OS CAMINHOS REAIS DO OURO: APROPRIAÇÃO E PRÁTICAS ESPACIAIS NO SÉCULO XVIII

Rafael STRAFORINI[1]

Resumo

Este trabalho apresenta uma análise do papel do sistema de circulação terrestre no processo de ocupação e interiorização da Metrópole no Brasil Colônia na primeira metade do século XVIII, mais especificamente na região aurífera. A partir do controle fisco-normativo dos Caminhos Reais do Ouro que ligavam as Minas Gerais à cidade do Rio de Janeiro, a Coroa Portuguesa executou amplo controle da produção aurífera e, ao mesmo tempo, territorial. Tais caminhos também eram alvo de disputas entre os "*homens coloniais*", em virtude das possibilidades de enriquecimento nas atividades de abastecimento, comércio e controle dos contratos dos Registros. Imprimindo, portanto, uma nova configuração territorial ao longo dos Caminhos Reais do Ouro por meio de práticas espaciais.

Palavras-chave: Caminho Real do Ouro. Descaminhos. Mineração. Circulação. Formação territorial. Práticas espaciais.

Abstract

Brazilian royal roads of gold: ownership and spacial practices in the 18th century

This paper presents an analysis of the role of the overland circulation system in the process of occupation and interiorization of the Metropolis in the Colonial Brazil in the first half of the 18th century. From the revenue-normative control of the Brazilian Royal Roads of Gold, which linked Minas Gerais state to Rio de Janeiro city, the Portuguese Crown implemented a hard control of the territory and of the auriferous production. Those roads also were disputed among the "*colonial men*", because of the possibilities of enrichment with activities of supplying, trading and supervising of contracts of the *Registros*. Because of that, a new territorial configuration was arisen along of the Brazilian Royal Roads of Gold by spatial practices.

Key words: Brazilian Royal Roads of Gold. Defraudation. Mining. Circulation. Territorial formation. Spatial practices.

[1] Departamento de Geografia – UFRJ – E-mail: rafaelstrafo@yahoo.com.br

INTRODUÇÃO

O estudo do sistema de circulação terrestre no Brasil Colônia, na perspectiva da Geografia Histórica demanda a análise da materialidade produzida ao longo dos caminhos, bem como de suas bases fisco-normativas, aqui com ênfase para as políticas tributárias. Foi, também, a partir dessa normatização que a Coroa Portuguesa, por intermédio de seus representantes na Colônia, agiu sobre o território, sempre objetivando a garantia de maiores arrecadações ao Erário Real, conforme podemos constatar na carta do governador do Rio de Janeiro Artur de Sá e Meneses, endereçada ao Rei em 1698, comunicando que um caminho novo seria aberto para ligar, "*em pouco mais de quinze dias*", as minas de ouro localizadas no interior do Brasil ao porto do Rio de Janeiro. Nesta mesma carta o governador não deixou de enfatizar que o caminho seria de grande importância para a Coroa porque "[pendia] *o interesse de se aumentar os quintos pela brevidade do Caminho*"[2].

Os Caminho Reais do Ouro e, dentre eles, o Caminho Novo com suas duas variantes (Couto e Inhomirim), só podem ser entendidos dentro dessa lógica fisco-normativa. Definir a abertura de caminhos e depois controlar a entrada e a saída de mercadorias, alimentos e pessoas era, sem dúvidas, um forte controle do território valendo-se de objetivos tributários.

Em contrapartida, segundo Holanda (1975), o interesse tributário também levava ao fechamento de caminhos consolidados e à proibição da abertura de novos caminhos, caso representassem uma ameaça para a arrecadação do Erário Real. O Caminho da Bahia é o exemplo mais claro dessa ação fisco-normativa restritiva sobre o território, pois, mesmo se reconhecendo suas vantagens sobre os dois primeiros caminhos de acesso aos sertões auríferos – Caminho Geral do Sertão e Caminho Velho – ele foi alvo de várias restrições régias na tentativa de impedir o contrabando do ouro e o desvio do pagamento do seu tributo mais importante – o Quinto Real – pois, nas palavras de Prado Jr. (2000, p.178), "nada interessava senão o quinto: que fosse pago por bem ou à força; tudo o mais não tinha importância."

CAMINHOS REAIS E CAMINHOS DESCAMINHANTES: ENTRE A "*SUJEIÇÃO*" E A "*AUTONOMIA*"

A atividade aurífera na América Portuguesa sempre esteve submetida a algum tipo de legislação, a exemplo do Regimento que procurou disciplinar os primeiros descobrimentos e a exploração de ouro na então capitania de São Vicente (São Paulo) no final do século XVI[3]. Em 19 de abril de 1702, incentivada pelas novas e abundante descobertas, a antiga Lei foi substituída pelo "*Regimento do Superintendente, guarda-mor e mais officiais das Minas do Ouro de São Paulo*"[4] que, segundo Andrade (2002, p.93), salvo algumas modificações, a essência do primeiro Regimento permaneceu neste último, porém, com "maior preocupação de controlar mais diretamente os descobrimentos dos ribeiros de lavras e de fiscalizar o pagamento dos quintos reais."

[2] Carta de Artur de Sá e Meneses ao Rei, 24 de maio de 1698. NRJ. Códice 77, v.6., f. 142v-144v. Cf. Santos (2001, p.79).

[3] Data de 1603 a primeira legislação sobre a mineração, ocasião em que se estabeleceu a livre exploração aurífera e de pedras preciosas desde que se reservasse à Coroa o Quinto (1/5) de todo ouro e pedras extraídas

[4] Ver também Regimento do Superintendente, guarda-mor e mais Officiais das Minas de Ouro de São Paulo, 19/04/1702. Cf. Apêndice Documental. In: Antonil (2001, pp.394-406).

O Regimento de 1702[5] legislava sobre todo o processo de descobrimento e exploração das minas auríferas, ou seja, da organização das empresas de descobrimentos às petições encaminhadas ao Rei[6]. No que se refere à cobrança do Quinto Real, Prado Jr. (1976 e 2000) nos diz que para garantir a cobrança do imposto era necessário submeter os sertões auríferos a um poder institucionalizado e, sobretudo, Régio, em virtude da desordem social que aquelas paragens ermas vivenciavam no início dos Setecentos, resultado das disputas pela posse e controle das minas de aluvião. Desta forma, criou-se em cada capitania em que se descobriam minas de ouro e pedras preciosas um organismo administrativo especial: a Intendência de Minas. Seu superior era o superintendente, que tinha total autonomia frente às autoridades coloniais locais, devendo obediência direta ao governo metropolitano. Abaixo dele estava o guarda-mor, que tinha como função repartir e fiscalizar as datas auríferas. Embora a função das Intendências fosse controlar todas as "*causas minerais"*, elas "exerceram efetivamente e de forma normal senão a função de cobrar o quinto e fiscalizar os descaminhos do ouro." (PRADO Jr., 2000, p.177). Todavia, por mais que esse fosse o objetivo, jamais o ato de descaminhar deixou de ocorrer, tanto que no ano de 1710, o então recém empossado governador da capitania de São Paulo e Minas Gerais, Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho, em carta ao Rei, relatou que as condições de controle e pagamento do Quinto Real não eram nada animadoras, ao constatar que "*he sem dúvidas que as três partes* [1/3] *dos quintos se descaminharão por mais cuidados que se poem nelles*"[7]. Diante desta afirmação, levantamos os seguintes questionamentos: i) O que o Governador almejava junto ao Rei com tal constatação? ii) Por que o Governador foi tão drástico, quando sua função era exatamente levar a "Ordem" a esse território aurífero e impedir a saída do ouro sem a devida taxação régia?

Acreditamos que as palavras de Antônio de Albuquerque tinham por objetivo deixar claro que, nas condições coloniais, o ato de descaminhar era a prática corrente entre quase todos os seus habitantes, ao passo que o pagamento dos impostos era a exceção. A revelação de tal quadro tinha por objetivo eximi-lo de toda e qualquer responsabilidade de pôr em prática o fim ou uma redução drástica de sonegação fiscal. Por outro lado, objetivava também mostrar-se consciente e preocupado com as conseqüências dessa prática e conduta colonial ao Erário Real. Encaminhava, nesse sentido, uma postura tanto quanto difusa diante dos interesses metropolitanos e coloniais, não de forma a opor uma em relação à outra, mas valorizando as condições que ora favoreciam ao Rei, ora aos homens coloniais[8] e, por que não ora a si próprio?

