino, carne seca, peixe seco e sal da terra.

Se na porção sul de Minas, o Registro do Caminho Novo era o mais procurado para passagem dos comboios de escravos, seguido pelo da Mantiqueira, na porção

nordeste de Minas o do Jequitinhonha era a principal porta de entrada dos cativos (**TABELA 3**). Sublinhamos que estes três Registros mantiveram-se como os principais na importação de escravos até o final do século XVIII. Os cativos que entraram por Jequitinhonha eram empregados principalmente na exploração diamantífera (Tejuco e arredores) e nas lavouras de algodão do termo de Minas Novas (Araçuaí, Água Suja, Chapada e Minas Novas) (AN, CC, código 2995). Como a Real Extração dos Diamantes alugava escravos, este era um negócio bastante rentável na região. A respeito do Registro do Rio Pardo, verificou-se a crescente importação de escravos a partir do início do século XIX. De acordo com Carrara (2007), o dinamismo do termo de Minas Novas no que se refere à produção de algodão para exportação possivelmente impulsionou este movimento.

Próximo ao rio Carinhanha, na fronteira com a Bahia, foi instalado o Registro de Malhada, por onde entrava principalmente sal das salinas do São Francisco. Entre 1810 e 1821, entraram 85.723 cargas de sal, quantitativo bastante significativo, pois em comparação com o Registro do Rio Preto, também famoso pela grande importação de sal, entre 1816 e 1825, foram registradas 50.421 cargas. Depois de passar por Malhada, o sal era transportado em canoas em direção aos principais entrepostos fluviais do comércio de sal em Minas - Barra do Rio das Velhas, Brejo do Salgado e São Romão. Além do sal, também entravam pelo Registro de Malhada escravos, fazenda seca, fumo e produtos de luxo, adquiridos nos portos da Bahia e Pernambuco.

A rede de drenagem do rio São Francisco era muito usada pelos diversos condutores, boiadeiros e comboieiros que se dirigiam a Minas Gerais carregados com gêneros do sertão ou do porto de Salvador. As localidades baianas de Xique-Xique e Pilão Arcado, situadas nas margens deste rio, eram as principais fornecedoras do sal para Minas Gerais. Já no comércio de exportação, eram as principais consumidoras de rapadura, açúcar e panos de algodão que passavam pelo Registro de Malhada (AN, CC, códigos 2898 e 3000). As trocas ocorridas entre os arraiais salineiros e as fazendas de gado e engenhos situados no circuito do rio São Francisco evidenciam a circulação de mercadorias e ocupação dos sertões do norte de Minas Gerais.

No segmento noroeste de Minas, a entrada de fazendas sertanejas (sal da terra, peixe seco, carne seca, gado bovino, couro de boi ou veado, sola, sabão, rapadura, marmelada), cargas de secos e molhados e comboios de escravos, era computada pelos cinco Registros situados entre uma e duas léguas da vila de Paracatu - Olhos d'Água, Nazaré, Santo Antônio, Santa Izabel e São Luiz. Estes controlavam a movimentação de

mercadorias entre os sertões, Goiás, Bahia e Pernambuco com o noroeste da capitania de Minas Gerais.

Na década de 1770, o contratador das entradas, João Rodrigues de Macedo, afirmou que “no continente de Paracatu nos registros que ali tem se lhes desencaminham muita parte dos direitos por ser sertão aberto” e por isso solicitava o envio de soldados para cada um dos cinco postos fiscais desta comarca (BN, CC, 1776, OD: mss 1441139). Macedo não especificou o significado da expressão por ele usada - “sertão aberto”. Poderia ser um lugar pouco povoado, com baixa densidade demográfica, reduzida estrutura de fiscalização e controle metropolitano, ou até mesmo um descampado. De qualquer modo, os termos sertão e continente usados pelo contratador fazem referência a um espaço considerado por ele como vazio e despovoado, não considerando sua possível ocupação pelas populações indígenas e quilombolas. Nesta concepção, emergia a necessidade de introduzir neste sertão a autoridade metropolitana e assim evitar maiores prejuízos financeiros ao seu contrato das entradas.

No entanto, em meio a este “sertão aberto”, homens e mulheres de caminho transitavam e se deslocavam não apenas em direção às capitanias vizinhas, mas também entre as várias localidades do termo de Paracatu, que desfrutaram da expansão da pecuária em terras do cerrado a partir de meados do século XVIII⁹⁵. Conforme observamos no **MAPA 4**, devido à convergência de caminhos em Paracatu, imaginamos que a vila oferecesse alguma estrutura aos tropeiros e viandantes, como casas de hospedagem, vendas, ranchos e pousos, justificando assim a aquisição destas fazendas sertanejas, mas também de escravos, pólvora, metais e ferramentas nos portos litorâneos. Os importados da Bahia entravam pelos Registros de Nazaré, São Luiz e Santo Antonio - os mais movimentados e com maior diversidade na pauta de importação da comarca de Paracatu. Entre 1782 e 1787, estes Registros foram responsáveis por arrecadar quase 80% do montante para o período (AN, CC, código 13).

Entendemos que, neste caso, a noção de circulação acabou sendo ocultada pela associação recorrente, principalmente no período colonial, entre sertão e vazio. No entanto, o que os dados destes Registros ilustram são fluxos de fazendas sertanejas, bem como de gêneros importados do litoral adentrando o comércio paracatuense. No

⁹⁵ Em 1784, foi realizado um levantamento para cobrança dos dízimos na comarca de Sabará. Paracatu tinha um dos mais elevados quantitativos de roceiros e agricultores (337), ficando atrás de Pitangui e Curral de Rei (AHU, MG, 1784, cx. 122, doc. 47).

APÊNDICE E, vemos que mesmo que não sendo os Registros mais rentáveis de Minas Gerais, a circulação e as conexões mercantis identificadas não podem ser ignoradas. Interpretamos a dimensão da circulação e a dinâmica dos sertões com base nestes dados que ilustram a expansão das atividades econômicas e a concentração de população neste segmento de Minas, especialmente a partir de 1740, com o início da exploração de ouro de aluvião nos arredores de Paracatu.

Na **TABELA 3**, percebemos que, ao sul, o conjunto de Registros da comarca do Rio das Mortes computava um rico e diversificado comércio com São Paulo e Rio de Janeiro. Com exceção de alguns gêneros, a pauta de importação dos postos instalados na comarca do Rio das Mortes era bem diferente da abordada anteriormente, pois estes davam a dimensão da articulação dos portos de Santos e Rio de Janeiro com as rotas atlântico-europeia, capitaneadas por Lisboa e Porto, e atlântico-africana, por Angola e Benguela⁹⁶.

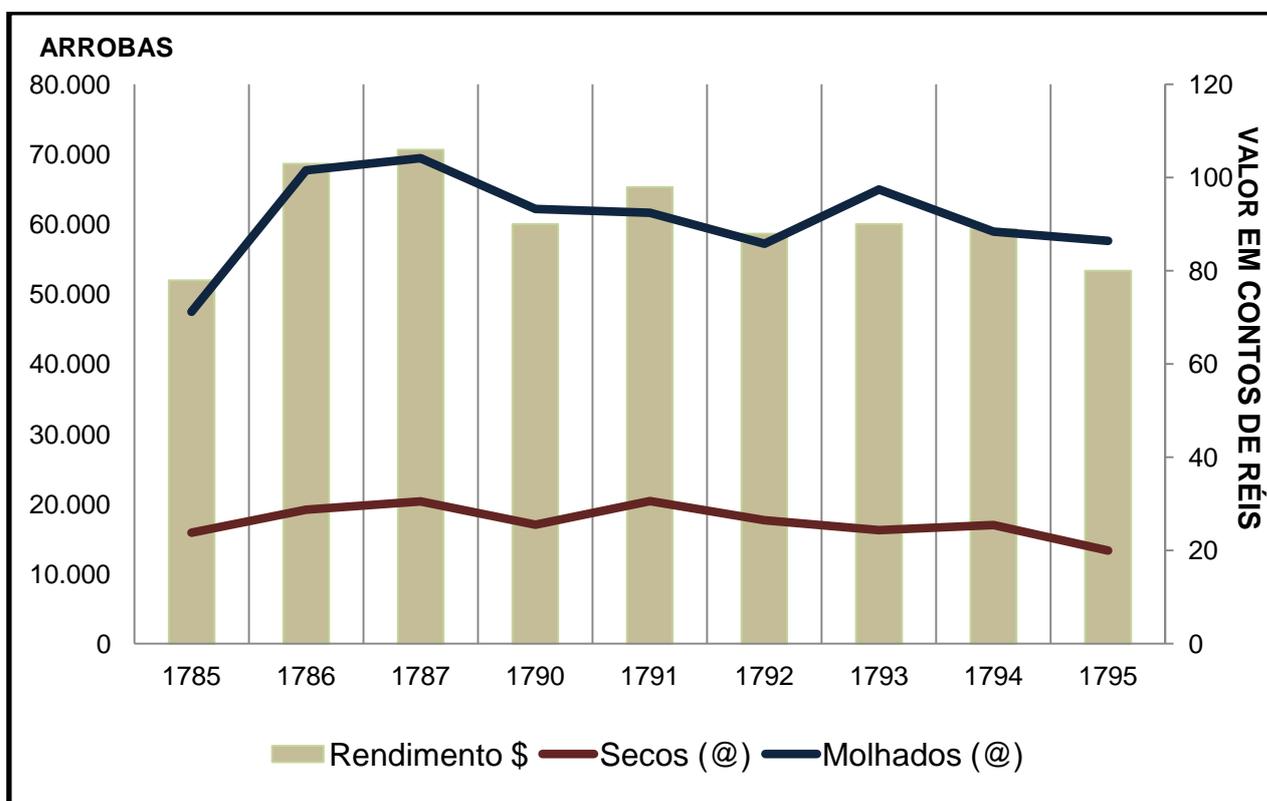
A este respeito, os dados da arrematação do contrato das Entradas ilustram a crescente importância assumida, principalmente pelo Rio de Janeiro, no trato mercantil com Minas Gerais. Até a década de 1720, as maiores arrematações eram as relacionadas aos Caminhos da Bahia e Pernambuco, totalizando 40 arrobas de ouro, enquanto que os Caminhos Novo e Velho foram arrematados por 31 arrobas. Na década de 1740, a arrematação das Entradas pelos Caminhos Novo e Velho aumentou consideravelmente, variando de 50 a 55 arrobas de ouro, enquanto os da Bahia e Pernambuco variaram de 34 a 37 arrobas. O de Goiás não ultrapassou 20 arrobas e o de Mato Grosso, era inferior a 5 arrobas (ELLIS, 1958). Com a consolidação da rota do Caminho Novo e “graças às vantagens da posição da Guanabara, bem mais próxima que Salvador das Minas Gerais e do extremo sul da Colônia é que o Rio de Janeiro arrebatou àquela cidade a função de capital” (BERNARDES, [1959] 1990, p. 29) e assegurou sua importância econômica, social e política no Atlântico Sul a partir de meados do século XVIII.

O Rio no período em tela se consolidou como principal articulador das vias de circulação e abastecimento dos sertões de Minas Gerais. Os gêneros importados, como secos, molhados e bens de luxo, que chegassem ao porto do Rio passavam, principalmente pelos Registros do Caminho Novo e Rio Preto (**GRÁFICO 4**). A entrada de cativos em Minas ocorria na maior parte por estes dois postos fiscais. Já

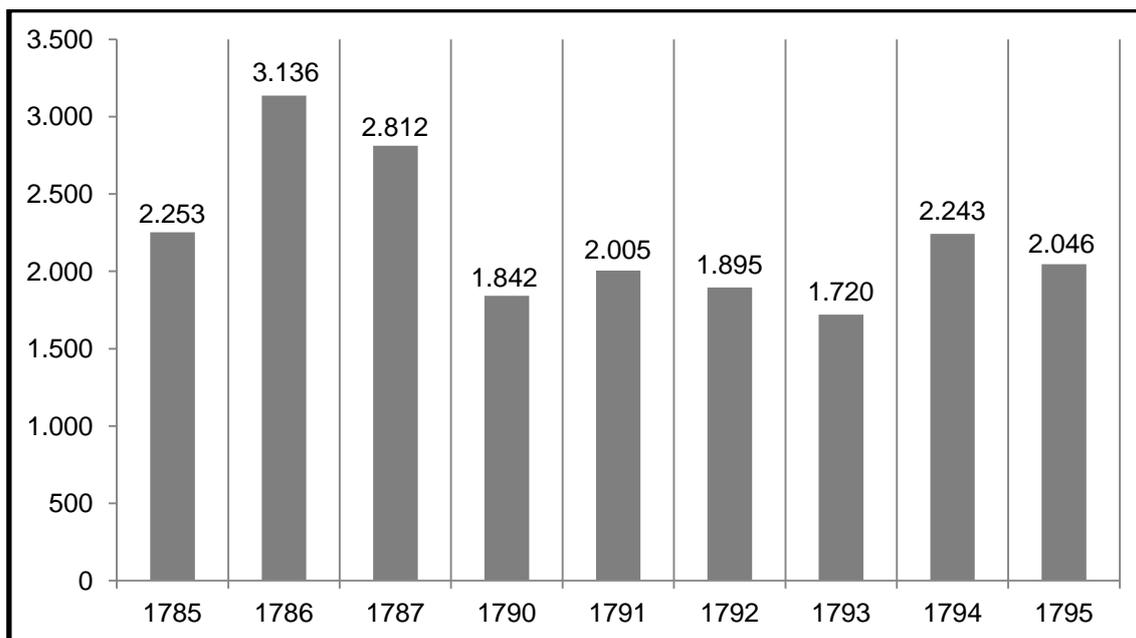
⁹⁶ Esta situação foi comum ao longo do século XVIII. No contrato das entradas do ano de 1756, o Caminho Novo concentrou a entrada de cargas de secos e molhados e escravos. Pelo Caminho de São Paulo, passaram derivados da cana-de-açúcar e bestas muares. E pelo Caminho do Sertão, fazendas sertanejas (AHU, MG, 1756, caixa 70, doc. 42).

vimos que, mesmo após o declínio da mineração, Minas Gerais permaneceu como um dos principais pólos de demanda de escravos africanos desembarcados no porto do Rio, vindos, sobretudo dos portos negreiros de Angola (**GRÁFICO 5**). Se nas últimas décadas do século XVIII o Registro do Caminho Novo concentrava a maior entrada de cativos, com média anual de 2.200, no início do século XIX, esta liderança passou a ser alternada entre os Registros do Rio Preto e Presídio do Rio Preto. Todavia isto não representou um declínio significativo das importações pelo Registro do Caminho Novo, tanto no que se refere aos escravos como a outros gêneros do mercado Atlântico (**APÊNDICE G**).

GRÁFICO 4: Quantitativo de secos e molhados que passaram pelo Registro do Caminho Novo e rendimento do posto, 1785-1795



Fonte: AN, CC, códigos 05 e 3606. OBS: Unidades de medida: rendimento do posto fiscal (contos de réis) e gêneros secos e molhados (arroba).

GRÁFICO 5: Passagem de escravos africanos pelo Registro do Caminho Novo, 1785-1795

Fonte: AN, CC, códigos 05 e 3606.

Boa parte das mercadorias oriundas do Rio de Janeiro também seguia para a Demarcação Diamantina, pois a produção de diamantes prosseguiu no século XIX estimulando a economia local. A estrada que ligava Vila Rica a Vila do Príncipe foi importante articuladora dos fluxos de abastecimento dessa região e do escoamento de sua produção mineral, embora as articulações de Vila do Príncipe e Tejuco, com a Bahia também fossem significativas, principalmente pela importação de escravos via Registro de Jequitinhonha, conforme visto na **TABELA 3 (p. 131)**.

De São Paulo, as mercadorias europeias e os cativos africanos percorriam o sinuoso e acidentado percurso do Caminho do Mar, que ligava o porto de Santos à cidade de São Paulo. Das freguesias desta capitania também eram enviados para Minas derivados da cana-de-açúcar (açúcar, aguardente, rapadura), trigo, panos de algodão, porcos e galinhas. Ainda de acordo com dados da **TABELA 3**, pelos Registros de Jaguari e Mantiqueira passavam as bestas e cavalos que os paulistas iam buscar nos campos de Curitiba, Paranaguá e nas planícies do Rio Grande e eram comercializados na Feira de Sorocaba (SP) - praça mais ativa do comércio de mulas no Brasil durante o período colonial. A dimensão regional desta circulação, no caso dos animais adquiridos no sul da colônia, é evidenciada pelo destino das bestas que passaram pelo Registro de Jaguari na década de 1820: além do sul de Minas, também seguiram para Pitangui, Minas Novas, Vila do Príncipe e até para a capitania da Bahia (AN, CC, códigos 1372,

1643, 1655). Rotas significavam movimento, troca e aproximação, mas também obstáculo e restrições (BRAUDEL, [1946] 1983), elementos muito bem conhecidos e vivenciados pelos boiadeiros que se aventuraram nesta longa e penosa jornada de quase 200 léguas entre Jaguari e o norte de Minas.

Na **TABELA 4**, nota-se que a importação de sal do reino ou do litoral, secos e molhados estava intrinsecamente ligada à demanda das pequenas roças e sítios e das médias e grandes fazendas escravistas. Não era mais a mineração a responsável pela crescente aquisição destes gêneros entre o final do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX. Entre Aiuruoca e São João del Rei se contavam poucas lavras de significativa importância quando Saint-Hilaire ([1830] 1938) passou por estes locais na década de 1820.

Os gêneros que passaram pelos principais Registros do sul de Minas também indicam a importância da produção regional, representada pela aquisição de dois importantes produtos, os derivados da cana, provenientes de Paraty e das freguesias da capitania de São Paulo, e o gado, do sul do Brasil. Os primeiros para suprimento da população e, no caso da aguardente, esta era comumente fornecida aos escravos para que pudessem suportar o extenuante e árduo trabalho na mineração e nos canaviais. O segundo, para suprimento das necessidades das unidades produtivas, caso das bestas e cavalos empregados pelos tropeiros no comércio inter-regional.

A cachaça, assim como o fumo, eram importantes moedas no trato negreiro do Brasil com Angola e Costa da Mina. Como reconheceu Luiz Felipe de Alencastro (2000, p. 247): “O Brasil tinha continuidade fora das fronteiras americanas, em Angola”, devido ao intenso tráfico negreiro estabelecido, principalmente entre Rio de Janeiro e Luanda. Nas primeiras décadas do século XIX, cerca de 3.000 escravos foram enviados do porto carioca para os sertões mineiros. A passagem destes escravos foi mais intensa e freqüente pelos Registros da Mantiqueira e Rio Preto, totalizando, respectivamente, 792 e 2.066 escravos (AN, CC, códices 450, 462, 687, 1433, 3252, 3253, 3675, 4103).

TABELA 4: Quantidade por produtos dos gêneros importados pelos Registros do sul de Minas Gerais, 1795-1825

PRODUTOS REGISTROS	Açúcar	Aguardente		Molhado	Seco		Pecuária	Sal	Vinho e vinagre
	carga	barril	carga	carga	arroba	carga	cabeça	carga	barril
Itajubá	37,5	595	89	53	1.484,5	567,5	696	6.580	339
Jaguari	182	1.194	0	7	60,5	37	2.730	4.132	264
Mantiqueira	0	1.342,5	10	14.287,5	0	4.908,5	8.957	61.207,5	853
Rio Preto	4,5	7	0	205	6.855	275,5	143	50.421	1.435,5
TOTAL	224	3.138,5	99	14.552,5	8.400	5.788,5	12.526	122.340,5	2.891,5

Fonte: AN, CC, códices 16, 20, 23, 509, 728, 787, 1236, 1237, 1372, 1655, 2572, 2716.

Percorrendo a Estrada do Comércio em 1822, Saint-Hilaire ([1830] 1938, p. 29) afirmou que: “O caminho é muito mais curto que os outros, para os habitantes da comarca de São João e, por conseguinte, de incontestável utilidade”. Conforme observamos no **MAPA 4 (p. 128)**, São João del Rei tinha posição privilegiada na rede de caminhos que articulava o litoral do Rio com o interior. Como bem notou o viajante francês, aquela vila era local de cruzamento de estradas e importante ponto de passagem de boiadas e tropas para o Rio pelo Registro do Rio Preto. De acordo com Graça Filho (2002), estes fatores contribuíram para que São João de Rei se tornasse uma das mais importantes praças mercantis de Minas Gerais no século XIX.

Retornando à cidade do Rio de Janeiro, neste mesmo ano, Saint-Hilaire passou pelo Registro da Mantiqueira. Diante das fortes chuvas que atingiram a região no verão, o viajante permaneceu por cinco dias no alojamento do Registro e ficou admirado com a coragem dos tropeiros em enfrentar as agruras do caminho em meio a tempestades. Para muitos tropeiros, perder um dia de viagem implicava em aumentar custos com alimentação, hospedagem, ferraduras, etc. Todavia, segundo nosso levantamento, muitos condutores e tropeiros optavam por não circular por esta região durante o verão, preferindo organizar suas tropas para passar em direção a Minas durante outono, inverno e primavera. Em uma região montanhosa, com rios caudalosos e densa vegetação, cuja pluviosidade no verão é de 900 mm, não era o melhor período do ano para empreender estas longas viagens com bestas carregadas de mercadorias.

As chuvas também afetavam os postos fiscais. O comandante do Registro da Mantiqueira descreveu que este se achava em “total decadência por chover em maior parte dele”, sendo urgente reformá-lo (BN, CC, 1809, OD: mss 1444412). Acreditamos que estas melhorias não foram realizadas, pois como notou Saint-Hilaire ([1830] 1938, p. 125), que passou pelo local treze anos após este pedido de reforma: “[...] não se faz desde algum tempo, a menor reparação nas casas do Registro que estão atualmente, quando muito, habitáveis”.

Claramente, a intenção da Coroa ou dos contratadores não era despender recursos com a reforma dos Registros - ou das estradas -, mas de mantê-los funcionando, mesmo que sob condições lastimáveis, para incrementar as rendas da Real Fazenda. A implantação de guardas e patrulhas nos Registros e principais caminhos devido às picadas e trilhas ilegais abertas pelos contrabandistas já representavam um custo.

A rota do Caminho Novo era repleta de picadas abertas por mineradores, roceiros, contrabandistas e viandantes cujos conhecimentos deste terreno montanhoso os auxiliava no estabelecimento destes latibulos (BN, CC, 1795, OD: mss 1441165). A própria natureza da atividade mineradora contribuía para a exploração de novas áreas e conseqüentemente a abertura de caminhos. Contudo, apesar dos esforços, a Coroa não conseguia acompanhar a velocidade com que esses lugares, povoados e caminhos eram desbravados. Muitos se constituíram em rota privilegiada para a passagem de mercadorias não tributadas e de ouro não quintado dos sertões para o litoral.

Um claro exemplo desse descompasso também ocorreu com as minas de Jacuí. Após comunicar a descoberta de ouro neste arraial, o Conde da Cunha solicitou ao guarda-mor que fosse ao sítio para avaliar suas condições e determinar o local de instalação do Registro. Embora este tenha sido criado no mesmo ano da troca de correspondência, em 1764, a descoberta do ouro pelos paulistas se deu em 1755, quase uma década antes (AHU, CU, RJ, cx. 17, doc. 6568). O Registro de Mandu, criado com o propósito de evitar o contrabando de ouro das minas de Sant’Anna (*Silvianópolis - MG*) e Ouro Fino para o litoral paulista, também só foi instalado dez anos depois do descobrimento das mesmas. Não temos dados deste comércio, no entanto não é difícil imaginar a quantidade de pessoas, mercadorias e pedras preciosas que circularam pela região antes da base fiscal-territorial da Coroa ser oficialmente implantada.

Chamamos atenção para o caso do Registro do Rio Preto. Embora Matos ([1837] 1981) tenha afirmado que o mesmo tenha sido criado em 1816, de acordo com Oliveira

(2009), isto ocorreu em 1796. Dados dos códices confirmam que já havia circulação de mercadorias por este Registro pelo menos desde 1804 (AN, CC, códice 25). Desta forma concluímos que esta rota já era usada para o comércio do litoral do Rio com os sertões de Minas, antes da abertura da Estrada do Comércio, oficialmente ocorrida em 1813. O traçado desta estrada fornece sólidos indícios de que a Coroa tinha algum nível de conhecimento sobre a circulação de pessoas, informações e mercadorias, notadamente pedras preciosas, por esta porção de Minas. Desse modo, a noção de que os sertões eram espaços desconhecidos, vazios e isolados, como comumente se afirmava à época, é questionável. Movimentos, deslocamentos e trocas ocorridas entre litoral e sertão não podiam ser ignorados. A instalação de uma base fiscal-territorial era uma das diretrizes da Coroa para transformar os sertões (fundos territoriais) em território usado, o que neste caso ocorreu antes mesmo da abertura oficial de uma importante estrada.

Com base nos dados catalogados, é possível determinar as possíveis ligações entre os Registros e as áreas consumidoras no sul de Minas. Nossa intenção é apenas ressaltar estas articulações e a importância de certos Registros neste comércio, especialmente pela posição dos mesmos em relação à rede de caminhos. Reconhecemos aqui a pluralidade de direções que estas ligações assumiram de acordo com a conjuntura econômica, concentração demográfica e abertura de novos caminhos.

