

A Invenção dos Caminhos Reais do Ouro: Formação Territorial e as Estratégias de Apropriação Territorial dos Eixos de Circulação no Século XVIII

The Invention of the Ways Royal Gold: Territorial Formation and Strategies of Territorial Appropriation of Transport Routes in the Eighteenth Century

Rafael Straforiniⁱ

Universidade Estadual de Campinas
Campinas, Brasil

Resumo: Este texto tem por objetivo analisar as estratégias empregadas pela elite colonial brasileira no processo de apropriação territorial do Caminho Real do Ouro (Minas Gerais – Rio de Janeiro), por meio de concessão de sesmarias na primeira metade do século XVIII, cujo objetivo era tirar o máximo proveito da circulação obrigatória de pessoas e mercadorias por meio do abastecimento de alimentos, cobranças de passagens, aluguel de ranchos, etc. nos pousos e fazendas que foram se formando nestas sesmarias. O estudo baseia-se na análise de fontes documentais transcritas em periódicos específicos e obras de referência. Conclui-se que para a compreensão da formação territorial brasileira no século XVIII, não basta analisar isoladamente a mineração aurífera, mas toda a sua cadeia produtiva com destaque para o sistema de circulação que não só uniu o interior ao litoral, como também imprimiu uma territorialidade própria ao longo desses eixos de circulação.

Palavras-chave: Caminho Real do Ouro, abastecimento, formação territorial

Abstract: This text aims to analyze the strategies employed by the Brazilian colonial elite in the process of territorial ownership of the Way Royal Gold (Minas Gerais - Rio de Janeiro), through the granting of the sesmaria in the first half of the eighteenth century, whose goal was to get the maximum advantage of the compulsory movement of people and goods through the food supply, toll charges, rental ranches, etc.. in reposes and farms that were forming in these sesmarias. The study is based on analysis of documentary sources transcribed in specific journals and reference books. We conclude that for understanding Brazilian territorial formation in the eighteenth century, it is not enough alone to analyze gold mining, but the whole production chain with emphasis on the circulation system that not only united the interior to the coast, but also printed a territoriality itself along these axes of movement.

Keywords: Royal Road of Gold, Food supply, Brazilian territorial formation

ⁱ Professor Doutor MS III da Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP. rafaelstrafo@yahoo.com.br

Introdução

A relação entre mineração e agricultura antecede à existência das Minas Gerais e remonta às primeiras experiências mineradoras, ainda no século XVI, como bem pode ser constatado no Regimento de Minas do Brasil:

[...] toda pessoa de qualquer qualidade, que for ao certo a descobrimentos, será obrigado a levar milho, feijão e mandioca, para poder fazer plantas e deixá-las plantadas, porque com esta diligência se poderá penetrar os cer-tões, que sem isso hé impossível.¹

Segundo Andrade (2002), os descobridores de ouro oriundos da capitania de São Paulo há muito sabiam que as roças de abastecimento serviriam para convencer a Coroa de que as minas propiciariam rendimentos constantes e duradouros, condições essas necessárias para o reconhecimento dos descobertos e a permissão para a sua exploração. É por este motivo que a expedição de 1674 do bandeirante paulista Fernão Dias Paes de foi precedida por outra, também comandada por importante bandeirante paulista, Matias Cardoso, que além de capturar índios e de possibilitar o reconhecimento da região das *cabeceiras* (sic) do rio São Francisco - já amplamente narrada desde o XVI como sendo o “lugar” em que se encontraria o “Eldorado” em terras portuguesas - tinha como objetivo principal instalar roças de abastecimento capazes de dar sustentação à empresa bandeirante que viria na sequência.

Carrara (1997, p.149), ao estudar a agricultura e a pecuária na capitania de Minas Gerais no período de 1674 a 1807, nos diz que “as minas e os sertões conformaram igualmente duas paisagens rurais distintas”. Enquanto nos sertões se encontravam as grandes “fazendas ou as *curradeiras*”, nas áreas de minas predominavam as datas e os sítios. Para o autor, os sítios estavam geralmente localizados nas proximidades das jazidas auríferas e tinham como principais características o tamanho diminuto e a produção de gêneros da terra voltada para o abastecimento dos núcleos urbanos.

Ao longo dos principais caminhos de acesso às Minas, exceto para o Caminho da Bahia, as propriedades rurais também aparecem na documentação como sítios, roças e rocinhas (sic). Entrementes, apresentavam especificidades que se diferenciavam em muito dos sítios de abastecimento localizados próximos às datas auríferas, bem como das *curradeiras*, localizadas às margens do rio São Francisco, pois não se configuravam como pequenas datas, não estavam voltadas para a criação de gado de corte e montaria e, tão pouco, pelo menos na primeira metade do século XVIII, especializavam-se no abastecimento dos núcleos urbanos. A ocupação das margens dos caminhos por sítios e roças ocorreu, fundamentalmente, por meio de doações de sesmarias, contrariando a tradição existente até aqueles idos de se fazer doações a partir de “um determinado ponto de comando do território – uma vila ou uma cidade” (ABREU, 1997, p.221) e tinham como objetivo para o poder metropolitano a viabilização da circulação entre o litoral e o interior, fornecendo pousos e alimentos aos viajantes. Já para aqueles que recebiam as sesmarias, o objetivo era único: apropriar-se de enormes glebas de terras e explorar todas as possibilidades de enriquecimento com a circulação de pessoas e mercadorias que obrigatoriamente deveriam passar por suas terras. Os caminhos também se configuravam como o “o ponto de comando do território”, pois, além de constituírem um dos principais

objetivos de apropriação territorial dos *homens coloniais*², também serviam como o principal elemento de localização e para a demarcação das sesmarias ou, como se dizia nos documentos, “*como pião*”³. Dito de outra forma, os antigos caminhos apresentaram vital importância no processo de formação territorial brasileiro, o que legitima tomá-los como uma variável espacial de estudos sob a perspectiva analítica da Geografia Histórica.

O Descobrimento das Minas de Ouro e a “Invenção” dos Caminhos Reais do Ouro

Nos dois primeiros séculos de ocupação (XVI e XVII), a ausência de uma rede de caminhos e rotas de circulação no interior da América Portuguesa “não era apresentada ante o colonizador, como um problema realmente grave” (QUEIROZ, 2000, p.116). Tal fato não significa que os portugueses apenas “*arranhavam*” as costas da Serra do Mar ou pouco se aventuravam para o interior. Holanda (1975, 1986 e 2003), Abreu (1963), Leite (1963), Barreiros (1979), Martins Filho (1965), entre tantos outros historiadores, apresentam rica e extensa lista de incursões que a partir da primeira metade do século XVI deixaram a “comodidade” do litoral em direção ao interior ou sertões desconhecidos. Em todas estas “*entradas*”, o homem colonial não deixou de fazer uso das inúmeras trilhas indígenas que cortavam praticamente todo o território luso-americano. No entanto, como bem salientou Prado Jr. (2000, p.247), esses caminhos foram apenas percorridos ou ainda, não passavam de “*sistemas autônomos de circulação*”, não criando as condições necessárias para a fixação, ocupação e interiorização colonial, configurando o interior ou os sertões como um espaço de trânsito e também de exploração em trânsito (MORAES, 2002), a exemplo das expedições de preamento indígena.

Com as descobertas do ouro no final do século XVII e seu rápido e intenso processo de ocupação e exploração, os caminhos terrestres passaram a ocupar papel de destaque dentre as políticas metropolitanas, principalmente àqueles que eram utilizados inicialmente para se chegar ao interior aurífero, localizado nas cabeceiras do rio São Francisco, dentre os quais se destacaram o Caminho Geral do Sertão⁴, o Caminho Velho de Paraty⁵ e o Caminho da Bahia⁶. De caminhos originalmente traçados sobre antigas trilhas indígenas ou pela tradição bandeirante, tornaram-se Caminhos ou Estradas Reais, ou seja, caminhos sob a égide do poder metropolitano em que se cobrava “*Reais*” direitos ou tributos sobre circulação de pessoas, mercadorias e animais (corte ou transporte), já previstos desde o século XV nas Ordenações Afonsinas.⁷ Logo nos primeiros anos do Setecentos (1702) o governo metropolitano proibiu a circulação de pessoas, mercadorias em geral e ouro pelo Caminho da Bahia objetivando evitar os descaminhos do imposto que recaía sobre a produção aurífera (1/5), o contrabando de mercadorias e entrada desenfreada de pessoas que partiam de Salvador para as minas e conseqüente esvaziamento dos núcleos açucareiros⁸. Ficava permitida a circulação apenas pelo Caminho Geral do Sertão e Caminho Velho de Paraty, fazendo surgir, assim, os Caminhos Reais do Ouro ou, simplesmente, Caminhos do Ouro, cujo objetivo central era evitar o descaminho, num processo de controle territorial a partir da lógica fisco-normativa⁹.