[5] No Regimento de 1702 mantiveram-se as funções dos guardas-mores prescritos no "Regimento que se há de guardar nas Minas dos Cataguases e em outras quaisquer do distrito destas capitanias de ouro de lavagem", passada pelo governador da capitania do Rio de Janeiro - Artur de Sá e Meneses – quando esteve na vila de São Paulo, em 3 de março de 1700. Após comunicar um descobrimento, os guardas-mores se "transportavam então ao local, faziam a demarcação dos terrenos auríferos, e em dia e hora marcados e previamente anunciados, realizava-se a distribuição entre os mineiros presentes. Qualquer pessoa podia comparecer e participar da distribuição, mas não se aceitava representação de terceiros. A distribuição se fazia por sorte e proporcionalmente ao número de escravos com que cada pretendente se apresentava; mas antes desta distribuição geral, o descobridor da jazida tinha direito de escolher livremente sua data (era o nome dado às propriedades mineradoras); e depois dele, a Fazenda Real também reservava uma para si, que, aliás, nunca a explorava, vendendo-a em leilão logo depois de adquiridas." (PRADO Jr., 1976, p.76).

[6] Ver Prado Jr. (1976 e 2000)

[7] Carta de Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho à Coroa, Rio de Janeiro, 3 de Abril de 170. APM, (SG) Códice 6, f. 10-12. Cf. Boxer (2000, p.103).

[8] A expressão "*homens coloniais*" cunhada por 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 aqueles 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 constituir 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 "governação".

Se a obrigatoriedade do pagamento do Quinto Real não nascera com os descobrimentos das Minas dos Cataguases[9], a questão que se apresenta é: por que, em tão pouco tempo de exploração, a sonegação do devido imposto era tão alta e reconhecidamente uma prática comum?[10]

Segundo Mello e Souza (2004, p.139-40), para entender o processo em tela é preciso se apropriar e, ao mesmo tempo, avançar nas interpretações historiográficas propostas por Caio Prado Jr. e Raymundo Faoro sobre a administração colonial. Para a autora, a sonegação dos devidos impostos não era a conseqüência de um sistema administrativo confuso e irracional ou, na sua oposição, uma resposta ao extremo controle e centralismo político metropolitano, mas um "movimento pendular entre sujeição extrema ao Estado e a autonomia"[11]. Era pendular porque as minas auríferas não só despertavam a cobiça da Metrópole, como também a dos homens coloniais. Para a autora: "longe da Metrópole, longe até mesmo do litoral e das frotas, as Minas excitavam os ânimos e proporcionavam toda a sorte de infrações." Nessas condições, a Metrópole sabia que era preciso impor seu poder; no entanto, dependente dos vassalos que mineravam e administravam a atividade, tinha que "evitar que se tornasse inoportuna e odiosa, pois as distâncias e a morosidade do aparelho administrativo a colocavam em situação delicada".

Tal movimento pendular nos revela a contradição na forma de governar as Minas Gerais. Se para cobrar o imposto era necessário que a Coroa Portuguesa estivesse presente, firme e incisiva, contraditoriamente, tal postura poderia prejudicar a própria cobrança e a arrecadação da Real Fazenda.

Posto desta forma, Cavalcante (2006) acrescenta que o não pagamento dos impostos não pode ser entendido como decorrência de desvios morais, mas, antes de mais nada, do contexto geral que envolvia a atividade; inter-relacionando lógicas locais e também globais. Em suas palavras:

> O descaminho é prática enraizada do sistema existente. Só se pode descaminhar porque há um caminho: o da Real Fazenda. [...] Portanto, o ato de descaminhar constitui-se em deter ou desviar o curso esperado dos direitos reais, os quintos, preferencialmente. Por essa distinção, pode-se apenas descaminhar o que, por direito, já pertence a *el-Rei*. Com efeito, se é correto afirmar que o descaminho pressupõe um conjunto de relações clandestinas em curso paralelo à rotina oficial, todavia, sem a vinculação proporcionada pelos meios legais, o lucro não se realiza plenamente. (CAVALCANTE, 2006, p.36)

Preferimos, nesse trabalho, o emprego do termo "*descaminho*" para designar o não pagamento do Quinto Real em detrimento do termo "*contrabando*", pois este último não se restringia especificamente ao não pagamento do imposto que recaía sobre o ouro, mas também à circulação de qualquer produto proibido[12].

---

[9] Primeiro nome dado à região aurífera no atual estado de Minas Gerais, em referência aos índios cataguases que lá viviam antes das descobertas.

[10] Em 1695 – logo após os primeiros comunicados do achamento das minas de ouro – o Rei já se mostrava bastante preocupado com os descaminhos do Quinto, pois fora informado *"que nos quintos do ouro nas minas das capitanias do sul, há muitos descaminhos em prejuízo de minha fazenda"*. Alvará Régio em forma de Lei providenciando sobre os descaminhos dos quintos do ouro das minas do Sul. (Lisboa / 10-12-1695). RIHGSP, São Paulo, 1913, vol. 18, p.286.

[11] Cavalcante (2006), ao estudar os descaminhos em Minas Gerais e Rio de Janeiro também se apropria do conceito de "movimento pendular", cunhado por Laura de Mello e Souza para o sistema administrativo luso-colonial.

[12] Garcia (1995, pp.70-71) ao estudar os "descaminhos" no Rio de Janeiro (1770 a 1790), apresenta a origem e evolução da palavra *"contrabando"*: (Ban) pode designar o momento no qual a autoridade local convoca a população, através de clarins e tambores. Uma vez feito o ajuntamento em voz alta, proclamavam-se as medidas legais, normalmente policiais. O indivíduo citado em um "bando", passava a ser designado de bandido. De outro modo, a introdução ou retirada de mercadorias que não percorressem o caminho legal (ban), recebia o nome de (contra) bando."

O termo "descaminho" não era empregado, segundo Garcia (1995, p.71), exclusivamente "às vias clandestinas que acompanhavam, cruzavam e auxiliavam o Real Caminho do Ouro, pois servia também para toda e qualquer atividade que atingisse a execução dos Reais Quintos". Logo, o termo não reporta a uma materialidade espacial – um caminho ou estrada empregada como meio para sonegar impostos -, mas à sonegação em sim. O descaminho era, nesse sentido, um termo fiscal, diretamente ligado à tributação, aos impostos e ao Erário Real. Cavalcante (2006) analisa a complexidade e as "multiformas dos descaminhos" existentes na primeira metade do século XVIII. Segundo o autor, descaminhava-se em todos os lugares, de todas as formas e envolvendo todos os segmentos sociais, isto é, do governador de capitania aos escravos[13].

Pijning (2001) questiona: como algumas pessoas eram presas, processadas e condenadas se os descaminhos eram um fenômeno aceito e onipresente na América Portuguesa? Para responder a essa questão-problema o autor nos diz que é preciso que entenda os descaminhos como algo inerente à economia do Atlântico pré-moderno, atuante em todos os aspectos da sociedade luso-brasileira, de forma competitiva e em rede dentro das atividades ilegais. Mas se os descaminhos eram aceitos e ao mesmo tempo considerados crimes de lesa-majestade, faz-se necessário distinguir dois tipos de descaminhos: o que era tolerado e o que era preciso combater. Numa sociedade marcada pelas relações clientelistas, que se materializavam desde a relação de dependência mútua entre Rei e a mais baixa vassalagem da Colônia, bem como entre os nobres e/ou administradores com os comerciantes, senhores de engenho e mineradores, é de se supor que a questão não era o quanto, como e o que era contrabandeado ou descaminhado, mas **quem** descaminhava. Em outras palavras, "a qualidade [dos descaminhador/descaminhante] vinha antes que a quantidade [..]. Tais limites eram muito mais definidos pelo *status* dos envolvidos do que por questões éticas ou morais." (PIJNING, 2001, p. 399).

Marcado por tamanha contradição, Cavalcante (2006, pp.128-29), assim sintetiza a prática de descaminhar:

> eis o fio da navalha pelo qual passam a ordem e a desordem, o lícito e o ilícito, o caminho e descaminho. O mesmo oficial responsável pela ordem propiciava desordens, o mesmo oficial empenhado em dar cabo de '*execrando delitos*' com eles precisava conviver para melhor extingui-los, o mesmo oficial que cunhava a moeda dentro da Casa da Moeda, as falsificava fora dela [...].

