

Associação entre rotas fluviais e terrestres na ligação entre o litoral e os sertões de Minas Gerais

Patrícia Gomes da Silveira

Colégio Pedro II / Doutoranda PPGG UFRJ

Resumo

No apartado espaço colonial, os rios condicionaram o traçado, a alternância e a predominância de algumas rotas. Neste artigo analisamos a associação entre rotas fluviais e terrestres que abriram e ampliaram a circulação entre o litoral e os sertões de Minas Gerais no século XVIII. Esse recorte temporal justifica-se pela recuperação de informações de arquivo que nos possibilitaram analisar determinados trechos das principais rotas que articularam litoral e sertão a partir da descoberta de ouro nas minas gerais. Percebe-se nesta análise que a rede de drenagem foi o quadro natural que orientou e permitiu a circulação, sendo esta apoiada em aglomerados. A associação dos caminhos fluviais com os terrestres viabilizou os deslocamentos responsáveis por articular um diversificado e amplo conjunto de núcleos de povoamento e que evidenciam a constituição de uma rede de circulação no passado.

Palavras-chave: rios; circulação; redes; América portuguesa; Geografia Histórica.

Abstract

In the further colonial territory, rivers conditioned the tracing, alternation and predominance of some routes. In the present article, we investigate the association between fluvial and terrestrial routes that created and expanded the circulation of goods between the coastal region and the hinterlands of Minas Gerais in the 18th century. This temporary cut is justified by the retrieval of archival information that allowed us to analyze certain parts of the main routes which connected the coast and the hinterlands following the discovery of gold mines in the region. This study shows that the drainage network was the natural setting which guided and facilitated the circulation of goods that was supported by the communities. The link between fluvial and terrestrial routes enabled the dislocations that are responsible for connecting a diverse and wide range of populations and signal the existence of a circulation network in the past.

Key words: rivers; circulation; networks; Portuguese empire; Historical Geography.

Introdução

As rotas de circulação entre litoral e sertão variaram bastante ao longo dos séculos no Brasil. Nos primeiros tempos da colonização, as primitivas trilhas indígenas foram aproveitadas nas incursões ao interior e na ligação entre distintas partes do território (ABREU, 1963). A constituição dos sistemas de circulação no território colonial devia considerar distâncias, fricções e adaptações. Embora os colonizadores não tenham utilizado apenas estas trilhas, o conhecimento indígena e sua “rústica geografia” foram aproveitados a fim de garantir o mínimo de sobrevivência em meio à natureza hostil e desconhecida (HOLANDA, [1957] 2017, p. 29). Determinadas técnicas, práticas e instrumentos foram usados, por exemplo, para abertura e marcação de caminhos terrestres, construção de canoas, navegação fluvial e representação do espaço. Esta temática não será aprofundada neste trabalho, mas destacamos que a agência indígena foi aproveitada em

distintos períodos da história do Brasil, conforme mostrou André Novaes (2020), a exemplo dos mapeamentos fronteiriços realizados no início do século XX.

Com a descoberta de ouro ao final do século XVII no interior da América portuguesa, inicialmente nos cursos fluviais dos sertões¹ de Minas Gerais e posteriormente nos de Goiás e Mato Grosso, rotas oficiais e clandestinas foram abertas em direção às regiões mineradoras. A demanda por produtos nestas regiões foi tão grande que o incipiente sistema de transporte da colônia foi alterado, com a contínua incorporação de novas e longínquas rotas. O litoral, ponto de apoio à navegação no Atlântico Sul, voltou-se para o sertão a fim de atender a demanda destas regiões. Gêneros importados do além-mar ou produzidos nas unidades agropastoris existentes nas capitânicas² da Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo convergiam para o interior aurífero (ZEMELLA, 1990), fosse pelas vias fluviais, terrestres ou na associação entre elas. Posteriormente, esta produção foi orientada para suprir todo o conjunto de aglomerações herdadas da atividade mineradora em Minas Gerais e envolvidas, a partir de meados do século XVIII, em atividades agropastoris, artesanais e comerciais.

Inicialmente as antigas trilhas indígenas tiveram papel fundamental nesta ligação com os arraiais mineradores, sendo paulatinamente ampliadas, especialmente para a passagem das tropas de bestas e boiadas, tornando-se picadas e posteriormente rotas privilegiadas para o comércio na escala regional. É possível detectar três rotas principais do litoral para os sertões de Minas nos Setecentos: 1) a circulação, com origem na Bahia, pelos trechos navegáveis do rio São Francisco (em direção às nascentes) ou do Jequitinhonha; 2) a circulação com origem no sul, ligando São Paulo às minas do rio das Velhas ou às minas do ribeirão de Ouro Preto; e 3) a circulação que partia do litoral do Rio de Janeiro para os sertões, que se consolidou como a principal rota de ligação, evidenciando o papel assumido pelo porto do Rio como o mais importante articulador do comércio na porção centro-sul da colônia no período em tela.

No decorrer do século XVIII, “aqui e ali, despontavam áreas de produção econômica regular e moradores permanentes, produzindo para o mercado e comprando-lhe produtos” (CALDEIRA, 2017, p. 154), de modo que, o conjunto de caminhos principais e secundários possibilitava e assegurava conexões entre litoral e sertão ou com localidades do próprio sertão.

Conforme reconheceram Capistrano de Abreu (1963) e Sérgio B. de Holanda ([1945] 2014, [1957] 2017), as redes fluviais foram a forma mais viável de desbravamento dos sertões, povoamento e exploração econômica. A este respeito, Abreu (1963, p. 292) lançou a seguinte questão: “pode reduzir-se o povoamento de nossa terra a algumas linhas principais, como num país as águas se somam em algumas bacias preponderantes?” Em resposta afirmativa, reconheceu que estas linhas partiam das capitânicas de São Paulo, Bahia, Pernambuco e Maranhão e as principais “estradas naturais” consistiam nos rios Tietê, Paraíba do Sul, São Francisco e Parnaíba.

De acordo com Holanda, se no século XVII os cursos fluviais eram vias ocasionais de penetração para as bandeiras paulistas, a partir do descobrimento de ouro em Cuiabá (c. 1720) tornou-se necessário e urgente o estabelecimento de uma via de comunicação regular com estes

¹ No período colonial, definia-se o litoral como espaço conhecido, civilizado e dotado de racionalidade econômica; já o sertão pertencia a outro estágio civilizatório, inferior e primitivo. A construção da ideia de sertão no Brasil teve como elemento fundador a colonização e, como contraponto, o litoral, espaço dotado de ordem régia e fé católica, construído a partir da relação metrópole-colônia.

² Empregamos o termo capitania para fazer referência às antigas unidades territoriais do Brasil colônia.

sertões longínquos. Esta aventureira mas lucrativa via materializou-se na navegação empreendida nos afluentes do rio Paraná, frequentemente animados por centenas de canoas no decorrer do século XVIII. Nas monções fluviais “a navegação, disciplinadora e cerceadora dos movimentos, é que se torna regra geral, e a marcha a pé, ou a cavalo, ou em carruagem (na fazenda de Camapõã, por exemplo), constitui exceção a essa regra” (HOLANDA, [1945] 2014, p. 106).

O bandeirante, o monçoneiro e o tropeiro, cada qual com sua motivação, desbravaram, ocuparam e percorreram, num movimento mais ou menos contínuo, distintos caminhos, nos quais a presença da água “desempenhava um papel absolutamente essencial como elemento fluidificante das relações entre o homem e o meio” (CABRAL, 2007, p. 143).