Mesmo com a definição dos primeiros Caminhos Reais do Ouro, a busca por um caminho novo, que ligasse diretamente o interior aurífero ao porto do Rio de Janeiro, já

Straforini, R.

era intentada nos últimos anos do Seiscentos, conforme pode ser constatado na carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Meneses, endereçada ao Rei, em 24 de maio de 1698, em que demonstra preocupação com “o extravio do ouro por caminhos outros, com as dificuldades que se acham os mineiros de todas as vilas e os do Rio de Janeiro de [lá] chegarem”, pois tanto por um quanto por outro a viagem poderia durar de dois a três meses, como fica expresso no trecho seguinte:

[...] como as[minas] dos Cataguases são tão ricas pareceu-me preciso facilitar aquele caminho de sorte que convidasse a facilidade dele aos mineiros de todas as vilas e aos do Rio de Janeiro a irem minerar, e poder ser as minas providas de mantimentos o que tudo redundará em grande utilidade da Fazenda de Vossa majestade¹⁰.

O governador deixa claro na carta sua orientação política: ligar diretamente o Rio de Janeiro às Minas Gerais, contrariando os interesses dos paulistas que tiravam grandes vantagens com o Caminho Geral do Sertão e Caminho Velho de Parati. Todavia, os compromissos assumidos pela Coroa para com os paulistas impediam que o governador resolvesse os conflitos e os descaminhos diplomaticamente, pois, os paulistas utilizavam suas cartas de sesmarias, bem como as suas vantagens e privilégios concedidos pelo próprio Rei por terem feito os descobertos auríferos para tirarem proveito próprio no jogo do poder instalado nas minas. A forma encontrada pelo Governador do Rio de Janeiro para impor sua orientação política e, fundamentalmente, diminuir o espectro de poder dos paulistas foi fazer uso de um novo caminho fixado em um novo espaço, preferencialmente que não estivesse localizado num território sob o controle dos paulistas e nem dos emboabas já instalados nas minas. Dito de outra forma, o sertão começava a ganhar seu *status* de território, uma vez que passava a ser incorporado como condição fundamental para definir e delimitar [novas] relações de poder, e, por fim, maior controle territorial por parte da Coroa.

Nas condições de apropriação e de escassez encontradas nas minas, os interesses do governador do Rio de Janeiro não poderiam ser impostos unilateralmente sobre o território que começava a ser engendrado. Pelo contrário, era preciso acondicioná-los às lógicas locais, recriando-os segundo os interesses políticos ali presentes. Assim, continua em sua carta ao Rei: [...] o que tudo redundará em grande utilidade da fazenda de Vossa Majestade, o que obrigou [-me] a fazer diligência em São Paulo por pessoa, que abrisse o caminho do Rio de Janeiro para as Minas.

Ao mesmo tempo em que a busca por um paulista para a realização da “dita obra” poderia pôr em risco o redirecionamento político que começava a ser forjado na América Portuguesa, para os paulistas um novo caminho também poderia pôr em risco todos os seus investimentos nas minas e ao longo do primeiro caminho de acesso às minas – o Caminho Geral do Sertão. Mas, na lógica de um território que começava a se formar, cujo poder ainda se apresentava difuso e pouco coeso, a convergência de interesses entre ambos poderia ser acatada naquele momento e retrabalhada em seguida. Naqueles idos, a ameaça maior para os paulistas não vinha de um caminho novo para o Rio de Janeiro, mas sim do Caminho da Bahia, que se apresentava tão mais favorável para a circulação de toda e qualquer tipo de mercadoria e dos seus reais inimigos – os emboabas -, tanto que imediatamente se prontificaram a realizar a empreitada Real da abertura do caminho novo.

Na própria carta, o Governador informa que um certo Amador Bueno havia se oferecido para a abertura do caminho, porém “eram tão grandes os interesses que me pedia, que o excusei sobre a dita diligência”. Como esse era um negócio de grandes possibilidades lucrativas, o paulista Garcia Rodrigues, descobridor das chamadas minas de esmeraldas,

[...] se me veio oferecer com todo o zelo e interesse para fazer este em menos tempo porque pende o interesse de se aumentar os quintos pela brevidade do caminho; porque por este onde agora vão aos cataguases se porá do Rio não menos de três meses e de São Paulo cinqüenta dias pelo caminho que se intenda abrir, conseguindo-se, porão pouco mais de quinze dias.¹¹

Para Martins Filho (1965, p180), o governador Artur de Sá e Meneses teria oficialmente incumbido Garcia Rodrigues de abrir o referido caminho em 1699, quando, em seu retorno das Minas dos Cataguás, passou pela na região da Borda do Campo, onde o paulista já estava fixado com roças de abastecimento. O paulista estava interessado na possibilidade de grandes lucros com o comércio em trânsito que se realizaria no caminho novo e da apropriação de seu território via concessões de sesmarias e demais mercês. Assim nascia o mais importante Caminho Real do Ouro, o Caminho Novo, ligando diretamente e em linha reta a cidade do Rio de Janeiro ao interior aurífero.

De acordo com o “*Roteiro do Caminho Novo da Cidade do Rio de Janeiro para as Minas*” do Pe. Antonil, de 1711¹², e o “*Itinerário Geográfico com a verdadeira descrição dos caminhos, estradas, roças, sítios, povoações, lugares, vilas, rios, montes e serras que há da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro até as Minas do Ouro*”, de 1732¹³ o Caminho Novo de Garcia Rodrigues apresentava duas opções de trânsito: uma por terra (Rio de Janeiro, Irajá, engenho do Alcaide-mor Tomé Correia, porto do Nóbrega no rio Iguaçu) e outra pela baía da Guanabara (Rio de Janeiro, entrando pela foz do rio Iguaçu seguia até o porto da freguesia de Nossa Senhora do Pilar), ambas se encontrando no sítio de Manuel do Couto, já praticamente no sopé da Serra do Mar. Sucintamente, o percurso do Caminho Novo pode ser assim descrito a partir do sítio do Manuel do Couto: deste ponto em diante, transpunha-se o contraforte do Tinguá, seguindo em direção ao vale do Paraíba do Sul, que após de atravessado - localidade em que se encontrava o sítio de Garcia Rodrigues – subia-se o curso do rio Paraíba em direção a serra da Mantiqueira, atingindo uma área conhecida como Borda do Campo. Deste ponto podia-se chegar ao arraial do Rio das Mortes (São João Del Rey), descendo o rio de mesmo nome, ou seguir para Vila Rica (Ouro Preto), passando pelas localidades de Alberto Dias, Ressaca, João Batista, João da Silva Costa e Vila Rica.

Durante a década de 1710, Garcia Rodrigues conseguiu tornar do seu caminho a via oficial, ou melhor, o Caminho Real do Ouro, mesmo com inúmeras representações dos viajantes endereçadas ao Rei e aos Governadores das Capitanias do Rio de Janeiro e São Paulo e Minas de Ouro contrárias a este caminho em virtude das péssimas condições de trafegabilidade e também aos seus desmandos, sobretudo no Registro do Paraíba. Nesses idos, uma outra opção menos íngreme de transposição da serra do Mar, de mais fácil deslocamento, mais rápida e segura já estava sendo usada extra-oficialmente pelos moradores do Rio de Janeiro e pelos viajantes, a partir do fundo da baía da Guanabara, adentrando o rio Inhomirim. No requerimento em que pedem ao Rei autorização para

Straforini, R.

a abertura desse caminho, fica explícito as vantagens deste se comparado ao Caminho Novo de Garcia Rodrigues, pois:

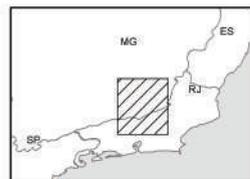
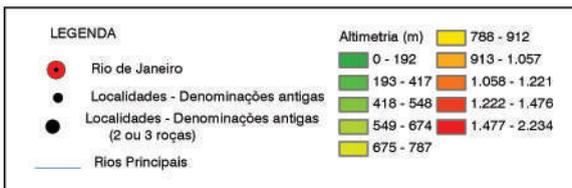
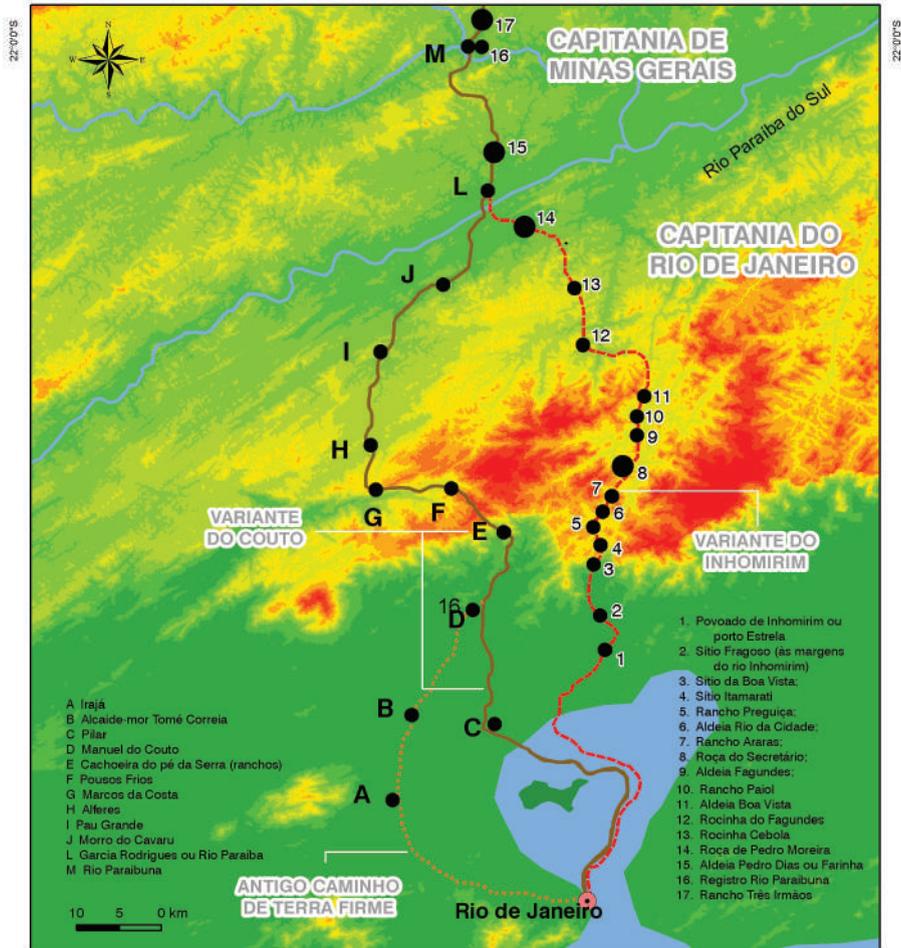
[...] fazendo-se o caminho pelo rio Inhomirim que desde a barra é povoado de moradores, com estalagem à beira d'água, cômodos pastos para as bestas até o pôrto e que as dito acomodar, porque de qualquer pôrto poderão carregar bestas e marchar até o Paraíba sem tirar cargas, nem sentirem inconveniência de subir serra nem alugarem canoas por não ser necessário e sobretudo ser o caminho muito breve que em três dias se poderá ir à Paraíba.¹⁴