Para pôr em prática o controle da produção aurífera e, sobretudo, do pagamento do Quinto Real a Coroa Portuguesa percebeu que era necessário implementar naqueles sertões auríferos ou "*fundos territoriais auríferos*"[14] políticas fisco-normativas, a exemplo das já existentes na economia açucareira. Dado o caráter disperso e sazonal das minas auríferas e escassez de funcionários régios, a Coroa logo percebeu que seria impossível fiscalizar a produção aurífera diretamente nas lavras. A solução encontrada foi instalar estrategicamente naqueles sertões as casas de moeda e fundição, onde o ouro deveria ser levado para ser quintado, fundido e cunhado. Para fiscalizar essas operações também previu o estabelecimento de registros e de barreiras ou postos fiscais e de patrulha fixados ao longo dos caminhos de acesso às minas, onde se verificava a documentação comprobatória de que o ouro transportado já tinha passado pelas casas de fundição e/ou da moeda. Ao fim e ao cabo, o sistema fisco-normativo da atividade aurífera não poderia existir sem um sistema de

[13] "Não se trata simplesmente de roubo, de furto ou de corrupção, mas de um tipo determinado de prática social; encoberta pelas formalidades oficiais, porém radicalmente ativa e penetrante, irradiada por todo o corpo social, incluído os escravos, formando e redefinindo, afirmando e negando, isto é, afirmando pela negação, enfim caminhando pelo descaminho." (CAVALCANTE, 2006, p.59)

[14] Para Moraes (2002-2003, p.19), a mera qualificação de uma localidade como sertão já revelava a existência de olhares externos que lhe ambicionava, espaços a serem conquistados, lugares para a expansão futura da economia e/ou domínio político.

circulação terrestre, ou seja, sem os caminhos, estradas e picadas abertas nos sertões ainda pouco explorados.

Limitando-se a essa prática fiscal, uma imensa gama de possibilidades se abria para descaminhar o ouro logo após a sua extração. As estratégias empregadas eram muitas, diversificadas e dificilmente eram percebidas pelos administradores coloniais. No entanto, nada superava os descaminhos a partir do uso generalizado do ouro em pó como moeda corrente.

O governador D. Rodrigo José de Menezes, ao escrever sobre "*estado de decadência da capitania de Minas Gerais e meios de remediá-lo*", não deixou de relatar os problemas causados pela circulação do ouro em pó:

> O prejuízo que a Fazenda Real recebe na Origem do extrato, que venho de ponderar he quanto a mim o menor que ela experimenta no cego abrizo da circulação do Ouro em pó. No giro interior desta, que passando de huma mão a outra sem nunca chegar a fundir-se, fica para sempre frustrada a percepção do Quinto, não só de huma quantidade certa, que se poderia supor continuamente circulando, mas daquelas pequenas partes, que na incomprehensivel, e continua passagem que faz de compradores e vencedores se vae sempre perdendo de maneira que huma oitava de Ouro, já não he uma oitava a segunda vez que se pesa, e progressivamente vai diminuindo em razão das mais ou menos operações semilhantes que se fazem."[15]

O ouro em pó, literalmente pulverizado no território e nas mãos da sociedade colonial mineira, da gente poderosa à arraia miúda, era empregado para todo e qualquer tipo de negociação, transação e trocas que garantiam a manutenção da vida naquelas paragens interiorizadas. Com o ouro em pó se comprava tanto os produtos e alimentos básicos quanto os de luxo; tanto se fazia doações às igrejas, como também se pagava as meretrizes.

Segundo Chaves (1999), o ouro era a moeda corrente no mercado mineiro, o que fazia com que os agricultores e comerciantes "*estimulassem*" os preços dos produtos comercializados a depender da quantidade de ouro extraído nas lavras, aquinhoando, assim, grandes quantidades do metal sem ter que jamais "*pegar na bateia*" (sic) [16].

Embora difuso nas mãos de toda a sociedade mineira, esse ouro ia se aglomerando nos interstícios do controle metropolitano, cujo destino era um só: os portos e, a partir desses, o mundo. Uma complexa rede de descaminhadores se apropriava do ouro produzido na América Portuguesa sem o devido controle da Real Fazenda. Alencastro (2000), apresenta a articulação mercantil no Atlântico Sul entre o Brasil, o rio Prata e a África, no qual a produção aurífera desempenhou importante papel. Todavia, a maior parte desse ouro ia para a Europa, especialmente para a Inglaterra, Holanda e França[17], também numa complexa rede ilegal que envolvia comissários, estrangeiros e funcionários régios presentes nos portos brasileiros, no de Buenos Aires, nas praças coloniais portuguesas localizadas na África e, sobretudo, no porto de Lisboa[18].

---

[15] Exposição do Governador D. Rodrigo José de Menezes, sobre o estado de decadência da Capitania de Minas Gerais e meios de remedialo. RAPM, ano II, fasc. 2, abril- junho de 1897, pp.321-22.

[16] Segundo Carrara (1997, p.7), o último ano em que o ouro em pó circulou como moeda foi em 1807. "Em primeiro de setembro de 1808 foi baixado o alvará proibindo a circulação e a 12 de outubro de 1808 foi expedido o alvará regulamentando a feitura de bilhetes impressos para a troca do ouro em pó nas casas de permuta."

[17] Cavalcante (2006, p.79), a partir do trabalho de Morrisson; Barrandonho & Marrisson (1999) apresenta uma tabela - em médias decenais - sobre o percentual do ouro brasileiro no numerário francês de 1700 a 1785. Enquanto na década de 1710 não chegava aos 10%, para as décadas de 1740 e 1770 correspondia a aproximados 40% e 62% respectivamente.

[18] A corrupção dos funcionários régios no porto do Rio de Janeiro foi detalhadamente analisada por Bicalho (2003).

Todo esse ouro descaminhado só podia chegar aos portos de uma única forma: circulando por caminhos, fossem eles os permitidos, os proibidos ou, mesmo, os desconhecidos. A todos esses caminhos transgressores ao fisco Real chamaremos de ***caminhos descaminhantes***. Se esses caminhos eram uma "prática disseminada e incorporada ao cotidiano luso-brasileiro" (ROMEIRO, 2005, p.217), desde muito cedo, a Coroa sabia que proibi-los era a forma de evitar os descaminhos e controlar o território com base em seus princípios fiscais: proibindo e coibindo a circulação pelos caminhos já consolidados, bem como proibindo a abertura de novos caminhos de melhor trafegabilidade. Enfim, a política fisco-normativa se restringia basicamente à política de circulação, cujo objetivo era um só: controlar e impedir que o ouro deixasse as Minas sem ser quintado. Contraditoriamente, os elementos simbólicos e as normatizações fisco-adminsitrativas da Coroa precisavam circular por caminhos para transformar os sertões ou "fundos territoriais auríferos" em "territórios usados"[19], submetidos ao poder pleno da Coroa.

O problema dessa política de controle territorial rebatia no fato que os ribeirões auríferos não estavam localizados no espaço de ação da tradição portuguesa de ocupação, ou seja, no litoral. Logo, interiorizar a Metrópole em dimensões tão alargadas era uma tarefa que também se apresentava nova para o poder metropolitano. Se era impossível estender o poder e as normas para toda a conquista longitudinal do território, ao menos em alguns eixos ou faixas latitudinais de leste-oeste previamente selecionadas, isso era possível, via um eixo de circulação ligando alguns portos do litoral aos centros e núcleos interiorizados, desde que nesses eixos se fixassem seus equipamentos burocráticos de controle fiscal e de reprodução das estruturas clientelistas: os registros, as barreiras, os postos fiscais e as mercês em forma de sesmarias, títulos e favorecimentos.

SISTEMA DE CIRCULAÇÃO TERRESTRE E PRÁTICAS ESPACIAIS

Desde o início da mineração, o controle sobre o sistema de circulação foi o meio que a Coroa Portuguesa encontrou para materializar sua política fisco-normativa, inicialmente posta em prática com o fechamento dos caminhos que ameaçavam os seus interesses fiscais, a exemplo do fechamento do Caminho da Bahia e, simultaneamente, na obrigatoriedade do uso exclusivo do Caminho Geral do Sertão e do Caminho Velho de Parati para se chegar e sair das Minas dos Cataguases.