Os Registros do Ouro Fino e Jacuí estavam mais articulados às localidades do sudoeste de Minas, como Desemboque, Cabo Verde, Ouro Fino e Piumhi. Os de Campanha do Toledo, Capivari e Jaguari estavam mais ligados ao abastecimento das localidades dos Vales do Sapucaí, como Itajubá, Pouso Alegre, São Gonçalo do Sapucaí; e do Vale do Camanducaia, como Cambuí e Ribeirão Fundo. Os Registros de Itajubá, Mantiqueira e Rio Preto atendiam a demanda de Aiuruoca, Baependi, Itajubá, Lavras, Pouso Alegre, São Thomé das Letras e São João del Rei. O Caminho Novo, situado na tradicional rota de ligação do Rio com Minas era voltado ao abastecimento das principais vilas mineiras, como Sabará, São João del Rei, Vila Rica e Vila do Príncipe.

Com o intuito de reduzir o contrabando do ouro para o litoral, a Zona da Mata foi definida como “área proibida” pela Coroa e permaneceu “deserta” - para a autoridade metropolitana as populações indígenas presentes nesta porção de Minas não eram consideradas - até o início do século XIX, quando seu povoamento e exploração econômica foram finalmente autorizados (VALVERDE, 1958). Até o predomínio da

lavoura cafeeira na região, a paisagem da Zona da Mata era composta por unidades agropastoris que conjugavam policultura, pecuária e lavoura de exportação.

Os Registros de Barra do Pomba e Porto do Cunha, ambos instalados em importantes passagens entre Rio de Janeiro e Minas, controlavam um comércio pouco volumoso e diversificado de, principalmente escravos, metais, sal, fazenda seca e uns poucos artigos de luxo. O primeiro, localizado próximo à confluência entre os rios Pomba e Paraíba do Sul, recebia as mercadorias pelo comércio de cabotagem realizado entre a cidade do Rio e o porto de São João da Barra. O segundo, instalado nas margens do rio Paraíba do Sul, recebia as mercadorias pelos caminhos que partiam do Rio e cruzavam a Serra dos Órgãos. Os principais destino dos importados eram localidades da Zona da Mata mineira, como: Barra do Bacalhau (*Guaraciaba - MG*), Pomba (*Rio Pomba - MG*) e São João Batista (*Visconde do Rio Branco - MG*) (AN, CC, código 487). Também não descartamos a possibilidade de trocas com as principais vilas de Minas, como Barbacena, Mariana e Vila Rica.

5.1.2 Saídas

Neste item da tese tratamos dos dados de exportação⁹⁷ referentes a nove Registros instalados nas porções sul/sudoeste (Campanha do Toledo, Itajubá, Jaguari, Mantiqueira e Rio Preto), sudeste (Barra do Pomba e Mar de Espanha) e norte (Malhada e Rio Pardo) da província de Minas Gerais.

Considerando os nove Registros analisados nesta seção tivemos um total de **4.485 passagens e de 3.140 passadores no período entre 1802 e 1825 (TABELA 5)**. Lembramos que o total de passagens excede o de condutores, pois alguns destes passavam mais de uma vez pelo mesmo Registro. Os mais movimentados foram, na ordem, os de Rio Preto, Itajubá e Mantiqueira, todos localizados na comarca do Rio das Mortes, limite com São Paulo e Rio de Janeiro. Estes três Registros concentraram

⁹⁷ Por exportação entendemos todo gênero enviado para fora das fronteiras de Minas Gerais, fosse para o consumo em outras províncias ou enviado para os portos litorâneos, destinados a cabotagem ou ao exterior (Europa, Ásia, África, Bacia do Prata). Ressaltamos também que nesta seção nos referimos a Minas Gerais como província. De modo geral, as províncias do Brasil deram continuidade às unidades territoriais do período colonial, as capitânias.

66,9% do total de condutores e 72,8% do total de passagens no período analisado. Os menos movimentados foram Rio Pardo, Barra do Pomba e Mar de Espanha.

TABELA 5: Perfil dos condutores que passaram pelos Registros de Saída, 1802-1825

Registros	SEXO		CONDIÇÃO			Total de passagens "homens e mulheres de caminho"
	Masculino	Feminino	Livre	Forro	Escravo	
Barra do Pomba	115		115			128
Campanha do Toledo	170		166	2	2	190
Itajubá	605		602		3	902
Jaguari	321		321			396
Malhada	239	3	239	2	1	290
Mantiqueira	513		510		3	635
Mar de Espanha	110		110			132
Rio Pardo	82		82			86
Rio Preto	980	2	930		52	1726
TOTAL	3.135	5	3.070	4	61	4.485
TOTAL DE CONDUTORES: 3.140						

Fonte: Bando de dados dos Registros - Apêndice D.

Como indicado na tabela, predominava o homem livre no comércio de exportação. Em alguns casos, os escravos eram os principais encarregados de conduzir as mercadorias das fazendas até algum centro urbano. Em geral, eram pequenas quantidades, o que faz supor que viajassem sozinhos, sem a supervisão do capataz ou administrador da fazenda, caso dos muitos escravos-passadores que encontramos nos Registros aqui analisados. Segundo Ivo (2009), há relatos de que os escravos aproveitavam estas viagens para comercializar os gêneros cultivados por eles mesmos, como forma de garantir sobrevivência, proteção e alforria.

Destacamos o elevado quantitativo de escravos que passavam pelo Registro do Rio Preto, sendo que 88% carregavam queijo e toucinho para a cidade do Rio de Janeiro. Como eram gêneros amplamente consumidos pela população da cidade e de suas freguesias mais longínquas, como atestou Saint-Hilaire ([1833] 1941) ao percorrer o litoral norte da província do Rio, os proprietários deslocavam sua força de trabalho

para o transporte e distribuição destes produtos nos centros urbanos mais distantes. Muito consumido pelos tropeiros e escravos, o toucinho também era artigo importante da carga das naus empregadas no trato escravista com a África (FLORENTINO, 1997).

Além dos homens que percorriam o território colonial comercializando e negociando, as mulheres, ainda que em menor proporção, também foram arroladas nos mais diversos Registros de Minas Gerais, fosse no comércio de importação ou exportação (**TABELA 5**).

Assim como a maior parte dos “homens de caminho” aqui encontrados, as “mulheres de caminho” também só passavam uma vez pelos postos fiscais, levando gêneros diversos, provavelmente de seus sítios e roças. A possibilidade de serem agregadas também merece consideração. Estas mulheres transitavam entre rotas de terra e água conduzindo alimentos, ocupando um espaço pouco propício à presença feminina (IVO, 2009). A participação feminina era mais freqüente no pequeno comércio urbano (AN, CC, código 1656) ou percorrendo faisqueiras e lavras com seus tabuleiros e quitutes, porém sua presença no comércio inter-provincial não pode ser ignorada.

Não encontramos notações destas mulheres transitando por outros Registros de Minas. Isto leva a crer que sua área de circulação estava restrita ao local de moradia e aos Registros próximos, ao contrário dos homens que possuíam declaração de passagem em vários Registros de Minas Gerais, circulando por distintos mercados locais e regionais, como veremos adiante.

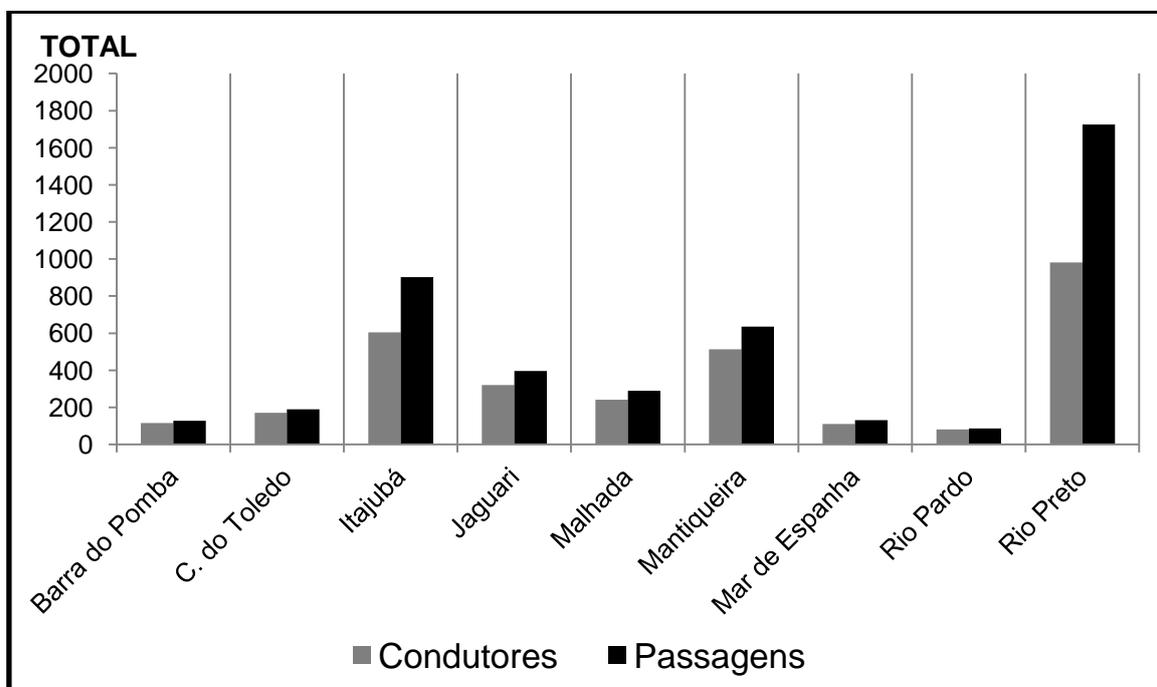
No caso dos pequenos agricultores, acreditamos ser pouco provável que o dono do sítio ou da roça se ausentasse por longo período das atividades cotidianas da lavoura e criação de animais. Desse modo, inferimos que filhos, parentes ou agregados estivessem envolvidos no transporte das mercadorias destes pequenos agricultores mineiros.

O crescimento da população livre (brancos, mulatos e negros) em Minas Gerais foi algo comum a todas as comarcas a partir da década de 1780, sinalizando o crescente quantitativo de unidades produtivas que atuavam com base na mão-de-obra familiar (**TABELA 1 - p. 99**). Como mostrou Bergad (2004), no caso da comarca do Rio das Mortes, verificou-se após 1770 um importante movimento migratório de brancos, possivelmente oriundos dos tradicionais distritos mineradores, em direção às terras disponíveis e férteis da porção sul/sudoeste de Minas. Percorrendo esta região em 1822, Saint-Hilaire ([1830] 1938, p. 102-103) notou que:

Grande parte dos tangedores de bois e porcos, que vão da comarca de São João ao Rio de Janeiro são homens brancos. Numa fazenda, um dos filhos torna-se condutor da tropa, outro se encarrega de cuidar desta, outro das plantações, e todos indiferentemente ordenham as vacas e fazem queijos.

De acordo com os dados do **GRÁFICO 6**, os Registros de Rio Preto, Itajubá e Mantiqueira apresentam a maior diferença entre o total de “homens e mulheres de caminho” e o total de passagens, ou seja, há um número maior de pessoas passando mais de uma vez por eles. Isto pode ser explicado por uma elevada demanda no mercado urbano do Rio de Janeiro, destino principal das mercadorias que passavam por estes locais. Desse modo, um número crescente de condutores - inclusive escravos - era mobilizado neste comércio exportador.

GRÁFICO 6: Total de condutores e passagens por Registro de Saída, 1802-1825



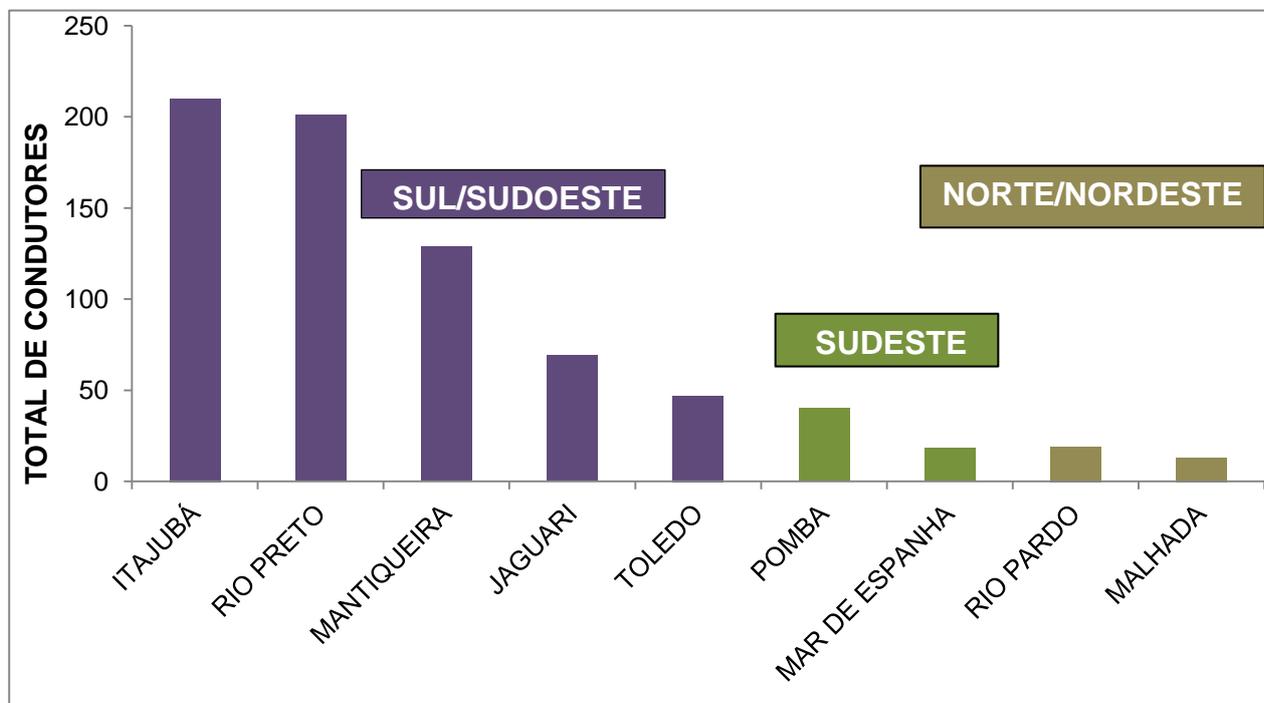
Fonte: Banco de dados dos Registros - Apêndice D.

Nos casos de Malhada e Rio Pardo, o elevado quantitativo de comerciantes eventuais justifica-se pela longa jornada a ser percorrida (entre 20 e 30 dias) para se alcançar localidades da Bahia e Pernambuco.

No **GRÁFICO 7** nota-se que, em geral, estes viandantes preferiam circular por rotas de uma mesma região de Minas, em direção a mercados próximos e complementares, como São Paulo e Rio de Janeiro. Poucos se arriscavam a alterar muito sua rota, havendo poucos casos de condutores circulando pelos Registros da

porção sul/sudoeste de Minas e do norte (**APÊNDICE H**). Apenas 746 condutores (23%) passaram por dois ou mais Registros.

GRÁFICO 7: Total de condutores no Registro de Saída que também passaram por qualquer um dos outros Registros nas diferentes porções de Minas Gerais, 1802-1825



Fonte: AN, CC, códigos 450, 462, 465, 477, 478, 687, 729, 742, 743, 744, 953, 1433, 2898, 3000, 3249, 3252, 3253, 3675, 4103, 4120, 4123, 4125.

Em termos geográficos, a circulação de um maior número de comerciantes volantes por distintos Registros ocorria na porção sul/sudoeste de Minas, cujos postos captavam a circulação de mercadorias em grande parte para o mercado do Rio de Janeiro, mas também atendendo à demanda Atlântica. A proximidade geográfica explica o elevado número de passagens computadas para os viandantes que optaram passar por Itajubá, Mantiqueira e Rio Preto, importantes pontos de conexão entre o sertão e o litoral. Do total de condutores que passou por pelo menos dois Registros da província mineira, 72% acessaram o Rio de Janeiro por um destes três postos fiscais. A localização estratégica destes Registros em áreas que favoreciam o intercâmbio das localidades do sul de Minas com os mercados costeiros resultou em interações comerciais frequentes e regulares. Conforme observado no **MAPA 4**, a menor distância e as facilidades topográficas no trajeto entre Rio e São João del Rei via Estrada do Comércio explicam a preferência dos condutores em transitar pelo Registro do Rio Preto.

Em relação aos Registros do Norte de Minas, encontramos pouquíssimos casos de condutores circulando por Malhada e Rio Pardo. Neste caso, chama atenção a fixidez das rotas adotadas por esses “andantes de caminho”, provavelmente relacionada às condições naturais desta região e ao circuito no qual estes Registros estavam inseridos. Importante notar que nesta região as interações menos frequentes com os mercados próximos também estava associado à “falta de povoamento [que] dá a medida da condição em que se acham a atividade industrial, o comércio e a cultura dos habitantes, a qual se verifica ser bastante inferior à das zonas do sul de Minas Gerais” (SPIX e MARTIUS, [1828] 2017, v. 2, p. 81).

Claramente percebe-se que os viandantes tinham um conhecimento do mercado em que atuavam. Era essencial conhecer, ainda que parcialmente, as condições naturais do território, como relevo, clima e oferta d’água, e materiais, como estado das estradas, melhores rotas, presença de pousos e ranchos. Com estas informações era possível escolher por qual porção de Minas e Registros seria mais lucrativo e menos dispendioso transitar, principalmente para as numerosas tropas de animais. É difícil supor que o movimento desses “homens e mulheres de caminho” fosse aleatório, pelo contrário, obedeciam a várias lógicas inerentes a este espaço econômico Oitocentista, inclusive obter informações a respeito de funcionários corruptos que facilitavam a passagem de mercadorias pelos Registros. De acordo com os relatos dos viajantes, pousos e ranchos situados à beira das estradas eram locais privilegiados para se obter as informações mencionadas.

Após elucidar alguns aspectos dos agentes envolvidos no comércio não-minerador exportador de Minas Gerais, analisamos os dados do comércio de exportação para o período entre 1822 e 1825 (**TABELA 6**), na qual observamos algumas continuidades em relação aos dados fornecidos pelo Barão de Eschwege para os anos de 1818 e 1819 (**APÊNDICE I**).

Segundo Bergad (2004), cifras modestas da exportação de farinha, feijão, milho, mandioca e arroz indicam que a própria população mineira era grande consumidora dos mesmos, especialmente nas áreas urbanas e nos locais direcionados a culturas de exportação, caso de Baependi com a cultura do fumo. Mesmo tendo baixo valor, estes produtos circulavam de forma constante pelos Registros de Minas Gerais, particularmente por Rio Preto, Jaguari e Malhada. No caso da cidade do Rio de Janeiro, estas cifras modestas podem ser explicadas pelo fato de que parte importante de seu

abastecimento provinha dos seus arredores, de sua “hinterlândia próxima”, como as freguesias de Angra dos Reis, Itaboraí, Itaguaí, Magé e Paraty (SILVEIRA, 2013).

Destacamos a exportação de algodão cru e têxteis (chapéus de lã, panos, redes, colcha e mantas de algodão) pelos Registros do Rio Pardo e Rio Preto. Como afirmou Libby (1988), desde o final do século XVIII foram lançadas as bases para a produção de algodão e têxteis, contribuindo para o desenvolvimento de uma indústria têxtil caseira em Minas. Segundo o historiador, o alvará régio de 1785 - proibindo manufaturas no Brasil - teve efeito reduzido na produção mineira caseira de “fazendas grossas”. Este alvará foi revogado em 1808 com base na política da Coroa de estimular distintos setores da economia interna do Brasil.

Tecidos e panos eram produzidos nos teares e rocas de uma mesma casa, na qual mulheres escravas e livres comumente trabalhavam em conjunto na produção dos mesmos⁹⁸. A disseminação da indústria têxtil caseira foi retratada por vários viajantes que percorreram Minas, reconhecendo a crescente importância que a produção de tecidos grosseiros proporcionava ao comércio exportador da província (MATOS, [1837] 1981). Um retrato desta produção nos lares mineiros é oferecido pelo viajante francês:

Quase todas as mulheres de Sucuriu fiam o algodão, e, na maioria das casas dessa povoação fazem-se tecidos mais ou menos grosseiros. Os tecidos mais finos se consomem na própria família, e vendem-se os outros, cujo fio não custa tanto a fiar, e, ao mesmo tempo encontram mais fácil colocação (SAINT-HILAIRE, [1830] 1975a, p. 228).

⁹⁸ A este respeito, destacamos a diversidade de tecidos encontrados em Minas Gerais, fosse de origem local (algodão, lã e linho) ou importados (bretanha, brim, sarja, seda), particularmente da Inglaterra, França, Itália, Holanda e Espanha. Segundo Gracinéa Oliveira (2011), foram encontrados 113 lexemas de tecidos nas Minas Setecentistas, principalmente: algodão, baeta, bretanha, cambraia, droguete, linho, lã, pano, renda e seda. Enquanto os tecidos grosseiros serviam para a produção de vestes para a família e escravos e produção de sacaria; os tecidos finos, importados e mais caros serviam para as vestes dos eclesiásticos e setores mais abastados da população.

TABELA 6: Quantidade por produtos dos gêneros exportados pelos Registros de Minas Gerais, 1822-1825⁹⁹

PRODUTOS REGISTROS	Fumo (arroba)	Lavoura (alqueire)	Algodão ¹⁰⁰ (arroba)	Têxteis (vara)	Pecuária (cabeça)	Toucinho (arroba)	Queijo (unidade)	Açúcar (arroba)	Rapadura (unidade)
Campanha do Toledo	510	598	50		924		56.520		
Itajubá	75.261				42.539	6.735	19.480		
Jaguari	8.250	3.406	682	5.754	336	56	3.758		
Mantiqueira	112.784		4.000	1.052	6.832	1.812	1.000		
Rio Preto	7.004	6.107	58.243	42.125	52.700	96.191	563.771 ¹⁰¹	1.297	5.830
Barra do Pomba	186		5.765	3.495	1.798	2.597	3.150		
Mar de Espanha			732		11.909	9.988			
Malhada	663	1.271	786	620	4.378	1.673	206	1.374	173.839
Rio Pardo			1.864	13.862	6.847				
TOTAL	204.658	11.382	72.122	66.908	128.263	119.052	647.885	2.671	179.669

Fonte: Banco de dados dos Registros - Apêndice D.

⁹⁹ Sublinhamos que não somente gêneros produzidos em Minas Gerais passavam pelos Registros. Encontramos importados da Europa sendo re-exportados como: alqueires de sal pelo Registro do Jaguari; barris de azeite por Campanha do Toledo e Rio Preto; além de bacalhau, biscoito, louça e vinho que passaram por Malhada com destino a Pernambuco.

¹⁰⁰ Do total exportado por Rio Preto, 57.855 em varas de algodão; 4.000 varas por Mantiqueira e 5.765 por Barra do Pomba.

¹⁰¹ Acreditamos que este quantitativo fornecido pela fonte primária possa estar superdimensionado.

Os Registros de Itajubá, Mantiqueira e Rio Preto, continuaram como rotas preferenciais para exportação de fumo, têxteis, gado (boi, porco, carneiro e galinha), toucinho e queijo para o mercado carioca¹⁰². No período em tela, em relação à arrecadação total dos impostos, pecuária e toucinho representaram 84% do valor arrecadado pelo Registro do Rio Preto. Já em Mantiqueira e Itajubá, pecuária e fumo responderam por, respectivamente, 60% e 97%. Rotas especializadas na exportação de gêneros amplamente consumidos pela população do Rio e de sua hinterlândia. No caso dos tecidos grosseiros de algodão, parte era usada pela escravaria do Rio de Janeiro e o restante seguia em embarcações para o sul da colônia e Bacia do Prata (SPIX e MARTIUS, [1828] 2017, v.1). Considerando a Bacia do Prata, estes tecidos eram usados no contrabando para obtenção do charque, trigo e peles (LOBO, 1975).

Com exceção do gado, todas as outras mercadorias eram transportadas pelos mares adquiridos na Feira de Sorocaba e passadas pela rota do Registro da Mantiqueira. Como vimos na **TABELA 4 (p. 138)**, Mantiqueira e Rio Preto eram muito procurados pelos comerciantes que passavam com escravos e sal adquiridos no porto do Rio. Entre 1816 e 1825, 66% do sal que passou por Rio Preto seguiu para Aiuruoca, Carrancas, Lavras, Livramento, Serranos e Turvo, localidades do sul de Minas muito conhecidas pela produção de gêneros para o mercado interno e externo. Percorrendo a porção meridional de Minas em 1822, Saint-Hilaire ([1830] 1938) relatou a expansão da cultura do fumo e das fazendas de gado nas proximidades do Rio Grande e descreveu a intensa movimentação das caravanas que encontrou passando pela Estrada do Comércio e pelo Caminho Novo da Piedade.