Evidentemente, Garcia Rodrigues não se fez de rogado e impetrou inúmeras cartas endereçadas ao Rei contrárias a abertura deste caminho a partir do rio Inhomirim, pois sabia que se aberto e tornado um caminho real, o lucro com os seus negócios instalados no Caminho Novo ficaria reduzido. Mesmo assim, o Governador do Rio de Janeiro tem a permissão para que se averiguasse a existência e vantagens desse novo itinerário, tanto que no ano de 1723 ordena ao sargento Bernardo Soares de Proença que *“vá aquela sertão fazer o referido exame”*¹⁵ para comprovar as *“ditas”* vantagens anunciadas pelos moradores do Inhomirim. *“Movido pelo zelo do Real Serviço”*, fez o sargento o:

[...] dito exame à sua custa, em que gastou cinqüenta dias examinando pessoalmente com muito trabalho e desvelo as paragens mais exquísitas encurtando em quatro dias e mais direto e suave por descobrir melhores passagens nas abertas [vales/gargantas] das serras e também com viagem mais direta e breve desta Cidade[Rio de Janeiro] para o dito Rio de Inhomirim, o qual não só tem a comodidade de ser habitado de vários moradores pelas margens dêle, logo do princípio de sua barra para cima como vários portos abundantes de tôda maré, convenientes para o desembarque da gente e cavalaria, mas também livre da pensão que há no Rio de Guaguassu de fazerem segunda viagem em canoas pequenas pela incapacidade do dito rio e não ser necessário tirarem as cargas aos cavalos nas passagens estreitas e perigosas, que não tem.¹⁶

Tão logo comprovadas as vantagens deste caminho, o sargento Bernardo de Proença colocou-se efetivamente na tarefa de torná-la em condição de circulação, levando aproximadamente quatro meses e meio nessa tarefa. Era, na verdade, apenas uma variante do Caminho Novo na Capitania do Rio de Janeiro, uma vez que partindo da baía da Guanabara e transpondo a serra do Mar se encontrava nas margens do rio Paraíba com o sítio de Garcia Rodrigues, onde também se localizava um dos mais importantes Registros de controle de entrada e saída de pessoas e mercadorias, daí seguindo até as Minas Gerais pelo mesmo trajeto do Caminho Novo aberto por Garcia Rodrigues.

[...] abandonando este ao sul do Paraíba (atual Encruzilhada), seguia para sudeste na direção do vale do Fagundes e de seu afluente Secretário, que acompanhava antes de ganhar o Piabanha, cujo curso seguia até o alto da serra. Daí descia para a Baixada pelo vale do Inhomirim ou Estrela até o porto de mesmo nome, por onde se alcançava por água o Rio de Janeiro.” (BERNARDES, 1961, p.62)



Base Cartográfica: IBGE (2005), EMBRAPA/SRTM (2006).
 Fonte: Antonil, André João (2001) e Códice Costa Matoso (1999)
 Autoria: Rafael Streforini
 Execução: Fernando Bezerra

Figura 1 – Mapa altimétrico das capitânicas do Rio de Janeiro e Minas Gerais com as variantes do Caminho Real do Ouro (Couto, Inhomirim e Terra Firme)

Com a abertura do Caminho de Bernardo Proença (Caminho de Inhomirim), a circulação entre Minas Gerais e Rio de Janeiro se consolidou, limitando-se praticamente a esse trajeto, dadas as melhores condições de trafegabilidade se comparada ao Caminho de Garcia Rodrigues (Caminho do Couto). Em 1749, Caetano da Costa Matoso, ao relatar sua jornada às Minas Gerais, nos diz que o caminho aberto por Garcia Rodrigues dado à condição “*mais áspera*”, apresentava-se “*pouco frequentado*”. Mas não podemos tomar essas palavras como resultado de um avanço técnico na construção do Caminho de Inhomirim em detrimento do Caminho do Couto nessa primeira metade do século XVIII. Ambos continuavam - numa leitura da história das técnicas de circulação (SANTOS, 1997, p.210) - sob o “império dos dados naturais, subordinados às contingências da natureza”.

Apropriação Territorial dos Caminhos Reais do Ouro

Originário da tradição medieval portuguesa, o sistema sesmarial foi incorporado às Ordenações Afonsinas em 1446 e mantido com poucas alterações nas Ordenações Manuelinas, de 1521, e nas Ordenações Filipinas, de 1603. Todavia, sua transposição para a América Portuguesa exigiu, segundo Abreu (1997), adaptações de tempo e espaço. A primeira adaptação refere-se ao caráter perpétuo das doações, contrariando os textos régios que estabeleciam que a doação deveria ser vitalícia. Outra adaptação foi o não cumprimento do período obrigatório de cinco anos que os sesmeiros tinham para colocar suas terras (sesmarias) em produção e, por fim, a liberdade de concessão que o capitão donatário passou a ter para conceder mais de uma sesmaria à mesma pessoa.

A partir do século XVII, as sesmarias foram concedidas, com raríssimas exceções, aos “homens bons”, ou àqueles que possuíam as qualidades validadas pelo pensamento do Antigo Regime português como dignas de receberem uma mercê do Soberano. Para tanto, era preciso ter ascendência portuguesa, ter contribuído “na obra” expansionista do Rei, tradição familiar, cabedal e não ter origem judaica, moura ou mestiça. Como lembrou Andrade (2002), além de todas essas qualidades, era preciso também saber qualificar-se nas petições sem deixar de se posicionar na condição de vassalo ou subalterno ao Rei. Tais prerrogativas excluíam a “arraia miúda” do acesso à terra, isto é, os homens livres, porém de poucas posses, os degredados e os de origem indígena e africana.

Para Abreu (1997), as sesmarias no Brasil começaram a se desvincular das Ordenações a partir do final do século XVII. A questão aurífera foi tratada de forma especial na Colônia, tanto no que diz respeito ao seu abastecimento, quanto ao acesso e ao tamanho das sesmarias nas proximidades das minas e ao longo dos caminhos existentes. Em 15 de junho de 1711, uma provisão determinava que as sesmarias de terras doadas ao longo do Caminho Novo fossem de “uma légua em quadra¹⁷, respeitadas as que já tinham sido concedidas anteriormente”¹⁸. Vinte anos mais tarde, em 15 de março de 1731, uma nova Ordem Régia estabeleceu que as sesmarias próximas às minas e aos caminhos fossem de meia légua em quadra, enquanto nos sertões elas poderiam ser de até três léguas em quadra¹⁹. “Outra importante decisão foi a obrigatoriedade de confirmação régia de doação

para a garantia da propriedade plena, introduzida pela Carta Régia de 23 de novembro de 1768” (ABREU, 1997, p.226). Essa decisão também passou por várias adaptações ao longo dos Setecentos.

No Caminho Novo ou no Caminho Real do Ouro, em suas duas variantes (Couto e Inhomirim), toda essa normatização sesmarial ou “estatuto” sesmarial não se aplicou sem antes se adequar ou se adaptar às especificidades sócio-espaciais que começavam a ser engendradas. Garcia Rodrigues, por exemplo, foi o primeiro a impor seus interesses à normatização régia, ao utilizar da tradição bandeirantista de sua família e de descobridor do Caminho Novo para justificar sua solicitação de sesmaria de quatro léguas na passagem do rio Paraíba do Sul para a construção de uma vila, onde pudesse exercer a condição de capitão donatário. Em Carta Régia de 14 de agosto de 1711, o próprio Rei abriu exceção às Leis previamente impostas quanto ao tamanho das sesmarias, pois houve “por bem fazer doação ao dito Garcia Rodrigues de huma datta de terras com a natureza de sesmaria que comprehenda o mesmo número de legoas como se houvessem de dar repartidas a quatro pessoas.”²⁰

Como entender, então, “larguíssimas” sesmarias ao longo do Caminho Novo se o sistema sesmarial limitava o seu tamanho, impunha prazos pô-las em produtividade e exigia carta de confirmação da sesmaria? Primeiramente, assim como acontecia com todas as concessões de mercês, a partilha das terras por meio de sesmarias também deve ser enquadrada dentro da relação de clientelismo estabelecida entre a Coroa e aqueles que possuíam as qualidades necessárias para recebê-las. Enquadrando-se nessa lógica, todas as estratégias eram válidas e as exceções permitidas.

