

CAMINHOS TERRESTRES NA CAPITANIA DE MINAS GERAIS E FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL BRASILEIRA

Land paths in the captainship of Minas Gerais and Brazilian socio-spatial training

Letícia Leal

Graduada e Mestre em Geografia pela UNIFAL-MG, Brasil

leticialeal.e@gmail.com

Gil Carlos Silveira Porto

Docente da graduação e mestrado em Geografia da UNIFAL-MG, Brasil

gil.porto@unifal-mg.edu.br

Recebido: 01.08.2023

Aceito: 04.09.2023

Resumo

O uso do território brasileiro no período colonial resultou do interesse de diferentes agentes em se apropriar da natureza para fins, sobretudo, econômicos. Entre esses agentes, destacam-se a Igreja Católica, a Coroa, os comerciantes e a nascente classe de proprietários de terras, entre outros. A exploração do ouro na capitania de Minas Gerais no Setecentos foi parte do projeto lusitano de exploração da colônia. Os caminhos e as estradas, interpretados à época como condição e produto da *formação socioespacial* brasileira, tiveram papel decisivo no projeto colonizador. A discussão realizada neste artigo resultou de consulta a artigos, dissertações, teses, livros, documentos e mapas históricos que possuíam informações empíricas sobre as Minas do período estudado. Evidenciou-se que a escolha da categoria *formação socioespacial* foi primorosa na recomposição de uma geografia do passado ao discutir o papel dos caminhos e das estradas no projeto colonizador.

Palavras-chave: Geografia Histórica, Arranjos espaciais, Mineração, Uso do território.

Abstract

The use of Brazilian territory in the colonial period resulted from the interest of different agents in appropriating nature for, above all, economic purposes. Among these agents, the Catholic Church, the Crown, merchants, and the nascent class of landowners, among others, stand out. The exploitation of gold in the captaincy of Minas Gerais in the 18th century was part of the Lusitanian project of exploring the colony. Paths and roads, interpreted at the time as a condition and product of Brazilian *socio-spatial formation*, played a decisive role in the colonising project. The discussion carried out in this article resulted from the consultation of articles, dissertations, theses, books, documents and historical maps that had empirical information about the Minas of the period studied. When discussing the role of paths and roads in the colonisation project, it was evident that the choice of the socio-spatial formation category was excellent in the recomposition of the geography of the past.

Keywords: Historical Geography, Spatial arrangements, Mining, Land use.

1. INTRODUÇÃO

A discussão construída no presente artigo é parte de um projeto de investigação em desenvolvimento e que não se esgotará tão cedo, cujo objetivo primordial é recompor uma geografia pretérita de Minas Gerais considerando-a como parte da formação socioespacial brasileira.

Nesse percurso de recomposição, define-se um conjunto de noções, conceitos e categorias que possibilitam realizar essa recomposição não separando o passado do presente nem do futuro. Entre estes, cita-se a categoria de *formação socioespacial*, desenvolvida a partir do conceito *formação econômica e social* proposto por Marx e retrabalhado por Lênin.

Milton Santos foi o primeiro geógrafo brasileiro, já durante o exílio, a atualizar o referido conceito para a Geografia, ao incorporar a dimensão espacial no processo de formação de uma determinada sociedade. Daí sua proposição de considerar que cada país se constitui em uma formação socioespacial específica, embora sob a égide de um modo de produção hegemônico.

Neste escrito, buscou-se lançar luz sobre um determinado aspecto da formação socioespacial brasileira a partir de uma de suas frações constitutivas, neste caso a capitania de Minas Gerais, durante o período áureo da mineração. Buscou-se evidenciar como se organizava a rede de caminhos e estradas em sua relação com localidades situadas em outras capitanias.

Para alcançar os objetivos propostos, realizou-se consulta a artigos, dissertações, teses, livros, documentos e mapas históricos que possuíam informações empíricas que possibilitaram a recomposição do objeto de investigação, neste caso caminhos e estradas que formavam arranjos espaciais nas Minas no período colonial.