Nas longas e penosas marchas pelo território colonial, ao encontrar um rio, o viandante devia procurar um vau (local de pouca profundidade do rio) ou na ausência deste, improvisava-se uma canoa ligeira, fácil de varar os saltos, ou ainda fazia-se a passagem a nado. A travessia dos rios era tarefa árdua, arriscada e demorada, exigindo processos rudes, mas engenhosos, como o uso de uma armação de boi no condutor para guiar os animais no trajeto (ANTONIL [1711] 1982), amarrar cipós nos caminhantes para vencer a correnteza ou ligar a canoa a um cavalo (HOLANDA, [1957] 2017). Em diversos locais, os cursos d’água com suas quedas, cachoeiras e correntezas chegaram a impedir a passagem do caminhante e de sua tropa, obrigando-os a desviar de sua rota original. Percorrendo Minas Gerais em 1818, o viajante austríaco Johann E. Pohl ([1832] 1976) mostrou-se inconformado com o descaso das autoridades a respeito da construção de pontes ou da melhoria das existentes, entendendo que tais medidas representariam um alívio na travessia dos rios, evitando, por exemplo, a perda de bagagens e coleções conforme já tinha acontecido a ele.

No entanto, se o curso dos rios muitas vezes era obstáculo, sua privação trazia sérios problemas, especialmente para dessedentar as tropas. Na ausência de uma “extraordinária capacidade de observação da natureza” ou de “longa prática no sertão” (HOLANDA, [1957] 2017, p. 45), não era recomendado aos comerciantes e viajantes se afastarem das margens dos rios, nas quais era possível encontrar importantes recursos, como água, pescado, caça e madeira. Além disso, a própria orientação da marcha valia-se, muitas vezes, do traçado dos rios e córregos.

Os rios também exerceram importante papel enquanto “instrumento concreto de controle do território, pois, nenhuma política tributária teria efeito sem um sistema de circulação que lhe desse sustentação” (STRAFORINI, 2006: n.p.). É importante lembrar que “o ouro e os diamantes tornaram-se fatores da introdução da autoridade, do governo geral no sertão - sempre com o mesmo objetivo, o de recolher impostos” (CALDEIRA, 2017, p. 140). Assim, não tardou para que a Coroa portuguesa instalasse pequenos portos (casas de pedágio ou “Passagens”) nos principais cursos fluviais da capitania de Minas Gerais, como os rios Araçuaí, Grande, das Mortes e São Francisco, a fim de tributar o trânsito fluvial de mercadorias e de evitar o contrabando de pedras preciosas. Também instalou postos fiscais (Registros de Entradas) em pontos estratégicos do território, como na margem ou confluência de vias fluviais ou terrestres (caso dos Caminhos Reais do Ouro), na passagem ou colo de montanhas ou nos limites de Minas com as capitanias vizinhas. Como atestou Myriam Ellis (1958), a instalação destes postos de fiscalização prevaleceu sobre os cursos fluviais. Preferencialmente, o alvo desta instalação eram os rios que constituíam importantes vias de comunicação e comércio entre Minas Gerais e as capitanias da Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo, caso dos rios Jequitinhonha, Paraíba do Sul, Jaguari e Sapucaí.

Usando documentação arquivística - correspondências oficiais -, de caráter inédito na Geografia Histórica, perspectiva na qual se insere este trabalho, analisamos a associação entre rotas fluviais e terrestres que abriram e ampliaram a circulação entre o litoral e os sertões de Minas Gerais no decorrer do século XVIII, valendo-se, principalmente dos trechos navegáveis dos rios Paraíba do Sul, Paraíba, Jequitinhonha e afluentes do rio Grande. No trabalho em arquivo algumas questões adquiriram centralidade para a pesquisa: Por qual espaço as pessoas circulavam? De que forma os cursos fluviais permitiram ou dificultaram a circulação? Qual foi o papel das normas e restrições da Coroa nos deslocamentos de pessoas e mercadorias?

O estudo das principais vias de comunicação entre litoral e sertão no período colonial já foi abordado em obras primorosas como: *Caminhos antigos e o povoamento do Brasil*, de Capistrano de Abreu e *Monções e Caminhos e Fronteiras*, de Sérgio B. de Holanda. Todavia, neste trabalho, com base nos dados primários recuperados, foi possível tratar do esboço de uma rede de circulação que, orientada pela rede de drenagem³ e apoiada no conjunto de núcleos de povoamento, conectava os espaços mencionados.

Uma perspectiva da Geografia Histórica a partir dos dados em arquivos

Neste trabalho, o conceito de rede é de grande relevância para compreender as articulações entre litoral e sertão. De acordo com Leila Dias (2005), a etimologia da palavra rede encerra um sentido de fios entrelaçados - cuja representação encontrava-se nas redes de pesca, armadilha e tecelagem e posteriormente nas redes de transporte e comunicação - e é esse significado de linhas e pontos articulados que particularmente nos interessa neste trabalho.

Circulação, conexão e ligação são algumas das características da rede (VERDIER, 2007) que iluminam e explicam certos aspectos importantes do período analisado, caso das interações entre litoral e sertão e de como estas conferiram forma e conteúdo a uma rede de trilhas e caminhos que atravessava o território colonial, conectando um diversificado e denso conjunto de núcleos de povoamento ao sistema produtivo e ao fisco metropolitano. Como lidamos aqui com tempos pretéritos, ou melhor, períodos pré-mecânicos, o “largo componente de espontaneidade” na formação das redes era limitado e subordinado às condições técnicas e naturais (SANTOS, 2009, p. 264).

Consideramos neste texto que o conceito de rede encontra-se presente em várias dimensões: na rede de drenagem cujas características permitiram ou dificultaram o estabelecimento da navegação fluvial; nas rotas de circulação terrestres e em sua associação com as vias fluviais; e na crescente ocupação e fragmentação dos sertões, favorecendo a emergência de uma rede proto-urbana na capitania de Minas Gerais. De fato, “não existem rotas sem as paragens necessárias [...] a maior parte das vezes, estas paragens, estas moradas sem as quais não existiriam rotas vivas, são cidades, grandes paragens na direção às quais todos se apressam e chegam com alegria” (BRAUDEL, [1946] 1983, p. 310).

³ Foge aos objetivos do trabalho discutir o conceito de rede de drenagem, assim, apresentamos uma breve definição: “um conjunto de canais de escoamento interligados. A área drenada por esse sistema fluvial é definida como bacia de drenagem” (CUNHA, 2007, p. 223). FONTE: CUNHA, S. B. Geomorfologia Fluvial. In: GUERRA, A. J. T. e CUNHA, S. B. (Org.). **Geomorfologia: uma atualização de bases e conceitos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007, p. 211-252.

O interesse deste trabalho reside no “presente de então” (ABREU, 2000) e para muitos geógrafos históricos é preciso recorrer às fontes primárias, realizando o que Harris (2001) denominou de “trabalho de campo nos arquivos”, a fim de encontrar traços e vestígios do passado e assim, nos aproximarmos dessas realidades de outrora. Se por um lado o caráter fragmentário dos arquivos e de suas coleções, em termos cronológicos ou geográficos, precisa ser criticamente considerado no estudo, por outro é justamente o caráter parcial e incompleto que torna os arquivos tão atraentes, misteriosos e encantadores aos pesquisadores, conforme aponta a geógrafa inglesa Sarah Mills (2013).

Se na Geografia o trabalho em arquivo é uma prática pouco difundida e valorizada, aos que se aventuram na Geografia Histórica, consiste na matéria-prima de sua investigação (BAKER, 1997; ABREU, 2000; MILLS, 2013). Ao mesmo tempo em que o trabalho em arquivo constitui um desafio ao geógrafo, também proporciona a obtenção de dados inéditos e únicos que lhe permite, por exemplo, apresentar múltiplas ou renovadas abordagens sobre determinado objeto de pesquisa.