Como em nenhum momento a Coroa acenava com qualquer mudança de estratégia de controle político, social e econômico de seu território colonial na América, a forma encontrada para reverter os descaminhos do Quinto Real foi instalar registros, barreiras e postos fiscais e de patrulha ao longo dos caminhos de circulação terrestre, especialmente, nas três principais entradas para as Minas: Caminho Novo, Caminho Geral do Sertão e Caminho da Bahia[20], também conhecidos de Estradas Reais.

[19] O termo "*território usado*" foi apresentado por Milton Santos e demais colaboradores no XII Encontro Nacional de Geógrafos, Florianópolis, 2000, em "O papel ativo da Geografia: um manifesto". Para os autores, o espaço geográfico não deve ser considerado como sinônimo de território, "mas como *território usado;* e este é tanto o resultado do processo histórico, quanto a base material e social de novas ações humanas. Tal ponto de vista permite uma consideração abrangente da totalidade das causas e dos efeitos do processo socioterritorial. (...) O *território usado* constitui-se como um todo complexo onde se tece uma trama de relações complementares e conflitantes." (SANTOS, 2000, pp.104-05)

[20] Embora o Caminho da Bahia tenha sido proibido para a circulação do ouro, de mercadorias e de pessoas, a Coroa teve que reconhecer que a manutenção da extração aurífera nos sertões dos cataguases só era possível se abrisse exceção para uso desse caminho para o abastecimento de gado bovino já amplamente criado nos currais localizados ao longo do Rio São Francisco. Exceção essa que imediatamente foi controlada com a fixação de um registro em seu traçado.

A ação espacial dos caminhos de circulação terrestre não era pontual, ou seja, não se restringia ao sítio onde tais equipamentos eram instalados, mas sim linear e radial, dando origem a extensos e largos corredores territoriais, cortando o imenso sertão ou fundos territoriais. Uma vez abertos e com a autorização Real para a circulação, carregavam consigo e, ao mesmo tempo, dispersavam os elementos simbólicos e materiais que identificavam a presença do Rei, da ocupação portuguesa e da sujeição do modo de vida dos índios ao português, fossem por meio de seus representantes administrativos, de suas condutas sociais e de fiscalização e por suas próprias objetividades materiais, que os diferenciavam em muito de seus arrabaldes, ainda fortemente presos ao sertão como espaço selvagem, da barbárie e da ausência de civilização.

Visto dessa forma, esses corredores territoriais não eram meros eixos de circulação do ir e vir, mas, sobretudo, instrumentos concretos de uso e controle do território aurífero, pois nenhuma política tributária teria sido meramente efetivada se não houvesse caminhos que integrassem ou dessem contigüidade espacial aos territórios efetivamente usados na América Portuguesa, ou seja, os núcleos urbanos localizados no litoral com os primeiros núcleos mineiros localizados no interior. Isolados ou na condição de "ilhas" a atividade extrativista estaria à mercê da desordem, dos descaminhos, dos piratas e dos perigos estrangeiros, ao passo que integrada ao projeto de ocupação colonial metropolitano estaria sob o olhar atento dos instrumentos de controle Real. Desta forma, ao contrário de Perides (1995, p.82) que, ao diferenciar a atividade açucareira da mineradora, defende a idéia de que enquanto na primeira a fiscalização ocorria na circulação do produto e na segunda no próprio processo produtivo, acreditamos que o sistema de circulação era a própria essência do controle da produção aurífera.

Inicialmente, os registros, as barreiras e as sesmarias fixados ao longo dos caminhos podem ser considerados como os equipamentos que mais impactaram esses corredores territoriais, agindo como verdadeiras *"práticas espaciais"* (CORRÊA, 2000, p.35)[21], pois, instalados a partir de uma intensionalidade fiscal contribuíram no projeto lusitano de controle da produção aurífera.

De acordo com o Itinerário Geográfico de Francisco Tavares de Brito (1732) e com o Diário da jornada de Costa Matoso (1749), ao longo do Caminho Novo havia apenas dois registros. Em ambos os relatos, o primeiro registro aparece logo após a passagem pelo rio Paraibuna. No entanto, no intervalo de tempo entre um autor e outro – dezessete anos – houve mudança na localização do segundo registro para quem partia do Rio de Janeiro. Para Brito Tavares, esse registro localizou-se logo após a subida da "*grande cordilheira da Mantiqueira*", após a roça da Borda do Campo. Já para Costa Matoso, o segundo registro não ficava tão distante do primeiro, localizando-se a apenas um dia de jornada do primeiro, num sítio "*que chamam de Matias Barbosa*". Com toda a certeza este último era o que estava anos antes localizado mais adiante, pois, segundo o próprio autor, "*este registro está neste sítio há doze anos, tendo estado antes no sitio [adiante] da Borda do Campo*"[22].

No que se refere ao Quinto Real, a função dos registros era evitar que circulasse o ouro que não tivesse sido quintado previamente nas casas de fundição. Para isso, os oficiais vistoriavam os documentos (guias) emitidos nas casas de fundição, onde aquele ouro já

[21] Para Corrêa (2000, p. 35), "as práticas espaciais são ações que contribuem para garantir os diversos projetos. São meios efetivos através dos quais objetiva-se a gestão do território, isto é, a administração e o controle da organização espacial em suas existência e reprodução."

[22] Diário da Jornada que fez o ouvidor Caetano da Costa Matoso para as Minas Gerais e itinerários geográficos com verdadeira descrição dos Caminhos, estradas, sítios... Composto por Francisco Tavares de Brito [...] 1732 [...]. Códice Costa Matoso (1999, pp.882-897 e 903).

estava devidamente quintado[23]. Durante o período da capitação (1735-1750) os moradores deviam pagar o imposto diretamente nas casas de fundição, o que, de certa forma, afrouxou o trabalho nos registros e barreiras, pois bastava o viajante apresentar a documentação do recolhimento do imposto para que o caminho lhe fosse liberado. Todavia, com a extinção da capitação e o retorno ao sistema de casas de fundição, segundo Chaves (1999), foi necessário reforçar o controle das saídas das Minas Gerais, sobretudo do ouro em pó, amplamente usado como moeda, o que fez com que o Rei, por Alvará, de 1757, estipulasse uma quantia mínima de ouro em pó que devesse permanecer nos registros[24]. Pelo Alvará, os comerciantes que passassem com suas cargas nos registros deveriam tirar guias[25] e, no retorno, fazer pagamento em ouro em pó e/ou permutar com moedas. Atingida uma determinada quantia de ouro, o contratador do registro devia levá-la a uma casa de fundição onde o ouro em pó seria transformado em barras. "As quantias mínimas permitidas eram estabelecidas de acordo com a localização e o volume de tráfego de cada Registro, ou seja, quanto maior o trânsito de comerciantes, maior a quantia de permutas." (CHAVES, 1999, p.73).

No Caminho Novo (Figura 1) que ligava diretamente as Minas Gerais à cidade do Rio de Janeiro (Caminho Novo de Garcia Rodrigues[26]), antes mesmo de ser instalado o seu primeiro Registro, todo viajante deveria pagar a Garcia Rodrigues os direitos de passagem ou de travessia pelos rios Paraíba e Paraibuna[27], onde possuía extensas sesmarias e roças de abastecimento[28], resultado de duas práticas espaciais levadas a cabo por ele: a de seletividade espacial e de antecipação espacial[29]. Garcia Rodrigues, ao adquirir o *"Real Direito"* para abrir um caminho que ligasse diretamente as minas de ouro ao porto do Rio de Janeiro, antecipou que o Rei não tardaria a obrigar os viajantes a viajantes a utilizar somente esse caminho para chegar e sair das minas, logo, se beneficiaria muito de toda a circulação que se realizaria por ele, mas para isso precisava garantir extensas sesmarias e estrategicamente

[23] A decisão em se quintar o ouro nas casas de fundição, localizadas nas vilas, também pode ser entendida como resultado da pressão da população mineira, uma vez que o pagamento do devido imposto nos registro era muito arriscado, dado a distância, as péssimas condições de trafegabilidade e, sobretudo, dos custos necessários para organizar uma frota de carga. No documento que os moradores de Vila Rica encaminhou ao governador solicitando "*perdão geral*" ao motim de 1720, logo no primeiro parágrafo explicitaram: "*não consentem que se pague o Registro da Borda do Campo, pelo descômodo que dá, só sim traga bilhete cada qual das cargas que trouxer para delas pagar meia [...]".* Cópia do que o povo das Minas amotinado, pediu ao senhor general Dom Pedro de Almeida Portugal, Conde de Assumar. Códice Costa Matoso (1999, p.370).