O texto que se segue está dividido em duas partes. A primeira elabora um debate sobre a categoria *formação socioespacial* e sua importância para a recomposição de uma geografia do passado. Em seguida, procurou-se demonstrar empiricamente a situação de caminhos e estradas utilizados na capitania de Minas para atender a diferentes interesses.

2. CONCEITOS ESTRUTURADORES: FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL E ARRANJO ESPACIAL

O uso do território brasileiro no período colonial resultava de interesses diversos no sentido de se apropriar da natureza para a satisfação de diferentes necessidades. Esses interesses eram representados pela ação dos povos originários, pela atuação da Igreja

Católica, da Coroa e de uma nascente classe de proprietários de terras, entre outros agentes. Nesse sentido, concorda-se com Davi e Porto (2021), para os quais “o uso do território brasileiro desde o século XVI foi e continua sendo o resultado, sobretudo, de necessidades externas” (p. 14). Essa condição constitui-se em marca de peso no processo de formação econômica, política, cultural e espacial da sociedade brasileira.

A formação econômica e social abrange um processo histórico que possibilita a interpretação da sociedade e evita o materialismo abstrato das ciências naturais. Esse termo abrange a unidade e a totalidade da materialidade do processo histórico (SERENI, 2013; BASTOS; CASARIL, 2016).

Segundo Whitacker (2019, p. 52),

O conceito formação econômica-social alude à observação da concreticidade de determinada sociedade, compreende sua evolução – formação e mudança histórica – como realidade histórico-concreta, geograficamente localizada. O que fundamenta seu esclarecimento é o estudo sobre a relação entre a sociedade e a natureza, tendo o ser humano como atuante na produção do espaço.

Ao trabalhar as sociedades a partir da formação social em Marx, identifica-se, portanto, uma série de categorias que estruturam o conceito. Contudo o espaço não estava explícito nessa estrutura conceitual.

O desenvolvimento teórico do conceito da formação social em Marx centra-se, portanto, numa perspectiva histórica, em que os atributos espaciais de uma sociedade concreta, territorialmente delimitada, são, ainda que presentes, majoritariamente subentendidos (MACHADO, 2016, p. 81).

No livro “Introdução à Contribuição Crítica da Economia Política”, publicado em 1859, Marx relacionou *forças produtivas*, *relações de produção* e uma noção inicial de *formação econômica da sociedade*; este último termo aparece no prefácio do livro. Na obra “O Capital”, Marx desenvolveu e trabalhou o conceito de *formação econômica* da sociedade (WHITACKER, 2019; SERENI, 2013).

Lênin participou deste processo de desenvolvimento conceitual e foi responsável pela sistematização da *formação social*, apontando para a necessidade de incluir o espaço nas análises da totalidade da história e do desenvolvimento de uma sociedade temporalmente determinada. Na obra “Quem são os “amigos do povo?”, publicada em 1894, Lênin promoveu a restauração e aprofundamento da noção marxista de formação econômica e social, sendo esta uma categoria central da concepção materialista da história (SERENI, 2013; BASTOS; CASARIL, 2016).

Em Lênin, ao contrário, a formação social ganha o status de categoria principal do materialismo histórico por representar a unidade das diferentes esferas da vida em sociedade: econômica, política, social e cultural; e por expressar tal unidade na continuidade e na descontinuidade do processo histórico (MACHADO, 2016, p. 82).

Como já mencionado, a operacionalização dessa categoria na ciência geográfica foi feita inicialmente por Santos (1977), que identificou a possibilidade de, a partir da *formação econômica e social*, teorizar o espaço, uma vez que o espaço humano deve ser interpretado como fato histórico para a compreensão da realidade.

Esta categoria diz respeito à evolução diferencial das sociedades, no seu quadro próprio e em relação com as forças externas de onde mais frequentemente lhes provém o impulso. A base mesma da explicação é a produção, isto é, o trabalho do homem para transformar, segundo leis historicamente determinadas, o espaço com o qual o grupo se confronta (*IDEM*, 1977, pp. 81-82).