A leitura das fontes primárias exige conhecimento do vocabulário, da grafia e das abreviaturas comumente usadas à época. As condições de preservação do documento podem proporcionar avanços ou recuos ao longo da investigação histórico-geográfica. Deparar-se com documentos com trechos ilegíveis, manchados ou rasgados é algo recorrente. São as marcas indeléveis do tempo com as quais o pesquisador é confrontado e que o farão refletir sobre qual a melhor estratégia metodológica a ser adotada a fim de contornar estes empecilhos.

A principal fonte primária consultada neste trabalho pertence à Coleção Casa dos Contos de Ouro Preto (Biblioteca Nacional - RJ)⁴. No conjunto de documentos encontrados nesta Coleção priorizamos as correspondências oficiais emitidas pelos funcionários alocados nos Registros de Entradas da capitania de Minas Gerais. Com base nesta fonte, foi possível recuperar informações originais e singulares sobre a associação das rotas fluviais e terrestres e como a circulação na América portuguesa obedecia às injunções da natureza e à lógica do fisco português.

A partir destas informações, selecionamos determinados trechos dos principais caminhos que ligavam o litoral das capitanias da Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo aos sertões de Minas Gerais, como os navegáveis - caso dos rios Paraíba do Sul, Paraíba, Jequitinhonha e afluentes do rio Grande - ou sua associação com vias terrestres. Em função da disponibilidade dos dados primários, concentramos nossa análise no período que se estende de 1770 a 1822. Após a Independência do Brasil (1822), foi implementada uma série de reformas administrativas e fiscais resultando, por exemplo, na extinção dos Registros de Entradas na década de 1830.

Concordamos com Marc Bloch ([1949] 2001), ao reconhecer que determinados lugares favorecem a troca de informações seja por suas posições privilegiadas – locais em encruzilhada, entroncamento de rotas, pontos de abastecimento – ou pelas pessoas que os frequentam, especialmente pela periodicidade com que o fazem. Desse modo, entendemos que os Registros de Entradas eram locais com significativa importância para obtenção e troca de informações, visto que: (1) eram pontos de parada obrigatória; (2) estavam situados em pontos estratégicos do território

⁴ A Coleção Casa dos Contos abrange uma variedade de documentos que ainda está em processo de organização e catalogação - são mais de 5.000 códigos e 100.000 documentos avulsos. Esta coleção possui documentos de origem fiscal, contábil, administrativa, médica/curativa, religiosa e cultural. Atualmente o acervo encontra-se disperso em três instituições: Arquivo Nacional (AN), Arquivo Público Mineiro (APM) e Biblioteca Nacional (BN).

com intensa passagem de pessoas; e (3) eram frequentados por um variado grupo de comerciantes, tropeiros e viajantes. A circulação de ordens e informações e o conhecimento adquirido pelos funcionários dos postos de fiscalização e controle eram utilizados pela Coroa como mecanismo de controle do espaço, da população e da natureza coloniais (DOMINGUES, 2012).

Estar bem informado era uma exigência para quem lidava com tributos, administração e circulação de mercadorias e pessoas, especialmente por territórios tão dilatados e cobiçados pelas suas riquezas minerais. Nestas correspondências oficiais encontramos relatos a respeito das particularidades da administração (cotidiana) dos Registros, como: (1) a rotina de trabalho - cobrança dos tributos, incursões aos arredores e situação da estrutura física do posto fiscal -; (2) as medidas propostas para reduzir a evasão fiscal e o contrabando; (3) os critérios adotados pela administração régia para a instalação dos Registros em determinados pontos do território ou eventuais alterações de sua posição geográfica; (4) as rotas mais frequentadas pelos condutores; e (5) as condições de tráfego nos principais caminhos fluviais e terrestres.

Nestas missivas, interesses pessoais e da Coroa se imbricavam, pois eram “tão enraizados na terra, que não era mais possível defini-los como [interesses] puramente metropolitanos” (FURTADO, 1999, p. 19). Havia funcionários interessados no “bem da Real Fazenda” e que cumpriam seu dever enquanto súditos fiéis informando a metrópole sobre os problemas na administração colonial. Por outro lado, muitos deles tinham como principal objetivo, ao informar a Coroa sobre a cobrança dos tributos, obter algum benefício pessoal.

Reforçamos que, por se tratar de um documento manuscrito, a leitura de determinadas correspondências foi impossibilitada ou pelas condições de preservação do documento, apontadas anteriormente, ou pela dificuldade no entendimento da grafia e vocabulários da época.

Ao lado destas correspondências, também consultamos obras de viajantes estrangeiros que percorreram Minas Gerais no período abordado. As descrições fornecidas complementam nossa análise, especialmente as que tratam da rede viária, das condições dos caminhos, dos obstáculos enfrentados e das técnicas de deslocamento adotadas.

A despeito dos empecilhos mencionados, com base nestes relatos únicos e detalhados obtidos nas fontes consultadas - ainda que fragmentos de uma narrativa maior - foi possível compreender o papel dos rios na origem e expansão de algumas rotas de circulação que convergiam para os sertões mineiros nos Setecentos. Estas rotas atuaram na configuração de um espaço com tipo de ocupação descontínua, apoiada principalmente nas vilas e nos povoados que dispunham de uma produção para comercialização, simbolizando uma ligação dinâmica e regular entre o litoral e os sertões de Minas Gerais.

Rios e deslocamentos lentos e longos, mas rentáveis

Nesta seção, abordamos em primeiro lugar como os cursos fluviais favoreceram a circulação entre o litoral e os sertões de Minas Gerais, principalmente na associação com os deslocamentos terrestres. E em segundo lugar, as restrições e os impedimentos provocados pela presença da água obrigando em alguns casos a abertura de novas vias, desvios no percurso e até a transferência de estruturas fiscais da Coroa para outros lugares.

As condições naturais, em especial a hidrografia, tiveram papel importante no traçado dos caminhos e na alternância e predominância de algumas rotas. As características da rede de drenagem permitiam ou dificultavam a navegação fluvial, condicionando, em certos locais, os deslocamentos terrestres. Conforme assinalado por Maria do C. Galvão ([1966] 2009), a distribuição das vias de circulação pelo território também deve ser lida como uma resposta às imposições econômicas, políticas e históricas. No caso dos sertões de Minas, as articulações com os portos litorâneos de Salvador e Rio de Janeiro eram privilegiadas. Em relação a esta última cidade, dois fatores de ordem política acabaram reafirmando sua centralidade econômica e política no Império português e no Atlântico Sul. O primeiro foi o deslocamento do eixo econômico e político de Salvador para a porção sul da colônia, a partir da escolha da cidade do Rio de Janeiro como sede do vice-reino do Brasil, em 1763. E o segundo, em 1808, foi a elevação do Rio à condição de sede da Corte portuguesa, evento ímpar e que teve significativos impactos na nossa história.

Considerando seu traçado e sua orientação, as três principais rotas que conectavam as vilas e arraiais da capitania de Minas Gerais às cidades do Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo seguiam o alinhamento da drenagem (porções navegáveis dos rios) e estavam ligadas por caminhos terrestres rudimentares (considerando as técnicas disponíveis na época de abertura e manutenção dos caminhos), contornando as vertentes íngremes e abruptas impostas pelas Serras do Espinhaço, do Mar e da Mantiqueira, importantes divisores hidrográficos da atual região Sudeste.