Ao chegar ao Rio estes gêneros tinham pelos menos três destinos. Primeiramente, era grande o consumo pela numerosa população da cidade. Entre 1760 e 1780 a população local cresceu 29%. Já entre 1799 e 1821 este aumento foi de 160%. Se em 1808 a população da Corte era de aproximadamente 50.000 habitantes, em 1821 ela já alcançava 100.000. No que se refere unicamente à província do Rio de Janeiro, vemos que em 1789 ela possuía 168.849 habitantes e em 1830 chegou a 591.000, um crescimento de 250% (FRAGOSO e FLORENTINO, 1993). Em segundo lugar, o Rio de Janeiro também concentrava importantes rotas de cabotagem estabelecidas com os

¹⁰² As reses que vinham de Minas para o Rio, antes de seguir para o matadouro público instalado na praia de Santa Luzia, que funcionou entre 1774-1853 onde hoje é o Passeio Público/RJ, o gado ficava nos campos e pastagens existentes na atual Zona Oeste do Rio de Janeiro, especialmente nos arredores da fazenda Santa Cruz. Após esse descanso e engorda, o gado ainda percorria um trajeto de 60 km pela Estrada Real de Santa Cruz até o matadouro na área central da cidade do Rio.

portos de Santos e Rio Grande, bem como com as atuais regiões Norte e Sul Fluminense (SILVEIRA, 2013). Por último, parte das mercadorias vindas de Minas Gerais era destinada ao mercado Atlântico, sobretudo no tráfico negreiro com a África portuguesa e no comércio ilegal, principalmente, com ingleses, holandeses e espanhóis (FIGURA 17).

FIGURA 17: Trapiche na cidade do Rio de Janeiro, 1823.



No século XVII, em função da exportação do açúcar do Recôncavo da Guanabara e posteriormente, do ouro de Minas Gerais exportado pelo Rio de Janeiro, surgiu ao longo das praias do Mercado, dos Mineiros, dos Peixes e de Dom Manuel (arredores da atual Praça XV - RJ) uma série de importantes trapiches e ancoradouros. Estes eram usados no comércio de cabotagem da praça mercantil do Rio com distintos portos da colônia e também no mercado Atlântico, recebendo artigos de luxo e manufaturados europeus. Do porto carioca também saíam gêneros para o tráfico negreiro e para rotas de contrabando, caso do comércio ilegal com a Bacia do Prata. Fonte: Brasiliana Iconográfica - Felix-Émile Taunay.

Todos os dias chegavam tropas, comboios e embarcações à capital do Brasil, dinamizando os pequenos portos da Baía de Guanabara e as estradas da província. Um “porto geral” deste rico e volumoso comércio era o *Porto da Estrela*, que assumiu crescente importância no território fluminense a partir da abertura do Caminho do Proença (1724), variante do Caminho Novo. Segundo os viajantes, diariamente partiam barcas que faziam a conexão dos sertões de Minas, Goiás e Mato Grosso com a cidade do Rio e vice-versa, sendo o horário das mesmas determinadas pela direção dos ventos e pelo comportamento das marés. Os viajantes bávaros nos oferecem uma descrição do

grande movimento comercial neste porto fluvial situado nas proximidades dos rios Inhomirim-Estrela (RJ).

Vêm-se compridas filas de mulas, carregadas com caixas e bagagens, chegando o interior ou indo para lá. O europeu, habituado ao transporte de cargas volumosas em carros que ele, não sem razão, compara a navios terrestres, admira-se à vista de tanta carga repartida em pequenas porções, entregues à discrição de animais cargueiros ou de um tocador incapaz, diariamente descarregada e carregada diversas vezes, ao livre ou nos ranchos, mal resguardada da chuva e do tempo, e desse modo levada muitas vezes por centenas de milhas (SPIX e MARTIUS, [1828] 2017, v. 1, p. 112).

Com a abertura das Estradas do Comércio e da Polícia, a integração do sul de Minas com a Corte se encaminhou para interações cada vez mais regulares e diversificadas, sendo capitaneadas principalmente pelos Registros do Rio Preto e do Presídio do Rio Preto (**APÊNDICE I**). A solicitação de reformas e melhorias nestas estruturas espaciais de controle chama a atenção, pois como vimos o desleixo era regra.

Em carta enviada ao Rei, cogitou-se a mudança do Registro do Rio Preto, situado às margens do rio homônimo, para o rio Paraíba do Sul. Segundo os funcionários do Registro, havia “imensas sesmarias no sertão da parte do Rio de Janeiro entre o rio Paraíba e o rio Preto” e como muitos fazendeiros abriram picadas para suas terras, as matas da região escondiam criminosos que ali se abrigavam para não pagar as taxas de exportação. Embora não seja especificado em qual trecho do rio Paraíba o Registro devesse ser instalado, os funcionários afirmavam que com a mudança ficaria mais fácil vigiar a passagem dos viandantes que seguiam pelas estradas para Resende e Rio de Janeiro (BN, CC, 1818, OD: mss 1440119).

Para se ter noção da ocupação dos arredores deste Registro, os proprietários da fazenda Santa Clara, situada nas proximidades da Serra Negra, solicitavam ampliação de sua propriedade, que consistia em casas, paiol, engenho de açúcar, lavoura e criação de gado bovino, cavalos e lanígeros. Tal solicitação foi concedida, pois, segundo as autoridades, permitiria aumentar a arrecadação dos dízimos e desenvolver a agricultura na região (BN, CC, 181-, OD: mss 1440246).

Diante da grande circulação de tropeiros e viandantes pela Estrada do Comércio, principalmente após a instalação da Família Real no Rio de Janeiro, o comandante do Registro solicitou a construção de dois quartéis nas proximidades de uma ponte da parte da capitania do Rio de Janeiro para impedir que os passadores pudessem atravessar o Rio Preto sem pagar os tributos. Um vasto rancho também deveria ser edificado para abrigar

os numerosos comboios de mulas que desciam para o Rio de Janeiro (BN, CC, 1819, OD: mss 1443400).

O Registro do Rio Preto, além de exportar a produção de fazendas e sítios localizados nos seus arredores, também polarizava parte dos gêneros exportados de São João del Rei para o Rio de Janeiro, especialmente reses e derivados da pecuária (**TABELA 6**). A praça mercantil sanjoanense também concentrava negócios e produtos de distintas porções do território mineiro, como Pitangui, Araxá, Paracatu e Minas Novas, que de São João - ponto importante na rede de circulação de mercadorias - eram enviados para o mercado carioca.

Além de ter condições naturais favoráveis às atividades agropastoris, como relevo levemente ondulado, campos e pastagens, a vila sanjoanense também era local de interseção de diversos caminhos. Visitando São João del Rei em 1818, Spix e Martius ([1828] 2017) estimaram que anualmente quatro tropas, com cinquenta mulas cargueiras cada, faziam o caminho entre São João e a Corte o que representava cerca de 400 arrobas em volume de mercadorias. A prosperidade de São João del Rei também foi reconhecida por outros viajantes, caso de Saint-Hilaire ([1833] 1941, p. 205) que por lá passou em 1817: “Não somente esta vila não tem esse ar de tristeza e abandono, peculiar a quase todas as desta província; não somente não se vêem, a cada passo, casas abandonadas, caindo em ruínas, mas ainda tudo aí parece vivo e animado”.

Registros instalados na Zona da Mata Mineira, Barra do Pomba e Mar de Espanha tinham um rendimento pouco expressivo, com um reduzido número de comerciantes que por ali passavam ou retornavam. Lembrando que, somente a partir de 1830, a Zona da Mata mineira adquiriu notoriedade em suas exportações, principalmente a cafeeira. Quando Spix e Martius ([1828] 2017) passaram pelo Presídio de São João Batista (*Visconde do Rio Branco - MG*) afirmaram que no lugar havia “prósperas roças” de onde partiam alguns produtos para vila de Campos.

As comunicações da Zona da Mata Mineira com o atual Norte Fluminense foram facilitadas pelo relevo ondulado - morros em meia-laranja - e o aproveitamento de suas falhas e fraturas pelos afluentes da margem esquerda do rio Paraíba do Sul, como Pomba e Muriaé. A proximidade com o mercado do Rio também estimulava o escoamento da produção por estas rotas, embora, tanto a pauta de exportações como o volume transacionado das mercadorias fosse inferior, quando comparado aos Registros da porção sul/sudoeste de Minas. Apesar das facilidades do meio natural, estas rotas apresentavam reduzida movimentação de carga e indivíduos. Conforme alguns viajantes

relataram, a Estrada Campos-Pomba não contava com uma infraestrutura de apoio aos condutores, sendo possível ficar dias sem avistar pastagem ou rancho.

Parte das mercadorias que passavam pelo Registro do Barra do Pomba, sobretudo gado bovino, panos de algodão e toucinho, prosseguiram pelos rios Pomba e Paraíba do Sul em direção à região agro-exportadora e escravocrata de Campos dos Goytacazes. Os gêneros não consumidos nesta região seguiam para o porto de São João da Barra (RJ), o segundo porto mais importante da província do Rio de Janeiro. Além dos gêneros agrícolas e da pecuária produzidos na Zona da Mata Mineira, o açúcar, do complexo açucareiro de Campos - comumente empregado nas expedições negreiras - também seguia em lanchas e sumacas em direção ao Rio. Nos anos de 1819 e 1820, em média, 200 embarcações fizeram este trajeto (FREYCINET, 1825 apud PRADO e LUIZETTO, 1980, p. 190).

A circulação na fronteira norte/nordeste de Minas com a Bahia e Pernambuco era controlada somente pelos Registros de Malhada e Rio Pardo. O primeiro, localizado à beira da estrada principal entre a Bahia, Goiás e Mato Grosso, era movimentado pelas tropas de mulas que trafegavam carregadas com fazendas sertanejas e gêneros de subsistência e importados do litoral. De acordo com Spix e Martius ([1828] 2017, v. 2, p. 123) cerca de vinte tropas de mulas fazia por ano a travessia entre Minas e Bahia, adotando como rota preferencial o rio São Francisco, “via usual do comércio de uma grande parte do sertão de Minas Gerais, que transporta os seus produtos com facilidade por esse meio à Bahia, do que em lombo de mulas ao Rio de Janeiro [...]”.

Por Malhada passava principalmente rapadura, o principal substituto do açúcar no sertão porque além do consumo humano, era empregada para alimentar animais de carga devido ao seu alto valor energético. A rapadura era um gênero bastante apreciado por toda a população do Brasil, mas principalmente por escravos e tropeiros que nas noites de frio se alimentavam da famosa jacuba, mistura do produto com água e farinha de milho (SAINT-HILAIRE, [1830] 1975a).

Após passarem por Malhada, os produtos poderiam seguir distintos caminhos terrestres ou fluviais até seu destino nas capitanias de Bahia e Pernambuco. Na rota de Minas para Bahia, antigas regiões mineradoras baianas, como Rio de Contas e Jacobina, também eram abastecidas pelos diversos gêneros que passavam por Malhada.

O setor de Minas Novas é representado pelo Registro de Rio Pardo, situado apenas 60 km distante do limite de Minas com a Bahia e que consistia em importante

ponto de passagem de pessoas, mercadorias e pedras preciosas para a cidade de Salvador.

Segundo Mawe ([1812] 1978), Tejuco e Minas Novas exportavam para a Bahia somente pedras preciosas e recebiam em troca mercadorias inglesas. No entanto, este comércio era bem mais diversificado do que relatou este viajante. Minas Novas produzia uma série de gêneros, como algodão, panos, carne salgada, couro e gado, que enviava não só para a Bahia, mas para Tejuco, Vila do Príncipe, Vila Rica, Sabará e Rio de Janeiro (via São João del Rei).

A produção de gêneros agrícolas essenciais, incluindo os produtos pecuários, de algumas fazendas situadas nos sertões de Minas mostra como a produção agrícola de subsistência (cereais) estava imbricada à produção mercantil, representada neste caso pela cultura do algodão e criação de animais (**ANEXO C**). Estas fazendas mobilizavam mão-de-obra familiar e pequenos plantéis de escravos para produção, transporte e distribuição das mercadorias nos mercados locais e regionais, neste caso era pela rota do Registro do Rio Pardo que os gêneros nos sertões norte de Minas - algodão, têxteis, bois, cavalos e burros - alcançavam a populosa e rica cidade de Salvador.

O algodão de Minas Novas era bastante requisitado no comércio inglês, pois tinha alta qualidade com seus fios compridos, regulares e finos, bem como resistentes, e brilhantes¹⁰³. O algodão era uma “cultura camponesa”, pois não exigia significativos investimentos financeiros ou técnicos e podia ser cultivado com cereais. Geralmente era plantado na estação chuvosa e colhido na seca, já sendo bastante rentável na primeira safra. O clima quente e seco do Norte de Minas propiciou a expansão dos algodoeiros em diversos arraiais do termo de Minas Novas, como Água Suja (*Berilo - MG*), Sucuriú (*Francisco Badaró- MG*), São Domingos (*Virgem da Lapa-MG*) e Chapada (*Chapada do Norte-MG*). Como não havia manufatura, a casa era o centro da produção têxtil¹⁰⁴.

São Domingos e Chapada eram os principais entrepostos do comércio de algodão em Minas Gerais devido à posição destes arraiais na rede de caminhos. De São Domingos as mercadorias seguiam para Salvador pela Estrada da Conquista ou pelo rio Jequitinhonha. As mercadorias eram embarcadas em Tocaios, a apenas sete léguas de São Domingos, de onde seguiam pela via fluvial até Belmonte (BA) e daí, dentro de 15-

¹⁰³ Em geral a arroba de algodão de Minas Gerais não ultrapassava o valor de 5\$000, exceto o proveniente de Minas Novas, cuja arroba era comercializada entre 6\$000 e 6\$400 na cidade do Rio (BERGAD, 2004).

¹⁰⁴ Caetité (BA) também era grande produtora de algodão, entretanto o algodão remetido daqui para o porto de Salvador não era produzido somente em seus arredores. Parte provinha do termo de Minas Novas e alcançava Caetité por uma estrada que passava pelo arraial de Rio Pardo (MG).

20 dias, alcançavam a cidade de Salvador. Chapada, situada próxima às margens do rio Araçuaí, era lugar de pouso das caravanas que seguiam do sertão norte de Minas Gerais para o litoral do Rio.

Segundo Saint-Hilaire ([1830] 1975a), cerca de doze tropas (cada uma com 10 a 40 mulas) partiam por ano de Minas Novas para o Rio de Janeiro (30 dias de viagem) e Bahia (20 dias de viagem). Era comum que negociantes de lojas inglesas e francesas estabelecidas nestas cidades fossem até Minas Novas para adquirir algodão diretamente com os produtores.

Gênero importante da pauta de exportação do Registro do Rio Pardo, a pecuária era praticada nos sertões do Rio Pardo (atuais localidades mineiras de Espinosa, Salinas, Monte Azul e São João do Paraíso), povoado a partir do século XVIII por gente vinda da Bahia com o intuito de estabelecer currais e fazendas no norte de Minas Gerais. O couro produzido nas localidades de Morrinhos, Rio Pardo e Itacambira servia para a produção de bruacas e surrões usadas para o transporte de algodão e de cobertas para o Rio (que vendia o algodão junto a estes sacos de couro) e Salvador (que usava estes sacos para colocar para sal e tabaco) (SAINT-HILAIRE, [1830] 1975a).

Os distintos caminhos terrestres e fluviais que articulavam Minas com Bahia e Pernambuco não somente estimularam o comércio, a produção e a circulação de pessoas e mercadorias, como também os descaminhos. Nas correspondências dos funcionários dos Registros, encontramos relatos de picadas e veredas pelas quais escravos africanos, fazendas secas e cavalarias passavam da Bahia e Pernambuco para a comarca do Serro Frio, driblando a fiscalização dos Registros do termo de Minas Novas (BN, CC, 1773, OD: mss 1441983).

Pelo rio Jequitinhonha também se extraviavam ouro, diamantes e gado para os sertões da Bahia, sendo urgente o reforço das guardas, o que também simbolizava a crescente importância do Registro do Rio Pardo para controle da circulação ilegal que se estabeleceu na região (BN, CC, 1824, OD: mss 1445096). Para Carrara (2007), o contrabando praticado no nordeste de Minas pode ter influenciado o reduzido rendimento dos Registros deste termo.

Embora os dados apresentados nesta seção não contemplem a mineração, acreditamos que seja importante apresentar o cenário da exploração mineral da província neste período. A mineração continuou a gerar renda e a empregar faiscadores e escravos, em proporções bem inferiores às do auge da mineração, mas ainda assim

mantendo sua relevância econômica, principalmente devido à exploração de diamantes na comarca do Serro Frio.

Dos 80 mil escravos empregados na mineração em 1750, apenas 10 mil estavam envolvidos na década de 1810. Em termos geográficos, a Serra do Espinhaço ainda concentrava as principais lavras no início do século XIX. Do total de 631 lavras auríferas em funcionamento em 1814, Vila Rica, Mariana, Sabará, Caeté, Vila do Príncipe/Tejuco concentravam cerca de 70%. Além disso, em conjunto com a vila de Campanha, estes locais empregavam quase 80% dos escravos na cata de ouro (ESCHWEGE, [1833] 1979, v.2). Muitos escravos dividiam o tempo dedicado à mineração com o trabalho agrícola nas fazendas mistas mineiras, afinal “roçar e minerar fazia parte da mesma lide no campo, assim consideradas por todos aqueles que achavam que não lucrariam menos na cultura dos mantimentos, ou no manejo do gado, do que na mineração” (ARRUDA, 2020, p. 13-14).

Além das pequenas lavras, Minas passou a contar com novas e maiores instalações para exploração mineral. Com a autorização régia para instalação de fundições no Brasil, o governo contratou o Barão de Eschwege para viabilizar este árduo e moroso projeto. Sob a sua orientação, diversas fundições, fábricas e forjas foram criadas. As forjas mais notáveis do início do século XIX eram as Fundições de Itabira, Congonhas do Campo, Rio Acima, Vila Rica e Abaeté. Além do ouro e diamante, outros minerais e pedras preciosas foram explorados em território mineiro, tais como minério de ferro, chumbo, ametistas, topázios e turmalinas¹⁰⁵.

¹⁰⁵ Ainda que em pequenas quantidades e de forma ocasional, encontramos exportação de ferro e artefatos (sela, chumbo, ferro e ferragens), provavelmente produzidos nas forjas caseiras, passando pelos Registros de Rio Preto e Malhada. Entre 1822 e 1825, 130 arrobas de ferro foram exportadas.

5.2. REGISTROS E ENTRADAS: HERANÇAS DO CICLO DO OURO

Com a crise da mineração, a arrecadação dos tributos em Minas Gerais também foi afetada. De acordo com Resende (1983 apud ANTEZANA, 2006, p. 77), a partir de meados do século XVIII, é notório o declínio da arrecadação dos quintos. Enquanto no auge da mineração (1720-1740), a receita proveniente da exploração do ouro representava quase 70% do valor arrecadado por Minas Gerais, nas décadas de 1770 e 1780 não ultrapassou 60% e em 1799, chegou apenas a 50% (**GRÁFICO 8**). Na década de 1760, foram aplicadas duas derramas a fim de completar a quota de 100 arrobas de ouro que não tinha isso alcançada. Mesmo com esta redução na participação, os quintos ainda eram uma das principais fontes de riqueza para a metrópole.

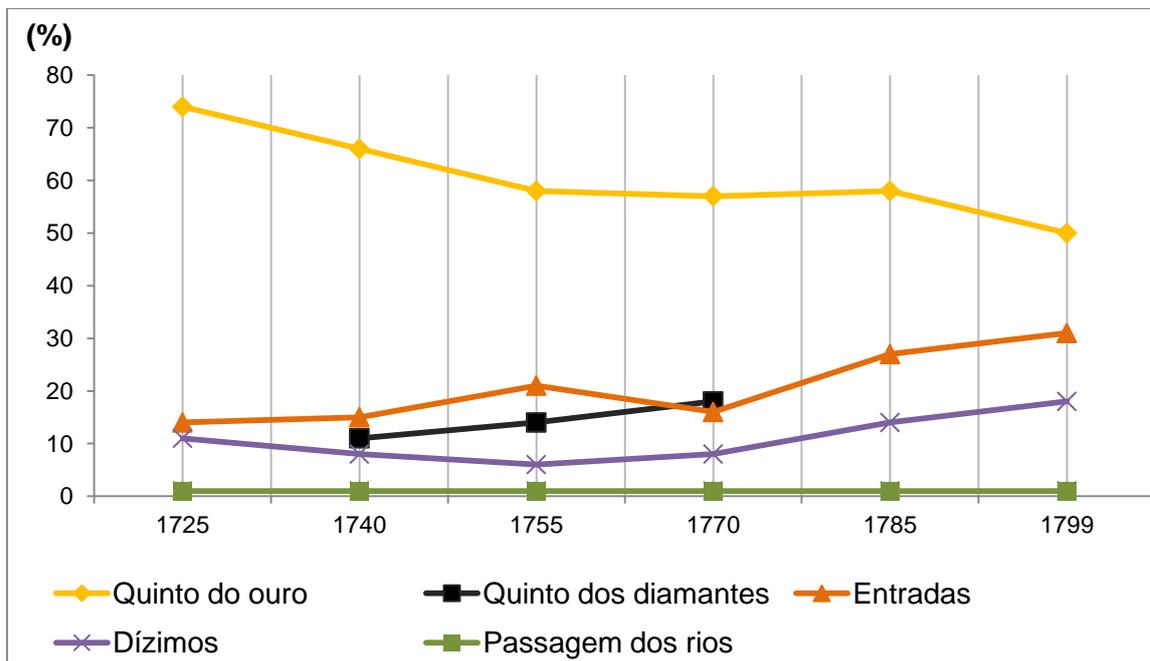
Os dados do **GRÁFICO 8** revelam a instabilidade e a contração econômica da mineração e do comércio a partir de meados do século XVIII, embora em termos geográficos a redução na arrecadação de alguns tributos não tenha ocorrido de maneira uniforme pelo território mineiro (**APÊNDICE E**).

Em relação aos dízimos, temos um significativo incremento na arrecadação, que incidia sobre a produção agropecuária. Entre 1720 e 1740, representavam 10% dos rendimentos de Minas e, em 1799, passaram para 18%.

As Entradas tiveram uma participação bastante variável ao longo do período. Nas primeiras décadas do século XVIII, era de 15%, passando para 21% em 1755. Em 1770, decaiu para 16%, e voltou a subir a partir de 1780. Ao final do século se consolidou como um dos impostos mais rentáveis de Minas, representando 31% das receitas da capitania.

Com base nos dados apresentados por Teixeira Coelho (1980 apud ZEMELLA, 1990, p. 231-233) sobre a arrecadação dos direitos das entradas entre 1718 e 1776 é possível analisar o impacto do setor metalífero nas correntes de abastecimento que se dirigiam a Minas Gerais. Em 1718, primeiro ano de vigência do direito das entradas, somente 13:537\$678 foram arrecadados. Em 1725, o quantitativo foi 97:338\$480. Já em 1756, foi arrecadada a importância de 203:967\$333, o maior rendimento das entradas até 1776, último ano que consta na relação de Coelho. A partir dos últimos anos da década de 1760 sua arrecadação começou a decair, chegando a 125:638\$908 em 1769, e após meados de 1770 aumentou. Em 1776, foram arrecadados 147:099\$343 e em 1787, último ano que dispomos de informação, foi de 142:662\$329 (**APÊNDICE E**).

GRÁFICO 8: Participação, em porcentagem, dos contratos na receita total de Minas Gerais, 1725-1799



Fonte: RESENDE, 1983, p. 376 apud ANTEZANA, 2006, p. 77.

Em um primeiro momento, os Direitos das Entradas acompanharam o declínio da produção mineral, sendo um indicador de uma redução, ainda que modesta, no comércio estabelecido entre Minas Gerais e outras capitanias. Após 1780 o crescimento desta arrecadação tornou-se um indício da reorganização produtiva de Minas, com o incremento da aquisição de determinadas mercadorias nos principais circuitos do comércio Atlântico. Não eram mais as catas e minas de ouro que explicavam a continuidade ou até mesmo o incremento na importação de determinadas mercadorias.

Os dados de Eschwege (1899) sobre as importações de treze Registros são representativos desta reorganização produtiva verificada em Minas Gerais, no início do século XIX (**APÊNDICE I**). Notamos a permanência do Caminho Novo que, inicialmente aberto para escoar o ouro dos sertões das Gerais pelo porto do Rio, se transformou em uma das rotas mais movimentadas de nosso território. Assistimos também ao início do processo de formação de duas rotas preferências em direção ao Rio de Janeiro - Estradas do Comércio e da Polícia. Os Registros do Caminho Novo, Mantiqueira, Rio Preto e Presídio do Rio Preto tinham as pautas de importação mais diversificadas dos postos analisados por Eschwege, computando copiosas aquisições de fazenda seca, ferramentas, sal e artigos de luxo na praça mercantil do Rio de Janeiro.

Os produtos adquiridos no mercado paulista, tais como sal, bestas, açúcar e aguardente costumavam passar pelos Registros da Mantiqueira, Jaguari e Campanha do Toledo. Destacamos também a significativa passagem de sal da terra por Malhada que, como vimos, era importante artigo da circulação regional entre os sertões de Minas e da Bahia, estando também associado a uma circulação Atlântica.