Ainda de acordo com Santos (1977), as formações econômicas e sociais possibilitam o conhecimento de uma sociedade em sua totalidade e em suas frações, contribuindo para um estudo específico que evidencia as especificidades e as diferenças de cada formação em um dado momento.

A realização prática de um dos momentos da produção supõe um local próprio, diferente para cada processo ou fração do processo; o local torna-se assim, a cada momento histórico, dotado de uma significação particular. A localização num dado sítio e num dado momento das frações da totalidade social depende tanto das necessidades concretas de realização da formação social quanto das características próprias do sítio (*IBIDEM*, 1977, p. 89).

Ao tratar do arranjo espacial dos modos de produção particulares, Santos (1977) concebeu-o como um resultado da diferenciação de lugares e, conseqüentemente, do valor de cada lugar. As formas espaciais, presentes no arranjo espacial, são linguagens dos modos de produção e determinam as especificidades dos lugares.

Segundo Ferreira (2000, p. 61) a palavra *arranjo* é definida como um “[...] subconjunto ordenado de um conjunto finito”. Já para Moreira (2011, p. 75), arranjo espacial é “uma estrutura de objetos espaciais, uma localização-distribuição organizada de objetos espaciais, uma totalidade de objetos estruturada em forma espacial. Daí seu papel a um só tempo descritivo e analítico”.

A evolução do espaço é um resultado e uma condição do movimento das sociedades, criando formas ou adaptações. O modo de produção promove uma interação entre as novas formas e as velhas na qual prevalece uma relação de dominação e a formação social é a superposição das formas que foram criadas pela sucessão dos modos de produção.

O valor dos objetos geográficos na formação econômica e social é determinado a partir da forma-conteúdo, que, por sua vez, é subordinada ao modo de produção a partir da realização na e pela formação social. O modo de produção pode referir-se a relações sociais materializadas ou imaterializadas (SANTOS, 1977).

Cada combinação de formas espaciais e de técnicas correspondentes constitui o atributo produtivo de um espaço, sua virtualidade e sua limitação. A função da forma espacial depende da redistribuição, a cada momento histórico, sobre o espaço total da totalidade das funções que uma formação social é chamada a realizar. Esta redistribuição-relocalização deve tanto às heranças, notadamente o espaço organizado, como ao atual, ao presente, representado pela ação do modo de produção ou de um dos seus momentos (*IDEM*, 1977, p. 89).

A formação social evolui condicionalmente à organização do espaço, ou seja, por meio da formação social atual, mas também por meio da formação econômica e social que permaneceu. A continuidade e a descontinuidade do processo histórico da formação social evidenciam a formação espacial, a qual é realizada no espaço e pelo espaço (SANTOS, 1977).

[...] a redistribuição dos papéis realizados a cada novo momento do modo de produção e da formação social depende da distribuição quantitativa e qualitativa das infraestruturas e de outros atributos do espaço. O espaço construído e a distribuição da população, por exemplo, não têm papel neutro na vida e na evolução das formações econômicas e sociais (*IDEM*, 1977, p. 91).

De maneira geral, considera-se que a categoria *formação socioespacial* auxilia na compreensão das relações de produção e das forças produtivas em sua interação desigual gerada pela acumulação capitalista (BASTOS; CASARIL, 2016). Desse modo, possibilitou o desenvolvimento de estudos geográficos de cunho analítico e crítico da formação socioespacial brasileira (WHITACKER, 2019).

Whitacker (2019) determina a formação socioespacial como a união da formação econômica e social com o espaço geográfico, as relações entre sociedade e natureza.

A formação socioespacial alude à apreciação da concreticidade de uma sociedade abrangendo sua evolução, situação atual, mudança histórica e suas relações, em síntese, os processos que a envolvem como totalidade, sendo esta uma realidade histórico-concreta, geograficamente localizada. Sendo, portanto, a base da explicação o ato de produção, onde o homem transforma o espaço. Nesse sentido está a importância da associação da noção de totalidade na elaboração do conceito de formação socioespacial que se relaciona ao espaço como uma instância social, na formação econômica-social (*IDEM*, p. 62).