[24] Seção Colonial, fls. 191-192, Arquivo Público Mineiro; Cf. Chaves (1999, p.72).

[25] Como os pagamentos nos registros eram realizados em espécie (moeda ou oitavas de ouro), os comerciantes raramente o faziam na entrada da vila ou passagem de ida por um caminho, mas sim quando retornavam já com suas mercadorias vendidas. Para isso usavam o sistema de guias que eram documentos que se comprometiam a pagar o imposto devido de sua mercadoria no retorno.

[26] O Caminho Novo de Garcia Rodrigues (também conhecido por Caminho do Couto), de acordo com a documentação histórica e bibliografia analisadas começou a ser aberto pelo bandeirante paulista Garcia Rodrigues Pais ainda em 1698, porém, somente na década de 1710 esteve em condições de circulação efeitiva.

[27] De acordo com os estudos de Andrade (2002, p.172), os valores cobrados por Garcia Rodrigues, segundo relato de e seu sobrinho, não deveria ser falacioso, como bem proclamou Taunay. Assim, se aceita quarenta réis para cada pessoa e sessenta réis para cada uma das bestas carregadas.

[28] Segundo Antonil (2001, p.289), entre o Rio Paraíba e Paraibuna, Garcia Rodrigues tinha quatro sesmarias.

[29] Segundo Corrêa (2000, p. 36-9) a seletividade espacial ocorre na decisão "sobre um determinado lugar segundo este apresente atributos julgados de interesse de acordo com os diversos projetos estabelecidos. A fertilidade do solo, um sítio defensivo, a proximidade da matéria prima, o acesso ao mercado consumidor [...]". Já a antecipação espacial "significa reserva de território, significa garantir para o futuro próximo o controle de uma dada organização espacial, garantindo assim possibilidades, via ampliação do espaço de atuação, de reprodução de suas condições de produção."

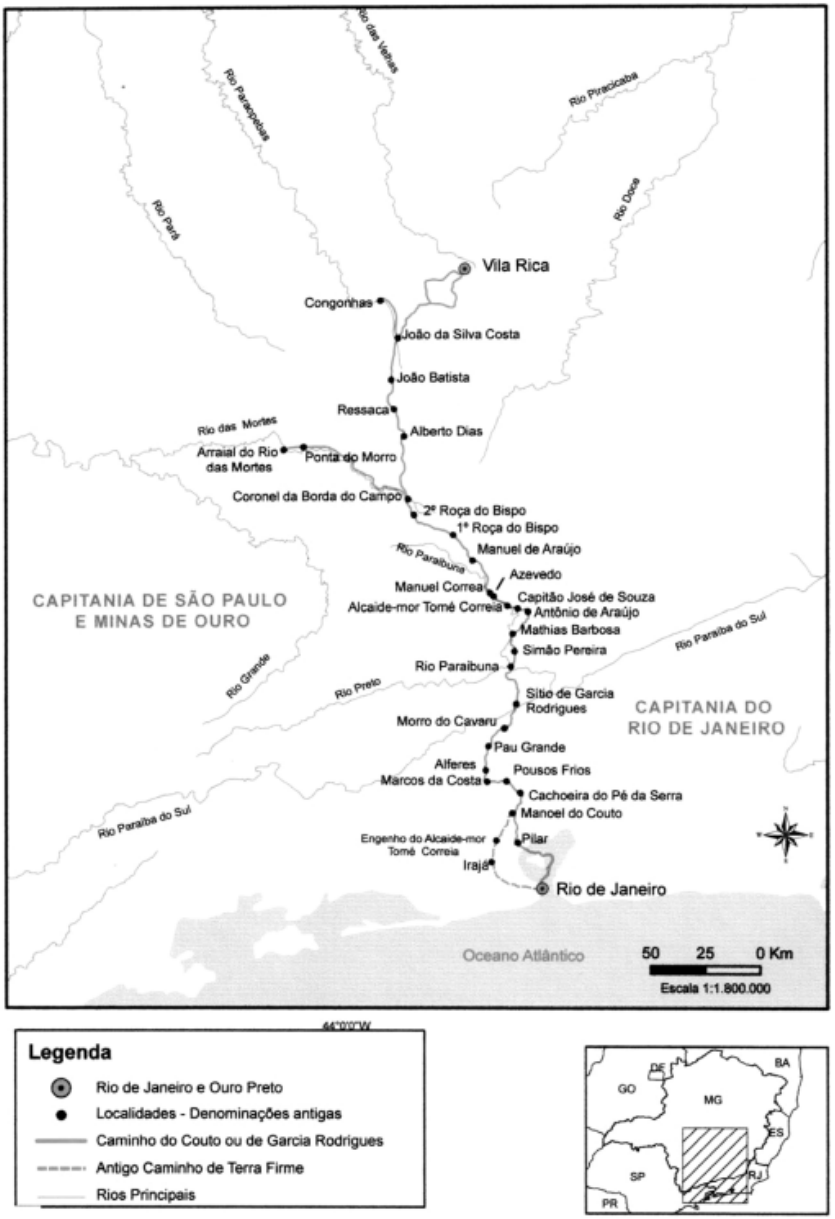

Figura 1 - Caminho Novo de Garcia Rodrigues ou Caminho do Couto e suas indicações de sítios, roças e pousos segundo André João Antonil (1711)

Fonte: Straforini (2007)
<http://www.ppgg.igeo.ufrj.br/index.php?option=com_content&task=view&id=445&Itemid=49>
Base Cartográfica: IBGE (2005)

localizadas. Como exímio bandeirante e conhecedor da geografia física do caminho que ele próprio abrira, escolheu o sítio perfeito para solicitar ao Rei suas sesmarias: a área que compreendia o interflúvio dos rios Paraíba e Paraibuna, cuja característica era de serem os "*dois rios mais caudalosos"* do caminho e considerados por todos a "*paragem melhor por onde se possa passar"*[30]. Nesse local, a parada ou o pousio dos viajantes seria certo, demandando por produtos de abastecimento e gêneros da terra, bem como o emprego de canoas na travessia dos rios. Assim:

> colocou duas canoas para que todos os passageiros que subissem para as minas e descessem das Minas para o Rio de Janeiro, lhe pagassem por cada pessoa meia pataca e por cada cavallo outra meia, cujo tributo embolsou durante alguns anos[31].

Esse direito era mais uma das inúmeras mercês que Garcia Rodrigues havia recebido como agradecimento pelos feitos e obras realizadas por ele, bem como por seu pai (Fernão Dias Paes). Todavia, por volta de 1714, a Coroa se apoderou desse direito de cobrança, uma vez que as passagens pelos rios Paraíba e Paraibuna apresentavam-se como "*a chave das minas"*[32], ou seja, como importantes pontos de controle da circulação interna, logo, dos territórios auríferos. Assim, a Coroa passou a administrar essas cobranças sob forma de contrato de arrendamento, fazendo nascer, efetivamente, o primeiro registro localizado no Caminho Novo. Evidentemente, tal decisão não agradou nem um pouco aos interesses de Garcia Rodrigues que, usando sua força política conseguiu que nenhum arrendatário se apresentasse ao leilão. No embate entre a Coroa e o guarda-mor, os interesses foram ajustados de forma a contemplar a ambos. Assim, segundo Andrade (2002, p.172), "resolveu-se então explorar a passagem por conta da Fazenda Real, com a suposição de que [Garcia Rodrigues] cobraria estes direitos para depois repassá-los à Fazenda Real", de forma a completar as trinta arrobas de ouro que as vilas mineiras deveriam pagar como o Quinto Real[33]. Vê-se nesse confronto que o Caminho Novo era a aposta política para o domínio territorial das Minas Gerais. No entanto, nenhuma Ordem ou Provisão Régia era implementada na Colônia com a mesma força e da mesma forma que era emitida, pois, ao rebater no espaço colonial, encontrava uma sociedade já enraizada, que também tinha projetos políticos, econômicos e sociais já estabelecidos. Assim, ambos se ajustavam, convergindo e/ou divergindo para um ou outro lado, segundo os contextos e os interesses vigentes.