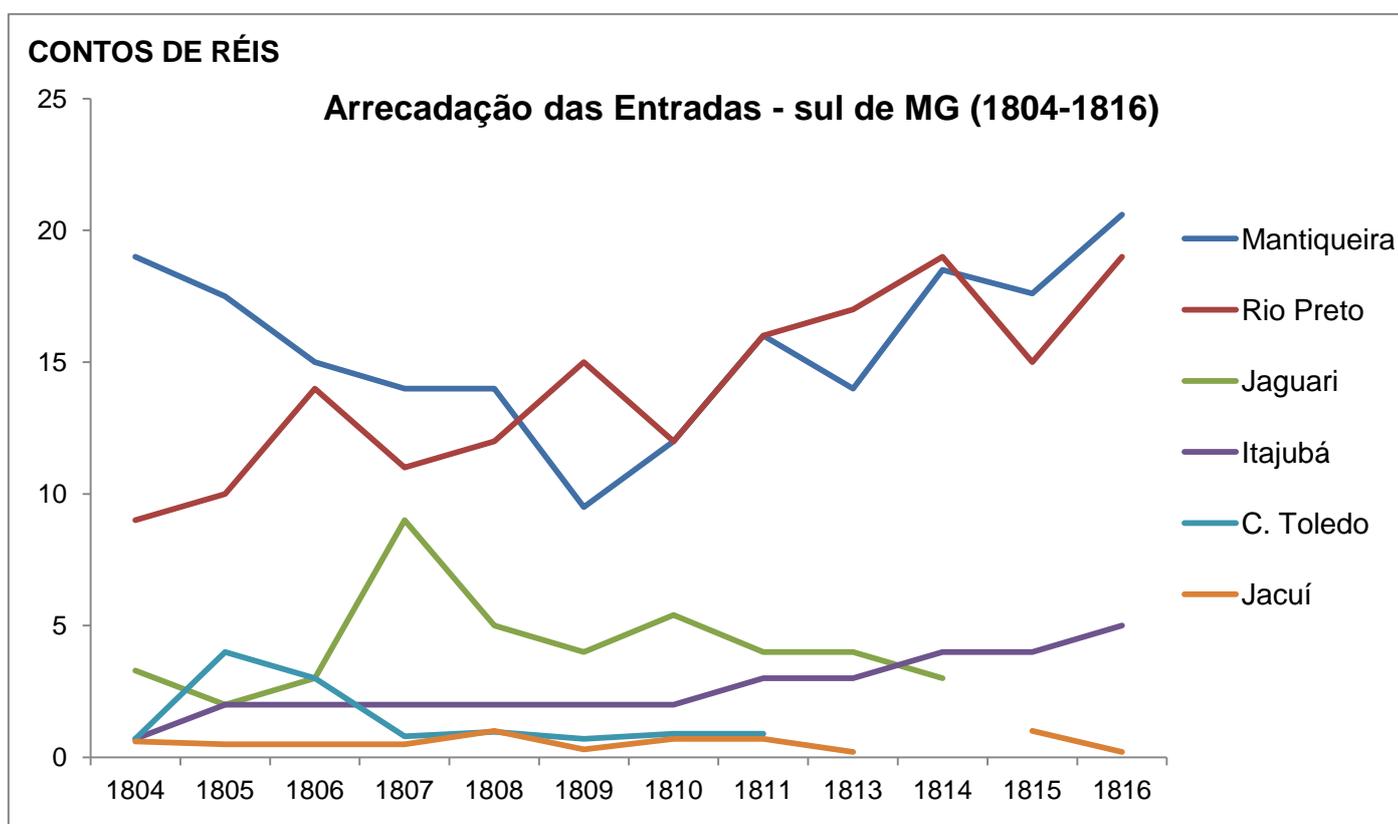
A movimentação incessante de mercadorias entre Minas e as capitanias vizinhas permaneceu mesmo após o declínio da mineração como também pode ser observada no **GRÁFICO 9**, que mostra a evolução dos rendimentos nos Registros instalados no sul/sudoeste de Minas Gerais, sinalizando uma certa “disputa” entre Mantiqueira e Rio Preto. Entre 1804 e 1816, estes postos responderam por 41,6% e 37,5% do total arrecadado, ou seja, quase 80% do rendimento estava concentrado nas rotas que davam acesso ao mercado do Rio de Janeiro, no qual parte significativa dos gêneros mineiros era adquirida pelos negociantes cariocas ou estrangeiros envolvidos direta ou indiretamente nas rotas comerciais do Atlântico.

Acreditamos que o incremento no rendimento observado em alguns Registros do **GRÁFICO 9** pode estar associado à abertura dos portos coloniais a partir de 1808, marcando o fim do exclusivo metropolitano. Desde então, o aporte de embarcações estrangeiras no porto do Rio foi significativo, principalmente a partir de 1813 (SILVEIRA, 2013), propiciando uma maior oferta de importados, em especial artigos de luxo, ferramentas e metais. Em relação ao trato negreiro, também foi crescente o quantitativo de navios que chegaram ao porto carioca. Como bem mostrou Alencastro (2000), o tráfico negreiro acompanhava as flutuações da economia brasileira, de modo que no período em tela, o café foi o principal responsável por intensificar o comércio atlântico de escravos.

O dinamismo econômico e a permanência de uma população - envolvida com atividades agrícolas e comerciais - no sul de Minas foi descrito por Saint-Hilaire ([1830] 1938) quando o percorreu no ano da independência. O viajante teceu comentários sobre o incessante desfilar de tropas pelos caminhos, a travessia de mercadorias e boiadas pelos rios, bem como uma melhoria nos ranchos e pousos disponíveis aos viajantes. A crescente relevância do sul de Minas no espaço econômico interprovincial também é verificada pela abertura da Estrada do Picu (1822), fruto da iniciativa dos ricos proprietários rurais de Campanha, Baependi e Pouso Alegre. Esta estrada significou a redução do espaço-tempo das comunicações do litoral do Rio com o interior, servindo principalmente ao escoamento do fumo, e após 1830 do café.

Os dados do **GRÁFICO 9** fornecem um substrato que permite analisar a densidade de conexões que atravessavam o sul de Minas, bem como a valorização de algumas rotas na articulação entre litoral e sertão. As curvas de arrecadação sugerem também certa desestruturação da mineração e um circuito de maior circulação de mercadorias em direção às cidades de maior população do litoral. Neste sentido, há perda relativa na capilaridade da circulação comparada ao século XVIII, como demonstrado pelas importações e exportações.

GRÁFICO 9: Arrecadação das Entradas nos Registros do sul de Minas Gerais, 1804-1816 (em contos de réis)



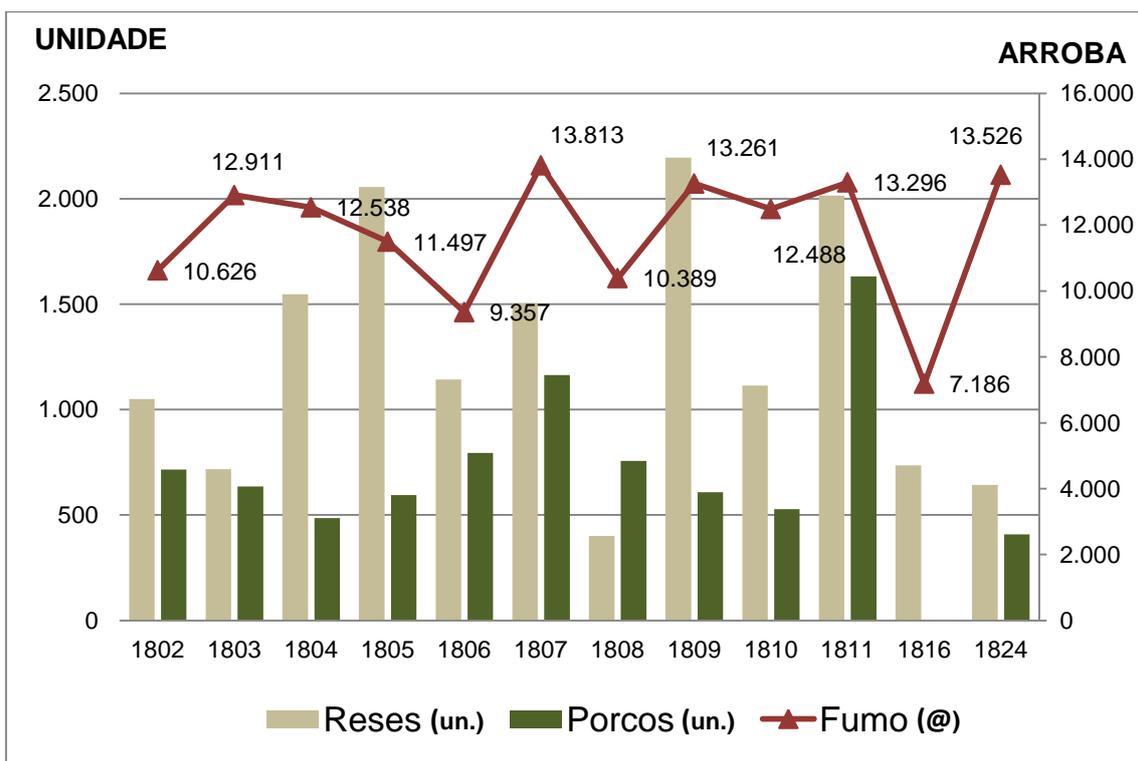
Fonte: AN, CC, códices 25, 26, 27, 1650, 1652, 1653 e 1656.

Como já assinalamos, uma das rotas mais usadas para articular o sul de Minas ao Rio de Janeiro ainda era o Caminho Velho. A rota terrestre-marítimo alcançava o Rio através da vila de Paraty. As pequenas embarcações que saíam desta vila, a exemplo de lanchas e sumacas, transportavam para o Rio gêneros vindos do sul de Minas, como, fumo, queijo e toucinho, além do açúcar e da aguardente produzidos na freguesia de Paraty (SILVEIRA, 2013). Em 1819, saíram 84 embarcações deste porto em direção ao Rio. Já em 1820 este número foi de 65 (FREYCINET, 1825 apud PRADO e

LUIZETTO, 1980). Claramente, estes dados ilustram a importância das mercadorias vindas pelo Caminho Velho, ao mesmo tempo em que apontam a crescente importância que as Estradas abertas nas primeiras décadas do século XIX passaram a adquirir para o transporte de mercadorias, notadamente as exportadas pelo Registro do Rio Preto. O incremento nas entradas verificado neste Registro a partir de 1813, possivelmente teve relação com a abertura oficial da Estrada do Comércio. Claramente, a redução no tempo da viagem e o percurso menos acidentado foram seus grandes atrativos.

O Registro da Mantiqueira, situado na Garganta do Embaú, era um dos mais movimentados no comércio de Minas com o litoral carioca. O fumo, típico do sul Mineiro, provinha do Vale dos rios Verde e Sapucaí e das localidades de Aiuruoca, Baependi, Carrancas e Pouso Alto. Os porcos que passavam pela Mantiqueira em direção a São Paulo e Rio de Janeiro provinham de locais mais distantes como Araxá e Uberaba (antigo Sertão da Farinha Podre) e Pitangui (zona curraleira) (**GRÁFICO 10**).

GRÁFICO 10: Quantitativo exportado pelo Registro da Mantiqueira, 1802-1824



Fonte: CARARRA, 2007, p.336; AN, CC, códigos 1433, 3252, 4103. Observação unidade de medida: reses e porcos (unidade) e fumo (arroba).

Além do Registro da Mantiqueira, por Itajubá também passaram volumosas exportações do chamado *fumo de Minas*, representando quase metade do valor total arrecadado por estes dois postos fiscais. Muitos proprietários passaram a exportar fumo com tropas próprias, algumas conduzidas por escravos. Com a abertura da Estrada do Picu, que encurtava em cinco dias o trajeto do sul de Minas para o Rio de Janeiro, e conseqüentemente reduzia o frete das mercadorias, o Registro da Mantiqueira passou a disputar com o de Picu o envio de fumo para os núcleos urbanos do litoral.

De acordo com as estimativas de Restitutti (2008), o destino do tabaco de Minas enviado para São Paulo e Rio de Janeiro entre 1808-1820 consistia em 40% para consumo nas províncias, 30% para cabotagem e 30% para exportação. Sendo uma monocultura, o fumo foi uma das “moedas” para o comércio do Atlântico Sul e também para o da Bacia do Prata, segundo Manuel Correia de Andrade (1963).

O sal também tinha papel importante na circulação atlântica, reforçando a regularidade das trocas em diferentes escalas. Como já mencionamos, ele era muito usado para a produção de carne seca que, assim como o fumo, era um importante artigo empregado no trato escravista: a primeira na dieta básica e o segundo no escambo (FLORENTINO, 1997). A zona de produção escravista situada no litoral da América portuguesa e a zona de reprodução de escravos na África lusa, situada principalmente em Angola e Costa da Mina, estavam articuladas não somente pelo tráfico negreiro, mas também pelo comércio de mercadorias brasileiras e não-européias (tecidos asiáticos) que saíam dos portos do Rio de Janeiro, Salvador e Recife e seguiam para os portos negreiros da África (ALENCASTRO, 2000).

Passando pelo Registro da Mantiqueira em 1822, Saint-Hilaire ([1830] 1938, p. 127) constatou a importância do fumo como moeda de troca na própria província de Minas, pois os ricos proprietários “vão procurar negros no Rio de Janeiro; revendem-nos a longo prazo aos cultivadores menos abastados, aceitam fumo em troca e ganham assim muitas vezes o valor de seu capital.” Os principais exportadores de fumo pelos Registros da Mantiqueira e Picu também eram proprietários de um considerável número de escravos, importando geralmente 50 ou mais cativos do Rio de Janeiro para trabalhar na produção e condução do fumo para mercados próximos (RESTITUTTI, 2008).

Com base nos dados dos Registros, marcos do espaço econômico e da circulação, temos um panorama da dinâmica dos sertões de Minas e das articulações comerciais estabelecidas entres estes e o litoral da América portuguesa (**QUADRO 4**).

QUADRO 4: Traços gerais do comércio importador de Minas Gerais, 1758-1825

Registro	Período	Principais produtos importados	Principais destinos	Principais caminhos
Caminho Novo	1785-1787, 1790, 1795	Escravos, ferramentas, metal, molhado, remédio (boticas), seco	Mariana, Sabará, São João del Rei, Vila Rica e Vila do Príncipe	Caminho Novo do RJ
Capivari	1765	Cavalo, molhado, seco	Localidades do sul de MG	Caminho de SP
Campanha do Toledo	1807, 1819	Derivados da cana-de-açúcar e sal	Bom Retiro, Cachoeira, Caldas, Ouro Fino e Ribeirão Fundo	Caminho de SP via Atibaia
Itajubá	1795, 1800, 1805, 1810, 1812, 1825	Aguardente, artigos de luxo, fazenda seca, sal	Itajubá, Pouso Alegre, Sant'Anna, Santa Catarina e São Gonçalo	Caminho de SP, Caminho Velho do RJ e Caminho Novo da Piedade
Jacuí	1770, 1821	Fazenda seca, pano de algodão e sal	Desemboque (minas)	Caminho de SP via Mogi-Guaçu
Jaguari	1815, 1820, 1823, 1825	Aguardente, artigos de luxo, besta, molhado, sal, seco	Bambuí, Camanducaia, Cambuí, Campanha, Pouso Alegre, Sant'Anna e São Gonçalo	Caminho de SP via Atibaia
Mantiqueira	1790, 1795, 1800, 1805, 1810, 1820	Aguardente, artigos de luxo, besta, escravo, molhado, sal, seco	Localidades sul de Minas, Mariana, Sabará, São João del Rei, Vila Rica.	Caminho de SP, Caminho Velho do RJ e Caminho Novo da Piedade
Ouro Fino	1765	Fazenda seca e molhado	Cabo Verde (minas)	Caminho de SP via Atibaia
Barra do Pomba	1825	Sal e vinho	Barra do Bacalhau, Pomba e São João Batista	Navegação nos rios Paraíba do Sul e Pomba, caminhos na Zona da Mata mineira
Porto do Cunha	1815, 1820, 1825	Escravo e sal	Barbacena, Mariana, Sabará, Vila Rica	Caminho RJ - Zona da Mata mineira
Rio Preto	1816, 1820, 1825	Artigos de luxo, escravo, metal, sal, seco	Aiuruoca, Baependi, Carrancas, Lavras, São Thomé das Letras, Serranos, São João del Rei	Estrada do Comércio
Malhada	1810, 1815, 1820, 1821	Fazenda seca e sal	Barra do Rio das Velhas, Brejo do Salgado, Paracatu, São Romão	Caminho da Bahia, navegação rio São Francisco
Zabelê	1765, 1774, 1775	Carne seca e bovinos	Caeté, Sabará, Vila Rica	Caminhos da capitania de MG
Itacambira	1765	Carne seca, bovinos, sal	Distrito Diamantino	Caminhos da capitania de MG
Jequitinhonha	1762, 1763, 1765	Carne seca, escravo, fazenda seca, bovinos, peixe seco, sal	Água Suja, Araçuaí, Chapada, Minas Novas, São Domingos, Tejuco	Caminho dos Sertões da BA, navegação rio Jequitinhonha

Registro	Período	Principais produtos importados	Principais destinos	Principais caminhos
Pé do Morro	1785	Carne,bovinos, sal	Distrito Diamantino	Caminhos da capitania de MG
Rebelo	1765, 1768, 1774, 1775	Carne seca, bovinos, peixe seco	Distrito Diamantino	Caminhos da capitania de MG
Rio Pardo	1765-1767	Fazenda seca	Distrito Diamantino e Minas Novas	Caminho da BA via Conquista
Olhos d'Água	1785, 1823	Couro e bovinos	Paracatu e arraiais vizinhos	Caminhos no vale do rio Paracatu e para GO
Nazaré	1758, 1763, 1765, 1782, 1785, 1805	Açúcar, carne seca, fumo, bovinos, peixe seco, sal	Paracatu e arraiais vizinhos	Caminhos no vale do rio Paracatu e para Vila Rica e Sabará
São Luiz	1762-1765, 1785	Aguardente, carne seca, bovinos, peixe seco	Paracatu e arraiais vizinhos	Caminhos para o sertão e São Romão
Santo Antonio	1762-1764, 1785	Carne seca, escravo, bovinos, peixe seco	Paracatu e arraiais vizinhos	Caminho para São Romão
Santa Izabel	1785, 1790, 1795, 1800, 1805	Bovinos e toucinho	Paracatu e arraiais vizinhos	Caminhos no vale do rio Paracatu e sul de MG

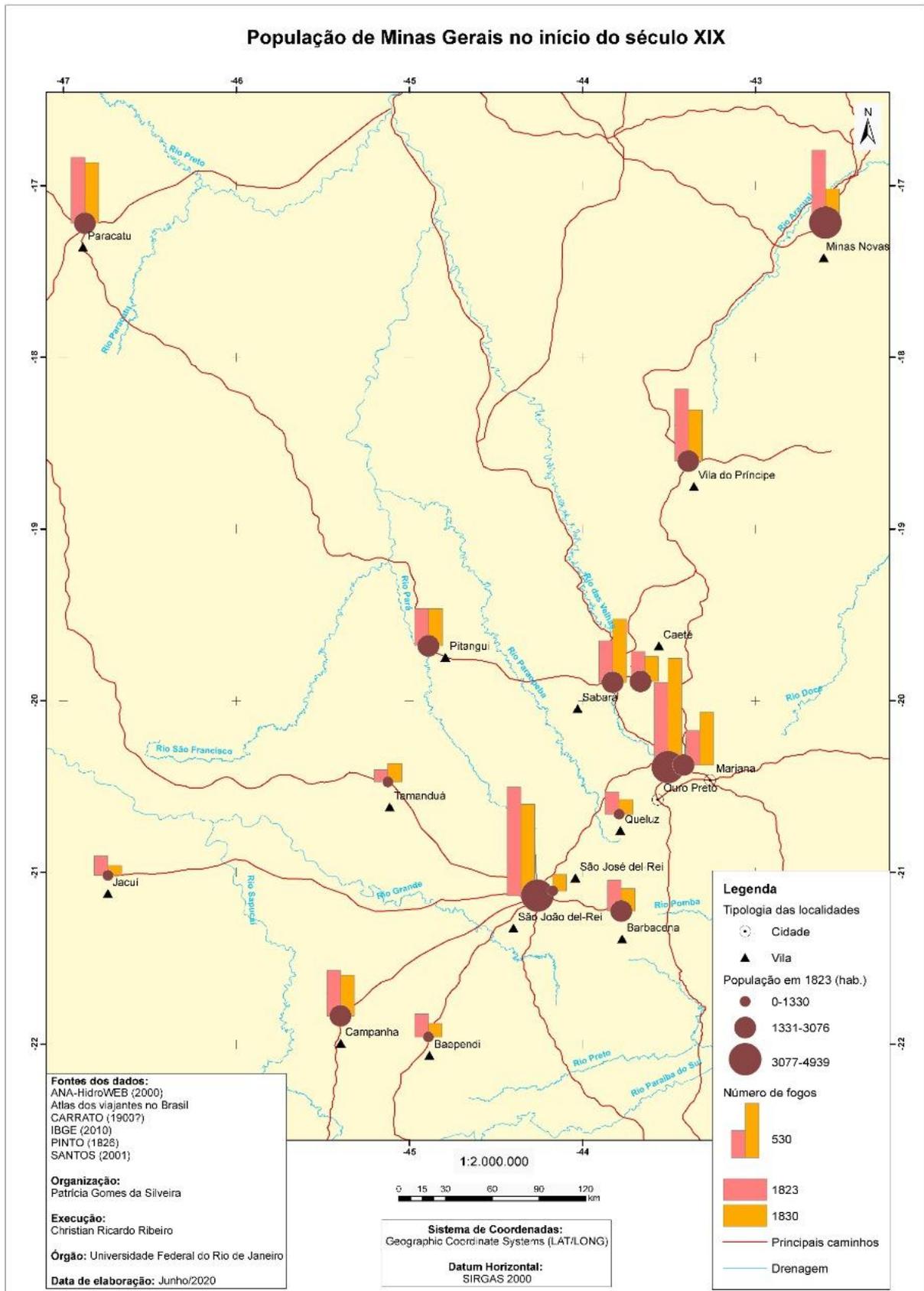
Fonte: Banco de dados Registros - Apêndice D.

O MAPA 5¹⁰⁶ e os dados analisados oferecem uma boa indicação da ligação entre sertão e litoral, no período cuja informação sobre a rede viária pôde ser recuperada. A conexão entre estes espaços explica a importância de determinadas rotas que permitiam trocas materiais e circulação de produtos, pessoas e informação. Este movimento não seria possível se não houvesse uma população concentrada em certos pontos, isto é, nas cidades, vilas e arraiais. Daí a importância de uma rede proto-urbana para viabilizar as interações, fragmentar e criar os muitos sertões.

Apesar das interpretações sobre a decadência e esvaziamento econômico das áreas da mineração, notamos que no início dos Oitocentos a população mineira ainda estava concentrada nos antigos centros mineradores do corredor da Serra do Espinhaço. As vilas Setecentistas ainda eram os núcleos urbanos que apresentavam um povoamento consolidado e uma economia dinâmica, mesmo tendo vivenciado uma migração em direção aos sertões da Farinha Podre, do Leste e da Mantiqueira.

¹⁰⁶ O total de habitantes e o número de fogos (sinônimo para domicílio) referem-se à povoação-sede da vila.

MAPA 5: População das vilas e cidades de Minas Gerais no início do século XIX



A posição de Barbacena, Vila Rica e São João del Rei em relação a esta rede de caminhos, notadamente como principais núcleos de confluência das rotas vindas de Paracatu, Minas Novas, Araxá, Vale do rio São Francisco, Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia, corroborou o papel de nó desempenhado por estas vilas na rede de circulação de mercadorias.

Com exceção de Paracatu, as quatro vilas mais populosas (leia-se: a população da sede da vila) de Minas na década de 1820, São João del Rei, Vila Rica, Minas Novas e Vila do Príncipe, foram fundadas no início da exploração aurífera (entre 1711-1730), tornando-se sedes das primeiras comarcas instituídas no início do século XVIII.

As atividades econômicas surgidas inicialmente em função da mineração foram ampliadas e transformadas, bem como as funções desempenhadas por estas vilas na rede proto-urbana de Minas Gerais. Negociantes, fazendeiros, artesãos, lavradores e tropeiros eram atraídos para estas localidades para negociar mercadorias, resolver questões burocráticas, participar de eventos civis e religiosos ou adquirir imóveis urbanos ou rurais. Vila Rica e São João del Rei, as vilas prósperas e populosas de Minas Gerais - tinham entre 4.000 e 6.000 habitantes -, teciam relações de todo tipo com diversas localidades mineiras e de outras capitanias e passaram a centralizar e atrair negócios e comerciantes de dentro e fora de Minas. A consolidação deste processo pode ser apreendido com base no número de fogos para 1830. As cinco localidades que se destacam (Vila Rica, São João del Rei, Sabará, Paracatu e Mariana) foram os primeiros centros mineradores e urbanos de Minas, cuja vida social e econômica passou a gravitar em torno de outros setores.

Percebe-se em território mineiro uma disputa entre Vila Rica e São João del Rei pela centralidade econômica. Ambas concentravam parte da produção dos gêneros exportados para outras capitanias, bem como redistribuíam gêneros importados do litoral. As concentrações demográfica, comercial e de funções públicas são notórias nestas vilas. Conexões locais e regionais eram facilitadas pelos entroncamentos de variados caminhos que passavam por estes núcleos e de lá seguiam para Vila do Príncipe, Minas Novas e Paracatu, ou para capitanias de Goiás, Mato Grosso, São Paulo e Rio de Janeiro. No entanto, salientamos o papel da vila e arredores de São João na produção agropecuária e na comercialização destes gêneros com localidades dentro e fora de Minas. Em Vila Rica esta produção não era tão significativa, pois uma vez voltada principalmente para o abastecimento da vila, estava menos engajada nos circuitos inter-regionais de abastecimento.