Como era proibido que um indivíduo recebesse em doação mais de uma sesmaria nos caminhos de Minas, a solicitação poderia ser feita em nome de outras pessoas, geralmente familiares de primeiro grau, não importando a quantidade de sesmarias solicitadas e já recebidas, como bem fez Garcia Rodrigues, que solicitou sesmarias para seus doze filhos, garantindo a ele aos seus descendentes uma imensa área que começava nas margens do rio Paraíba do Sul e seguia até a serra da Mantiqueira, na Borda do Campo.

Também era possível obter sesmarias por compra e/ou herança, fossem elas anexadas ou separadas da primeira unidade. Segundo Carrara (1997), a prática de comercialização das terras foi tão comum nas Minas Gerais e em seus caminhos que as cartas de sesmarias eram consideradas muito mais como garantias de posses já lançadas ou de terras já compradas, conforme se verifica na solicitação de Matias Barbosa, de 17 de dezembro de 1716, que “queria ter o título de sesmaria de um sítio já comprado”²¹.

Mesmo valendo-se do título de guarda-mor Geral das Minas, Garcia Rodrigues dedicou-se muito mais aos negócios do caminho do que à própria mineração a que tinha direito. Para que pudesse permanecer e dedicar-se a exploração de suas sesmarias localizadas ao longo do Caminho Novo, utilizou-se do direito conseguido junto ao Rei de indicar guardas-mores para lhe substituir em suas funções obrigatórias nas minas. Esse procedimento chegou a causar indignação ao governador da capitania de São Paulo e Minas de Ouro, que escreveu ao Rei dizendo “que não lhe parecia de direito o guarda-Mor Geral morar longe das minas”²². Diante dessas condições de adaptações normativas, podemos dizer que o estatuto sesmarial se instalou ao longo do Caminho Novo sob um regime de exceção, segundo os interesses locais e também metropolitanos.

O Caminho Novo já nascera com promessas de grandes lucros imediatos, tanto no fornecimento de gêneros da terra e víveres aos viajantes, quanto na cobrança dos direitos de passagem pelos rios (HOLANDA, 1975). A fazenda da Paraíba do Sul de Garcia Rodrigues saía em vantagem nesse uso em virtude de seu próprio sítio geográfico, que favorecia a convergência de toda “a gente” que partia do Rio de Janeiro para as Minas Gerais e vice-versa, bem como a obrigatoriedade da passagem do rio Paraíba do Sul, que era muito demorada. Evidentemente, Garcia Rodrigues se aproveitou da situação e construiu, na margem direita, uma venda e vários ranchos para os tropeiros e viajantes e, na margem esquerda, a sua casa e roças de abastecimento²³. A fazenda estabeleceu-se, desta forma, como o mais importante entreposto entre as Minas Gerais e o Rio de Janeiro, abastecendo os tropeiros e a todos que pelo caminho circulavam. Não foi impunemente que ali também se estabeleceu um dos primeiros e mais importantes Registros ao longo do Caminho Novo.

O Ouvidor Geral das Minas Gerais, Caetano da Costa Matoso, ao passar pela região dos rios Paraíba e Paraibuna, em 1704, não deixou de registrar em seu “diário de viagem” a grande propriedade deixada por Garcia Rodrigues aos seus herdeiros:

Ao passar este rio está um lugar de várias choupanas, também do mesmo nome, com outras mais palhoças e ermida, e entre elas umas casas de madeira e sobrado de telha, com dez janelas de sacada, e nos lados duas grandes varandas com boas acomodações por dentro, em que hoje reside um doutor Pedro Dias, guarda-mor de todas as Minas e senhor de duas léguas de terreno pelo caminho que vim até a borda deste rio, de cinco até o Paraibuna, de mais duas até Três Irmãos, e sem medida pela largura, por ser tudo sertão, de que usa como lhe parece.²⁴

Segundo Mello e Souza (1999), além dos filhos de Garcia Rodrigues, ainda tinham terras ao longo do caminho outros aparentados: o sogro, alcaide-mor do Rio de Janeiro, que emprestara o nome a uma das roças onde paravam os viajantes; o cunhado Manuel de Sá, casado com uma de suas irmãs; o juiz de fora²⁵ do Rio de Janeiro, Luís Fortes, que vinha a ser irmão de Manuel de Sá. “Esta constelação é um exemplo das redes de famílias extensas típicas dos tempos antigos, e que, no caso, tinham por coluna dorsal o Caminho Novo das Minas” (MELLO E SOUZA, 1999, p. 387-8).

Costa Matoso também nos informa que o filho herdeiro de Garcia Rodrigues, Pedro Dias, não estava no sítio para lhe receber “porque ficava no Rio de Janeiro”, mas que, sabendo de sua viagem, “lhe tinha feito a lisonja de mandar antecipadamente hospedar-me, o que se me fez com toda a boa comodidade”²⁶. Também informa que o mesmo Pedro Dias “andou por Coimbra e se formou”. Além deste, também encontrou, um pouco mais à frente, nas proximidades do Registro Velho, na Borda do Campo, mais dois contemporâneos de “seu tempo de Coimbra”. Tais informações evidenciam que as sesmarias ao longo do Caminho Novo foram apropriadas por homens coloniais que sabiam se projetar e se reproduzir enquanto elite colonial para além da escala da unidade sesmarial. Negócios esses que não se limitavam ao comércio, mas também às relações interpessoais, ampliando suas redes de favorecimento tanto no Reino, quanto nas principais praças da Colônia. Mandar os filhos para estudar em Coimbra era a chance dos grandes sesmeiros de inseri-los, bem como a si próprios, no quadro das redes sociais mais altas do

segmento jurídico-administrativo do Poder Metropolitano, garantindo nomeações de altos cargos administrativos na Colônia, bem como privilégios.

Mas a ocupação das margens do Caminho Real do Ouro não se restringiu às fazendas de Garcia Rodrigues. Desde sua abertura, os “homens bons” dos principais núcleos coloniais, principalmente os de São Paulo e do Rio de Janeiro, lançaram seus olhos e suas garras para aquelas terras e também fizeram uso do poder de crédito que possuíam junto ao Rei para se apossar delas sob a forma de sesmarias. Outra condição presente no sistema sesmarial para a manutenção da posse da sesmaria era pô-la em produtividade num prazo determinado²⁷, no entanto, como bem apontou Abreu (1997, p.221), o “termo produção” não se projetava para toda a área recebida, mas aplicava-se apenas a “uma parte da terra recebida”. Ao longo do caminho a estratégia empregada para pôr a terra em produção materializou na forma de inúmeras “rocinhas” não contíguas e pertencentes ao mesmo sesmeiro, pois algumas sesmarias eram tão grandes que apresentavam uma rocinha antes e outra depois de sua sede principal. O Ouvidor Caetano da Costa Matoso identificou, em 1749, pelo menos treze rocinhas em sua viagem a Minas Gerais (Mapa 2).

Carrara (1997), Abreu (1997) e Rodrigues (2002) nos dizem que uma outra estratégia utilizada pelos homens coloniais para apropriarem ou expandirem suas terras era a prática da grilagem. Nesses casos, somente depois de algum tempo de ocupação das terras é que solicitavam cartas de sesmaria garantindo-lhes o título definitivo.

No Caminho Novo, essa prática foi amplamente empregada, em suas duas variantes (Caminho do Couto e Caminho de Inhomirim). Em 1736, Antonio de Proença Coutinho, filho do “descobridor” do Inhomirim, encaminhou um requerimento ao Rei contestando o pedido de um certo João Rodrigues dos Santos, que solicitara o fechamento da variante do Caminho Novo, aberta por seu pai. Dentre as suas justificativas que apresentou para manter o caminho aberto, dizia que o caminho já estava ocupado por moradores, dos quais muitos eram “parentes ou amigos de seu pai” que para lá foram na promessa de que após “trabalharem na obra e colocarem-na em perfeito estado”, poderiam “pedir aquelas terras por sesmarias e recuperar as despesas que fizeram na feitura do caminho”²⁸. Pela data da referida carta (1736) e da carta que confirma a abertura da variante do Inhomirim (1728), podemos inferir que os tais moradores que ajudaram na obra do caminho já estavam assentados ao longo de seu percurso há pelo menos oito anos.