De Salvador, os caminhos seguiam a Depressão do rio São Francisco ou atravessavam os rios Jequitinhonha e Araçuaí, contornando a Serra do Espinhaço, aproveitando locais com relevo aplainado e suave. Saindo do Rio ou de São Paulo, os viajantes atravessavam áreas de planaltos compartimentados como as Serras do Mar e da Mantiqueira, seguindo preferencialmente pelos “caminhos naturais” que ofereciam menos obstáculos - os fundos de vale, os divisores de águas e as gargantas destas serras. O aproveitamento do traçado das antigas veredas indígenas foi estratégico para as primeiras expedições que partiam do litoral para os sertões auríferos de *minas gerais*:

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

Na falta de caminho de terra, os viandantes seguiam córregos e riachos, passando de uma para outra banda, existindo até hoje as denominações Passa-Dez ou Passa-Vinte (ABREU, 1963). Era frequente o deslocamento de tropas associado ao curso dos rios, pois este trajeto favorecia a dessedentação humana e de animais, o acesso a caminhos menos acidentados, a oferta de pousos e ranchos, recursos como (pescado, frutas, madeira) e, em alguns trechos, a própria navegação fluvial (Figura 1). As margens dos rios orientaram a marcha em certos trechos do Caminho Novo. Após passagem em canoas pelo rio Paraíba do Sul, a direção do caminho “se vai sempre pela vizinhança do Paraibuna” (ANTONIL, [1711] 1982, p. 185).

Como muitos indígenas acompanhavam tropas e sertanistas, não excluímos a possibilidade das caminhadas às margens dos cursos fluviais também se justificarem pela chance de encontrar ouro e diamantes a partir das preciosas informações fornecidas por aqueles “guias dos caminhos do sertão”. As informações locais coletadas junto aos indígenas, aliadas à utilização de suas

técnicas de deslocamento (terrestre ou fluvial), proteção e alimentação, tiveram papel importante no esboço de uma rede de caminhos e picadas associada ao curso dos rios.



Figura 1. As margens de rios eram caminhos preferenciais das tropas, pois ofereciam água e outros recursos e um trajeto menos penoso. Na estação das secas, se afastar das margens representava “calor e sede”. Ao fundo, o relevo sinuoso e acidentado da Serra dos Órgãos era um obstáculo às tropas que percorriam seus ásperos caminhos. Fonte: Enciclopédia Itaú Cultural - RUGENDAS, 1835.

Holanda ([1957] 2017) assinalou que os antigos roteiros e mapas sertanistas traziam indicações de onde encontrar rios e córregos com água saudável e abundante, de modo que essa marcha pelos sertões e sua ligação com o litoral não ocorria por um trajeto aleatório. Com base nessas informações, os viandantes e condutores se valiam dos atributos naturalmente oferecidos pelo território para direcionar seu percurso, em primeiro lugar pelos sítios mais apropriados e seguros ao deslocamento, e em segundo lugar, para abertura e ampliação das rotas de circulação. Se nas trilhas indígenas, o caminho estreito obrigava os viandantes a marcharem em “fila indiana”, muitas vezes “pisando exatamente sobre as marcas já deixadas no solo” (HOLANDA, [1957] 2017, p. 42), à medida que o comércio com as regiões mineradoras se tornava intenso e regular, a introdução em larga escala dos animais de carga contribuiu para a abertura de novas vias de comunicação e o melhoramento das já existentes.

Viajantes, funcionários régios, comerciantes ou militares costumavam atravessar os rios a cavalo ou em pequenas embarcações, conforme observamos na Figura 2. As bestas muars e o gado cruzavam a nado, ocorrendo inúmeras perdas nesta arriscada passagem, fosse pela correnteza ou pelo ataque de animais selvagens. Nas casas de pedágios estabelecidas às margens dos rios, mercadorias e passageiros pagavam taxas que variavam conforme a densidade e frequência de passagem pelos mesmos.

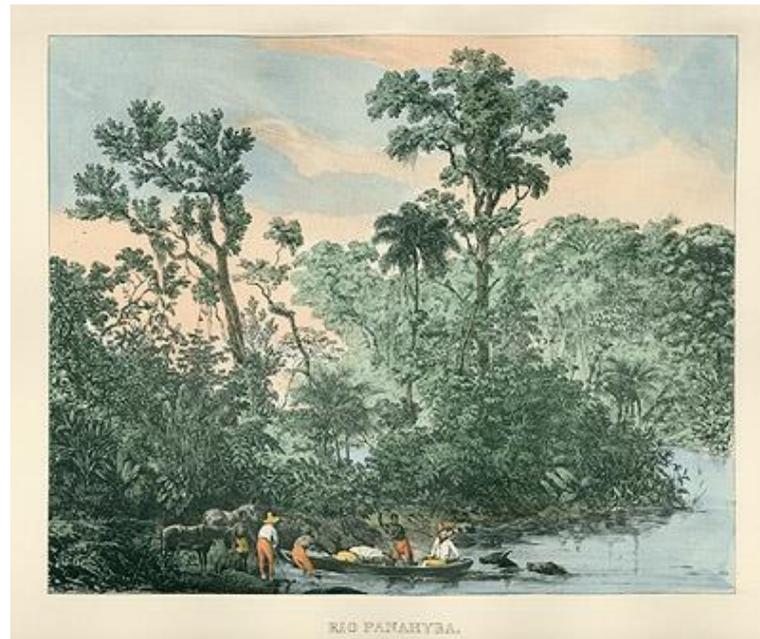


Figura 2. Nas correspondências oficiais, os funcionários mencionam os inconvenientes da travessia em canoas, em especial os custos com a manutenção e o reparo das mesmas e o pagamento dos remeiros. Já os comerciantes relatam a perda de animais, a lentidão na passagem e as despesas com a “tributação fluvial”. Fonte: Enciclopédia Itaú Cultural - RUGENDAS, 1835

Toda a operação ilustrada por Rugendas na Figura 2 era demorada. Tanto no tempo das secas como nas cheias eram precisos cuidado e paciência ao navegar, evitando corredeiras, quedas e rochedos. Carregar e descarregar os animais de carga, passar pela vistoria no posto fiscal e pagar os tributos era um procedimento igualmente moroso. Pohl ([1832] 1976), ao passar pela inspeção em quartel no rio Jequitinhonha, valeu-se de sua portaria real para acelerar a fiscalização pois, caso contrário, implicaria em um dia de atraso na viagem.

Nas correspondências consultadas também transparece a ideia de “área de influência do rio” (CABRAL, 2007, p. 150). Entendemos aqui que estariam sob a jurisdição do Registro ou da Passagem dos Rios todos os caminhos e picadas que convergissem ou fossem polarizados por determinado curso fluvial, pelo fato de ele servir como estrada natural e importante eixo de comunicação, conforme apresentamos nos exemplos a seguir.

Os funcionários do Registro do Jacuí (MG) afirmavam que a “má posição do mesmo estando portado no centro desta vila e dista de sua colocação aos limites desta província com a de São Paulo em diversos lugares” não favorecia a fiscalização (BN, CC, 1825, OD: mss 1437636). Além disso, afirmaram que muitos caminhos não passavam pelo Registro e com isso se extraviassem gêneros que deviam pagar taxas. Nesse cenário, os funcionários solicitaram que este posto fosse transferido para o Barranco do rio Pardo - importante afluente do rio Grande. A justificativa era por “ser este um rio [Pardo] caudaloso e ser porto geral por onde infalivelmente passa tudo o quanto de São Paulo e Rio de Janeiro se conduz para esta capitania [Minas Gerais] e a de Goiás” (BN, CC, 1809, OD: mss 144417). Era nesta “estrada natural”, já bastante frequentada por tropas,

que o Registro deveria ser instalado a fim de incorporar uma importante rota de ligação do litoral com o sertão ao seu controle fisco-normativo.