Conforme observamos no mapa, embora a vila de Barbacena não fosse tão populosa como as de São João del Rei e Vila Rica, devido à sua posição em relação à rede de caminhos, era parada obrigatória para os tropeiros e viandantes que após a travessia da Serra do Mar, encontravam em Barbacena local para descanso e alimentação. Situado em importante ponto de passagem entre Rio e Minas, os arredores de Barbacena foram escolhidos em 1714 para abrigar o primeiro posto fiscal da rota do Caminho Novo, conhecido por Registro Velho.

Relatos de viajantes nos informam sobre a situação do comércio encontrado em Barbacena nas primeiras décadas do século XIX. Mawe ([1812] 1978, p. 117) a visitou em 1809 e afirmou que o local “[...] é muito freqüentado pelos habitantes do interior, fazendo considerável comércio de diferentes mercadorias. [...] Várias lojas estavam bem abastecidas de produtos de manufaturas inglesas”. Pohl ([1832] 1976, p. 84) relatou que “os habitantes da cidade vivem mais do comércio; quase todas as casas têm armazém de secos e molhados. O receio de impostos elevados os afasta da agricultura”.

De acordo com relatos dos viajantes, dois grandes caminhos, vindos de zonas mineiras, uniam-se em Barbacena, formando a grande estrada que conduz ao Rio de Janeiro. Um destes caminhos vinha de Cuiabá, Sabará e São João del Rei; enquanto o outro, de Vila do Príncipe, Tejuco, Minas Novas, Mariana e Vila Rica.

Em resumo, se a mineração representou um afluxo significativo de população para a região, a permanência da mesma no sertão esteve vinculada a um processo longo e de relações de troca em diferentes escalas que permitiram a circulação de recursos e produtos para o mercado interno. Tal circulação foi possível quando apoiada em relações, pessoais familiares ou alianças tradicionais (CALDEIRA, 1999). Ao percorrer os arredores do arraial de São Domingos, no termo de Minas Novas, Saint-Hilaire ([1830] 1975a) se deparou com um agricultor que vivia com seus quinze filhos, além de alguns escravos, em uma fazenda dedicada ao cultivo de algodão e cereais. Pela proporção da fazenda e de suas instalações, ele provavelmente comercializava sua produção não só nos arraiais de Minas Novas, mas também no comércio inter-regional, contando com o auxílio de sua numerosa prole para o transporte dos fardos. O mesmo viajante ao percorrer os sertões a oeste do rio São Francisco se deparou com fazendas de gado nas quais o papel de vaqueiro (cuidar do curral e rebanho) era exercido pelos filhos do proprietário, já que, segundo o dono da fazenda, este ofício não podia ser confiado aos escravos.

Vimos, portanto que, a agricultura mercantil de subsistência e as culturas de exportação, ao lado da pecuária e de pequenas manufaturas e oficinas caseiras, adquiriram um crescente espaço na paisagem de Minas Gerais. Notamos também uma mudança geográfica nas atividades. A partir da ação de uma rede de comerciantes volantes que percorriam distintos caminhos, alguns pontilhados com interditos e com pontos de apoio à circulação (pousos, ranchos, vendas), se consolidou um circuito de trocas entre sertão e litoral na porção centro-sul da América portuguesa (**QUADRO 5**).

QUADRO 5: Traços gerais do comércio exportador de Minas Gerais, 1802-1825

Registro	Ano	Principais produtos exportados	Principais destinos	Principais caminhos
Campanha do Toledo	1824, 1825	Lavoura, galinha e queijo.	São Paulo	Caminho para São Paulo via Atibaia
Itajubá	1823, 1824, 1825	Fumo, bovinos, suínos, galinha, queijo, toucinho.	São Paulo e Rio de Janeiro	Caminho Velho do RJ, Caminho de SP
Jaguari	1824, 1825	Lavoura, fumo e têxteis.	São Paulo	Caminho para São Paulo via Atibaia
Mantiqueira	1802, 1805, 1816, 1824, 1825	Fumo, bovinos e suínos.	São Paulo e Rio de Janeiro	Caminho de SP, Caminho Velho do RJ, Caminho Novo da Piedade
Rio Preto	1822, 1823, 1825	Algodão, lavoura, bovinos, suínos, queijo, têxteis, toucinho.	Rio de Janeiro	Estrada do Comércio
Barra do Pomba	1824, 1825	Algodão, bovinos, têxteis e toucinho.	Campos dos Goitacazes e Rio de Janeiro	Navegação rio Paraíba do Sul e Estrada Campos-Pomba
Mar de Espanha	1825	Café, galinha e toucinho.	Cantagalo e Rio de Janeiro	Estrada do Cantagalo
Malhada	1823, 1825	Açúcar, aguardente, lavoura, rapadura e têxteis.	Bahia e Pernambuco	Estrada da Bahia, navegação rio São Francisco
Rio Pardo	1825	Algodão, gado e têxteis.	Bahia (Salvador)	Estrada da Conquista

Fonte: Banco de dados dos Registros - Apêndice D.

A etimologia da palavra rede - “conjunto de fios entrelaçados, linhas e nós” (DIAS, 2005, p. 14) - pôde ser compreendida, neste trabalho, a partir da geografia dos caminhos, lugares, entrepostos e encruzilhadas mapeadas e identificadas. Determinados Registros de Entrada ou de Saída eram pontos importantes na rede de circulação de

mercadorias que percorria o território colonial, evidenciando as interações entre o litoral, especificamente do Rio de Janeiro, e os sertões mineiros, caso dos Registros do Caminho Novo, Itajubá, Mantiqueira e Rio Preto.

Do exposto, o levantamento de dados dos Registros indicou a importância de uma rede de caminhos e rotas que deu sustentação à colônia. Por esses caminhos três tipos de produtos circulavam: bens de luxo, produtos de base (gêneros alimentícios) e produtos de ampla circulação, como sal, tabaco e gado. A possibilidade de mapear essa rede de caminhos e sua relação com os produtos permitiu compreender os circuitos regionais e as diferentes escalas da circulação no período considerado. Em outras palavras, nos possibilitou entender como os fluxos de mercadorias se inscreveram no apartado espaço-tempo que marcava a circulação no território colonial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo central desta tese consistiu em analisar a formação de uma rede de circulação de mercadorias a partir da dinâmica e da interação do litoral, notadamente do Rio de Janeiro, com os sertões da capitania de Minas Gerais entre meados do século XVIII e início do século XIX.

Estudar o passado exigiu não apenas tempo, paciência e persistência como também imaginação e criatividade. Se aventurar na pesquisa de lugares e períodos pretéritos acaba te transportando para estes confins. Em vários momentos da pesquisa imaginamos os milhares de homens e mulheres de caminho traçando rotas e estratégias, escolhendo a melhor época do ano para transitar, trocando informações e negociando gêneros, entre tantos outros aspectos envolvidos na conformação dessa rede de circulação. Distanciar-se em alguns momentos desta vastidão que é o passado, mas também de seus espaços, como Minas Gerais, Rio de Janeiro, sertão e litoral, foi um exercício necessário e recorrente, especialmente na escrita do então **CAPÍTULO 5**.

Ao longo do processo de escrita desta tese, dois movimentos foram necessários: o de permitir que os dados conversassem entre si e, posteriormente, de nós conversarmos com estes dados, conferindo lógica e sentido a esta aparente desordem. Neste diálogo, elementos que estavam “escondidos” neste conjunto de dados foram contextualizados com base nos objetivos aqui propostos. A organização conferida a esse material foi norteada pela noção de circulação. Movimentos, conexões, circuitos e limites foram analisados a partir dos conceitos de rede e sertão - bases de nosso raciocínio espacial.

Diante da inexatidão dos dados geográficos disponíveis para o período considerado, conseguimos, ainda que parcialmente, cartografar determinadas estruturas territoriais. No caso dos Registros, como muitos não deixaram vestígios arqueológicos, obter informações precisas acerca da localização de alguns não foi possível. Todavia, a partir do levantamento realizado, foi possível minorar algumas lacunas existentes quanto à sua distribuição espacial e temporal na área considerada. Mesmo a partir de uma localização aproximada destas estruturas, reafirmamos que a leitura territorial da circulação foi sem dúvida consubstanciada pelos mapas temáticos elaborados. Em relação aos dados populacionais disponíveis para o período, estes costumam não

especificar como o levantamento foi realizado, sendo complexo, por exemplo, comparar dados das unidades territoriais vigentes à época.

Para uma geógrafa, o trabalho com as fontes arquivísticas exigiu um esforço de leitura e de pesquisa consideráveis no que tange ao entendimento da organização dos arquivos e dos seus acervos, do tratamento metodológico adequado a cada tipo de fonte, bem como da leitura desse material. Trabalhar com o passado não significa recuperá-lo como “realmente” ocorreu e as dificuldades e as imprecisões mencionadas anteriormente são parte integrante dos estudos construídos na perspectiva da Geografia Histórica. Nesse contexto, conseguimos nos aproximar dessa realidade de outrora e atingir os objetivos propostos nesta tese. O trabalho com fontes primárias contribuiu para instigar novas ideias, questionamentos e interpretações sobre o objeto em análise, como apresentamos a seguir.

Diante da natureza desta pesquisa, não pretendemos aqui estabelecer conclusões, mas sim algumas considerações a respeito da rede de circulação de mercadorias. Não temos como dar conta de todos os aspectos que envolvem tema, objeto e lugares de tamanha complexidade. Dessa forma, apresentamos uma síntese do que foi exposto até o presente momento e possíveis caminhos para futuras pesquisas.

Compreendemos a complexidade dos muitos espaços em Minas Gerais qualificados como sertão no período colonial e não pretendemos esgotar nesta tese a discussão acerca da categoria sertão e do imaginário a ela associada. Todavia, pautados na documentação histórica, apresentamos evidências que possam relativizar a difundida concepção de sertão como espaço deserto, despovoado e incógnito. No apartado território colonial, como seria possível circular por semanas ou até meses, sem que houvesse o mínimo de infraestrutura para condutores e tropeiros que percorriam os espaços do interior? Seria o sertão tão ermo assim?

Ao qualificar um espaço como sertão projeta-se a imagem de localidades que não integram os circuitos de tráfego de mercadorias, pessoas, bens e informações. Todavia, o que constatamos no decorrer desta pesquisa, foi a circulação de gêneros diversos pelos sertões de Minas Gerais, resultado de trocas com localidades do litoral ou mesmo do sertão. Além disso, também verificamos a projeção de determinados lugares e rotas nesta circulação, bem como a concentração de passagens em determinados Registros, assegurando certa freqüência dos fluxos econômicos. Encontramos nas narrativas discursivas e cartográficas dos viajantes, descrições e representações de pequenas aglomerações nos sertões mineiros. A presença, mesmo que rudimentar e

básica, de pousos, ranchos, vendas, povoados e capelas nas margens dos principais caminhos e nos arredores dos Registros, revela a importância estratégica de certos locais no suporte à circulação. Neste contexto, o sertão adquire novas configurações, não sendo um espaço tão ermo como se presumia.

A partir de meados dos Setecentos, com a reorganização produtiva da capitania de Minas, além da ampliação e do aprimoramento da infraestrutura implantada - viária, institucional, burocrática -, criaram-se condições materiais para o estabelecimento de fluxos abastecedores dos sertões mineiros com o litoral, principalmente em direção à cidade do Rio de Janeiro. O incremento populacional verificado nesta cidade, especialmente após a instalação da Família Real, representou expansão de mercado para os gêneros mineiros, exigindo a abertura de novas vias de circulação terrestre, em meio a condicionantes geográficos que reduzissem o espaço-tempo na ligação entre estas capitanias, especialmente com o aproveitamento das áreas suaves do relevo e do percurso dos rios.

Em meio às condições naturais do território e à lógica fisco-normativo da metrópole, e apesar dos antagonismos e das polarizações que classificavam litoral e sertão, verificou-se a formação de uma rede de circulação de mercadorias entre estes espaços no período analisado. Definimos como elementos centrais na conformação desta rede os aglomerados da rede proto-urbana de Minas - alguns inclusive embriões de cidades -, o estabelecimento de rotas fixas, como indicam trilhas e caminhos do período, e a dinâmica criada pela população estabelecida nos sertões.

Outro ponto importante, que evidencia o conhecimento adquirido sobre os sertões e a dinâmica verificada nestes locais, é de que nesta tese, entendemos que os Registros, além de estruturas espaciais de controle e tributação da circulação de mercadorias, também eram pontos de acumulação e de difusão de informação. À época, como os recursos e os instrumentos disponíveis para controlar e fiscalizar esta circulação eram restritos e insuficientes, era preciso obter informações precisas e detalhadas sobre a situação fiscal e administrativa dos Registros a fim de minimizar os impactos aos cofres régios. Era por meio das correspondências dos funcionários destes postos que a Coroa obtinha informações que a permitiam identificar (1) o nível de arrecadação dos tributos; (2) os descaminhos do ouro e dos tributos, ou seja, a existência de caminhos clandestinos, funcionários corruptos e redes de contrabando; e (3) a intensificação da circulação por novas rotas, fosse pela exploração de lavras ou expansão das atividades agrícolas, criatórias ou comerciais. Nesse cenário, percebemos

que havia uma tensão entre a antecipação da Coroa frente às possibilidades de abertura novas vias de comunicação e a já consolidação de alguma rota, exigindo, neste caso, certa presteza e eficácia na mobilização de recursos a fim de evitar maiores prejuízos aos cofres régios.

Mesmo que os Registros fossem pontos de controle no território, sua localização absoluta e relativa não era aleatória. Esta evidenciava um conhecimento do território, ainda que incompleto, mas que permitia e orientava a instalação dos Registros em locais e rotas que instituíaam a conexão do litoral com os sertões. Nessa geografia, era estratégico posicioná-los nas margens dos caminhos oficiais, na confluência de caminhos terrestres ou fluviais, na borda ou no sopé de planaltos.

O desenho formado pela “rede de Registros” na capitania de Minas Gerais é indicativo deste conhecimento adquirido pela Coroa ou pelos seus representantes sobre a existência de uma rede de infraestrutura - mesmo que fossem pequenos povoados, picadas e trilhas - e de fluxos de indivíduos, mercadorias e informações pelos sertões de Minas Gerais. A distribuição espacial e cronológica dos Registros responde às investidas régias de controle e fiscalização da circulação, mas também ao reconhecimento de ligações terrestres e fluviais entre localidades do litoral e do sertão e a existência de distintos níveis de interação entre estes espaços. De modo geral, notamos que na porção norte de Minas, os Registros situados nos sertões do Vale do Jequitinhonha e nos arredores de Paracatu, captavam as ligações mercantis de Minas com Salvador e Vale do São Francisco. Já na porção sul, os Registros instalados nos sertões da Mantiqueira e do Macacu, com São Paulo e Rio de Janeiro.

A partir de meados do século XVIII, o deslocamento do eixo econômico e político de Salvador para o Rio de Janeiro, resultou na perda de centralidade da primeira cidade e contribuiu para o estabelecimento de articulações densas, regulares e freqüentes de Minas com o Rio. Esta cidade polarizava grande parte da produção de sua hinterlândia e das capitanias vizinhas, além de entreposto dos gêneros vindos do Sul, da Bacia do Prata e da África lusa. Os principais entrepostos dos gêneros que circulavam entre a cidade do Rio e os sertões mineiros consistiam em Barbacena, São João del Rei e Vila Rica. Além das diversas funções, a saber, comercial, política e burocrática, desempenhadas, principalmente por Vila Rica e São João, a posição destas vilas em relação à rede de caminhos e à rede de lugares, favoreceu a constituição de interação e dinâmica mais intensas e regulares verificadas a partir das mesmas.

Na rede de circulação, distintos níveis de interação do litoral com o sertão, também foram evidenciados. Conforme vimos, considerando volume e composição das entradas e saídas de mercadorias pelos Registros de Minas, bem como o total de condutores que por eles circulavam, havia, portanto dois importantes circuitos mercantis neste espaço. O primeiro, vinculado aos mercados de São Paulo e Bahia era caracterizado por interações rarefeitas e um comércio que envolvia uma menor oferta de gêneros. No segundo, associado ao Rio de Janeiro foi possível verificar a existência de interações intensas e regulares, com significativo potencial para trocas econômicas em diferentes escalas, freqüentemente ultrapassando a do território colonial, reflexo da densidade de rotas que convergiam para o Rio. O amplo volume transacionado e uma pauta de importação-exportação diversificada, particularmente a relacionada aos Registros do Caminho Novo e Rio Preto, são indicativos da essencialidade deste circuito para a constituição e o comando da rede de circulação de mercadorias.

Por fim, reconhecemos que o tema aqui abordado mantém um profícuo diálogo com outras disciplinas e que esta tese não esgota as possibilidades de análise, que pode ser embasada por outras fontes, conceitos e recortes. Algumas perspectivas para dar continuidade a esta pesquisa, principalmente a partir dos dados já catalogados, são mencionadas a seguir.

- Aprofundar a análise sobre a “geografia dos Registros” a partir das correspondências dos funcionários (informações sobre sítio e posição, descaminhos, rotas, agentes comerciais).
- É possível afirmar que a base fiscal-normativa instalada na área estudada individualiza regiões econômicas?
- Investigar o papel das mulheres de caminho na organização da rede de circulação. Como eram planejadas suas viagens, em termos de duração e locais percorridos? Circulavam sozinhas ou acompanhadas? As mercadorias destinavam-se ao seu sustento ou à comercialização?

Indicamos também outros possíveis desdobramentos e questões que podem emergir desta pesquisa.

- Quais são as novas evidências empíricas que permitem analisar a dinâmica nos sertões mineiros?
- Investigar, a partir das solicitações para ereção de capelas na província de Minas Gerais no início do século XIX, como a população percebia e qualificava os sertões. Em termos geográficos, havia distinção nesta qualificação?
- Quais podem ser as contribuições da Geografia Histórica para investigar a “arqueologia da circulação”?

Sublinhamos que o trabalho de campo nos arquivos enriqueceu e ampliou nosso *corpus* documental e cartográfico, bem como nosso entendimento sobre o tema e a área estudada. A partir do levantamento e do tratamento dos dados históricos e das informações dispersas em relatos de viajantes, dicionários histórico-geográficos, coletâneas de textos e mapas históricos, foi possível espacializar diversas informações e raciocinar geograficamente a partir delas. Além disso, com as informações locais que puderam ser recuperadas, construímos um banco de dados que pode ser empregado nas pesquisas futuras.

O mergulho nos arquivos e fontes primárias nos proporcionou descortinar “territórios” ainda pouco explorados pelos geógrafos, de forma que a discussão aqui desenvolvida pode ser entendida como uma contribuição metodológica da tese, mas também representa um convite a adentrar certos “sertões incógnitos” da prática geográfica.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

➤ FONTES PRIMÁRIAS

◆ FONTES PRIMÁRIAS CARTOGRÁFICAS

CONSULTAR APÊNDICE B.

◆ FONTES PRIMÁRIAS MANUSCRITAS

ARQUIVO NACIONAL (AN):

- CASA DOS CONTOS/REGISTRO DE ENTRADAS E SAÍDAS - CONSULTAR APÊNDICE D.

- MESA DA CONSCIÊNCIA E ORDEM (MCO):

Requerimento de Francisco Gonçalves de Araújo para ereção de capela. NA, 1815, doc. 151, caixa 284, pacote 3.

Plano para a nova organização civil da província de Minas Gerais. Levantamento populacional realizado por L. M. S. Pinto (1826). AN, doc. 72, caixa 292, pacote 4.

◆ FONTES PRIMÁRIAS IMPRESSAS /ACERVO DIGITAL

1. ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU):

- RIO DE JANEIRO

OFÍCIO do vice-rei ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, comunicando a descoberta de jazidas de ouro em São João do Jacuí (SP). AHU, RJ, 1764, caixa 17, documento 6568.

OFÍCIO do [vice-rei do Estado do Brasil], conde da Cunha para [secretário de estado da Marinha e Ultramar] Francisco Xavier de Mendonça Furtado, informando o recolhimento de todos os vagabundos e delinquentes que viviam nos sertões do Rio de Janeiro. AHU, RJ, 1767, caixa. 80, documento 7174.

OFÍCIO do [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro a [vice-rei do Estado do Brasil] Luis de Vasconcelos para que prenda os contrabandistas e extraviadores dos sertões de Macacu. AHU, RJ, 1785, caixa 125, documento 10012.

- MINAS GERAIS

CARTA de Domingos Pinheiro, provedor da Fazenda de Minas, dando conta ao Rei da remessa da relação das cargas entradas na capitania de Minas. AHU, MG, 1756, caixa 70, documento 42.

CARTA do [governador de Minas Gerais], Luis da Cunha Menezes para [secretário de estado da Marinha e Ultramar] dando seu parecer sobre uma representação da vila de Sabará que pretendia que roceiros e agricultores ficassem isento do pagamento de uma oitava por cada escravo que possuíam. AHU, MG, 1784, caixa 122, documento 47.

RELAÇÃO do rendimento das Entradas. AHU, MG, 1787, caixa. 129, documento 16.

CARTA do [governador de Minas Gerais], Bernardo José de Lorena a D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre estabelecer registros necessários para extravios no rio Doce. AHU, MG, 1799, documento 11065.

2. MEMÓRIA DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA BRASILEIRA (MAPA, AN)

JUNTAS da Real Fazenda (2013). Disponível em: <http://mapa.an.gov.br/index.php/dicionario-periodo-colonial/181-juntas-da-real-fazenda>. Acesso em: 30 set. 2018.

3. BIBLIOTECA NACIONAL - CASA DOS CONTOS (BN, CC)

CARTA a Francisco de Souza guerra Araújo ordenando a apresentação de passaporte de todo e qualquer escravo nos Registros de Vila Rica (1771), OD: mss 1441868.

ORDEM do Marquês de Pombal à Junta da Real Fazenda determinando a arrematação das passagens dos rios Verde e Carinhanha (1773), OD: mss 1441982.

ORDEM do Marquês de Pombal a Junta da Real Fazenda para aumentar a fiscalização nos Registros do Serro Frio (1773), OD: mss 1441983.

MÉTODO de organização para a arrecadação dos direitos de entradas da capitania de Minas Gerais (1774), OD: mss 1439879.

REQUERIMENTO solicitando guarda para uma entrada ilegal na estrada do Registro do Pé do Morro (1776), OD: mss 1441139.

ATESTADO dos cinco contratos das entradas dos Caminhos Novo e Velho paras as minas (1779), OD: mss 1439854.

MAPA e lista dos mantimentos e criações que se tem feito na fazenda do Mendanha e outras, 1772-1776 (s/d), OD: mss 1441348.

CARTA do administrador do Registro de Matias Barbosa dando notícias (1795), OD: mss 1441165.

OFÍCIO a sua Majestade informando sobre o porquê dos prejuízos que tem ocorrido nos direitos de entrada (1809), OD: mss 144717.

OFÍCIO solicitando reformas no Registro da Mantiqueira (1809), OD: mss 144412.

REQUERIMENTO solicitando permissão para aumentar a fazendas nos arredores do Registro do Rio Preto (181-?), OD: mss 1440246.

OFÍCIO a sua Majestade sugerindo que o Registro do Rio Preto se estenda até a margem do rio Paraíba do Sul (1818), OD: mss 1440119.

EDITAL que faz saber aos moradores que nos Registros de Malhada e Rio Pardo ocorrerá uma devassa sobre o procedimento dos administradores (1819), OD: mss 144116.

OFÍCIO solicitando construção de quartéis no Registro do Rio Preto (1819), OD: mss 1443400.

OFÍCIO sobre abertura de estrada ligando Minas Gerais e Rio de Janeiro pelo rio Paraíba (1823), OD: mss 1444513.

REQUERIMENTO sobre extravio de ouro, diamantes e gado de Minas Gerais para os sertões da Bahia pelo Jequitinhonha (1824), OD: mss 1445096.

CARTA a sua Majestade apontando as causas do baixo rendimento do registro de Jacuí, sugerindo algumas atitudes para solucionar os problemas (1825), OD: mss 1437636.

CARTA de Pero Vaz de Caminha. Disponível em: http://objdigital.bn.br/Acervo_Digital/livros_eletronicos/carta.pdf/. Acesso em: 19 out. 2017.

4. BRASILIANA ICONOGRÁFICA

Famille de Botocudos en marche, DEBRET, J. B. Disponível em: <https://www.brasilianaiconografica.art.br/obras/19512/famille-de-botocoudos-en-marche>. Acesso em: 26 mar. 2020.

Serra dos Órgãos, MARTIUS, C. F. P. Disponível em: <https://www.brasilianaiconografica.art.br/obras/19156/silva-montium-serra-dos-orgaos-declivia-obumbrans-in-prov-rio-de-janeiro>. Acesso em: 27 mar. 2020.

Praia de Don Manuel, TAUNAY, F. Disponível em: <https://www.brasilianaiconografica.art.br/obras/19943/prai-a-don-manuel-atribuido>. Acesso em: 13 out. 2020.

5. ENCICLOPÉDIA ITAÚ CULTURAL

VILLA Rica [Vila Rica, hoje Ouro Preto], ENDER, T. (1817). In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. São Paulo: Itaú Cultural, 2020. Disponível em: <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra60929/villa-rica-vila-rica-hoje-ouro-preto>. Acesso em: 24 de ago. 2020.