À medida que a extração aurífera, o comércio de produtos importados e o abastecimento de gêneros da terra e de víveres cresciam no interior, também intensificava a circulação pelos principais corredores de circulação e, dentre esses, o Caminho Novo de Garcia Rodrigues. O Poder Metropolitano logo viu nessa fluidez de pessoas e mercadorias a possibilidade de aumentar a arrecadação de impostos e, imediatamente, também passou a se preocupar em cobrar os Reais Direitos de Passagem e do Dízimo, impostos esses já existentes na tradição portuguesa, mas pouco cobrados nos territórios auríferos até então. Para efetivar esse controle tributário, a Coroa novamente fez uso do sistema de circulação, pois esses impostos deveriam ser pagos nos registros e barreiras instalados ao longo dos caminhos terrestres.

---

[30] Informação sobre os registros das passagens de Parahiba e Parahibuna e os direitos que indevidamente nelles cobrava o Capitão-mor Garcia Rodrigues Paes. Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1924, vol. XLVI, 1934, p. 32.

[31] Antonil (2001, p.289), ao descrever o itinerário do Caminho Novo não faz nenhuma referência a cobrança do direito de passagem pelos rios Paraíba e Paraibuna, porém, não deixa de relatar: "desse morro se vai ao famoso rio Paraíba cuja passagem é em canoas. [...] na segunda [...] passa-se em canoa.

[32] Carta de Dom Pedro de Almeida à sua Majestade, informando e mostrando a conveniência de se fortificar o Parayha que é a chave das minas. RAPM, ano XX, 1924, p. 480.

[33] De acordo com a Provisão Régia sobre passagem do Rio Paraibuna de 07 de dezembro de 1704. DIHCSP, v.49, 1929, pp.136-37, Garcia Rodrigues recolheu não mais que 770$200 réis (setecentos e setenta mil e 200 réis), valor que não deve ter agradado a Real Fazenda.

Os contratos dos direitos das entradas eram estabelecidos entre a Coroa e particulares - em sua grande maioria, homens de negócios – em um período de tempo pré-estabelecido de três anos, tendo como data de início e de encerramento os dias 01 de outubro e 30 de setembro, respectivamente (ANTEZANA, 2006). A Provedoria das Minas Gerais, que já tinha a função de identificar, recolher e impor os tributos assumiu, também, a responsabilidade de lançar os editais em praça pública para os leilões de arrematação dos registros[34]. Entrementes, nas primeiras décadas do XVIII, o local onde se realizava esses leilões não era fixo, ora se realizando na capitania mineira, ora em Lisboa, sob o olhar atento do Conselho Ultramarino, onde se fixou somente a partir de 1736.

À medida que os valores dos contratos aumentavam a cada novo leilão e, conseqüentemente, a participação desses nas receitas régias (Figuras 2 e 3), também aumentava a cobiça dos homens de negócio para se apropriar do monopólio que os contratos garantiam aos arrematadores através do controle da circulação nos três principais caminhos com destino às Minas Gerais.

Envolvendo cifras enormes, somente os mais abastados, individualmente ou em associação, poderiam arrematá-los. Em sua maioria, residiam nas principais praças comerciais da Colônia (Salvador e Rio de Janeiro) ou em Lisboa, articulando política, economia, grupos e redes sociais em diferentes escalas. Segundo Antezana (2006), embora a Coroa tenha tentado impedir que seus funcionários régios se apoderassem dos registros, não conseguiu impedir que governadores e conselheiros se beneficiassem de suas redes de poder e sociabilidade para se apropriarem, direta ou indiretamente, dos monopólios dos registros conferidos pelos contratos.

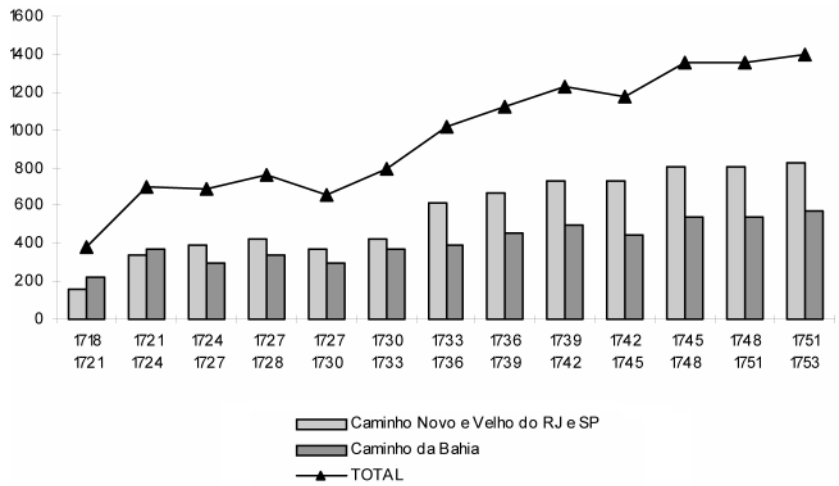

Figura 2 - Arrecadação dos contratos das entradas de Minas Gerais 1718 a 1753 (kg - ouro)

Fonte: Antezana (2006, p.80-2)
Organizado por Rafael Straforini

[34] Os primeiros leilões dos contratos dos direitos das entradas colocados em praça pública aconteceram em 01 de dezembro de 1718, tendo como primeiros contratadores o Brigadeiro Antônio Francisco da Silva e José Nunes Neto, que ofereceram onze arrobas e meia libra de ouro (161,797 Kg) para o registro do Caminho Novo do Rio de Janeiro e São Paulo e quinze arrobas de ouro (220,32 Kg) para o registro do Caminho da Bahia e Pernambuco (ANTEZANA, 2006, p.80).

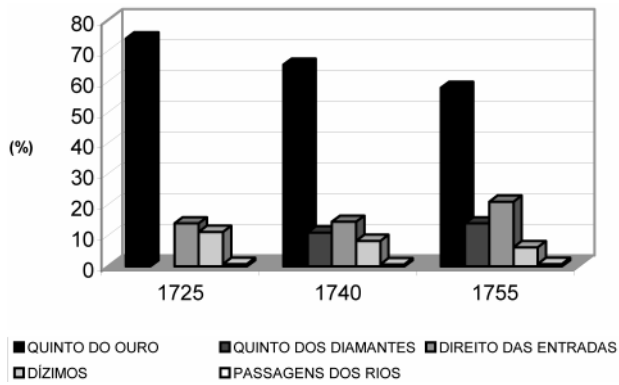

Figura 3 - Participação dos contratos na receita total da América Portuguesa: 1725-1755 (%)

Fonte: Resende (1983, p.376)
Organizado por Rafael Straforini

Esses dados nos revelam que a articulação local-global em Minas Gerais não se restringia somente à extração aurífera. Os seus "caminhos" emergiam para o segmento da sociedade mais abastada, como a possibilidade de inserção nessa atividade sem jamais terem que se preocupar em minerar. Os registros do Caminho Novo e Velho do Rio de Janeiro e São Paulo, bem como o da Bahia não apenas controlavam a entrada e saída de mercadorias, gados, pessoas, informações e ouro, como também se constituíam em verdadeiros "nós" na intricada trama de poder que envolvia as atividades de mineração, comércio, abastecimento de produtos agrícolas e a administração colonial. Ao longo do Caminho Novo não se extraía o ouro, mas era ali que estavam fixadas as formas mais eficientes para apropriá-lo sem o custo de extração, fundição e do quinto. Se os ribeirões auríferos reluziam aos olhos dos mineiros, os caminhos brilhavam aos olhos dos controladores dos registros e dos sesmeiros.

A conexidade territorial proporcionada pela rede de circulação terrestre, além de envolver os pontos terminais desse sistema – região aurífera-portos – também era formada por esses nós, ou seja, pelos registros, barreiras e sesmarias. Logo, o Caminho Novo, não era apenas uma rota de passagem, um mero corredor, uma relação econômica peso-quilometragem-custo, mas, sobretudo, um território a ser conquistado, definido e apropriado. Os contratos dos registros, além de conferirem o direito do controle absoluto da circulação interna, também proporcionavam:

> [...] todos os privilégios, isenções e liberdades conferidos pelas Ordenações do Reino e em todas as causas cíveis e crimes em que pudessem ser autores ou réus. Os Provedores da Fazenda Real seriam seus juízes privativos. (ELLIS, 1958, p. 450)

Nessas condições, não é de se estranhar as "*grandes vexações que padeciam os povos nas minas pelas abusivas extorsões dos contratos das entradas reais*"[35].