Evidentemente, ao longo do Caminho Real do Ouro inúmeros conflitos pela posse de terras foram travados entre os posseiros e os sesmeiros, pois além dos homens de maior poder de crédito, uma quantidade sem fim de homens livres, porém, não pertencentes ao seletto grupo social dos “homens bons”, se fixaram nas margens do Caminho Novo como posseiros, estabelecendo pequenas unidades produtivas, principalmente de milho²⁹ voltadas para o auto-abastecimento e fornecimento de gêneros da terra aos viajantes, tropeiros e suas tropas de muars. Segundo Goulart (1961), em muitas dessas pequenas unidades, a “lida na roça” era familiar, já que não possuíam a valiosa mão de obra escrava, condição necessária para ser um sesmeiro. A presença de posseiros ao longo do Caminho Novo teve início logo após a sua abertura, como pôde ser constatado na delação feita por Garcia Rodrigues, em 1710, que acusava a presença de posseiros ao longo do “seu” caminho, sob a alegação de estarem “impedindo o acabamento da obra”³⁰, isto é, o alargamento do leito do dito caminho.

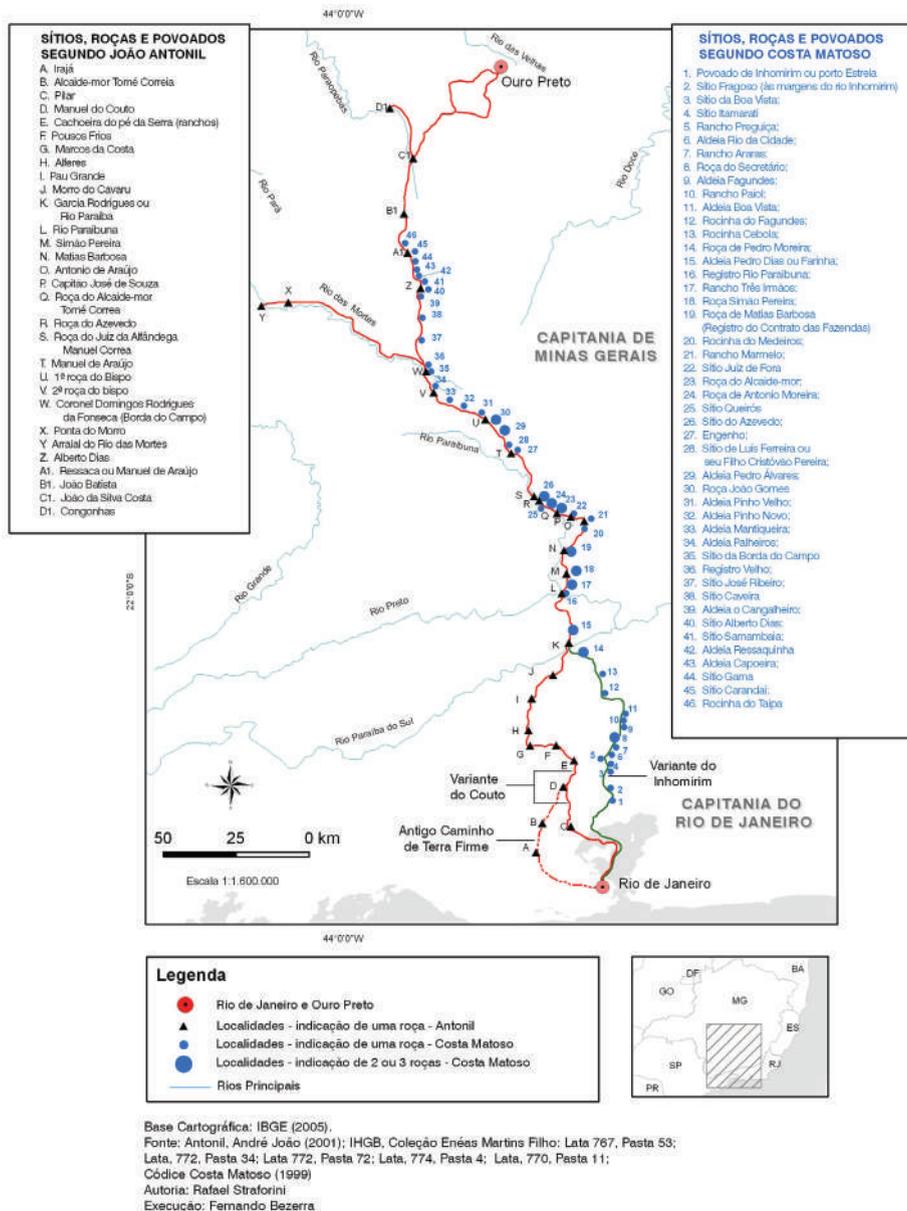


Figura 2 – Caminho Real do Ouro com suas variantes do Couto e Inhomirim e indicações de sítios, roças e pousos segundo João Antonil (1711) e Caetano da Costa Matoso (1749)

A delação, enquanto um procedimento incentivado pela Coroa, enquadrava-se como uma “obra” ou serviço prestado à Majestade, logo, era qualificada como justificativa para a solicitação mercês posteriormente, de preferência se elas viessem com léguas de sesmarias tomadas desses posseiros. No que se refere ao “sertão proibido da Mantiqueira”, os posseiros tiveram importante papel na sua ocupação.³¹ No entanto, ao contrário dos grandes sesmeiros, tal parcela da população de trabalhadores livres vivia, nas palavras de Rodrigues (2002, p.171), de forma:

[...] dispersa e de modo irregular, deslocando-se continuamente pelas florestas virgens, sem bens e raiz e, de modo geral, sem nada a perder. Como pertences, possuíam objetos de sua labuta diária: redes de pescar e também de dormir, alguns utensílios para plantar suas roças de subsistência, além de algumas poucas vestimentas. Geralmente, eram pessoas livres e não proprietárias de escravos, haja vista que nenhum dos posseiros listados conseguiu carta de sesmaria, legitimando o seu quinhão.

Para Abreu (1997, p.224), as imprecisões das cartas de sesmarias também eram geradoras de conflitos entre os sesmeiros e posseiros, haja vista que “o uso de marcos que não tinham perenidade era comum na demarcação dos lotes, não sendo raro a ausência total de qualquer identificação precisa.” Tal imprecisão era muito comum nas sesmarias concedidas ao longo dos caminhos, como pode ser observado pela Carta Régia de 14 de agosto de 1711, que concedeu a Garcia Rodrigues sesmarias para criação da vila de Paraíba, “sendo a demarcação e território, o que vae da serra dos Órgãos, águas vertentes da Parayba do sul, até a sahida dos Campos Gerais, com dez léguas de estradas, cinco para uma parte e cinco para outra”³². Procedimento muito comum era informar o tamanho da *testada* (sic) ao longo do caminho, porém com imprecisão para o sertão adentro. Para os sesmeiros, essa imprecisão poderia ser bastante vantajosa, uma vez que eles sempre demandavam por mais terras. Para Rodrigues (2002, p.189):

Possuir uma fazenda demarcada era ter uma propriedade finita, limitada, sem recursos à ampliação de terras. A indefinição dos limites geográficos criava ao sesmeiro a possibilidade de expandir no futuro área sob seu domínio, conseguindo terras públicas ou de terceiros.

Havendo pequenos roceiros ou trabalhadores livres convivendo com os grandes sesmeiros ao longo do Caminho Novo, ou mesmo interiorizados, a questão que emerge é: por que Costa Matoso e a cartografia setecentista não fizeram nenhuma referência a eles ou a esse tipo de ocupação? Acreditamos que, enquanto representante direto da Coroa, Matoso não podia fazer existir, via suas palavras, aquilo que era visível e concreto na paisagem, porém, invisível e proibido para o poder metropolitano. Negando completamente a existência dos pequenos roceiros e valorizando os grandes sesmeiros, exaltando suas roças, rocinhas e construções, o ouvidor ocultava os conflitos iminentes e reais e, ao mesmo tempo, validava a existência das grandes sesmarias e as estratégias de apropriação territorial por esses homens poderosos.

Dinâmicas de Abastecimento e a Formação de Corredores Territoriais ao Longo dos Eixos de Circulação

Os estudos clássicos de Zemella (1951) e de Ellis (1958) já apontavam para a importância das sesmarias ao longo dos caminhos para o abastecimento necessário à circulação entre a cidade do Rio de Janeiro e Minas Gerais, dadas as condições dilatadas de tempo e espaço entre essas duas localidades. Porém, foi a partir das pesquisas de Franco (1974), Singer (1977), Lenharo (1993), Fragoso e Florentino (1998), Carrara (1997), Chaves (1999) e Rodrigues (2002) que essa temática passou a ser estudada como objeto central de pesquisa historiográfica, revelando não somente suas respectivas produtividades agrícolas, como também suas articulações com toda a sociedade colonial do centro-sul, fosse ela urbana ou rural, dedicada à mineração, ao comércio ou à administração. Segundo Singer (1977), um dos equívocos da historiografia sobre a atividade aurífera foi a não consideração da produção de autoconsumo de gêneros da terra, que se estabeleceu desde a chegada dos primeiros mineiros. Nesse sentido, o autor afirma que:

[...] esta distorção na análise dos fatos históricos permeou toda a historiografia brasileira e se explica pelo menosprezo com que eram encaradas as atividades de subsistência pelos contemporâneos, cujos depoimentos chegaram até nós. (SINGER, 1977, p.204)

Chaves (1999), ao utilizar-se de cartas de doações de sesmarias, é categórica em afirmar que, nas primeiras décadas da colonização de Minas Gerais, já havia uma agricultura voltada para o abastecimento interno. Os Caminhos Reais de São Paulo, da Bahia e, depois, o Caminho Novo assumiram papéis centrais no abastecimento interno porque, de imediato, foram sendo ocupados por sesmeiros interessados no lucrativo negócio do abastecimento. Rodrigues (2002) e Fridman (2002) encontraram documentos que comprovam a ocupação das margens do Caminho Novo de Garcia Rodrigues ainda nos primeiros anos do século XVIII, mais precisamente nos sertões do oeste fluminense. Quanto à variante do Inhomirim, bem antes da carta Régia de 1728 que mandava agradecer a Bernardo Proença pela abertura do caminho, já havia, pelo menos, oito sesmarias em seu percurso³³, comprovando que o referido caminho fora muito mais oficializado do que aberto.