6. PERIÓDICOS

- ANAIS DA BIBLIOTECA NACIONAL (ANBN)

Informações sobre as Minas do Brasil. **ANBN**, vol. 57, p. 154-186, 1935.

Documentos do Arquivo da Casa dos Contos. **ANBN**, vol.65, 1943.

- REVISTA DO ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (RAPM)

Rendas da Capitania. **RAPM**, p.89-99, 1893.

Exploração no Jequitinhonha. **RAPM**, vol. 2, nº 1, p.31-36, 1897.

Notícias e reflexões estatísticas da província de Minas Gerais pelo Barão de Eschwege. **RAPM**, vol. 4, p. 737-762, 1899.

Triunfo Eucarístico (1733). **RAPM**, vol. 6, nº 2, p. 985-1016, 1901.

7. MEMÓRIAS, RELATOS DE VIAGEM E INSTRUÇÕES

ANTONIL, A. J. **Cultura e Opulência no Brasil**. 3º Edição, Belo Horizonte: Editora Itatiaia e Editora da USP, 1982 [1711].

ESCHWEGE, W.L. **Pluto Brasiliensis**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1979 [1833].

GERBER, H. **Noções geográficas e administrativas da Província de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013 [1863].

MATOS, R.J.C. **Corografia Histórica de Província de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1981 [1837].

MAWE, J. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1978 [1812].

OTTONI, J.E. Memória sobre o estado atual da capitania de Minas Gerais. **Anais da Biblioteca Nacional**, vol. XXX, 1908 [1798].

POHL, J. Em. **Viagem no interior do Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1976 [1832]

ROCHA, J.J. **Geografia Histórica da Capitania de Minas Gerais**. Estudo crítico de Maria Efigênci Lage de Resende. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1995 [1781].

RUGENDAS, J.M. **Viagem pitoresca através do Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1979 [1835].

SAINT-HILAIRE, A. **Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo** (1822). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938 [1830]

_____. **Viagem ao Distrito dos Diamantes e pelo litoral do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941 [1833].

_____. **Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1975a [1830].

- _____. **Viagem à província de Goiás**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1975b [1848].
- SALVADOR, F. V. do. Da demarcação da terra e da costa do Brasil com a do Peru e Índias de Castela. In: **História do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2010 [1627], p. 69-72.
- SPIX, J. B. von e MARTIUS, C. F. P. von. **Viagem pelo Brasil (1817-1820)**. Tradução de Lucia Furquim Lahmeyer, Brasília: Senado Federal, 2017 [1828], v. 1 e 2.
- VASCONCELOS, D.P.R. **Breve descrição geográfica, física e política da capitania de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1994 [1807].

8. DICIONÁRIOS E OBRAS DE REFERÊNCIA

- ARQUIVO NACIONAL (BRASIL). **Dicionário Brasileiro de Terminologia Arquivística**. Arquivo Nacional: Rio de Janeiro, 2005.
- BARBOSA, W.A. **Dicionário Histórico Geográfico de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1995.
- BLUTEAU, R. **Vocabulário Portuguez e Latino**. Contrabando. Descaminho. Sertão. Disponível em: <http://www.brasiliana.usp.br/handle/1918/002994-07>. Acesso em: 08 mai. 2020.
- DICIONÁRIO HOUAISS DA LÍNGUA PORTUGUESA. Sertão. Disponível em: <https://houaiss.uol.com.br/pub/apps/www/v5-1/html/index.php>. Acesso em: 20 mar. 2020.
- DICIONÁRIO AURÉLIO DA LÍNGUA PORTUGUESA. Sertão. Rio de Janeiro: Academia Brasileira de Letras, 1986.
- LACOSTE. Y. Sertão. **Dicionário de Geografia**, 2003.
- PINTO, L. M. da S. Contrabando. Descaminho. **Dicionário da Língua Brasileira**. Ouro Preto: Typografia da Silva, 1832. Disponível em: <http://dicionarios.bbm.usp.br/pt-br/dicionario/edicao/3>. Acesso em: 08 mai. 2020.

➤ FONTES SECUNDÁRIAS

◆ **OBRAS GERAIS - ARTIGOS, CAPÍTULOS DE LIVROS E LIVROS**

- ABREU, C. **Capítulos de história colonial (1500- 1800) e os Caminhos antigos e o povoamento do Brasil**. Brasília: Fundação UNB, 1963.
- AB'SÁBER, A. N. Sertões e sertanejos: uma geografia humana sofrida. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 13, n. 36, p. 7-59, 1999 [1985].
- AMADO, J. Região, sertão e nação. **Estudos Históricos**, nº 15, Rio de Janeiro: CPDOC, jan/jun, p. 145-151, 1995.
- AMANTINO, M. A conquista de uma fronteira: o sertão oeste de Minas Gerais no século XVIII. **Dimensões**, nº14, p. 65-90, 2002.

ALENCASTRO, L. F. de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ARRUDA, J. J. A. A essencialidade agropastoril da economia colonial: a fazenda mista paulista. **História (São Paulo)**, vol. 39, 2020.

AZEVEDO, A. Vilas e Cidades do Brasil Colonial. Ensaio de Geografia Urbana Retrospectiva. **Boletim da FFCL** n. 208, Geografia n. 11. São Paulo, 1956.

_____. Embriões de cidades brasileiras. **Boletim Paulista de Geografia**, nº 25, março, p. 31-69, 1957.

BARROSO, G. A origem da palavra Sertão. **Boletim Geográfico**, ano 5, nº 52, p. 401-403, 1947.

BERGAD, L. **Escravidão e História Econômica - demografia de Minas Gerais, 1720-1888**. Bauru, SP: EDUSC, 2004.

BERNARDES, L. Importância da posição como fator do desenvolvimento do Rio de Janeiro. In: BERNARDES, L.M.C. e SOARES, M.T.S. (Org.). **Rio de Janeiro: cidade e região**. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1990, p. 21-36, [1959].

BESSA, K. C. A gênese do urbano no triângulo mineiro: os núcleos de povoamento e a rede de arraiais do século XIX. **Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium**, vol. 4, nº 2, p. 11, 2013.

_____. Periodização e diferenciação espacial no segmento de rede urbana no Tocantins. **Espaço Aberto**, vol. 5, nº 1, p. 9-27, 2015.

BRAUDEL, F. O espaço, inimigo número um. In: **O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico**. São Paulo: Martins Fontes, 1983 [1946], vol. 1, p. 401-439.

BOXER, C. O ouro das Minas Gerais. In: **Idade de Ouro do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969, p. 53-82

CALDEIRA, J. **A nação mercantilista: ensaio sobre o Brasil**. São Paulo: Editora 34, 1999.

_____. **O Banqueiro do Sertão**. São Paulo: Mameluco, 2006.

_____. Intuições sobre a ausência do Brasil em O Capital no século XXI. **Política Externa**, vol. 23, nº 4, 2015. Disponível em: <http://politicaexterna.com.br/2766/intuicoes-sobre-ausencia-brasil-em-o-capital-seculo-xxi/>. Acesso em: 21 set. 2016.

CAPEL, H. **Filosofía y ciencia en la geografía contemporánea**. Barcelona: Barcanova, 1981.

CARRARA, A. A. **A Real Fazenda de Minas Gerais- guia de pesquisa da Coleção Casa dos Contos de Ouro Preto**. Ouro Preto: UFOP, volume 1, 2003.

_____. **Minas e Currais - produção rural e mercado interno de Minas Gerais, 1674-1807**. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2007.

CASTRO, J. F.M. Organização espacial da capitania de Minas Gerais no século XVIII. In: **ANAIS DO IV Simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica**. Porto, v. 9, 2011.

CHAVES, C. M. G. **Perfeitos Negociantes: mercadores das minas setecentistas**. São Paulo: Annablume, 1999.

_____. Os mapas estatísticos de Minas Gerais: importações, exportações, consumo, produção e reformas econômicas no início do século XX. **ANAIS DO X SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA**, p. 1-26, 2002.

CHRYSOSTOMO, M. I. Política administrativa e formação das vilas e cidades na província do Rio de Janeiro. In: **ANAIS DO COLÓQUIO INTERNACIONAL CORTES, CIDADES, MEMÓRIAS: Trânsitos e transformações na modernidade**. Anais... Belo Horizonte, Centro de Estudos Mineiros-UFMG, p. 91-115, 2010.

CORRÊA, A. M. **O sertão carioca**. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2017, [1936].

CORRÊA, R. L. Dimensões de análise das redes geográficas. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996, p. 107-116.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO, I.E., et al. (Org.). **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997

CUNHA, E. **Os Sertões**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019 [1902].

DEFFONTAINES, P. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. **CIDADES**, vol. 1, nº 1, p. 119-146, 2004 [1938].

DIAS, L. C. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, L.C. e SILVEIRA, R. L. L. (Org.). **Redes, Sociedades e Território**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2007, p. 11-28.

DOMINGUES, A. O Brasil no relato de viajantes ingleses do século XVIII: produção de discursos sobre o Novo Mundo. **Revista Brasileira de História** (São Paulo), v. 28, nº 55, p. 133-152, 2008.

ECO, U. **Como se faz uma tese**. 19ª edição. São Paulo: Perspectiva, 2004.

ELLIS, M. Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras no Brasil no século XVIII. **Revista de História - USP**, nº4, p. 429-467, 1958.

FLORENTINO, M. **Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FONSECA, C. D. **Arraias e Vilas d' El Rei - espaço e poder nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011.

FONSECA, C. D. e VENÂNCIO, R. P. Vila Rica e a noção de "grande cidade" na transição do Antigo Regime para a época contemporânea. **Locus: Revista de História**, vol. 20, nº 1, 2014.

FRAGOSO, J. e FLORENTINO, M. **O Arcaísmo como projeto**, 1993.

FLORENTINO, M. **Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Editora Nacional, 2007 [1959].

FURTADO, J. F. **Homens de negócios: a interiorização da metrópole e do comércio nas Minas setecentistas**. São Paulo: Editora Hucitec, 1999.

_____. Novas tendências da historiografia sobre Minas Gerais no período colonial. **História da historiografia**, n. 2, p. 116-162, 2009.

GALVÃO, M.C.C. Características da geografia dos transportes no Brasil. In: PIRES DO RIO, G.A. e COELHO, M.C.N. (Ed.). **Percursos Geográficos- Maria do Carmo Galvão**. Rio de Janeiro: Lamparina, PPGG/ UFRJ, 2009, p. 19-47 [1966].

GOMES, P. C. C. **Quadros geográficos: uma forma de ver, uma forma de pensar**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2017.

GOUVÊA, M. F. Redes governativas portuguesas e centralidades régias no mundo português, c. 680-1730. In: FRAGOSO, J. e GOUVÊA, M.F. (Org.). **Na Trama das Redes: política e negócios no império português, séculos XVI- XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 155-202.

GRAÇA-FILHO, A. A. **A princesa do oeste e o mito da decadência de Minas Gerais: São João del Rei (1831-1888)**. São Paulo: Annablume, São João del Rei: UFSJ, Funtir, 2002.

GUIMARÃES, C. M. e REIS, L. M. Agricultura e escravidão em Minas Gerais (1700/1750). **Revista do Departamento de História**, Belo Horizonte, nº 2, p. 7-36, 1986.

HOLANDA, S.B. **Caminhos e fronteiras**. 3ª edição. São Paulo: Cia das Letras, 1994.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS (IBGE) – **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros (1958)**. Volumes consultados: 24 ao 29.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS (IBGE). **Atlas das representações literárias de regiões brasileiras - sertões brasileiros**. IBGE: Rio de Janeiro, vol. 2, 2009.

IMÍZCOZ, J. M. Actores, redes e processos: reflexiones para una historia más global. **História: revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto**, p. 115-140, 2004.

IMÍZCOZ, J. M. e RUIZ, L. A. Redes sociales y correspondencia epistolar. Del análisis cualitativo de las relaciones personales a la reconstrucción de redes egocéntricas. **REDES**, vol. 21, nº 2, 2011.

KURY, L. Viajantes-naturalistas no Brasil oitocentista: experiência, relato e imagem. **História, Ciências, Saúde - Manguinhos**, vol. VIII (Suplemento), p. 863-880, 2001.

LENHARO, A. **As Tropas da Moderação- o abastecimento da corte na formação política do Brasil, 1808-1842**. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.

LOBO, E. M. L. O comércio Atlântico e a comunidade de mercadores no Rio de Janeiro e em Charleston no século XVIII. **Revista de História (USP)**, v. 51, nº 101, 1975.

MACHADO, L. O. **Angra dos Reis, porque olhar para o passado?** Diagnóstico Sócio-Ambiental do Município de Angra dos Reis, Convênio FURNAS-UFRJ, Rio de Janeiro, 1995.

_____. **Gente do Caceribu, sua geografia, sua história**. Grupo RETIS/ Relatório de Pesquisa, 1997.

_____. Origens do pensamento geográfico no Brasil: meio tropical, espaços vazios e a ideia de ordem (1870-1930). In: CASTRO, I.E. et al. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 12ª edição, 2009 [1995], p. 309-352.

- MARTINS, R. B. Vila Rica, vila pobre. **História e Economia**, vol. 17, nº 2, p. 15-54, 2016.
- MATHIAS, H. G. **A coleção da Casa dos Contos de Ouro Preto** (documentos avulsos). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1966.
- MAURO, F. O ciclo do ouro e o ciclo do café: estudo comparado. **Do Brasil à América**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1975, p. 105-128.
- MAXWELL, K. **A devassa da devassa: a Inconfidência Mineira- Brasil e Portugal, 1750-1808**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 5ª edição, 2001.
- MOLINA, J. L. La ciencia de las redes. **Apuntes de Ciencia y Tecnología**, vol. 11, nº 1, p. 36-42, 2004.
- MORAES, A.C.R. O Sertão: um “outro” geográfico. **Terra Brasilis**, nº 4 e 5, p. 11-23, 2002-2003.
- MORAES, F. B. Urdiduras da rede urbana das Minas Gerais setecentistas. In: **ANAIS DA ANPUR**, Salvador, 2007.
- MUSSO, P. Introduction. In: MUSSO, P.; CROZET, Y e JOIGNAUX, G. (Ed.). **Le Territoire Aménage par les Réseaux: énergie, transports et télécommunications**. Paris: Edition L’Aube, 2002, p. 5-26.
- OFFNER, J. M. Territorial deregulation: local authorities at risk from technical networks. **International Journal of Urban and Regional Research**, vol. 24, p. 165-182, 2000.
- OLIVEIRA, T. J.B. **Análise e organização do Erário Régio de Francisco A. Rebelo, 1768**. Brasília: ESAF, 1976.
- PRADO JUNIOR, C. **Formação do Brasil contemporâneo: colônia**. São Paulo: Brasiliense, 8ª edição, 1965 [1942].
- PRADO, M. L. e LUIZETTO, M. C. Contribuição para o estudo do comércio de cabotagem no Brasil, 1808-1822. **Anais do Museu Paulista**, tomo XXX, p. 159-191, 1980.
- PEIXOTO, L. Q. **Principais antigos caminhos fluminenses para as Minas Gerais**. Niterói: Imprensa Estadual, 1951.
- RESTITUTTI, C. A circulação entre o Rio de Janeiro e o Sul de Minas Gerais, 1800-1830. **Anais do XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais**, 2008.
- RIBAS, M. C. **A História do Caminho do Ouro em Paraty**. Paraty: Contest Produções Culturais, 2003.
- RONCAYOLO, M. Histoire et géographie: les fondements d'une complémentarité. **Annales. Histoire, Sciences Sociales**. Cambridge University Press, p. 1427-1434, 1989.
- SAMPAIO, A. C. J. Transformações numa sociedade colonial. In: **Na Encruzilhada do Império hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (1650-1750)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003, p. 57-99.
- SANTOS, M. Por uma geografia das redes. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EdUSP, 1996, p. 261-279.

SUSSEKIND, F. **O Brasil não é longe daqui: o narrador e a viagem**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

VALVERDE, O. Estudo regional da Zona da Mata, Minas Gerais. **Revista Brasileira de Geografia**, ano XX, nº1, p. 3-82, jan/mar, 1958.

WAIBEL, L. As zonas pioneiras do Brasil. In: **Capítulos de geografia tropical e do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2ª edição, 1979 [1955].

ZEMELLA, M. **O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII**. São Paulo: HUCITEC, 1990.

ZUSMAN, P. Desierto, civilización, progreso: la geografía del Gran Chaco y el proyecto político territorial de la formación del Estado Argentino. **Ería**, nº 51, p. 60-67, 2000b.

◆ GEOGRAFIA HISTÓRICA

ABREU, M. A. Sobre a memória das cidades. **Revista TERRITÓRIO**, ano III, nº 4, p. 4-26, 1998.

_____. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. **GEOUSP**, nº 7, p.13-25, 2000.

_____. Geocritica: historical geography and the history of territory. **Journal of Historical Geography**, 1 (33), p. 197-199, 2007.

_____. **Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)**. Rio de Janeiro, Andrea Jakobsson Estúdio, 2010.

ALVES, V. A. A geografia histórica como campo de pesquisas: definições, tensões e metodologias. **CIDADES**, v. 8, nº 14, p. 623-643, 2011.

BAKER, A.R.H. The dead don't answer questionnaires: researching and writing historical geography. **Journal in Higher Education**, vol. 21, nº 2, 1997.

_____. **Geography and history: bridging the divide**. Cambridge University Press: UK, 2003

_____. Historical geography as an international discipline, 1975-2015. **The Geographical Review**, vol. 182, nº 3, p. 276-283, 2016.

BOULANGER, P. La géographie historique française. **Revue de Géographie Historique**, nº 1, 2012.

BRAVO, M.. Geographies of exploration and improvement: William Scoresby and Arctic whaling, 1782–1822. **Journal of Historical Geography**, vol. 32, nº 3, p. 512-538, 2006.

BUTLIN, R. A. **Historical Geography: through the gates of space and time**. England: E. Arnold, 1993.

CAMERON, L. et al. Historical geography as an international discipline, 1975-2015: responses. **The Geographical Review**, vol. 182, nº 3, p. 284-288, 2016.

CAPEL, H. S. Una geografía histórica para construir el futuro (2006). **Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales**. Disponível em:

<https://www.raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/58185>. Acesso em: 02 nov. 2020.

CLAVAL, P. The historical dimension of French geography. **Journal of Historical Geography**, 10 (3), 229-245, 1984.

_____. La géographie historique, une courte histoire. **Revue de Géographie Historique**, n° 1, 2012.

CLOUT, H. The practice of historical geography in France. **Themes in the historical geography of France**, p. 1-19, 1977.

COLTEN, C. et al. Historical Geography. **Geography in America at the Dawn of the 21st century**, 2004, p. 149-163.

COURVILLE, S. **Introduction à la géographie historique**. Paris: Presses Université Laval, 1995.

DARBY, H.C. **The Relations of History and Geography: studies in England, France and United States**. United Kingdom: University of Exeter Press, 2002.

DOMOSH, M. e MORIN, K. M. Travels with feminist historical geography. **Gender, Place and Culture**, vol. 10, n° 3, p. 257-267, 2003.

DRIVER, F.. Imagining the tropics: views and visions of the tropical world. **Singapore Journal of Tropical Geography**, vol. 25, n° 1, p. 1-17, 2004.

_____. Research in historical geography and in the history and philosophy of geography in the UK, 2011-2001 2011: an overview. **Journal of Historical Geography**, 42, p. 203-2011, 2013.

ESTAVILLE, L. E. Organizing Time in Historical Geography. **Historical Geography- a metodological portrayal**. EUA: Rowman e Littlefield Publishers, 1991, p. 310-324.

HARTSHORNE, R. The relation of History to Geography. **The Nature of Geography- a critical survey of current thought in the light of past**. Westport: Greenwood Press, 1991 [1939].

HOLDSWORTH, D.W. Historical Geography: the ancients and the moderns- generational vitality. **Progress in Human Geography**, vol. 26, n°5, p. 671-678, 2002.

HURT, D. Teaching and research in historical geography: a survey of US practitioners. **Historical Geography**, vol. 34, p. 71-85, 2006.

KINDA, A. Some traditions and methodologies of Japanese historical geography. **Journal of Historical Geography**, vol. 23, n° 1, p. 62-75, 1997.

KUCERA, Z. Historical geography between geography and historiography. **Kludyán: Internet Journal of Historical Geography and Environmental History**, vol. 5, n° 1, p. 5-13, 2008.

LANE, M. Special Edition: Historical Geographies of Sexualities. **Historical Geography** n° 43, 2015.

MARTIN, P. S. Tendencias de la Geografía Histórica em México. **Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Universidad de Barcelona, vol. XVI, n° 922, 2011. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-922.htm>. Acesso em 22 nov. 2018.

- MAYA, J. O. M. La geografía histórica en el Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México. **Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Universidad de Barcelona, vol. IX, nº 500, 2004. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-500.htm>. Acesso em: 22 nov. 2018.
- MILLAR, S. L. Science at sea: Soundings and instrumental knowledge in British Polar expedition narratives, c. 1818-1848. **Journal of Historical Geography**, vol. 42, p. 77-87, 2013.
- MERODIO, G. G. Los geógrafos iberoamericanos y la Historia a principios del siglo XXI. **Revista Digital de la Escuela de Historia**, vol. 5, nº 8, p. 221-239, 2013.
- MITCHELL, J. **Historical geography**. London: English Universities Press, 1954.
- MORAES, A. C. R. **Geografia Histórica do Brasil: capitalismo, território e periferia**. Annablume, 2011.
- _____. Movilidad y formación colonial. **Revista Transporte y Territorio**, nº. 13, julio-diciembre, p. 227-239, 2015 [2005].
- NASH, C, e GRAHAM, B. The Making of Modern Historical Geographies. In: GRAHAM, B. and NASH, C. (Ed.). **Modern Historical Geographies**. London: Longman, 2000, p. 1-9.
- NOVAES, A. E LAMEGO, M. Sobre a representatividade da História da Geografia e Geografia Histórica nos Encontros Nacionais da Associação de Pós-Graduação em Geografia (ENANPEGE). **Revista da ANPEGE**, 12 (18), p. 245-264, 2016.
- OGBORN, M. Historical geographies of globalisation. In: GRAHAM, B. and NASH, C. (Ed.). **Modern Historical Geographies**. London: Longman, p. 43-69, 2000.
- SAUER, C. O. Foreword to historical geography. **Annals of the Association of American Geographers**, 31(1), p. 1-24, 2004 [1941].
- SILVA, M. W. A Geografia Histórica nos eventos organizados pela Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica. In: **ANAIS DO VENHPG e IIIENGH**, Viçosa, 2018.
- SILVA, M. W. e RODRIGUES, G. B. A. Geografia Histórica em questão. Campo, teoria e método. **Revista Terra Brasilis (Nova Série)**, nº 12, 2019.
- SCHEIN, Richard H. Life, liberty, and the pursuit of historical geography. **Historical Geography** vol. 39, p. 7-28, 2011.
- SLUYTER, A. The Hispanic Atlantic's Tasajo Trail. **Latin American Research Review**, p. 98-120, 2010.
- URQUIJO, P. T. e BOCCO, G. V. Pensamiento geográfico en América Latina: retrospectiva y balances generales. **Investigaciones geográficas**, nº 90, p. 155-175, 2016.
- URQUIJO-TORRES, P. et al. Red de estructuración territorial histórica. El caso de la ruta de la Cíbola, en la época colonial. **Revista Geográfica de América Central**, vol. 3, nº 61E, p. 453-466, 2018.
- VACHER, 2000. Le Bush dy mythie australien ou comment l'Australie revê son territoire. **Mappemonde**, nº 60, p. 18-23, 2000.
- VAN AUSDAL, S. Medio siglo de geografía histórica en Norteamérica. **Historia Crítica**, nº 32, p. 198-234, 2006.

VASCONCELOS, P. A. Como estudar a cidade na longa duração: a noção do tempo na Geografia. **Formação**, n.º 6, p. 75-90, 1999.

VERDIER, N. Le réseau technique est-il un impensé du XVIIIe siècle: le cas de la poste aux chevaux. **Flux**, n.º 2, p. 7-21, 2007.

VERDIER, N. e BRETAGNOLLE, A. L'extension du réseau des routes de poste en France, de 1708 à 1833. **Histoire des réseaux postaux en Europe du XVIIIe au XXIe siècle**, p.155-193, 2007.

VIDAL, L. Duas ou três precisões em torno da “ultima” entrevista de Maurício Abreu. **Revista Espaço Aberto (PPGG-UFRJ)**, vol. 2, n.º 2, 2012.

RUSSEL-WOOD, A. J. R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 18, n. 36, p. 187-250, 1998.

ZUSMAN, P., ROBLEDO, M. A., LÓPEZ, E. D. La geografía histórica en América Latina: propuestas teóricas, caminos recorridos y tendencias futuras. **Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades**, Año 5, n.º 7, primavera-verano, p. 83-93, 2012.

ZUSMAN, P. Los silêncios y el espacio: por una geografía histórica polifônica. In: GARAY, J. W. M. e REYES, L. C. J. (Ed.) **Geografías políticas e históricas: miradas desde los Andes y el Caribe**. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Departamento de Geografía, 2018, p. 23-42

◆ SIG HISTÓRICO E CARTOGRAFIA HISTÓRICA

BULLOCK, C.E.G. Investigación histórica, los SIG y las nuevas posibilidades epistemológicas y metodológicas. In: URQUIJO S. P. et al (Coord.). **Geografía e Historia Ambiental**. Centro de Investigaciones em Geografía Ambiental: UNAM, 2017, p.193 a 214.