No caso do Registro do Rio Preto, se inicialmente a facilidade de transpor o rio homônimo pelas tropas contribuiu para que o posto fosse instalado, em 1796, às suas margens, cerca de vinte anos depois, o comandante do Registro relatou que tal localização já não era mais propícia ao controle e à tributação. O mesmo afirmou que “por concessão de Vossa Majestade [ilegível] ter dado inúmeras sesmarias em toda a mata [ilegível] sertão da parte do Rio de Janeiro entre os rios Preto e Paraíba do Sul” e cada sesmaria abrir caminhos e trilhas para suas propriedades, o controle das passagens estava comprometido. Solicitou mudar o Registro para a margem do rio Paraíba do Sul, por ser rio caudaloso, de difícil e penosa travessia, presumindo que assim, o extravio fosse mais difícil (BN, CC, 1818, OD: mss 1440119). Tal solicitação não foi aceita pelas autoridades e o Registro do Rio Preto, situado na importante Estrada do Comércio (rota que ligava o Rio de Janeiro a São João del Rei), acabou por tornar-se um dos postos mais rentáveis nas primeiras décadas do século XIX. Sua posição privilegiada em relação à rede de caminhos favoreceu o controle do intenso e frequente fluxo de mercadorias e pessoas entre o litoral carioca e o sul de Minas Gerais.

Via estratégica de ligação do Rio com Minas, o rio Paraíba do Sul (Figura 3), foi alvo de um requerimento, na segunda década do século XIX, para a “abertura de uma estrada de comunicação entre esta [Minas Gerais] e a província do Rio de Janeiro, observando que a dita estrada dependerá de passagem no rio Paraíba” (BN, CC, 1823, OD: mss 1444513). Ao encurtar o trajeto entre a Zona da Mata Mineira e a cidade do Rio de Janeiro, os funcionários afirmavam que esta estrada reduziria o tempo das viagens e o frete das mercadorias. Embora a carta não explicitasse, acreditamos que além do Paraíba do Sul, alguns afluentes, como o Pomba, também precisavam ser transpostos.

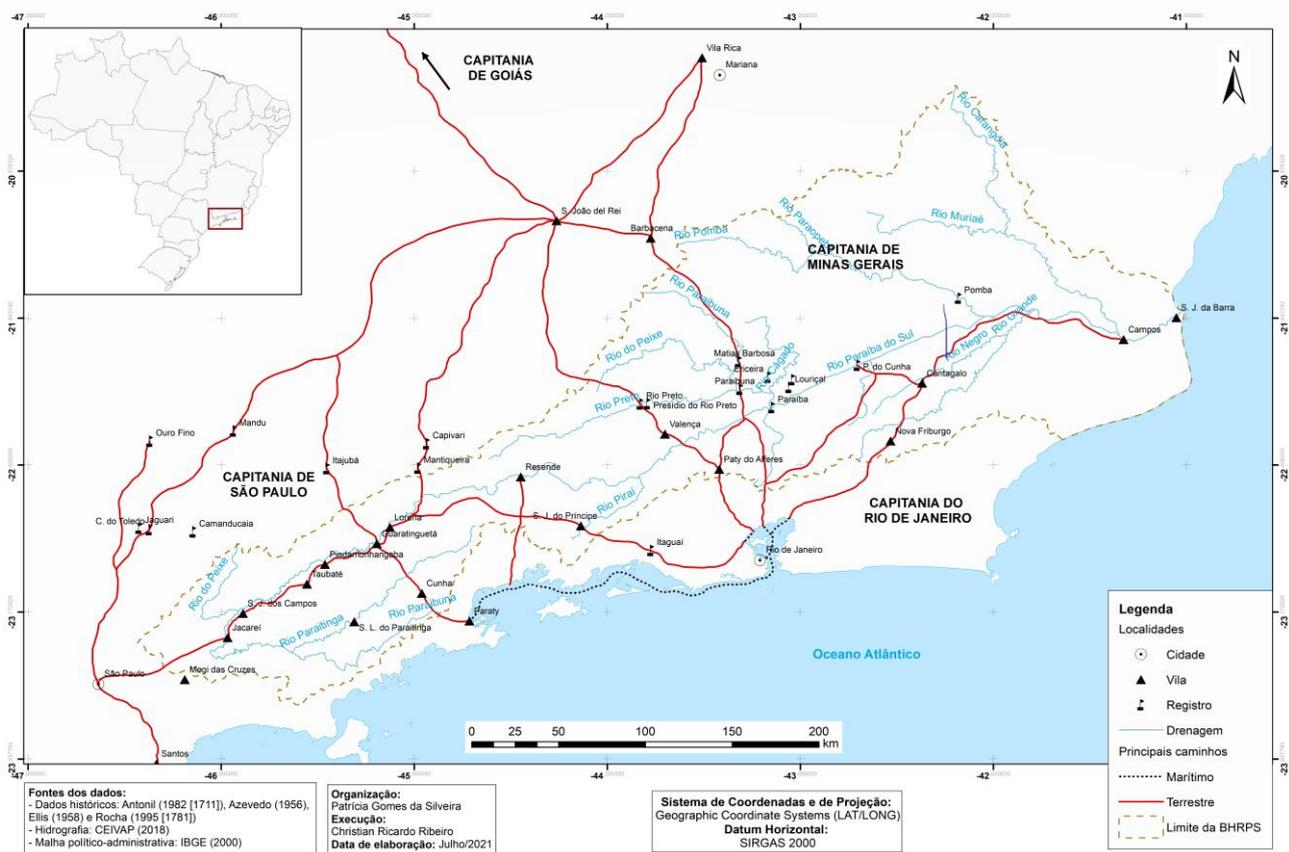


Figura 3. Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba do Sul: caminhos, vilas e registros (1700-1822).

Nesta missiva, recomendava-se que às margens dos rios fossem estabelecidos um pequeno porto, quartéis e barcas. Também era importante avaliar qual parte do rio era a mais adequada à instalação do Registro. Segundo Valverde (1958), o conjunto de estradas abertas na Zona da Mata tinha a clara intenção de fomentar o comércio com o litoral, especialmente do café, que a partir de 1830 foi o principal gênero de exportação daquela região. Acrescentamos que estas rotas de circulação também contribuíram para a ocupação e fragmentação desse vasto território, com fazendas, ranchos, pousos, arraiais e povoados pontilhando a paisagem do antigo Sertão do Leste.

Como já mencionamos, os rios foram enriquecidos com certas materialidades dotadas de conteúdo normativo, como Registros, portos fluviais e quartéis, com o objetivo de reduzir os descaminhos e o contrabando. Em 1795, um funcionário do Registro de Matias Barbosa encontrou picadas na mata próximo ao rio do Peixe - afluente do rio Paraíba - que levavam a um pequeno porto com canoas, usadas pelos mineradores que ilegalmente exploravam ouro (em cercos) nas proximidades daquele rio. Ele determinou que “nenhuma pessoa deve subir ou descer o rio do Peixe embarcada ou pelos caminhos de terra” e que todos os viandantes deviam “procurar a Estrada Geral [Caminho Novo] não defraudando por estes proibidos caminhos [ilegível] direitos devidos a sua Majestade ou já extraviando aquilo em que só tem direito a mesma soberana” (BN, CC, 1795, OD: mss 1441165). No entanto, para abastecer esse pequeno núcleo recôndito de minera-

ção, comerciantes com mercadorias adquiridas na cidade do Rio de Janeiro continuavam escapando da tributação do Registro pelas picadas na mata. Em mais uma tentativa de impedir as ilegalidades, o funcionário sugeriu à Coroa a instalação de um Destacamento militar na entrada do rio de Peixe, próximo ao porto fluvial encontrado.