Em pouco tempo, o Caminho Novo e suas variantes na capitania do Rio de Janeiro foram densamente ocupados por fazendas (sesmeiros e posseiros) com roças, ranchos, posos, vendas e povoados com o objetivo de dar apoio aos viajantes e tropeiros que circulavam por eles. Os sesmeiros sabiam que por ele passariam, obrigatoriamente, todas as frotas de comerciantes, tropeiros e viajantes em geral, demandando por pousos, pernoites, alimentação para si e para os animais de carga, além do abastecimento de toda sorte de mercadorias necessárias na tropeada, tais como redes, facas, facões, ponches, chapéus, cordas, couro, painéis, etc. A diversificação produtiva também era uma prática comum nos grandes sítios, pois além de produzirem gêneros da terra para o abastecimento dos viajantes, também produziam aguardente e açúcar (produtos altamente valorizados nas Minas).

Se nos primeiros anos do século XVIII, a mineração garantiu o pontilhamento salpicado de núcleos urbanos nessa enorme área do território da América Portuguesa, com o estabelecimento de uma rede de caminhos internos interligando tais núcleos, bem como a definição de Caminhos Reais do Ouro, dentre estes o que ligava a região aurífera ao porto do Rio de Janeiro, já considerado o principal porto de escoamento do metal para a Metrópole, acrescentou-se ao território um processo de ocupação marcado pela linearidade, chamada por Straforini (2001) de “ocupação simétrica do território”, definida pela equidistância simétrica entre um núcleo e outro, resultado do tempo de uma jornada diária de caminhada ou, como preferem outros, de uma tropeada.³⁴

Por mais que o Caminho Novo tivesse representado “uma verdadeira revolução no sistema de circulação com as Gerais em virtude da diminuição da distância e da economia de tempo assombrosos” (ZEMELLA, 1951, p.127), a viagem, ou seja, toda a distância percorrida entre Minas Gerais e a cidade do Rio de Janeiro, que dista 80 léguas ou aproximadamente 490 quilômetros, ainda assim era muito longa espaço-temporalmente para ser percorrida. Ao fim de cada jornada ou caminhada - percurso vencido em um dia - era necessário fazer uma parada para que os peões e animais pudessem descansar e pernoitar. Na manhã seguinte, ao partirem para a jornada diária, já se estabelecia como objetivo atingir, em meados da tarde, o pouso seguinte; afinal, sua definição também era garantia de maior segurança, uma vez que nesses pontos outros viajantes e tropas de mercadores e militares também se arranchavam.

Assim, o processo de ocupação espacial - espaço simétrico - e sua evolução de simples pousos e/ou ranchos a povoados ou vilas com o decorrer do tempo foi resultado desta própria dinâmica vivenciada nas vias de circulação do Brasil Colônia, processo este complexo, uma vez que se realizou por meio da apropriação das terras ao longo dos caminhos pelos sesmeiros, por posseiros, pela política fisco-normativa e suas materialidades instaladas (registros, barreiras, postos fiscais) e pelo próprio o trabalho dos tropeiros que davam vida ao caminho, em suas tropeadas incessantes.

Franco (1974), analisando alguns relatos de viajantes que percorreram os caminhos no Brasil, encontrou uma diferenciação nas descrições quanto à tipologia dos pousos, pois estes podiam ser rancho, venda, estalagem e/ou fazenda, cada qual com características próprias. Os ranchos apresentavam em toda a parte a mesma estrutura: barracão sustentado por pilares, aberto dos lados, com simples teto coberto de palha para as mulas e camaradas. As diferenças estavam na solidez, no tamanho e na higiene. Dependiam, sobretudo, das vendas que se encontravam ao seu redor. Já as vendas tinham por objetivo abastecer as tropas e tropeiros que pernoitavam nos ranchos. A maioria delas configurava-se como pequenos casebres construídos de pau-a-pique, muito rudimentares, com mercadorias simples e básicas para os tropeiros, como feijão, farinha, carne seca e, para os animais, o farelo de milho. As vendas maiores apresentavam grande variedade de mercadorias, tais como tecidos, selas, arreios e todo tipo de ferramentas e quinquilharias que os tropeiros necessitavam. Em outras situações, também era possível encontrar o “complexo fazenda-rancho-comércio”.

Mesmo com todas as cartas régias e bandos emitidos pelos governadores obrigando os sesmeiros a deixarem o trecho do caminho que passava pela sua sesmaria em bom estado de conservação e circulação, como a construção de pontes, cortes em morros, alargamento da via, aterramento de áreas alagadas, era muito frequente que estes

Straforini, R.

forjassem as próprias dificuldades obrigando os viajantes permanecerem mais tempo arranchados do que o necessário, logo, consumindo os serviços prestados de abastecimento e o de pernoite. Nesse sentido, podemos afirmar que muitos destes complexos formados por rancho, venda, estalagem e/ou fazenda, não se formaram espontaneamente a partir de uma jornada de caminhada e pela necessidade do pernoitar, mas também de forma proposital e forçada pelos próprios sesmeiros. Uma carta do Conde de Assumar, enviada ao Rei de Portugal em 1717, registra um pedido com reclamações dessa natureza:

[...] também me requereram os homens de negócio que andam no dito caminho [novo] pusesse remédio nas desordens que os roceiros dele cometiam não só no excesso com que vendiam os mantimentos pondo-lhes preços a sua vontade, e usando de medidas falsas mas desconsertando os caminhos de propósito para os ditos homens de negócio se deterem nas suas roças do que procedia fazerem grandes gastos, e morrendo-lhe ou estropeando-se lhe os cavalos por causa dos ditos caminhos deixarem aos ditos roceiros as fazendas que nele conduziam, ou vendidos por preços muito diminutos, ou dado a guardar, o que eles faziam de sorte que depois lhes não aparecia uma grande parte delas.³⁵

Considerações Finais

O Caminho Novo e suas duas variantes (Couto e Inhomirim) na capitania do Rio de Janeiro possibilitou a todo o sertão - enquanto representação de tudo aquilo que está longe do litoral - uma nova socioespacialidade. Ele foi muito mais que um simples caminho de trânsito de mercadorias e pessoas, pois não apenas garantiu a ocupação efetiva dos 490 km que separam as Minas Gerais do porto do Rio de Janeiro, por meio de todo um sistema de objetos e ações intrínsecos a ele (registros, barreiras, roças de abastecimento, pousos, ranchos, sesmarias, pontes, igrejas, etc.), como também garantiu a experiência exploratória da região aurífera, uma vez que era a principal porta de entrada e saída de toda a região centro-sul.

A ação espacial do Caminho Real do Ouro que ligava as Minas Gerais ao Rio de Janeiro e demais caminhos reais instalados na América Portuguesa por onde circulavam o ouro vindo de Goiás e Mato Grosso não era pontual e não se restringia aos sítios e roças onde os viajantes podiam pernoitar, mas sim linear, dando origem a extensos e largos corredores territoriais, cortando o imenso sertão ou fundos territoriais, unindo-os às principais vilas e cidades localizadas na faixa litorânea e, fundamentalmente, ao poder metropolitano. Uma vez abertos e com a autorização Real para a circulação, inúmeros conflitos emergiram, colocando diferentes sujeitos sociais, dos mais abastados sesmeiros e administradores régios à arraia miúda formada por escravos livres, roceiros, pequenos comerciantes, tropeiros frente a frente num território que começava a se formar, tendendo, evidentemente, a favorecer os mais abastados, que rapidamente se apropriaram desses territórios utilizando-se de inúmeras estratégias que se condicionavam aos interesses ora pertencentes a si próprios, ora à Metrôpole.

Referências Bibliográficas

ABREU, J.C. *Capítulos de História Colonial & Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil*. 5. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1963.

ABREU, M.A. A apropriação do território no Brasil Colonial. In: CASTRO, I.E. de; GOMES, P.C. da C.; CORRÊA, R.L. (orgs.). *Explorações Geográficas: percursos no fim do século*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

ALENCASTRO, L.F. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ANDRADE, F.E. *A invenção das Minas Gerais: empresas, descobrimentos e entradas nos sertões do ouro (1680-1822)*. 2002. Tese (Doutorado em História). FFLCH/USP, São Paulo, 2002.

ANDRADE, M.C. *A trajetória do Brasil (de 1500 a 2000): a produção do território, definição de fronteiras, região, nação e integração regional*. São Paulo: Contexto, 2000.

BARREIROS, E. C. *Roteiros das Esmeraldas: a Bandeira de Fernão Dias Pais*. Rio de Janeiro: José Olympio; Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1979.

BERNARDES, L.M.C. As grandes vias de comunicação do setor ocidental da baixada da Guanabara, nos primeiros séculos da colonização. *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro. ano XIV, n. 3 e 4. AGB-Seção Regional do Rio de Janeiro, 1961.