GREGORY, I.N. e HEALEY, R.G. Historical GIS: structuring, mapping and analyzing geographies of the past. **Progress in Human Geography**, vol. 39, n.º 5, p. 638-653, 2007.

KNOWLES, A.K. Introduction (Historical GIS). **Social Science History**, n.º 24, p. 451-470, 2000.

_____. Emerging trends in Historical GIS. **Historical Geography**, vol. 33, p. 7-13, 2005.

LAGUARDIA, R. Vantagens competitivas naturais entre os Caminhos Velho e Novo. In: VALENCIA, C. V. e GIL, T. (Org.). **O Retorno dos Mapas**. Porto Alegre: Ladeira Livros, 2016, p. 309-346.

MIRAGLIA, M. La geografía, la historia y las aplicaciones de las TIGs en los estudios territoriales multitemporales. **Parráfos Geográficos**, vol. 15, n.º 1, 2016.

_____. Cartografía histórica y sistemas de información geográfica: análisis de transformaciones territoriales. In: BUZAI, G. et al. (Org.). **Teoría y Métodos de La Geografía Cuantitativa**. Libro 2: Por una Geografía Empírica. Universidad Nacional de Luján. Instituto de Investigaciones Geográficas, 2018, p. 147-162.

ORFORD, S. et al. Life and death of the people of London: a historical GIS of Charles Booth's inquiry. **Health & place**, vol. 8, nº 1, p. 25-35, 2002.

SILVA, M. W. Sistemas de Informação Geográfica na pesquisa e no ensino de geografia histórica. **Educação em Foco**, v. 24, nº 2, p. 659-678, mai/ago 2019.

TEMAM, S. et GRIVEL, S. De La carte outil à La carte source: représentation et gestion du fleuve Loire aux 18e-19e siècles. **CFC Le Monde des Cartes**, 2009.

VALENCIA, C. V. Precisión y exactitud en los Sistemas de Información Geográfica (SIG) en las investigaciones históricas. In: VALENCIA, C. V. e GIL, T. (Org.). **O Retorno dos Mapas**. Porto Alegre: Ladeira Livros, 2016, p.223-256.

◆ ARQUIVOS

ASHMORE, P., CRAGGS, R., NEATE, H. Working-with: talking and sorting in personal archives. **Journal of Historical Geography**, nº 38, p. 81-89, 2012.

BACELLAR, C. Fontes Documentais - uso e mau uso dos arquivos. In: PINSKY, C.B. (Org.). **Fontes Históricas**, São Paulo: Editora Contexto, 2005, p. 23-79.

BAILEY, A. R., BRACE, C., HARVEY, D. C. Three geographers in an archive: positions, predilections and passing comment transient lives. **Transactions of the Institute of British Geographers**, nº 34, p. 254-269, 2009.

BERGER, S. The role of national archives in constructing national master narratives in Europe. **Archival Science**, vol. 13, nº 1, p. 1-22, 2013.

BLACK, I. Analysing historical and archival sources. In: CLIFFORD, N., FRENCH, S. e VALENTINE, G. (Ed.) **Key Methods in Geography**. London: SAGE Publications, 2010, p. 466-484.

BOSCHI, C.; MORENO, C.; FIGUEIREDO, L. **Inventário da Coleção Casa dos Contos**. Belo Horizonte: PUC Minas, FAPEMIG, 2006.

BRESSEY, C. Invisible presence: the whitening of the black community in the historical imagination of british archives. **Archivaria**, vol. 61, p. 47-61, 2006.

CLAYTON, D. Questions of postcolonial geography. **Antipode**, vol. 33, no 4, p. 749-751, 2001.

CAMERON, L. Oral History in the Freud archives: incidents, ethics and relation. **Historical Geography**, vol. 29, p. 38-44, 2001.

_____. Participation, archival activism and learning to learn. **Journal of Historical Geography**, vol. 46, p. 99-101, 2014.

COOK, T. Evidence, memory, identity and community: four shifting archival paradigms. **Archival Science**, vol. 13, nº 1-2, p. 95-120, 2013.

CRAGGS, R. Situating the imperial archive: the Royal Empire Society Library, 1868-1945. **Journal of Historical Geography**, nº 34, p. 48-67, 2008.

CRESSWELL, T. Value, gleaning and the archive at Maxwell Street, Chicago. **Transactions of the Institute of British Geographers**, nº 37, p. 164-176, 2012.

CVETKOVICH, A. The Queer Art of the Counterarchive. In: FRANTZ, D. e LOCKS, M. (Ed.). **Cruising the Archive: Queer Art and Culture in Los Angeles, 1945-1980**. Los Angeles: ONE National Lesbian and Gay Archives, p.32-35, 2011. Disponível em: http://www.annvetkovich.com/uploads/9/9/3/8/9938110/cvetkovich_cruising_archive.pdf. Acesso em: 02 fev. 2019.

DELYSER, D. Towards a participatory historical geography: archival interventions, volunteer service, and public outreach in research on early women pilots. **Journal of Historical Geography**, vol. 46, p. 93-98, 2014a.

DELYSER, D. Collecting, kitsch and the intimate geographies of social memory: a story of archive autoethnography. **Transactions of the Institute of British Geographers**, nº 40, p. 209-222, 2014b.

DESILVEY, C. Art and archive: memory-work on a Montana homestead. **Journal of Historical Geography**, nº 33, p. 879-900, 2007.

FIGUEIREDO, L.R.A. Casa dos Contos - potencialidades de pesquisa. **ANAIS DO XII SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA**, 2006. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/6519900.pdf> . Acesso em: 18 jul. 2017.

GAGEN, E. et al. Introduction. **Practising the archive: reflections on method and practice in historical geography**. In: GAGEN, E., LORIMER, H. e VASUDEVAN, A. (Ed.). London: Historical Geography Research Group, Royal Geographical Society-Institute of British Geographers, 2007.

HARRIS, C. Archival fieldwork. **Geographical Review**, nº 91, p. 328-334, 2001.

KETELAAR, E. Tacit narratives: the meanings of archives. **Archival Science**, nº1, p. 131-141, 2001.

LEEuw, S. Alice through the looking glass: emotion, personal connection and reading colonial archives along the grain. **Journal of Historical Geography**, nº 38, p. 273-281, 2012.

LORIMER, H. Caught in the Nick of Time: Archives and Fieldwork. In: DELYSER, D. et al. (Ed.). **The SAGE Handbook of Qualitative Geography**. London: SAGE Publications, 2010, p. 248-273.

McEWAN, C. Building a postcolonial archive? Gender, collective memory and citizenship in post-apartheid South Africa. **Journal of Southern African Studies**, vol. 29, nº 3, p. 739-757, 2003.

MILLS, S. Cultural- Historical Geographies of Archive: fragments, objects and ghosts. **Geography Compass**, vol. 7, nº 7, p. 701-713, 2013.

MOORE, F. P. L. Tales from the archive: methodological and ethical issues in historical geography research. **Area**, vol. 42, nº 3, p. 262-270, 2010.

_____. Historical geography, feminist research and the gender politics of the present. **Geography Compass**, nº12, p. 1-8, 2018.

NESMITH, T. Seeing archives: postmodernism and the changing intellectual place of archives. **The American Archivist**, vol. 65, p. 24-41, 2002.

OGBORN, M. Knowledge is power-using archival research to interpret state formation. In: OGBORN, M., BLUNT, A., GRUFFUDD, P., PINDE, D. e MAY, J. (Ed.) **Cultural Geography in Practice**. Nova York: Routledge, 2003, p. 9-21.

_____. Finding historical sources. In: CLIFFORD, N., FRENCH, S. e VALENTINE, G. (Ed.) **Key Methods in Geography**. London: SAGE Publications, 2010, p. 89-102.

OSBORNE, T. The ordinariness of the archive. **History of the Human Sciences**, vol. 2, nº 2, p. 51-64, 1999.

SCHWARTZ, J. M. e COOK, T. Archives, records and power: the making of modern memory. **Archival Science**, nº 2, p. 1-19, 2002.

STEEDMAN, C. The space of memory: in an archive. **History of the Human Sciences**, vol. 11, nº 4, p. 65-83, 1998.

STOLER, A. Colonial archives and the arts of governance. **Archival Science**, nº2, p. 87-109, 2002.

VENÂNCIO, R. P. e BARBOSA, L. S. Como surgem os fundos arquivísticos: administração pública e produção documental em Minas Gerais. **Revista Acervo (AN)**, v. 31, nº 3, p. 57-74, 2018.

WITHERS, C. W. J. Constructing the “geographical archive”. **Area**, vol. 34, nº 3, p. 303-311, 2002.

◆ TESES E DISSERTAÇÕES

ALMEIDA, D. **Entre lojas e boticas: o comércio de remédios entre Rio de Janeiro e Minas Gerais (1750-1808)**. Orientadora: Iris Kantor. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo - Programa de Pós-Graduação em História Social, USP, 2008.

ANTEZANA, S. **Os contratadores dos caminhos de ouro das Minas Setecentistas: estratégias mercantis, relações de compadrio e sociabilidade (1718-1750)**. Orientadora: Junia Ferreira Furtado. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Minas Gerais - Programa de Pós-Graduação em História, UFMG, 2006.

GOMES, A. N. D. **Maurício de Abreu: uma história com muitas geografias**. Orientadora: Mônica Sampaio Machado. Tese (Doutorado). Universidade do Estado do Rio de Janeiro - Programa de Pós-Graduação em Geografia, UERJ, 2016.

IVO, I. P. **Homens de caminho: trânsitos, comércio e cores nos sertões da América portuguesa - século XVIII**. Orientador: Eduardo França Paiva. Tese (Doutorado). Universidade Federal de Minas Gerais - Programa de Pós-Graduação em História, UFMG, 2009.

MADER, M. E. N. S. **O vazio: o sertão no imaginário da colônia nos séculos XVI e XVII**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em História, PUC-Rio, 1995.

MALHEIROS, M. **“Homens da Fronteira”- índios e capuchinhos na ocupação dos Sertões do Leste, do Paraíba ou Goytacazes, séculos XVIII e XIX**. Orientadora: Maria Regina Celestino de Almeida. Tese (Doutorado). Universidade Federal Fluminense - Programa de Pós-Graduação em História, UFF, 2008.

OLIVEIRA, F. R. **Por Homens e Caminhos: o contrato das Entradas e o comércio nas Minas-1762-1789**. Orientador: Ângelo Alves Carrara. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Juiz de Fora - Programa de Pós-Graduação em História, UFJF, 2009.

OLIVEIRA, T. P. P. **Desbravar, mapear e integrar os sertões: discursos geográficos sobre o Nordeste brasileiro (1939-1964)**. Orientadora: Ana Maria Lima Daou. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Rio de Janeiro - Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFRJ, 2017.

RESTITUTTI, C. **As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial, Minas Gerais, 1839-1884**. Dissertação (Mestrado). Orientador: Renato Leite Marconde. Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras, UNESP, 2006.

SILVEIRA, P. G. **A metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822**. Orientadora: Gisela Aquino Pires do Rio. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Rio de Janeiro - Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFRJ, 2013.

STRAFORINI, R. **Tramas que Brilham- sistema de circulação e a produção do território brasileiro no século XVIII**. Orientador: Maurício de Almeida Abreu. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Rio de Janeiro - Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFRJ, 2007.

ZUSMAN, P. B. **Tierras para el Rey. Tres fronteras y la construcción del territorio del Río de La Plata (1750-1790)**. Orientadora: Maria Dolores García Ramón. Tese de Doutorado (Geografia). Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona, 2000a.

◆ SITES

Biblioteca Brasileira - Disponível em: <http://dicionarios.bbm.usp.br/pt-br/dicionario/>

GeoHistórica - Disponível em: <https://geohistorica.wordpress.com/>

IBGE Cidades - Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>

Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA) - Disponível em: <http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/programas-e-acoes/patrimonio-cultural-protegido/bens-tombados/details/1/63/bens-tombados-casar%C3%A3o-do-registro-do-paraibuna>

Maurício Abreu - Disponível em: <http://mauricioabreu.com.br/>

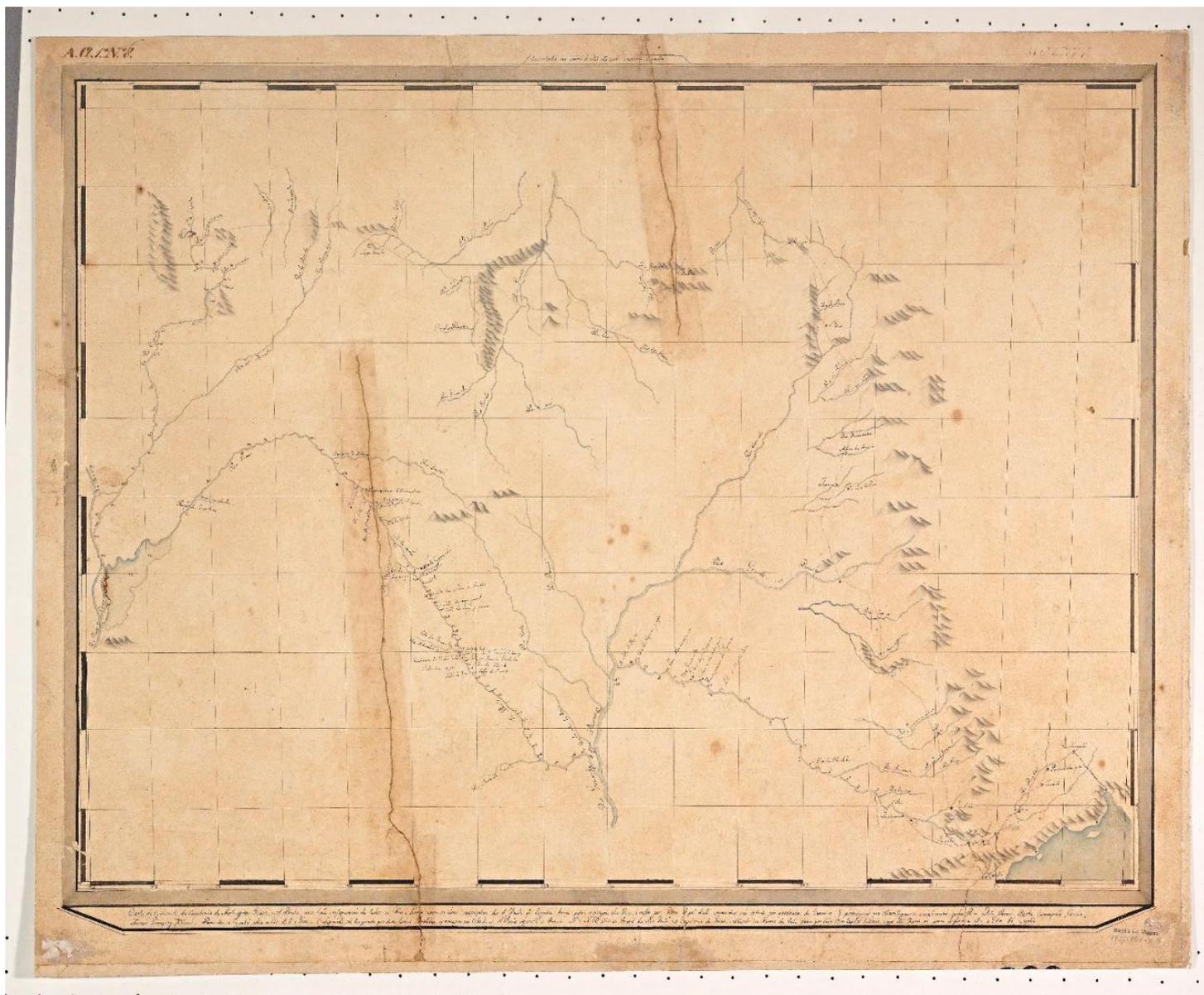
Receita Federal - Registros e Contagens - Disponível em: http://www.receita.fazenda.gov.br/historico/srf/historia/catalogo_colonial/letrar/registros.htm

Rede Brasilis - Disponível em: <http://redebrasilis.net/>

Toponímia Histórica de Minas Gerais, do Setecentos aos Oitocentos Joanino (UFMG) - Disponível em: <http://repositoriotoponimia.com.br/home>.

ANEXOS

ANEXO B: ROTAS TERRESTRE E FLUVIAL (MONÇÕES) QUE PARTIAM DA
CIDADE DE SÃO PAULO EM DIREÇÃO À VILA DE CUIABÁ (1794).



Fonte: AN- BR_RJANRIO_OG_O_MAP_0027.

ANEXO C: PRODUÇÃO DE GÊNEROS EM FAZENDAS DE MINAS GERAIS,
(1772 – 1776).

Mapa dos mantimentos que se tem colhido nas minhas fazendas do Mandante Geral da Flórida, assim como nas do Sertão e das Crisaveas que nellas nascerão desde o anno 1772 até 1776 como se vê' do meus Borradores, dos quaes deve fazer a conta para se pagar os Dízimos Reg. Já por duas vezes dei esta conta ao Intendente dos Dízimos, e a Sr. Domingos Barboza por me pedir e etc.

	Mandante Geral da Flórida										Sertão e Crisaveas																			
	Carne de vaca	Alfafa	Algodão	Arroz	Bezerros	Cavalos	Ovelhas	Carne de vaca	Alfafa	Algodão	Arroz	Bezerros	Cavalos	Ovelhas	Carne de vaca	Alfafa	Algodão	Arroz	Bezerros	Cavalos	Ovelhas									
1772	58	130	16	20	"	"	"	1772	"	"	"	27	9	"	38	11	15	1772	14	13	14	1772	10	14	19	4	21			
1773	131	127	14	20	14	"	6	1773	20	"	6	30	20	"	13	9	29	1773	8	5	12	1773	"	"	14	3	19			
1774	173	182	6	28	26	7	13	9	29	1774	"	"	5	6	"	18	11	21	1774	"	"	36	1774	7	5½	14	3	15		
1775	143	234	25	40	30	8	26	12	"	1775	28	23	11	17	9	18	"	1775	9	1	36	1775	8	14	9	6	29			
1776	162	322	28	65	44	9	59	10	17	1776	20	30	25	21	8	2	10	15	18	1776	8	5	56	1776	13	22	13	5	17	
Soma	662	2207	89	173	164	28	98	37	44	Soma	68	53	42	Soma	87	56	4	96	55	137	Soma	39	30	214	Soma	38	55½	67	21	26

Fonte: BN, CC, 1772, OD: mss 1441348.

Os dados indicam a produção de arroz, feijão, milho e algodão, e a criação de ovelhas, bezerros, bestas e cavalos em cinco fazendas localizadas em Minas Gerais. As três últimas situadas no sertão de Minas.

APÊNDICES

APÊNDICE A: RELAÇÃO DOS PRINCIPAIS REGISTROS INSTALADOS NA
CAPITANIA DE MINAS GERAIS, 1718-1822.

Comarca	Registro	Ano criação (1)	Origem localidade (2)	Rotas (3)	Rios (4)	Ribeirão/córrego (4)	Relevo (4)	Localização atual ou proximidade (5)
Rio das Mortes	Camanducaia		Mineração	Caminho SP - MG, via Atibaia	Camanducaia		Montanhoso	Camanducaia (MG)
	Caminho Novo	1714	Cobrança de imposto	Caminho Novo do RJ		Barros		Matias Barbosa (MG)
	Campanha do Toledo		Mineração e cobrança de imposto	Caminho SP - MG, via Atibaia				Toledo (MG)
	Capivari			Caminho de SP	Verde		Montanhoso	Itanhandu (MG)
	Itajubá	1764	Mineração e cobrança de imposto	Caminho de SP, Caminho Velho do RJ e Caminho Novo da Piedade	Sapucai		Montanhoso	Itajubá (MG)
	Jacuí	1764	Mineração	Caminho SP - MG, via Mogi-Guaçu		São Pedro	Montanhoso	Jacuí (MG)
	Jaguari	1764	Cobrança de imposto	Caminho SP - MG, via Atibaia	Jaguari		Montanhoso	perto de Bragança Paulista (SP)
	Mandu	1755	Cobrança de imposto	Caminho SP - MG, via Atibaia	Mandu		Montanhoso	perto de Pouso Alegre (MG)
	Mantiqueira		Cobrança de imposto	Caminho de SP e Caminho Velho do RJ			Montanhoso	entre Pouso Alto (MG) e Cachoeira Paulista (SP)
	Mar de Espanha	182-?	Cobrança de imposto	Caminho Zona da Mata mineira - RJ	Paraíba do Sul			Próximo a Chiador (RJ)
	Ouro Fino	1764	Mineração	Caminho SP - MG, via Atibaia	Ouro Fino		Montanhoso	Ouro Fino (MG)
	Paraibuna	1715		Caminho Novo do RJ	Paraibuna		Montanhoso	Paraibuna, distrito de Simão Pereira (MG)
	Picu	1822	Pouso e cobrança de imposto	Caminho Vale do Paraíba - RJ			Montanhoso	Itamonte (MG)
	Pinheirinho		Mineração	Caminho SP - MG	Pinheirinho	Areias e Macaúbas	Montanhoso	Monte Santo de Minas (MG)
	(Barra) do Pomba	1811	Povoamento e catequese índios	Caminho RJ - MG, via fluvial	Pomba			Santo Antônio de Pádua (RJ)
	Porto do Cunha	1784	Cobrança de imposto	Caminho RJ - MG	Paraíba do Sul			Além Paraíba (MG)
	Presídio do Rio Preto	181-?		Caminho RJ - MG: Estrada da Polícia	Preto			
Rio Preto	1796	Cobrança de imposto	Caminho RJ - MG: Estrada do Comércio	Preto		Montanhoso	Rio Preto (MG)	
Sapucai-Mirim	1818	Mineração	Caminho SP - MG, via rio Paraíba do Sul	Sapucai-Mirim		Montanhoso	Sapucai-Mirim (MG)	
Sabará	Abóboras	1701	Cobrança de imposto (gado)					Contagem (MG)
	Jaguará	1751	Fazenda		das Velhas			perto de Santa Luzia (MG)
	Jequitibá	176-?	Mineração		das Velhas	Jequitibá		perto de Jequitibá (MG)
	Malhada	180-?	Descanso do gado	Caminho da Bahia	São Francisco			Pontal da Barra-Malhada (BA)
	Onça		Mineração	Caminho Paracatu - Ouro Preto	São João			perto de Onça de Pitangui (MG)
	Pitangui		Mineração	Caminho Paracatu - Ouro Preto	Pará			Pitangui (MG)
	Ribeirão da Areia					Do Peixe		
	Sete Lagoas	175-?	Mineração e fazendas de gado	Caminho dos sertões do rio São Francisco para Ouro Preto				perto de Sete Lagoas (MG)
	Zabelê					Pau Grosso		perto de Baldim (MG)

Comarca	Registro	Ano criação (1)	Origem localidade (2)	Rotas (3)	Rios (4)	Ribeirão/córrego (4)	Relevo (4)	Localização atual ou proximidade (5)
Serro Frio	Araçuaí		Comércio (arribada de canoas)	Caminho da Bahia, via rio Jequitinhonha	Araçuaí		Montanhoso	Araçuaí (MG)
	Bom Jardim	1776						
	Caeté Mirim	174-?		Caminho Tejuco - Barra do Rio das Velhas		Caeté-Mirim	Montanhoso	perto de Diamantina (MG)
	Conceição	178-?			Jequitinhonha			Cristália (MG)
	Galheiro	1757		Caminho Tejuco - Curvelo	Paraúna			perto de São José do Galheiro, povoado de Monjolos (MG)
	Gorotuba			Caminho da Bahia via Caeté	Gorotuba			Porteirinha (MG)
	Gouveia		Mineração	Caminho Tejuco - Curvelo				Gouveia (MG)
	Inhacica	174-?		Caminho Tejuco - Barra do Rio das Velhas	Jequitinhonha	Inhacica		perto de Bocaiúva (MG)
	Itacambira		Mineração	Entroncamento de estradas vindas da Bahia, terrestre e via rio SF	Itacambira		Montanhoso	Itacambira (MG)
	Itacambiraçu				Itacambiraçu			
	Jequitinhonha	174-?	Mineração e cobrança de imposto	Caminho da Bahia, via rio Jequitinhonha	Jequitinhonha			perto de Coronel Murta (MG)
	Pé de Morro	174-?		Caminho Tejuco - Itacambira	Jequitinhonha		Montanhoso	perto de Desembargador Otoni (MG)
	Rebelo	174-?		Caminho Tejuco - Barra do Rio das Velhas	Pardo Pequeno			Santo Hipólito (MG)
	Rio Pardo	1722	Mineração e fazendas de gado	Caminho da Bahia, via Conquista	Pardo e Preto			Rio Pardo de Minas (MG)
	Santa Cruz	178-?			Jequitinhonha		Montanhoso	Ataleia (MG)
	Simão Vieira			Caminho Minas Novas - Barra do Rio das Velhas	Jequitinhonha			perto de Caçaratiba, distrito de Turmalina (MG)
Tucaió			Caminho da Bahia, via rio Jequitinhonha	Jequitinhonha				
Paracatu	Nazaré			Caminho para Ouro Preto e Sabará				perto de Paracatu (MG)
	Olhos d'Água			Caminho Paracatu - Goiás		Rico		perto de Paracatu (MG)
	São Luiz			Caminho para o sertão e São Romão				perto de Paracatu (MG)
	Santo Antônio			Caminho para São Romão				perto de Paracatu (MG)
	Santa Isabel			Caminho para Sul de MG		Santa Isabel		perto de Paracatu (MG)

Fonte:

(1) ELLIS, 1958; MATOS, [1837] 1981; ROCHA, [1781] 1995; OLIVEIRA, 2009; RECEITA, [s.d].