O caso mencionado é bastante ilustrativo da seguinte situação: os colonos valiam-se dos caminhos terrestres oficiais e dos rios principais e de seus afluentes como vias preferenciais de penetração e ocupação dos sertões, mas, em alguns casos, motivados pelas riquezas minerais, pelo abastecimento de povoados e pelo não-pagamento dos tributos, estabeleciam picadas e trilhas nas mais diversas direções.

Na porção nordeste de Minas Gerais, em importante ponto de ligação com os sertões da Bahia pelo rio Jequitinhonha, foram relatados extravio de ouro em pó de Minas para estes sertões e passagem de gado destes locais para povoados do termo de Minas Novas (MG) utilizando-se as partes mais rasas do rio para a passagem das boiadas. Similarmente à situação anterior, a medida sugerida consistia na instalação de Guardas e Vigias nos principais pontos de passagem deste rio (BN, CC, 1804, OD: mss 1445096). Mesmo ele sendo de difícil navegação, com suas quedas e saltos que obrigavam os condutores a descarregar as canoas e caminhar com elas pelas suas margens, era possível alcançar o porto de Salvador após chegar à sua foz em Belmonte (BA). A sazonalidade era condicionante na circulação entre o Vale do Jequitinhonha e o litoral da Bahia, exemplo de caminho fluvial associado à navegação de cabotagem, mas também nos casos em que a navegação fluvial era associada aos caminhos terrestres, como abordamos a seguir.

Os pequenos portos da Baía de Guanabara e as estradas da província eram dinamizados pelo contínuo movimento de tropas, comboios e embarcações que chegavam à capital do Brasil. Um “porto geral” deste rico e volumoso comércio era o Porto da Estrela, que assumiu crescente importância no território fluminense a partir da abertura do Caminho do Proença (1724) - ligando a cidade do Rio a Minas. Diariamente partiam barcas da Praia dos Mineiros com horário determinado pela direção dos ventos e pelo comportamento das marés. As embarcações atravessavam a Guanabara e subiam o rio Inhomirim-Estrela (RJ) para alcançar este porto fluvial, num trajeto que custava pelo menos dez horas de viagem. A partir deste porto, percorriam o relevo sinuoso e acidentado da Serra dos Órgãos, aproveitando-se de traçados naturais do terreno para transitar com tropas carregadas de mercadorias, em uma das mais importantes rotas de conexão com o interior, representativa dos lentos e vulneráveis, porém lucrativos, deslocamentos.

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

As correspondências nos brindam com inúmeras situações vivenciadas pelos funcionários ou pelos comerciantes como, por exemplo, as frequentes inundações e enchentes, principais obstáculos nas viagens, especialmente na estação das chuvas.

A construção de pontes era uma forma de tentar mitigar o impacto das enchentes nos deslocamentos. No entanto, estas edificações eram raras e, quando existiam, feitas preferencialmente de madeira e à custa de moradores, de proprietários de terra ou da Câmara (MATOS, [1837]

1981). O estado de conservação das pontes era lastimável e, não raro, os viajantes relatam que tinham que reforçar algumas para poderem atravessar com sua comitiva. Ausência de reparo, aliado ao impacto de enchentes, da travessia de animais de carga ou mesmo de queimadas (SAINT-HILAIRE, [1830] 1975a; POHL, [1832] 1976) reforçam o quadro de uma rudimentar circulação na colônia, pautada na “economia dos esforços na construção, e o limite extremo do justo trafegável” (PRADO JUNIOR, [1942] 1965, p. 254).

Em diversas correspondências encontramos referência às “costumadas enchentes” dos rios Paraíba do Sul e Paraibuna e como estas eram prejudiciais à Real Fazenda, principalmente no verão (estação chuvosa na região). Em primeiro lugar, por dificultar a passagem dos condutores, que às vezes precisavam desviar de seu percurso inicial. Aqueles que insistiam não raro perdiam animais de carga e mercadorias importadas, por conta das fortes correntezas nos rios. Em segundo lugar, as patrulhas realizadas nos caminhos e nos rios a fim de evitar o contrabando encontravam restrições ao seu deslocamento, “tudo em prejuízo dos povos e fraude dos régios interesses” (BN, CC, 1778, OD: mss 1436591).

Em correspondência enviada em 1777 ao célebre arrematador do contrato dos Direitos das Entradas e das Passagens dos Rios, João Rodrigues de Macedo, o funcionário do Registro do Paraibuna mencionou que uma barca, carregada com a tropa de um comerciante, havia sido perdida no rio - possivelmente arrastada pela correnteza do Paraibuna na época das cheias -, e que “os homens clamam pelas pontes ainda que seja a custa deles” (BN, CC, 1777, OD: mss 1436574). Em outra missiva, para suportar o impacto das enchentes nos rios Paraíba do Sul e Paraibuna, sugeriu-se a Coroa que uma ponte de pedra fosse construída. Nela, os suplicantes se ofereciam para construir a ponte com “toda segurança e formalidade como para que fechada não possa passar viandante” (BN, CC, 177-, OD: mss 1441140).

O próprio Macedo enviou carta a Coroa relatando os prejuízos ocasionados pelas enchentes, a exemplo da própria estrutura física do Registro, sazonalmente afetada pelas enchentes. Macedo afirmou que, neste cenário, para evitar prejuízos os “suplicantes se oferecem para fazer sobre os mesmos rios [Paraíba do Sul e Paraibuna] duas pontes e nelas portões fechados com a maior segurança, além de guaritas [ilegível] onde fiquem as sentinelas, sem embargo de ficarem de noite fechados os mesmos portões pagando os viandantes o mesmo que se pagavam até o presente” (BN, CC, 1777, OD: mss 1441144).

Em março de 1778, em nova correspondência destinada ao contratador João R. de Macedo, o funcionário do Registro supracitado descreveu o impacto das inundações do rio Paraibuna não apenas na cobrança dos tributos, mas também na casa do Registro e nos quartéis - afetados pelas águas. Solicitou ao contratador que, caso a ponte não fosse construída, se enviasse um carpinteiro para reformar as barcas usadas na travessia deste rio, já também danificadas (BN, CC, 1778, OD: mss 1436591), possivelmente pelas enchentes. Somente três meses depois chegou ao Registro o carpinteiro para manufaturar as barcas. Entretanto, devido ao péssimo estado em que se encontravam, o funcionário solicitou que fossem construídas novas embarcações, embora reconhecesse que “quanto mais conveniente era fazer ponte de braúna [madeira resistente] que são eternas poupava El Rey obradas [ilegível] pois os viandantes pelas utilidades e cômodos querem pagar quase toda a despesa que com ela se fizer” (BN, CC, 1778, OD: mss 1437734). No ano seguinte, em carta destinada ao contratador citado, permaneciam as antigas reclamações sobre

as “enchentes muito grandes” no Paraibuna e os prejuízos causados ao contrato dos Direitos de Entradas (BN, CC, 1779, OD: mss 1436604).

O viajante inglês Mawe ([1812] 1978, p. 111 - 112, grifo nosso) ao passar pelo rio Paraíba do Sul em 1809, oferece rica descrição sobre o sítio e posição do Registro instalado neste rio:

O Registro é uma casa sólida de madeira, levantada sobre estacas, a fim de preservá-la das enchentes do rio, que algumas vezes inunda o sítio arenoso em que a construíram. Sua pequena ocupação lhes é dada pelos viajantes que frequentam continuamente esta passagem e pelas numerosas tropas de animais que por aí desfilam sem cessar, vindas do interior ou para ele se dirigindo. As balsas são barcos tão bons quanto os melhores que já vi para tal fim, o que não deve surpreender por que aí a peagem é considerável.