BRIOSCHI, L.R. Caminhos do Ouro. In: BACELLAR, C.A.P.; BRIOSCHI, L.R. (orgs.). *Na estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista*. São Paulo: Humanitas/FFCLH-USP, 1999.

CARRARA, A.A. *Agricultura e Pecuária na Capitania de Minas Gerais (1674-1807)*. Tese. (Doutorado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1997.

CHAVES, C.M.G. *Perfeitos negociantes: mercadores das minas setecentistas*. São Paulo: Annablume, 1999.

COSTA, A. G. (org.). Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real para as Minas. In: COSTA, A. G. (org.) *Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real*. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2005.

CUNHA, M.S. Governo e governantes do Império português do Atlântico. In: Bicalho, M.F.; FERLINI, V.L.A. *Modos de Governar: ideias e práticas políticas no Império Português – séculos XVI a XIX*. São Paulo: Alameda, 2005.

Straforini, R.

ELLIS, M. Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII. *Revista de História*. São Paulo, v.17, n.36, out/dez., 1958

FRAGOSO, J; FLORENTINO, M. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, 1790-1840*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Sete Letras, 1998.

FRANCO, M. S. C. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: Ática., 1974; 4 ed. São Paulo: Editora Unesp, 1997.

FRIDMAN, F. A formação da rede urbana no sertão do oeste fluminense. Seminário de História da Cidade do Urbanismo VII. *Anais*. Salvador: FA/UFBA, 2002.

GOULART, J.A. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

HOLANDA, S.B. *Caminhos e Fronteiras*. 2 ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975.

----- *O extremo oeste*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

----- *História geral da civilização brasileira. Tomo 1. Época Colonial. Do descobrimento à expansão territorial*. 13 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

LEITE, M. Aspectos do sistema viário interior no século XVIII. *Revista IHGB*. Rio de Janeiro, 1963.

LENHARO, A. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1993. (Coleção Biblioteca Carioca).

MARTINS FILHO, E. Os três caminhos para as Minas Gerais. *Revista do IHGB. Anais do Congresso Comemorativo do bicentenário da transferência da sede do governo do Brasil da cidade de Salvador para o Rio de Janeiro*. v. 1. Rio de Janeiro, 1965.

MELLO e SOUZA, L. Os caminhos da memória: paulistas no Códice Costa Matoso. *Varia História*. Belo Horizonte, n.21, jul. 1999.

MORAES, A.C.R. *Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no "longo" século XVI*. Hucitec, São Paulo, 2000.

PRADO Jr., C. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000. (Grandes Nomes do Pensamento Brasileiro).

QUEIROZ, P.R.C. Transportes e comunicações no Brasil: Breves considerações sobre as fontes para sua história. *América Latina en la História Económica*. México DF, n. 14, enero-diciembre, 2000.

RODRIGUES, A.F. *Um potentado na Mantiqueira: José Aires Gomes e a ocupação da terra na Borda do Campo*. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: FFLCH/USP, 2002.

SANTOS, M. *Espaço & Método*. 4 ed. São Paulo: NOBEL, 1997.

SINGER, P. *Desenvolvimento e crise*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

STRAFORINI, R. *No caminho das tropas*. Sorocaba: TCM, 2001.

ZEMELLA, M.P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Universidade de São Paulo/FFCL, 1951.

Fontes Documentais

AHUL 10.643. *Apêndice Documental*. In: MARTINS FILHO, E. Os três caminhos para as Minas Gerais. Revista do IHGB. *Anais do Congresso Comemorativo do bicentenário da transferência da sede do governo do Brasil da cidade de Salvador para o Rio de Janeiro*. v. 1. Rio de Janeiro, 1965, p. 202.

ANTONIL, A.J. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas. Introdução e comentário crítico de André Mansuy Diniz Silva*. Lisboa: Comissão Nacional dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

Carta do Conde de Assumar ao Rei de Portugal. Vila do Carmo, 03/02/1719. *RAPM*, 1898, ano 3, fasc. 1, abr./jun., 1998, p. 262.

Carta Régia 14/08/1711 comunicando que além de outras, faz mercê a Garcia Rodrigues Paes, pelos serviços da abertura do caminho novo, de uma vila na paragem de Parahyba do Sul. *RAPM*. Ano XX, 1924, pp.512-13.

Cartas Patentes passadas por dom Braz Baltazar da Silveira a Mathias Barbosa em 17/12/1716. *RAPM*, ano XXI, fasc. III e IV, jun./dez., 1927, p. 642.

Códice Costa Matoso. Coleção das notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América que fez o doutor Caetano da Costa Matoso sendo ouvidor-geral das do Ouro Preto, de que tomou posse em fevereiro de 1749 & outros papéis. V.1. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1999. – (Coleção Mineiriana, Série: Obras de Referência).

Códice Costa Matoso. Coleção das notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América que fez o doutor Caetano da Costa Matoso sendo ouvidor-geral das do Ouro Preto, de que tomou posse em fevereiro de 1749 & outros papéis. V.2. Glossário, Biografia e Índices. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1999. – (Coleção Mineiriana, Série: Obras de Referência).

Straforini, R.

Coleção Enéas Martins Filho, IHGB, Lata 774, n. 4.

Informação sobre as minas de São Paulo e dos sertões da sua capitania desde o ano de 1597 até o presente 1772. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, t. 64, v. 103, 1901. p. 53.

Inventário dos Documentos relativos ao Brasil existentes no Archivo de Marinha e Ultramar de Lisboa. Rio de Janeiro. *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, 1924, vol. XLVI, pp. 32-3.

ORDENAÇÕES AFONSINAS, LIVRO II, TÍTULO XXIII: Dos Direitos Reaes, que aos Reys pertence d'aver em seus Regnos per Direito Commum. pp.209-218. Fac sílime disponível no Instituto de História e Teoria das Ideias, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. <<http://www.ci.uc.pt/ihiti/proj/afonsinas/>>

Portaria. AHUL. 7.833. Apêndice Documental. In: MARTINS FILHO, Enéas. Os três caminhos para as Minas Gerais. *Revista do IHGB. Anais do Congresso Comemorativo do bicentenário da transferência da sede do governo do Brasil da cidade de Salvador para o Rio de Janeiro.* v. 1. Rio de Janeiro, 1965, p.200.

Provisão resolvendo que as sesmarias de terra fossem concedidas, sejam de uma legoa em quadra respeitando as que já foram concedidas. *RAPM.* Ano XX, 1924, p. 425.

Regimento do Superintendente, Guardo-mor e mais officiaes das minas de Ouro de São Paulo, de 19/04/1702. In: ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas. Introdução e comentário crítico de André Mansuy Diniz Silva.* Lisboa: Comissão Nacional dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

Requerimento do Tenente Coronel Bernardo Soares de Proença relativo à abertura de um caminho para as Minas pela Serra do Mar. AHUL. 7.832. Apêndice Documental. In: MARTINS FILHO, Enéas. Os três caminhos para as Minas Gerais. *Revista do IHGB. Anais do Congresso Comemorativo do bicentenário da transferência da sede do governo do Brasil da cidade de Salvador para o Rio de Janeiro.* v. 1. Rio de Janeiro, 1965, p.199.

Recebido em 22/05/2012

Aceito em 28/12/2012

¹ Informação sobre as minas de São Paulo e dos sertões da sua capitania desde o ano de 1597 até o presente 1772. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, t. 64, v. 103, 1901. p. 53.

² A expressão “*homens coloniais*” de Alencastro (2000) será utilizada toda vez que nos referirmos aos moradores da América Portuguesa, não só de origem lusitana direta ou de descendência, como também àqueles que forjaram a condição de “homens bons” mediante seus bens e “presteza” para com a Coroa. Desde cedo, esses homens viram na Colônia a possibilidade de constituírem riqueza e poder, configurando-se, verdadeiramente, como elites locais. Esses homens não só agiam como vassalos do Rei, como também indivíduos autônomos, seguindo seus interesses próprios e

particulares, estabelecendo uma rede de atividades comerciais que envolviam todo o Atlântico Sul: a própria América Portuguesa, a bacia do rio da Prata e mercado negreiro na África. Cunha (2005), utilizou o conceito de homens coloniais para compreender as razões que faziam com que alguns governantes coloniais se fixassem na América Portuguesa, mesmo após já terem encerrado a “governança”.

³ Brioschi (1999, p. 39), também afirma que “as estradas e caminhos para as minas tornaram-se os principais eixos de ocupação das áreas do sertão, através da implantação dos pousos, nascimento dos arraiais. Do maior ou menor movimento em seu trajeto dependiam a riqueza ou, frequentemente, a simples possibilidade de sobrevivência dos seus moradores.”

⁴ O Caminho Geral do Sertão partia da vila de São Paulo de Piratininga sentido vale do rio Paraíba e, na altura de Guaratinguetá, dobrava a oeste, cortando/atravessando a Mantiqueira pela garganta de Embau rumo à região da cabeceira do rio São Francisco, também conhecida na época como Sabarabuçu.