(2) Enciclopédia dos Municípios (IBGE), 1958, vol. 24 ao 27; BARBOSA, 1995.

(3) CARRARA, 2007; MAPAS (APÊNDICE B): nº, 1, 2, 4, 12, 13 e 14.

(4) IBGE, 1958; ROCHA, [1781] 1995; MAPAS (APÊNDICE B): nº 2, 5, 12, 13 e 14.

(5) ELLIS, 1958; BARBOSA, 1995; CARRARA, 2007; OLIVEIRA, 2009; IBGE CIDADES, [s.d]; RECEITA, [s.d].

Elaboração: Patrícia Gomes da Silveira, 2019.

Observação¹: O item rio indica principalmente a margem na qual o Registro foi instalado ou nas proximidades do rio/ribeirão/córrego indicado.

Observação²: O item localização atual refere-se a uma localização aproximada do local onde o Registro seria encontrado atualmente. A dificuldade em obter uma localização precisa explica-se: (1) muitos Registros não deixaram vestígios materiais de suas instalações que em geral eram edificadas com materiais e técnicas muito simples e de duração efêmera (em alguns casos); (2) nas fontes históricas consultadas encontramos escassos indícios de sua localização exata o que complexifica sua localização nos dias de hoje; e (3) alguns Registros tiveram sua posição alterada ao longo do tempo, dificultando a identificação futura do novo local. Raros foram os Registros cujos vestígios de suas instalações ainda podem ser encontrados, como o Registro do Paraibuna e a Casa da Provedoria do Registro do Caminho Velho.

**APÊNDICE B: RELAÇÃO DOS MAPAS HISTÓRICOS UTILIZADOS NO
DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA.**

Título do mapa	Autor	Ano	Lugar representado	Contribuição ao trabalho	Instituição
1- Mapa da comarca do Serro Frio	José Joaquim da Rocha	1778	Comarca do Serro Frio (MG)	Indica vilas, cidades, registros, caminhos, hidrografia e aldeias de gentio	AHEX (código 1114/MG)
2-Mapa de Minas Gerais		18--	Capitania de MG	Indica vilas, cidades, registros, caminhos, hidrografia e aldeias de gentio	AHEX (código 1122/MG)
3- Carta topográfica das terras entremeias do sertão e distrito do Serro do Frio com as novas minas de diamantes	Cap. Jozeph Rodrigues de Oliveyra	1731	Comarca do Serro Frio (MG)	Indica vilas, caminhos e picadas, sertões da comarca de Serro Frio	AHEX (código 1135/MG)
4-Mapa da capitania de Minas Gerais com a devisa de suas comarcas	José Joaquim da Rocha	1778	Capitania de MG	Indica limites e nomeia as Capitânicas fronteiriças de Minas Gerais. Assinala as divisões das Comarcas e registra as denominações	AHEX (código 1122/MG)
5-Carta geográfica da capitania de Minas Gerais e partes confinantes		1767	Capitania de MG	Assinala limites da Capitania de Minas Gerais, aldeias de gentio, rotas e núcleos de povoamento	AHEX (código 1153/MG)
6-Carta geográfica do rio Doce e seus afluentes	Antônio Pires da Silva Pontes	1800	Rio Doce e seus afluentes	Rio Doce e afluentes, aldeias de gentio	AHEX (código 1192/ES)
7-Carta de toda a porção da América meridional que pareceu necessário (...) a manifestar na viagem do Rio de Janeiro, que executou por terra em 17 do mês de maio de 1772 para Vila Bela		177-	Parte das Capitânicas de SP, RJ, MG e GO	Indica vilas, cidades, registros, fazendas, sítios, caminhos, hidrografia e aldeias de gentio	AHEX (código 2990/RJ)
8- Roteiro do Rio de Janeiro a Tejuco	Barão de Eschwege	1811	Parte de RJ e MG	Caminho detalhado e hidrografia	AHEX (código 3280/RJ).
9-Mapa do continente das capitânicas de Mato Grosso, Goiás e São Paulo		1794	Capitânicas de GO, MT e SP	Trajeto terrestre e fluvial da cidade de São Paulo para Cuiabá.	AN (código MAP.0027)
10-Mapa físico do Distrito Federal (RJ)		1949	Cidade do Rio de Janeiro	Relevo e hidrografia da cidade do RJ	AN (código MAP.0028)
11- Planta em que se mostram todas as guardas e registros da capitania do Rio de Janeiro		1767	Capitania do RJ	Indica rios, caminhos do RJ para SP e MG, vilas, registros e guardas	BN (código CART 534307)

Título do mapa	Autor	Ano	Lugar representado	Contribuição ao trabalho	Instituição
12-Cartas topográficas da capitania do Rio de Janeiro: mandadas tirar pelo Illmo. e Exmo. Senhor Conde da Cunha Capitão general e Vice-Rey do Estado do Brasil	Manoel Vieira Leão	1767	Capitania do RJ	Indica vilas, cidades, fazendas, sítios, registros, guardas, caminhos, hidrografia, aldeias de gentio e sertões da capitania. Composto por 15 cartas.	BN (código CART 512339)
13- Mapa da Capitania de Minas Gerais	José Joaquim da Rocha	1777	Capitania MG	Indica rios, capelas, aldeias de gentio, vilas e cidades, registros, caminhos e destacamentos militares	BN (código CART 519682)
14- Mapa da Capitania de Minas Gerais	Luis Maria da Silva Pinto	1810	Capitania de MG e parte das Capitânicas de SP, RJ, BA, GO e PE	Indica rios, capelas, tribos indígenas, fazendas, sítios, acampamentos militares	BN (código CART 1017272)
15- Carta sertanista		17--	Comarcas de Sabará e Serro Frio (MG)	Indica rios, relevo, caminhos e localidades	BN (código CART 514099)
16- Carta corográfica para interligar pontos das divisões que tem havido entre a capitania de São Paulo e Minas Gerais	José Custódio de Sá e Faria	1772	Capitania de MG	Assinala caminhos saindo de São Paulo para Minas Gerais	Itamaraty- Mapoteca

Elaboração: Patrícia Gomes da Silveira, 2018.

APÊNDICE C: LISTA COM OS CONTRATOS DOS DIREITOS DE ENTRADAS
ARREMATADOS PARA A CAPITANIA DE MINAS GERAIS, 1718-1790.

Ano	Arrematante	Entradas	Valor do contrato ⁽¹⁾	Observações ⁽²⁾
1718	Antonio Francisco da Silva/ José Nunes Neto	Caminhos Novo e Velho do Rio de Janeiro/ Caminhos do Sertão da Bahia e Pernambuco	11 arrobas/15 arrobas	
1721	Luiz Tenorio de Molina/ Sebastião Barboza Prado	Caminhos Novo e Velho do Rio de Janeiro/ Caminhos do Sertão da Bahia e Pernambuco	20 arrobas/ 25 arrobas	
1724	Francisco Ferreira de Sá/ Pedro da Rosa de Abreu	Caminhos Novo e Velho do Rio de Janeiro/ Caminhos do Sertão da Bahia e Pernambuco	26 arrobas/ 20 arrobas	
1727	Pedro da Costa Guimarães	Toda a capitania (todas as Entradas)	51 arrobas	Instituiu a balança nos registros
1730	Manuel Rodrigues da Costa	Toda a capitania	54 arrobas	Arrematou na Corte (Lisboa)
1733	Lourenço de Amorim Costa	Toda a capitania	71 arrobas	Arrematou em Vila Rica
1736	José Álvares de Mira	Toda a capitania	76 arrobas	Arrematou em Vila Rica
1739	João Gonçalves Rebelo	Toda a capitania	84 arrobas	Arrematou na Corte (Lisboa)
1742	Francisco Gomes Ribeiro	Toda a capitania	84 arrobas	Arrematou na Corte (Lisboa)
1745	Jorge Pinto de Azevedo	Toda a capitania	92 arrobas	Arrematou na Corte (Lisboa)
1751	José Ferreira da Veiga	Toda a capitania	92 arrobas	Arrematou na Corte (Lisboa)
1754	José Ferreira da Veiga	Toda a capitania	95 arrobas	Arrematou na Corte (Lisboa)
1757	Provedoria da Fazenda Real	Toda a capitania	23 arrobas	Por falta de arrematantes em Vila Rica e na Corte
1759	Domingos Ferreira da Veiga	Toda a capitania	95 arrobas	Arrematou na Corte (Lisboa)
1762	João de Sousa Lisboa	Toda a capitania	95 arrobas	Arrematou na Corte (Lisboa)
1765	Provedoria da Fazenda Real	Toda a capitania		Por falta de arrematantes em Vila Rica e na Corte
1769	Manuel Gomes de Araújo	Toda a capitania		
1772	Provedoria da Fazenda Real	Toda a capitania		
1776	João Rodrigues de Macedo	Toda a capitania		Arrematou em Vila Rica
1782	Joaquim Silvério dos Reis	Toda a capitania		Arrematou em Vila Rica
1785	José Pereira Marques	Toda a capitania		
1788	José Pereira Marques	Toda a capitania		
1790	Provedoria da Fazenda Real	Toda a capitania		Assume a administração direta do tributo e em definitiva.

Fonte: (1) OLIVEIRA, 1976, p. 13-20; (2) MATHIAS, 1966.

Observação¹: De 1718 a 1757, os exercícios anuais começavam a primeiro de outubro, e a partir de 1759 passaram a coincidir com o ano civil. Observação²: A partir de 1742, o contrato das entradas foi unificado em um só, englobando Minas Gerais, Goiás, Cuiabá, Paranaguá e Parapanema. Para manter a coerência de nossa análise, o quadro acima apenas considera o contrato das entradas para a capitania de Minas Gerais. Elaboração: Patrícia Gomes da Silveira, 2018.

APÊNDICE D: RELAÇÃO DOS REGISTROS E CÓDICES ANALISADOS NA PESQUISA

Comarca	Registro	Código AN/CC	Ano
Rio das Mortes	Matias Barbosa	5	1790
		5	1795
		3606	1785-1787
	Capivari	504	1765
	Campanha do Toledo	803	1807
		1651	1819
		729 (Exp.)	1824
		465 (Exp.)	1825
	Itajubá	780	1812
		1237	1795
		1237	1800
		1237	1805
		1237	1810
		2716	1825
		4120 (Exp.)	1824
		4123 (Exp.)	1823
		4125 (Exp.)	1825
	Jacuí	654	1821
		1534	1770
	Jaguari	509	1815
		1372	1825
		1643	1823
		1655	1820
		478 (Exp.)	1824
		477 (Exp.)	1825
	Mantiqueira	14	1790
		16	1805
		20	1800
		23	1795
		728	1810
		2572	1820
		1433 (Exp.)	1802
		1433 (Exp.)	1805
		3252 (Exp.)	1824
		3253 (Exp.)	1825
		4103 (Exp.)	1816
	Mar de Espanha	3249 (Exp.)	1825
	Ouro Fino	513	1765

	Barra do Pomba	487	1825
		742 (Exp.)	1825
		743 (Exp.)	1825
		744 (Exp.)	1824
	Porto do Cunha	723	1825
		3004	1815
		3004	1820
	Rio Preto	685	1816
		787	1825
		1236	1820
		450 (Exp.)	1822
		462 (Exp.)	1825
		687 (Exp.)	1825
3675 (Exp.)		1823	
Sabará	Malhada	21	1810
		792	1820
		1240	1821
		1658	1815
		2898 (Exp.)	1823
		3000 (Exp.)	1825
	Zabelê	657	1765
		659	1774-1775
Serro Frio	Itacambira	2568	1765
	Jequitinhonha	2111	1765
		2995	1762- 1763
	Pé de Morro	1645	1785
	Rebelo	489	1768
		1230	1765
		1232	1774-1775
Rio Pardo	2290	1765-1767	
	953 (Exp.)	1825	
Paracatu	Olhos d'Água	13	1785
		1644	1823
	Nazaré	13	1785
		472	1765
		490	1782
		491	1763
		650	1758
		3677	1805
	São Luiz	13	1785
		779	1765
		3018	1762-1764

	Santo Antonio	13	1785
		2873	1762-1764
	Santa Izabel	13	1785
		722	1785
		2812	1790
		2812	1795
		2812	1800
		2812	1805
Capitania de MG	Rendimentos Tributos MG	18	1763-1831
	Rio das Mortes	25	1804-1806
	Rio das Mortes	26	1809-1811
	Rio das Mortes	27	1813-1815
	Rendimentos Entradas MG	809	1765-1767
	Rio das Mortes	1650	1815, 1816
	Rio das Mortes	1652	1816
	Rio das Mortes	1653	1806 -1809
	Rio das Mortes	1656	1816
	Lojas e vendas	1656	1815

Fonte: Arquivo Nacional, Coleção Casa dos Contos de Ouro Preto, Entradas e Saídas/ Base SIAN (AN, CC).

Observação¹: Exp = Exportação.

Observação²: Temos dados para os produtos importados pelos Registros de Entrada durante vinte e sete anos fiscais (1758-1825) e para os exportados pelos Registros de Saída para sete anos fiscais (1802-1825).

APÊNDICE E: RENDIMENTO DOS DIREITOS DE ENTRADAS EM MINAS
GERAIS, 1765-1787

Comarca	Registro	1765 ⁽¹⁾	1766 ⁽¹⁾	1767 ⁽¹⁾	1776 ⁽²⁾	1787 ⁽³⁾
Rio das Mortes	Caminho Novo	153:434\$296	119:121\$525	141:865\$569	109:668\$715	106:281\$582
	Mantiqueira				15:972\$844	18:918\$711
	Jaguari				2:808\$115	2:857\$994
	Ouro Fino	737\$622	675\$000	480\$112	170\$331	432\$177
	Itajubá	121\$592	81\$487	219\$712	182\$467	477\$187
	Jacuí				242\$158	63\$375
	Mandu	1:403\$568	2:518\$630	1:747\$987		
	Capivari	10:879\$719	12:423\$445	11:387\$906		
Sabará	Sete Lagoas	11:410\$937	10:729\$145	9:019\$124	2:106\$000	2:085\$637
	Ribeirão da Areia				418\$125	752\$427
	Pitangui	677\$135	693\$636	1:130\$049		
	Jaguará	3:570\$485	3:950\$359	3:912\$056		
	Onça	820\$575	1:079\$596	429\$206		
	Zabelê	921\$750	800\$436	599\$625	425\$812	352\$725
Paracatu	Santa Izabel	212\$887	213\$000	164\$887	93\$000	114\$375
	São Luis	730\$312	959\$812	1:238\$250	914\$812	439\$030
	Nazaré	1:816\$500	1:537\$312	1:413\$187	418\$125	317\$383
	Olhos d'Água	209\$625	223\$125	327\$562	284\$993	184\$686
	Santo Antonio	477\$000	531\$000	457\$875	310\$125	355\$687
Serro Frio	Rebello	2:909\$025	3:143\$662	1:324\$087	1:545\$859	923\$986
	Caeté Mirim	3:676\$162	4:608\$075	3:000\$525	2:303\$249	3:627\$362
	Galheiro	1:043\$625	1:243\$275	1:816\$725	938\$623	505\$875
	Pé do Morro	2:290\$950	2:230\$162	2:970\$787	1:909\$891	732\$077
	Inhacica	1:349\$625	1:885\$331	2:285\$088	537\$243	847\$074
	Arassuaí	885\$450	1:899\$600	1:151\$512		
	Jequitinhonha	2:898\$787	3:722\$700	2:603\$250	1:401\$947	1:430\$924
	Itacambira	938\$437	187\$950	195\$262	78\$347	
	Simão Vieira				1:019\$250	464\$600
	Itacambiruçu					235\$060
	Rio Pardo	35\$75	110\$250	104\$437	45\$750	289\$125
	TOTAL RENDIMENTOS	203:451\$313	174:028\$519	190:103\$800	147:099\$343	142:662\$329

Fonte: (1) AN, CC, códice 809; (2) MATOS, 1981, p. 240 e 241; (3) AHU/MG, cx. 129, doc. 16, p. 7-10.

APÊNDICE F: QUANTITATIVO DE CONDUTORES QUE PASSARAM POR DOIS OU MAIS REGISTROS DE ENTRADA, 1758-1825

PORÇÕES DE MINAS GERAIS	REGISTRO	SUL/SUDOESTE									SUDESTE	
		C. Novo	Capivari	C. Toledo	Itajubá	Jacuí	Jaguari	Mantiq.	Ouro Fino	Rio Preto	B. Pomba	P. Cunha
SUL/SUDOESTE	Caminho Novo	X	4	4	14	0	5	35	1	22	3	1
	Capivari	4	X	5	12	2	5	29	6	14	1	3
	C.Toledo	4	5	X	16	1	13	15	6	12	0	3
	Itajubá	14	12	16	X	2	18	77	6	66	6	6
	Jacuí	0	2	1	2	X	1	4	1	4	0	1
	Jaguari	5	5	13	18	1	X	32	5	26	1	3
	Mantiqueira	35	29	15	77	4	32	X	8	96	7	5
	Ouro Fino	1	6	6	6	1	5	8	X	10	0	2
	Rio Preto	22	14	12	66	4	26	96	10	X	9	3
SUDESTE	Barra do Pomba	3	1	0	6	0	1	7	0	9	X	1
	Porto do Cunha	1	3	3	6	1	3	5	2	3	1	X
NORTE/NORDESTE	Jequitinhonha	0	5	4	7	1	5	10	6	10	3	1
	Malhada	10	8	9	24	1	8	29	3	19	2	3
	Rio Pardo	1	0	0	3	0	1	2	0	3	1	0
NOROESTE	Olhos d' Água	2	4	3	10	1	6	12	4	10	2	3
	Nazaré	9	7	10	37	2	11	56	8	29	7	3
	São Luiz	3	4	1	13	1	3	18	5	12	2	1
	Santo Antonio	3	4	2	13	1	3	15	4	11	1	2
	Santa Izabel	6	7	4	9	1	6	14	7	13	2	4
CENTRO DE MG	Zabelê	2	0	0	3	0	1	4	1	3	0	1
	Itacambira	0	2	1	4	1	2	6	1	4	1	1
	Pé do Morro	2	2	1	6	0	1	8	1	8	2	0
	Rebello	2	7	6	26	2	10	32	4	24	4	3

PORÇÕES DE MINAS GERAIS	REGISTRO	NORTE/NORDESTE			NOROESTE					CENTRO DE MG			
		Jequit.	Malhada	Rio Pardo	Olhos	Nazaré	S. Luiz	S. Ant.	S. Izabel	Zabelê	Itacambira	Pé do Morro	Rebelo
SUL/SUDOESTE	Caminho Novo	0	10	1	2	9	3	3	6	2	0	2	2
	Capivari	5	8	0	4	7	4	4	7	0	2	2	7
	C. Toledo	4	9	0	3	10	1	2	4	0	1	1	6
	Itajubá	7	24	3	10	37	13	13	9	3	4	6	26
	Jacuí	1	1	0	1	2	1	1	1	0	1	0	2
	Jaguari	5	8	1	6	11	3	3	6	1	2	1	10
	Mantiqueira	10	29	2	12	56	18	15	14	4	6	8	32
	Ouro Fino	6	3	0	4	8	5	4	7	1	1	1	4
Rio Preto	10	19	3	10	29	12	11	13	3	4	8	24	
SUDESTE	Barra do Pomba	3	2	1	2	7	2	1	2	0	1	2	4
	Porto do Cunha	1	3	0	3	3	1	2	4	1	1	0	3
NORTE/NORDESTE	Jequitinhonha	X	8	0	4	13	6	5	5	0	1	1	12
	Malhada	8	X	0	6	26	12	7	11	2	5	4	12
	Rio Pardo	0	0	X	0	1	0	0	0	1	0	1	1
NOROESTE	Olhos d'Água	4	6	0	X	15	20	5	7	0	3	0	5
	Nazaré	13	26	1	15	X	26	27	19	5	7	4	24
	São Luiz	6	12	0	20	26	X	18	8	2	6	3	10
	Santo Antônio	5	7	0	5	27	18	X	6	0	3	1	9
	Santa Izabel	5	11	0	7	19	8	6	X	2	3	1	8
CENTRO DE MG	Zabelê	0	2	1	0	5	2	0	2	X	0	1	0
	Itacambira	1	5	0	3	7	6	3	3	0	X	1	3
	Pé do Morro	1	4	1	0	4	3	1	1	1	1	X	2
	Rebelo	12	12	1	5	24	10	9	8	0	3	2	X

Fonte: Banco de dados dos Registros - APÊNDICE D.

APÊNDICE G: IMPORTAÇÃO DE GÊNEROS PELOS REGISTROS DE MINAS GERAIS, 1818-1819

REGISTRO \ PRODUTOS	Fazenda seca (arroba)	Ferramentas (arroba)	Sal (alqueire)	Tabaco (arroba)	Escravos (unidade)	Pecuária (cabeça)	Aguardente (barril)	Açúcar (arroba)	Vinho/vinagre (barril)
Caminho Novo	16.022	6.790	57.394		351				8.835
Campanha do Toledo			989		13	30	129	504	
Itajubá	666	356	10.296		53				222
Jaguari			6.760			531	80	160	15
Mantiqueira	503	909	16.067		235	767	846		564
Presídio Rio Preto	1.182	865	7.480	2	795		72	14	323
Rio Preto	815	1.433	23.654		428	74			348
Porto do Cunha	39	94	135		10	10			1
Barra do Pomba		22	2.311			2			9
Malhada	438	8	20.170	55	3		3		19
Rio Pardo	910		407		50				14
Sapucai Mirim	26	11	112		22	8	22		7
Rio das Velhas		24	365		2				20
TOTAL	20.601	10.512	146.140	57	1.962	1.422	1.152	678	10.377

Fonte: ESCHWEGE, 1899, p. 746-747.

APÊNDICE H: QUANTITATIVO DE CONDUTORES QUE PASSARAM POR DOIS OU MAIS REGISTROS DE SAÍDA, 1802-1825

PORÇÕES DE MINAS GERAIS									
REGISTRO	SUL/SUDOESTE					SUDESTE		NORTE/NORDESTE	
	C. TOLEDO	JAGUARI	ITAJUBÁ	MANTIQUEIRA	RIO PRETO	POMBA	MAR DE ESPANHA	MALHADA	RIO PARDO
C. TOLEDO	X	9	12	6	14	2	3	1	
JAGUARI	9	X	22	11	20	4	3		
ITAJUBÁ	12	22	X	53	96	13	3	5	6
MANTIQUEIRA	6	11	53	X	44	7	1	3	4
RIO PRETO	14	20	96	44	X	11	6	3	7
BARRA DO POMBA	2	4	13	7	11	X	2		1
MAR DE ESPANHA	3	3	3	1	6	2	X		
MALHADA	1		5	3	3			X	1
RIO PARDO			6	4	7	1		1	X

Fonte: Banco de dados dos Registros - APÊNDICE D.

APÊNDICE I: EXPORTAÇÃO DE GÊNEROS PELOS REGISTROS DE MINAS GERAIS, 1818-1819

PRODUTOS REGISTRO	Fumo (arroba)	Lavoura (alqueire)	Algodão (arroba)	Têxtil (vara)	Pecuária (cabeça)	Toucinho (arroba)	Queijo (unidade)	Açúcar (arroba)
Caminho Novo			67.413	973.345	32.111	69.443	161.765	12.686
Campanha do Toledo	293				335		50.450	
Itajubá	11.128				25.639	1.341	10.100	
Jaguari	616	40			1.217		376.100	
Mantiqueira	41.386		2.316	50.000	12.476		2.650	20
Presídio Rio Preto	192		1.388	50.702	59.798	20.157	78.785	997
Rio Preto	4.276		10.429	111.853	54.579		240.137	117
Porto do Cunha			120	350	2.881	512	1.400	72
Barra do Pomba	94			2.700	3.775		10.100	
Malhada		5.026	2.428	2.000	1.318	1.325		8.842
Rio Pardo	100		7.839	30.160	13.353	1.685		110
Sapucaí Mirim	238	120			9.120		21.000	
Rio das Velhas			69	1.430	526	50	1.100	
TOTAL	58.323	5.186	92.002	1.222.540	217.128	94.513	953.587	22.844

Fonte: ESCHWEGE, 1899, p. 750.

APÊNDICE J: MEDIDAS DE CAPACIDADE DE SECOS E LÍQUIDOS

Secos	Correspondência
Arroba	14,7 kg
Alqueire	13,8 L
Bruaca (sal)	29,4 kg (2 arrobas)
Carga	58,8 kg (4 arrobas)
Carga de peixe	29,4 kg (2 arrobas)
Moio	828 L (60 alqueires)
Surrão (sal)	14,7 kg (1 arroba)
Líquidos	Correspondência
Barril - aguardente	84,8 L
Barril - azeite	79,7 L
Barril - vinho	84,8 L
Pipa - vinho	440,7 L
Comprimento	Correspondência
Rolo de fumo	11 m
Vara	1,1 m

Fonte: RESTITUTTI, 2006, p. 321-322; CARRARA, 2007, p. 70-73.
 Elaboração: Patrícia Gomes da Silveira, 2019.