Saint-Hilaire ([1830] 1975a) atravessou o mesmo rio em uma balsa no ano de 1816 e, apesar de ter elogiado tal transporte, reconheceu os empecilhos deste modo de travessia, em especial a lentidão exigida para o preparo das canoas. Outro inconveniente identificado por ele referia-se à dependência das condições do tempo para uma travessia segura. Nesse cenário, o viajante questionou se não seria adequado estabelecer uma ponte a fim de proporcionar uma fácil e segura comunicação nesta Estrada Real.

Se, por um lado, as pontes poderiam reduzir o tempo no deslocamento e as agruras da travessia dos rios caudalosos, também significavam um novo local pelo qual a passagem seria tributada e fiscalizada pelos funcionários dos Registros. A instalação de postos de vigia, a determinação de horários de passagem e a manutenção de portões fechados à noite eram algumas das exigências que os contratadores deveriam adotar nestas estruturas para que a Coroa permitisse, após idas e vindas de correspondências, a edificação.

A ponte do rio Paraibuna, tão solicitada e aguardada pelos condutores, desde pelo menos a década de 1770, foi construída somente em 1825 e, segundo Matos ([1837] 1981, p. 44), era formada por “pilares fortíssimos de pedra” e cinco arcos e coberta por telha. Na Figura 4, temos uma representação bastante próxima à descrição de Matos. Nota-se também a posição estratégica do Registro, situado próximo à margem esquerda do rio Paraibuna, importante via de comunicação natural entre Rio e Minas pela rota do Caminho Novo. Esta vantagem de ser um Registro “melhor guardado” foi reconhecida por Mawe ([1812] 1978) e Saint-Hilaire ([1830] 1975a). A fiscalização era mais severa e demorada do que em outros Registros, principalmente para coibir o contrabando de ouro em pó e diamantes.



Figura 4. Travessia de tropas pela ponte no rio Paraibuna. A localização dos Registros evidenciava um conhecimento do território, ainda que incompleto, mas que permitia e orientava a instalação dos Registros em locais e rotas que instituíam a conexão do litoral com os sertões, caso do Caminho Novo e dos postos fiscais aí instalados. Fonte: RUGENDAS, ([1835] 1979).

Apesar das correspondências tratarem repetidas vezes das enchentes e dos consequentes prejuízos, das dificuldades de travessia, entre outros aspectos, o Registro de Matias Barbosa, situado na rota do Caminho Novo (Figura 5), foi um dos postos mais rentáveis de Minas Gerais no século XVIII (MATOS, [1837] 1981), evidenciando a centralidade da cidade do Rio de Janeiro no comércio regional com Minas Gerais. Este resultado também é indicativo das adaptações realizadas para que a circulação não fosse totalmente interrompida, mesmo diante dos desafios impostos pela natureza.

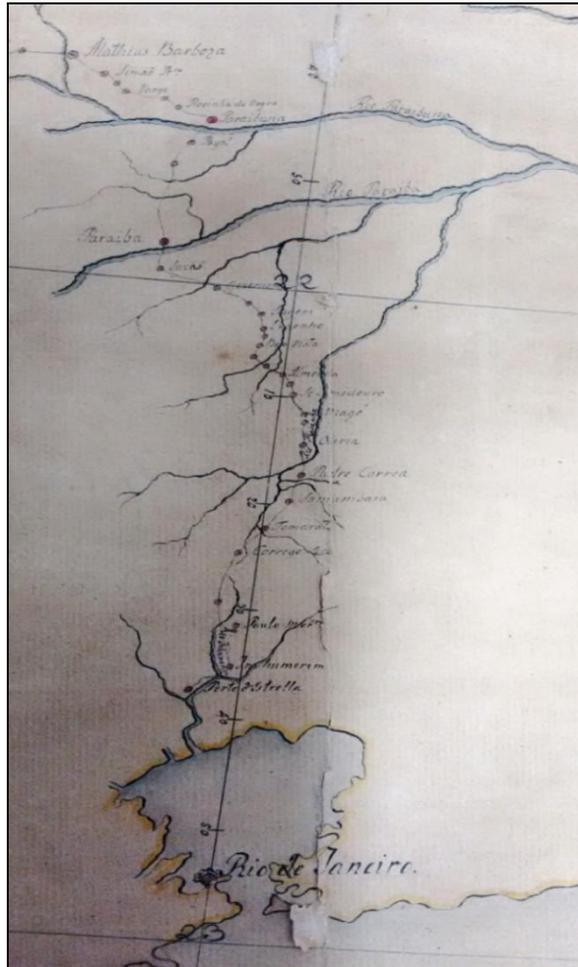


Figura 5. Registros do Paraíba, Paraibuna e Matias Barbosa localizados em trecho do Caminho Novo: posição em relação à rede de caminhos e de drenagem. Fonte: Arquivo Histórico do Exército (AHEx) - código 3280/RJ. Título “ROTEIRO DE RIO DE JANEIRO A TIJUCO - Autor Barão de Eschwege.

Além das enchentes, a incidência de doenças que assolavam as populações situadas nas proximidades de alguns cursos fluviais também provocava medo e receio nos viajantes e comerciantes que precisavam atravessá-los. Muitos caminhantes procuravam atalhos para desviar das águas pestilentas, levando sempre que possível sua própria água. A estagnação das águas nas planícies assolava diversos povoados com suas febres palúdicas, verdadeiras “pragas das planícies” (BRAUDEL, [1946] 1983, p. 74). Na rota das Monções, havia quem por medo destas febres, típicas da estação das cheias, partisse para o interior na estação das secas, mesmo que esta não fosse a época mais recomendada para a navegação pelos afluentes Paraná (HOLANDA, [1945] 2014).

O aspecto melancólico visto tanto nos arredores do Registro do Paraíba situado em rio homônimo, como em seus moradores, explica-se “por sua posição baixa, muito quente e doentio, no verão; circunstância que, acrescentada à pobreza dos habitantes e à sua preguiça, explica o aspecto de debilidade” (MAWE, [1812] 1978, p. 111).

No rio São Francisco, de acordo com Spix e Martius ([1828] 2017), as inundações verificadas na estação das chuvas (setembro-março) favoreciam a agricultura, incrementando a fertilidade do solo, o transporte e o comércio fluvial de diversos gêneros com a Bahia. Por outro lado, elas também ocasionavam o deslocamento de moradores e boiadas para áreas mais elevadas e contribuíam para disseminar febres e outras doenças aos ribeirinhos. Ao passarem pelo Registro de Malhada (atual Carinhanha-BA), situado às margens do rio São Francisco, em importante área de circulação entre Minas e Bahia, os viajantes bávaros só permaneceram o tempo estritamente necessário. Explica-se: o Registro tinha fama de insalubre e doentio.

Esta insalubridade também justificou a transferência de certos postos fiscais. Em 1819, ao passar pelo Registro do Rio das Velhas, situado no rio Araguari (região do atual Triângulo Mineiro), Saint-Hilaire foi informado de que o mesmo havia sido, primeiramente, localizado às margens do rio Grande, no qual poderia computar as entradas de mercadorias do Rio e São Paulo para Goiás. No entanto, como as “terras nos arredores do rio [Grande] eram insalubres e despovoadas, e, à exceção de um, todos, os soldados ali acantonados morreram (...) o posto foi transferido para as margens do Rio das Velhas” (SAINT-HILAIRE, ([1849] 1975b, p. 141-142). Percorrendo o rio Abaeté (MG), Pohl ([1832] 1976) soube que o Registro outrora instalado às suas margens foi transferido. As febres que assolavam os moradores, durante a estação chuvosa - possivelmente afastando condutores que passariam por este local -, foram suficientes para transferi-lo para um sítio distante desse trecho insalubre.