[35] Carta do Procurador da Fazenda Real, Gonçalo José da Silveira Pinto, para o Rei D. João V, sobre as vexações que padeciam os moradores de Minas Gerais devido aos contratos reais. AHUL – Brasil/MG. Ex: 56, doc. 39. Cf. Antezana (2006, p. 91).

A partir da segunda metade do século em questão, em virtude do crescimento da atividade comercial e, sobretudo, dos caminhos descaminhantes, aumentou significativamente o número de registros e barreiras no interior das comarcas mineiras[36]. A preocupação da Coroa em controlar a circulação do ouro em pó nos registros visava, sobretudo, eliminar as perdas com a já eminente retração aurífera frente ao crescimento da atividade comercial. Para Chaves (1999, p.72), a Coroa passou "a ser mais severa nas cobranças dos muitos impostos que recaíam sobre os comerciantes". Nesse sentido, as licenças e guias dadas a para comercialização de mercadorias nas vilas e arraiais constituíram-se num dos mais eficientes meios de regulamentação do comércio. Novamente, as formas adotadas para controlar as atividades dos comerciantes se confundiam com as formas de cobrança dos impostos que recaíam sobre os eles. Dada a sua riqueza de detalhes, apresentamos a seguir um longo relato do registro do Paraibuna, encontrado no Diário que fez Costa Matoso, pois ele nos possibilita acompanhar um pouco a dinâmica cotidiana de um registro.

> Este rio [Paraibuna] é caudaloso e vem de varias partes incluindo em si muitos outros rios, e vem a ser um braço do rio Paraíba, em que se vai meter em boa distância; tem a mesma largura que o Paraíba na parte em que o passei e há nele embarcação por que se passa. Da outra parte dele está uma casa em que há um provedor, ofício que el-rei vende por 9, 10 mil cruzados a cada três anos, um escrivão, que também vende por pouco mais, e um alferes com quinze soldados da guarnição do Rio de Janeiro. Ninguém pode passar para as Minas sem licença do governador do Rio, que se lhe passa e de que paga certo emolumento ao provedor da Fazenda daquela cidade. Esta licença se apresenta ao passar deste rio àquele provedor, o qual a faz registrar em livro de registro que assina o que a traz, de cujo registro paga uma pataca, que são 320 [réis], ao provedor por assinar este registro e outra ao escrivão de o fazer, e da sua pessoa meia pataca para o contador e dois vinténs, que se repartem pelos solados e alferes, que percebe à proporção do seu ordenado, que sempre lhe fica a salvo, assim como o dos soldados; e de cada cavalo 320 para o contador e dois vinténs para os soldados, havendo-se nisto por paga a passagem do Paraíba, advertindo que pelos róis anda nesta carreira para cima de quinhentos cavalos, os quais passam este rio oito e dez vezes no ano, e neles se avança mais que tudo. E o dinheiro dos soldados é tributo que aqui introduziram os governadores do Rio com boa consciência. E aqui nada escapa, porque há rigoroso exame apurando-se as licenças, que tendo alguma dúvida ou vindo alguém sem ela não passa e torna a voltar, porque não pode passar por outra parte por se não vadear este rio. E tudo isto que se paga é vindo para cima ou para baixo, e só tem a diferença de que para baixo se não precisa licença e só se paga os 200 réis por cada pessoa e 360 por cada cavalo. E também o que tem tenção de voltar às Minas é preciso leve certidão de que passou, para no Rio se lhes passar segunda licença; e desta certidão pagam uma pataca, meia para o escrivão e meia para o provedor de a assinar. Este

[36] Chaves (1999), ao estudar os mercadores das Minas setencentistas analisou os livros dos postos fiscais correspondentes ao período de 1750 a 1800. Nesses identificou os seguintes postos fiscais: i) Comarca do Rio das Velhas: Onça, Pitangui, Sete Lagoas, Ribeirão de Areia, Santa Isabel, São Luiz, Olhos d'Água, Nazareth e Santo António (estes cinco últimos passaram a pertencer a comarca de Paracatu a partir da criação desta e, 1815); ii) Comarca do Serro Frio: Galheiro, Inhacica, Minas Novas, Rio Pardo, Araçuí, Itacamlra e Jequitinhonha; iii) Comarca do Rio das Mortes: Ouro Fino, Jaguari, Mantiqueira e Caminho Novo – Paraibuna. Também identificou alguns registros citados em listas, mas sem livros específicos. São eles: Zabelê,Abóboras, Jaguará, Caet-Morim, Rebelo, Pé do Morro, Entre Serras, Capão Grosso e Capivari.

> registro está neste sítio há pouco mais te trinta anos, e depois de aberto o caminho e que se introduziu se pôs na serra Mangalarga, por que passei, onde esteve poucos anos e veio para este sítio depois que Garcia Rodrigues ofereceu a el-rei as passagens destes rios. Esta casa em que fiquei é feita pouco depois que se abriu o caminho e Garcia Rodrigues fez a do Paraíba, e aqui tem (ermida sua e várias acomodações, sendo suas também as casa em que está o registro que dá gratuitamente a el-rei. Aqui passei a noite bem acomodado.[37]

Chaves (1999), nos diz que, além dos registros e dos postos fiscais, também havia nos caminhos e nas área circunvizinhas das sesmarias, as patrulhas realizados pelos moradores "*que* [representavam] *melhor confiança*"[38] das comarcas mineira e fluminense, em especial por aqueles que moravam ao longo do Caminho Novo. O objetivo era sempre o mesmo: impedir que os viajantes e as tropas carregadas buscassem caminhos descaminhantes.

Os registros, as barreiras e as patrulhas jamais conseguiram impedir que os viajantes utilizassem os caminhos descaminhantes abertos por eles próprios ou pelos moradores, roceiros e posseiros fixados ao longo do Caminho Novo e, principalmente, por aqueles que se fixavam nas terras recuadas ao caminho principal, muitas vezes, localizadas na mata adentro. Mesmo sem termos encontrado qualquer documentação primária ou secundária que trate diretamente de negociações estabelecidas entre esses moradores e viajantes, é possível inferir que a lógica dos caminhos descaminhantes era a de "uma mão lava a outra" (sic), ou seja, esses moradores conduziam os viajantes por trilhas não fiscalizadas no meio da mata fechada, ou, então, os recolhiam em suas residências ou choupanas nas ocasiões das patrulhas em troca de pagamentos menores que os cobrados nos registros.

Se essas práticas representavam menor recolhimento dos direitos das entradas, do dízimo e de passagens de rios, muitas vezes, quando era de interesse do próprio arrematador ou dos guardas, o descaminho era realizado no próprio caminho oficial, sob o olhar cúmplice de quem deveria coibi-lo. Assim dizia o governador Luis Vahia Monteiro, em carta ao secretário de estado Diogo de Mendonça Corte Real, em 09 de agosto de 1729:

> De todos esses sucessos me resulta o conhecimento da grande quantidade de ouro que se furta e de que os Provedores dos Registros são cúmplices nestes furtos porque todavia se fizessem melhores diligências ninguém se atreveria a perder o muito, nem pelo pouco persuado que ninguém se atrevesse a passar doze arrobas de ouro sem uma certeza moral de não encontrar impedimento e por esta causa me parece conveniente extinguir-se este ofício de Provedor do Registro. [...] eu sempre entendo que os provedores dos registros são os primeiros passadores.[39]

[37] Embora o geólogo alemão Ludwing Welhelm Eschwege tenha passado pelo Brasil na segunda década do século XIX, seu relato sobre os procedimentos fiscais revelam um pouco de uma prática que, com certeza, também se realizava no Setecentos. Em todos os registros da fronteira fazia-se a mais acurada busca, não só nas pessoas senão também em todos os efeitos e mercadorias, o que motivava não pequena perturbação no comércio. Busca que se repetia várias vezes, sobretudo se se suspeitava de alguém, em cujo encalço se enfiavam patrulhas, que retinham o viajante no meio da estrada. O suspeito devia desempacotar tudo, tirar a cangalha dos animais de carga, cortar os coxins e madeiras das selas, e mesmo os saltos das botas, pois se receava que os diamantes pudessem estar ocultos nesses objetos. O viajante era, muitas vezes, retido dias e dias, até conseguir pôr em ordem as suas mercadorias e consertar as cangalhas (ESCHWEGE, 1944).

[38] Seção Colonial, 117, fl.68v, Arquivo Público Mineiro. Cf. Chaves (1999, p.74).