⁵ O Caminho Velho de Paraty era um caminho misto por terra, mar e terra novamente. Partia da cidade do Rio de Janeiro e seguia por terra até Santa Cruz e na baía de Sepetiba seguia por mar adentrando a baía de Angra dos Reis até atingir Parati. Desse ponto seguia por terra, transpassando as íngremes montanhas deste setor da Serra do Mar, seguindo em direção ao vale do rio Paraíba, onde encontrava na altura da vila de Guaratinguetá o Caminho Velho do Sertão; e a partir deste seguia para as minas dos Cataguases.

⁶ O Caminho da Bahia, também conhecido e citado nos documentos de época como Caminho do Sertão da Bahia e Caminhos dos Currais, esteve diretamente ligado a atividade pecuária que se estabeleceu em suas margens desde o século XVI, logo, era um caminho totalmente pontilhado por currais e roças de gêneros da terra. Também apresentava condições fisiográficas (relevo, vegetação e hidrografia) mais vantajosas para se atingir a região aurífera do que os caminhos que tinham que transpassar a Serra do Mar. Partindo de Salvador por mar, adentrava a foz do rio Paraguaçu até Cachoeira. Deste ponto seguia por terra em direção ao rio São Francisco, que subindo seu leito por terra e/ou água atingia-se a foz do rio das Velhas e deste até as minas. Segundo Antonil (2001, p.294 [1711]), “este Caminho da Bahia para as Minas é muito melhor que o do Rio de Janeiro e o da Vila de São Paulo, porque posto que mais comprido, é menos dificultoso por ser mais aberto para as boiadas, mais abundante para o sustento, e mais acomodado para as cavalgadas e para as cargas.”

⁷ ORDENAÇÕES AFONSINAS, LIVRO II, TÍTULO XXVIII: Dos Direitos Reaes, que aos Reis pertence d’aver em seus Regnos per Direito Commum. pp.209-218. Facsímile disponível no Instituto de História e Teoria das Ideias, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. <<http://www.ci.uc.pt/ihti/proj/afonsinas/>>

⁸ “(...) nenhuma pessoa do destrito da Bahia poderá levar as minas pelo caminho do sertão outras fazendas ou gênero que não sejam o gado, e querendo trazer outras fazendas as naveguem pela barra do Rio de Janeiro e as poderão conduzir por Taubaté ou São Paulo como fazem os mais, para que desta sorte se evite o levarem ouro em pó [...] como também não consentirão nellas outras fazendas que não for o gado”. 17º artigo do Regimento do Superintendente, Guardo-mor e mais officiaes das minas de Ouro de São Paulo, de 19/04/1702

⁹ Mesmo proibido, inúmeros estudos apontam que o Caminho da Bahia continuou sendo um dos mais procurados tanto para a entrada de pessoas quanto para a circulação de todo o tipo de mercadorias que se destinavam às Minas Gerais na primeira metade do século XVIII, tamanha era a opção de rotas alternativas existentes pelos sertões que permitiam burlar o controle nos registros, barreiras e postos policiais ao longo do caminho principal.

¹⁰ Carta de Artur de Sá e Meneses, 24 de maio de 1698. ANRJ, Códice 77, v.6, f142v-144v... Cf. Andrade (2002).

¹¹ Carta de Artur de Sá e Meneses, 24 de maio de 1698. ANRJ, Códice 77, v.6, f142v-144v... Cf. Andrade (2002).

¹² Cf. Antonil (2001, p.286-293).

¹³ “Itinerário Geográfico com a verdadeira descrição dos caminhos, estradas, roças, sítios, povoações, lugares, vilas, rios, montes e serras que há da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro até as Minas do Ouro”. Composto por Francisco Tavares de Brito. Sevilha. Na Oficina de Antonio da Silva MDCCXXXII [1732]. Com todas as licenças necessárias. In: Códice Costa Matoso (1999, pp. 898-910).

¹⁴ Ordem Regia de 06 de Novembro de 1717, Anais da BN, Códice 643, f.30-31. Cf. Costa (2005, p.89).

¹⁵ Portaria. AHUL. 7.833. Apêndice Documental. In: Martins Filho (1965, p.200).

¹⁶ Requerimento do Tenente Coronel Bernardo Soares de Proença relativo à abertura de um caminho para as Minas pela Serra do Mar. AHUL. 7.832. Apêndice Documental. In: Martins Filho (1965, p.199).

¹⁷ “A légua colonial, também chamada légua de sesmaria ou légua craveira, media 6,6km. Uma légua quadrada equivalia a 4.356ha. Uma braça de sesmaria era igual a 14.520m² e uma sesmaria de terras tinha 1.125ha. Uma braça media 2,2m e 400 braças quadradas formavam um prazo, Uma tarefa equivalia a 30 braças em quadra ou 4.356m². No Brasil Colônia e Imperial uma data totalizava aproximadamente 272ha ainda que muitas vezes a expressão fosse utilizada para designar uma pequena propriedade.” (FRIDMAN, 2002, p.9)

¹⁸ Provisão resolvendo que as sesmarias de terra fossem concedidas, sejam de uma legoa em quadra respeitando as que já foram concedidas. RAPM. Ano XX, 1924, p. 425.

¹⁹ Ordem Régia a Lourenço de Almeida, 15 de março de 1731. APM. Sc 29, f. 146. Cf Andrade (2002, p.213).

²⁰ Carta Régia pela qual se mandaram passar cartas de sesmaria a Garcia Rodrigues Paes e a seus 12 filhos das terras que se lhe fizera mercê, em recompensa dos serviços que prestara na abertura do caminho para as Minas. Inventário dos Documentos relativos ao Brasil existentes no Archivo de Marinha e Ultramar de Lisboa. Rio de Janeiro. Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1924, vol. XLVI, pp. 32-3.

²¹ Cartas Patentes passadas por dom Braz Baltazar da Silveira a Mathias Barbosa em 17/12/1716. RAPM, ano XXI, fasc. III e IV, jun./dez., 1927, p. 642.

²² Seção Colonial., 04, f. 226. Carta de D. Pedro de Almeida ao Rei, 8/06/1719. Arquivo Público Mineiro. Cf. Andrade (2002, p. 168).

²³ Antonil (2001).

²⁴ Diário da Jornada que fez o ouvidor Caetano da Costa Matoso para as Minas Gerais. Códice Costa Matoso (1999, p. 888).

²⁵ O juiz de fora era o cargo atribuído a pessoa letrada pelo Rei, competindo-lhe funções semelhantes às do juiz ordinário, devendo administrar a justiça na vila ou cidade.

²⁶ Diário da Jornada que fez o ouvidor Caetano da Costa Matoso ... Códice Costa Matoso (1999, p. 888).

²⁷ Segundo Carrara (1997) esse prazo também variou ao longo do século setecentista, passando dos dois anos em 1698 para um ano em 1727 e, por fim, dez meses a partir de 1728.

²⁸ Requerimento de Antonio de Proença Coutinho, morador no Rio de Janeiro, no qual pede que não fosse deferida a petição de João Rodrigues dos Santos na parte que se refere à proibição da passagem pelo Caminho de Inhomirim. AHUL 10.643. Apêndice Documental. In: Martins Filho (1965, p. 202).

²⁹ Para HOLANDA (1975), dada a importância do milho na sociedade planaltina paulista e, depois, na mineira, vai usar o termo “civilização do milho” para designar essa enorme região interiorana.

³⁰ Arquivo Público Mineiro. Seção Colonial. 04, fls.233-233v. Carta do Conde de Assumar ao Rei, 24 de setembro de 1719, Cf. Andrade (2002, p.169).

³¹ Rodrigues (2002), apresenta 198 nomes de posseiros encontrados na Serra da Mantiqueira até 1780, a partir da análise do Códice 224, fls. 41-48, da Seção Colonial do Arquivo Público Mineiro.

³² Carta Régia 14/08/1711 comunicando que além de outras, faz mercê a Garcia Rodrigues Paes, pelos serviços da abertura do caminho novo, de uma vila na paragem de Parahyba do Sul. RAPM. Ano XX, 1924, pp.512-13.

³³ 1) 2/2/1721 - Sargento Mor Bernardo Soares de Proença - AHUL 4163/64 - MFP-15; 2) 12/11/1721 - Capitão Luis Peixoto da Silva - AHUL 4278 - MFP - 16; 3) [sem indicação de data]. Ao que parece nas anotações a data é a mesma da anterior - José Rodrigues Gomes [também sem indicação de localização]; 4) 23/02/1723 - Luiz Antunes Álvares - AHUL 5045 -MFP 32; 5) 20/04/1723 Ambrósio Dias Raposo - AHUL 4725 - MFP -38; 6) 02/05/1723 - Francisco Fagundes do Amaral AHUL 4883/84 - MFP - 18; 7) 14/09/1723 - José Borges Raymundo - AHUL 4985/86 - MFP - 27; 8) 03/12/1723 - Jorge Pedroso de Souza - AHUL 4875/76 MFP - 26. Coleção Enéas Martins Filho, IHGB, Lata 774, n. 4.

³⁴ Baeta (2004), ao estudar a importância dos Caminhos Reais na configuração urbana de Ouro Preto, também utiliza a linearidade ou a longilinearidade desenvolvido por Sylvio de Vasconcellos como o elemento diferenciador das cidades mineiras das portuguesas.

³⁵ Carta do Conde de Assumar ao Rei de Portugal. Vila do Carmo, 03/02/1719. RAPM, 1898, ano 3, fasc. I, abr./jun., 1998, p. 262.