Considerações Finais

Fluxos de população, mercadorias, informações e normas adquiriram maior importância, regularidade e intensidade com a exploração aurífera em Minas Gerais, quando a Coroa precisou lidar efetivamente com os espaços até então à margem do seu controle direto. Ao longo do século XVIII, as rotas terrestres e fluviais abertas e ampliadas na ligação entre litoral e sertão adquiriram densidade, materialidade (a exemplo de postos fiscais, quartéis, pousos, pontes) e uma base normativa, sobretudo de caráter tributário.

A circulação entre litoral e sertão na América portuguesa encontrou suporte na rede de drenagem, condição específica para esse deslocamento, mas também se apoiava na rede proto-urbana de Minas Gerais, base para deslocamentos e travessias. Esta rede opunha de um lado o tempo da Metrópole, exigindo rapidez e fluidez, pois estava articulada aos grandes comerciantes das praças europeias; e de outro, o tempo da colônia, no qual a circulação interna permanecia atada a condições específicas do meio.

Os rios serviam como marcos de referência nas incursões aos sertões de Minas Gerais e meios de comunicação com outras porções do território - vias naturais e estratégicas de circulação. A associação dos caminhos fluviais com os terrestres viabilizou a ligação entre litoral e ser-

tão, ainda que sujeita às contingências da natureza e ao conjunto de normas da Coroa portuguesa.

Submetido em 21 de março de 2021.

Aceito para publicação em 20 de setembro de 2021.

Referências

Fontes primárias - Biblioteca Nacional (Coleção Casa dos Contos)

CARTA a João Rodrigues de Macedo informando sobre o problema das passagens em rios, onde não existem pontes (1777), OD: mss 1436574.

CARTA a João Rodrigues de Macedo enviando 220.950 réis e tratando da necessidade de se construir uma ponte ou reformar os barcos que atravessam o rio (1778), OD: mss 1436591.

CARTA a Domingos José Gomes comunicando a chegada do carapina para o conserto de uma barca (1778), OD: mss 1437734.

CARTA a João Rodrigues de Macedo sobre os prejuízos causados pelas enchentes nos rios (1779), OD: mss 1436604.

CARTA do administrador do Registro de Matias Barbosa dando notícias (1795), OD: mss 1441165.

CARTA à sua Majestade informando sobre o Registro do Jacuí (1809), OD: mss 144417.

CARTA informando sobre a abertura de estrada de comunicação entre a província de Minas Gerais e a do Rio de Janeiro (1823), OD: mss 1444513.

CARTA à Sua Majestade apontando as causas do baixo rendimento do registro [Jacuí], e sugerindo algumas atitudes para solucionar os problemas, tais como a ampliação dos limites fronteiriços, e o envio de patrulhas com soldados (1825), OD: mss 1437636.

OFÍCIO à Sua Majestade sugerindo que o registro do Rio Preto se estenda até a margem do rio Paraíba para assim se evitar todo o gênero de extravio (1818), OD: mss 1440119.

PARECER referente a uma solicitação para realizar obras no rio Paraíba e Paraibuna por estar causando prejuízo, e com este vai um pedido de ajuda de custo para as ditas obras (177-), OD: mss 1441140.

REQUERIMENTO à Sua Majestade referente a um pedido de licença e ajuda de custo para realizar obras no rio Paraíba e Paraibuna (1777), OD: mss 1441144.

REQUERIMENTO sobre extravio de ouro, diamantes e gado de Minas Gerais para os sertões da Bahia pelo Jequitinhonha (1804), OD: mss 1445096.

Fontes secundárias

ABREU, C. **Capítulos de história colonial (1500- 1800) e os Caminhos antigos e o povoamento do Brasil**. Brasília: Fundação UNB, 1963.

ABREU, M. A. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. **GEOUSP**, nº 7, p.13-25, 2000.

ANTONIL, A. J. **Cultura e Opulência no Brasil**. 3ª Edição, Belo Horizonte: Editora Itatiaia e Editora da USP, 1982 [1711].

BAKER, A.R.H. The dead don't answer questionnaires: researching and writing historical geography. **Journal in Higher Education**, vol. 21, nº 2, 1997.

BRAUDEL, F. **O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico**. São Paulo: Martins Fontes, 1983 [1946], v. 1.

BLOCH, M. Apologia da História ou o ofício de historiador. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001 [1947].

CABRAL, D. C. A bacia hidrográfica como unidade de análise em história ambiental. **Revista de História Regional**, v. 12, n. 1, p. 133-162, 2007.

CALDEIRA, J. Alianças, colônia e o mundo do antigo regime. In: **História da Riqueza do Brasil - cinco séculos de pessoas, costumes e governos**. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2017, p. 134-165.

DIAS, L. C. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, L.C. e SILVEIRA, R. L .L. (Org.). **Redes, Sociedades e Território**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2007, p. 11-28.

DOMINGUES, A. O Brasil no relato de viajantes ingleses do século XVIII: produção de discursos sobre o Novo Mundo. **Revista Brasileira de História** (São Paulo), v. 28, n. 55, p. 133-152, 2008.

ELLIS, M. Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras no Brasil no século XVIII. **Revista de História- USP**, nº4, p. 429-467, 1958.

ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. J. M. Rugendas. Disponível em: <<https://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa707/johann-moritz-rugendas>>. Acesso em: 14 de Fev. 2021.

FURTADO, J. F. **Homens de negócios: a interiorização da metrópole e do comércio nas Minas setecentistas**. São Paulo: Editora Hucitec, 1999.

GALVÃO, M.C.C. Características da geografia dos transportes no Brasil. In: PIRES DO RIO, G.A. e COELHO, M.C.N. (Ed.). **Percursos Geográficos- Maria do Carmo Galvão**. Rio de Janeiro: Lamparina, PPGG/ UFRJ, 2009, p. 19-47 [1966].

- HARRIS, C. Archival fieldwork. **Geographical Review**, nº 91, p. 328-334, 2001.
- HOLANDA, S. B. **Monções**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014 [1945]
- _____. **Caminhos e Fronteiras**. São Paulo: Companhia das Letras, 2017 [1957].
- MATOS, R.J.C. **Corografia Histórica de Província de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1981 [1837].
- MAWE, J. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1978 [1812].
- MILLS, S. Cultural- Historical Geographies of Archive: fragments, objects and ghosts. **Geography Compass**, vol. 7, nº 7, p. 701-713, 2013.
- NOVAES, A. R. Histórias Escondidas nos Mapeamentos Fronteiriços. , **Terra Brasilis (Nova Série)** [Online], nº 14 | 2020. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/terrabrasilis/7124>>. Acesso em: 18 mar. 2021.
- POHL, J. Em. **Viagem no interior do Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1976 [1832].
- PRADO JUNIOR, C. **Formação do Brasil contemporâneo: colônia**. São Paulo: Brasiliense, 8ª edição, 1965 [1942].
- RUGENDAS, J.M. **Viagem pitoresca através do Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1979 [1835].
- SAINT-HILAIRE, A. **Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1975a [1830].
- _____. **Viagem à província de Goiás**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1975b [1848].
- SANTOS, M. Por uma geografia das redes. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EdUSP, 2009, p. 261-279.
- SPIX, J. B. von e MARTIUS, C. F. P. von. **Viagem pelo Brasil (1817-1820)**. Tradução de Lucia Furquim Lahmeyer, Brasília: Senado Federal, 2017 [1828], v. 1 e 2.
- STRAFORINI, R. Estradas Reais no século XVIII: a importância de um complexo sistema de circulação na produção territorial brasileiro. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales Scripta Nova**, 2006.
- VERDIER, N. Le réseau technique est-il un impensé du XVIIIe siècle: le cas de la poste aux chevaux. **Flux**, nº 2, p. 7-21, 2007.
- ZEMELLA, M. **O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII**. São Paulo: HUCITEC, 1990.