[39] Carta de Luís Vahia de Monteiro para o secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte Real (Rio de Janeiro, 09/08/1712). ANRJ/códice 80, vol. 2, fls. 229-30. Cf. Cavalcante (2006, p. 111-12)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Associadas aos registros, às barreiras e às patrulhas, as vias de circulação no Brasil Colônia, em especial, os Caminhos Reais do Ouro, acrescentaram ao território conteúdos normativos e fiscais antes não existentes, contribuindo, dessa forma, para sua requalificação, uma vez que sistemas indissociáveis de objetos e de ações garantiram a sua ocupação efetiva por sesmeiros influentes, por posseiros, comerciantes, vendeiros, entre outros, além da presença do Poder Régio na figura de seus representantes e de suas Leis. Mais do que um eixo de circulação, os Caminhos Reais do Ouro materializaram novas práticas espaciais, configurando o sertão em território usado, ou, corredores territoriais. Renger (2007, p. 135), também compartilha dessa síntese ao afirmar que "nas minas, as Estradas Reais surgiram em decorrência da inserção do interior do Brasil na política fiscal exercida pela Coroa Portuguesa". Enfim, podemos afirmar, então, que os Caminhos Reais do Ouro com sua base material e normativa compunham um único sistema, nos quais a circulação e o controle tributário só podem ser entendidos na sua indissociabilidade.

Se durante os dois primeiros séculos de colonização as trilhas, estradas e caminhos serviam apenas como rota de reconhecimento do sertão, agora, requalificadas, elas também se apresentavam como um elemento de qualificação do território. Ao longo dos caminhos a sociedade colonial também se reproduziu, acatando as lógicas metropolitanas de controle, como também reelaborando-as a partir das demandas e dos interesses da elite local. O Caminho Novo com suas duas variantes (Garcia Rodrigues/Couto e Bernardo Proença/Inhomirim) nasceu dessa necessidade de controlar o território aurífero, mas ao mesmo tempo, garantir aos seus "descobridores" o direito exclusivo de explorar qualquer atividade comercial e de abastecimento em seu percurso. Nascido dessa forma, o Caminho Novo era um convite a todos para que procurassem os caminhos descaminhantes.

REFERÊNCIAS

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

ALMEIDA, Aluísio de. **História de Sorocaba (1589-1822)**. Vol.1. Sorocaba: Gráfica Guarani, 1951.

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

ANTEZANA, Sofia Lorena Vargas. **Os contratadores dos caminhos do ouro das Minas Setecentistas:** estratégias mercantis, relações de poder, compadrio e sociabilidade. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o Império:** O Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasiliense, 2003.

BOXER, Charles R. **A idade do ouro no Brasil:** dores de crescimento de uma sociedade colonial. Trad. Nair de Lacerda. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

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

CAVALCANTE, Paulo. **Negócios de trapaças:** caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700 – 1750). São Paulo: HUCITEC, FAPESP, 2006.

CHAVES, Cláudia Maria das Graças. **Perfeitos negociantes:** mercadores das minas setecentistas. São Paulo: Annablume, 1999.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito chave da Geografia. In: CASTRO, Ina Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia:** Conceitos e Temas**.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, pp. 15-47.

COSTA, Antonio Gilberto (org.) **Cartografia da Conquista do território das Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2004.

_____. Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real para as Minas. In: COSTA, Antonio Gilberto (org.) **Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real. Belo Horizonte**: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2005, p.28-151.

ELLIS, Myrian. Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII. **Revista de História**. São Paulo, v.17, n.36, out/dez., p. 429-467, 1958.

GARCIA, Romyr Conde. **Nos descaminhos dos reais direiros:** o contrabando na Capitania do Rio de Janeiro (1770-1790). Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: FFLCH/USP, 1995.

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

MELLO e SOUZA, Laura de. **Desclassificados do Ouro:** a pobreza mineira no século XVIII. 4 ed. Rio de Janeiro: Graal, 2004.

MORAES, Antonio Carlos Robert. O sertão: um "outro" geográfico. **Terra Brasilis:** Revista de História do Pensamento Geográfico no Brasil. Rio de Janeiro. anos III-IV, n. 4-5, p. 11-23, 2002-2003.

PERIDES, Paulo Pedro. A organização político-administrativa e o processo de regionalização do território colonial brasileiro. **Revista do Departamento de Geografia,** FFLCH/USP. São Paulo, ano 9, p. 77-91, 1995.

PIJNING, Ernest. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. **Revista Brasileira de História**. São Paulo. Vol.21, n.42, p. 397-414, 2001.

PRADO Jr., Caio. **História Econômica do Brasil**. 37 ed. São Paulo: Brasiliense, 1976.

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

RENGER, Friedrich E.. A origem histórica das estradas reais nas Minas Setecentistas. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlo. (Org.) **História de Minas Gerais:** as Minas Setecentistas. V.1. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, 2007, p. 127-137.

RESENDE, Fernando. A tributação em Minas Gerais no século XVIII. In SEMINÁRIO SOBRE ECONOMIA MINEIRA, 2**,** 1983**, Anais**... Belo Horizonte: CEDEPLAR, p. 365-391, 1983.

RODRIGUES, André Figueiredo. **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.

ROMEIRO, Adriana. A História das Minas entre o Sertão e o Império. In: COSTA, Antônio Gilberto.(Org.) **Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real**. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2005, p. 206-221.

SANTOS, Milton; et.al. Manifesto – O papel ativo da Geografia: um manifesto. **Território**. Rio de Janeiro. n. 9. jul/dez. LAGET/UFRJ, p. 103-109, 2000.

SANTOS, Márcio. **Estradas Reais:** introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

STRAFORINI, Rafael. **No Caminho das Tropas**. Sorocaba: TCM, 2001.

_____. **Tramas que Brilham:** sistema de circulação e a produção do território brasileiro no século XVIII**.** Tese (Doutorado em Geografia). Rio de Janeiro: UFRJ/IGEO, 2007. http://www.ppgg.igeo.ufrj.br/index.php?option=com_content&task=view&id=445&Itemid=49

DOCUMENTOS HISTÓRICOS E OBRAS DE REFERÊNCIA

Alvará em forma de lei, prohibindo aberturas de novos caminhos ou picadas para as Minas, em que já houver forma de arrecadaçào da sua real fazenda [...]. Registro de Alvarás e Ordens Régias, cartas Patentes, Sesmarias e Doações. RAPM, ano XX, 1924, p.511

Alvará Régio em forma de Lei providenciando sobre os descaminhos dos quintos do ouro das minas do Sul. (Lisboa / 10-12-1695). RIHGSP, São Paulo, 1913, vol. 18, p.286.

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

Carta de Dom Pedro de Almeida à sua Majestade, informando e mostrando a conveniência de se fortificar o Parayha que é a chave das minas. RAPM, ano XX, 1924, p. 480.

Códice Costa Matoso. **Coleção das notícias dos primeiros descobrimentos das minas na Amnérica 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 Amnérica 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).

Coleção abreviada da legislação e das autoridades de Minas Gerais. In: Códice Costa Matoso (1999, 360)

Cópia do que o povo das Minas amotinado, pediu ao senhor general Dom Pedro de Almeida Portugal, Conde de Assumar. Códice Costa Matoso (1999, p.370).

Diário da Jornada que fez o ouvidor Caetano da Costa Matoso para as Minas Gerais e itinerários geográficos com verdadeira descrição dos Caminhos, estradas, sítios... Composto por Francisco Tavares de Brito [...] 1732 [...]. Códice Costa Matoso (1999, p.882-897 e 903).

ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Pluto brasiliensis**. trad. Domicio de Figueiredo Murta. São Paulo: Nacional,1944.

Exposição do Governador D. Rodrigo José de Menezes, sobre o estado de decadência da Capitania de Minas Gerais e meios de remedialo. RAPM, ano II, fasc. 2, abril- junho de 1897, p.321-22.

Informação sobre os registros das passagens de Parahiba e Parahibuna e os direitos que indevidamente nelles cobrava o Capitão-mor Garcia Rodrigues Paes. Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1924, vol. XLVI, 1934, p. 32.

Provisão Régia sobre passagem do Rio Paraibuna de 07 de dezembro de 1704. DIHCSP, v.49, 1929, p.136-37

Regimento do Superintendente, guarda-mor e mais Officiais das Minas de Ouro de São Paulo, 19/04/1702. Cf. Apêndice Documental. In: Antonil (2001, p.394-406).

Recebido em janeiro de 2009

Aceito em junho de 2009