A formação socioespacial se direciona para estudos em escala nacional e tem enfoque totalizante para a compreensão concreta da realidade. Tal realidade é definida pelo

todo estruturado e racionalmente compreendido. O concreto é a síntese, e a totalidade não pode ser analisada pela soma das partes (BASTOS, CASARIL, 2016; WHITACKER, 2019).

A formação socioespacial adiciona o caráter geográfico ao materialismo histórico. A conexão entre formação socioespacial e modo de produção e espaço estabelece uma dialética espacial (WHITACKER, 2019).

Decorre daí a importância da relação entre os conceitos de formação socioespacial, modo de produção e meio geográfico. O modo de produção compreendido na empiricização do tempo por meio das formas espaciais – constituindo as chamadas rugosidades e dando qualidade diferencial ao espaço. Contudo, os modos de produção passam a ter expressão geográfica a partir dos meios geográficos, definidos segundo os conteúdos técnicos que caracterizam cada época, não pelo o que se produz, mas pelo como se produz. Os sucessivos meios geográficos indicando, assim, os respectivos modos de produção do espaço social, e são as transições de um meio geográfico a outro as descontinuidades que modificam o conteúdo da formação socioespacial (MACHADO, 2016, p. 95).

O desenvolvimento da concepção de formação socioespacial pode promover uma metodologia, uma vez que a “[...] produção de periodizações da formação de determinados territórios e, ao ser entendida como totalidade, permite também a compreensão do território como condição e produto da atividade social [...]” (WHITACKER, 2019, pp. 71 e 72).

Conforme já mencionado, a discussão do espaço geográfico é parte inerente ao estudo de qualquer formação socioespacial. Moreira (2011) indicou a necessidade de que a produção de uma teoria do espaço considere seu caráter social. Observa que o espaço é história e que o arranjo espacial revela as relações sociais e, conseqüentemente, as relações de classe caracterizando um fluxo.

O espaço geográfico é a reunião da produção social e do controle de suas instituições e relações de classe, “[...] é parte fundamental do processo de produção social e da estrutura de controle da sociedade”. (MOREIRA, 2011, p. 62). Tal processo é vital para a análise de formação econômica e social.

O processo formador do espaço geográfico é o mesmo da formação econômico-social. Por isso, tem por estrutura e leis de movimento a própria estrutura e leis de movimento da formação econômico-social. Podemos, com isso, doravante designar o que até agora chamamos de organização do espaço por formação espacial, ou formação socioespacial, como propôs Santos (MOREIRA, 2011, p. 62).

Na formação espacial estão contidas a estrutura e os movimentos da formação econômica e social. O arranjo espacial revela o estágio de desenvolvimento das forças produtivas e a relação do homem com o seu meio físico. O arranjo espacial é a estrutura da totalidade social, em que a base dessa estrutura é o processo de reprodução social. Tal categoria auxilia na compreensão das formas, estruturas e aparências.

A partir da definição de que o objeto da geografia é o espaço, Moreira (MOREIRA, p. 63) observou então que o objetivo da Geografia é o “[...] conhecimento da natureza e das leis do movimento da formação econômica-social por intermédio do espaço”. O espaço é social e o espaço geográfico é um espaço produzido. A natureza é condição concreta da reprodução social do espaço geográfico e da existência social dos homens. O trabalho social transforma o meio e o homem em um ser social. As relações sociais derivam da transformação do meio natural em meio de subsistência, o que caracteriza o trabalho. Dessa maneira, a formação espacial é resultado do processo de interação homem-meio e homem-homem, constituindo-se em estrutura do espaço produzido e caracterizando a formação econômica e social em sua expressão espacial.

A partir desta discussão conceitual, aponta-se para a potencialidade da formação socioespacial nos estudos da Geografia pretérita. Por se tratar de um conceito totalizante e com considerações historicistas, o direcionamento da formação socioespacial para as pesquisas na Geografia Histórica nos parece adequado e com potencial para resultados inéditos. A formação socioespacial abrange a escala nacional, contudo a escala nacional é formada a partir da relação entre as escalas regionais; relação essa que não se daria sem a criação de caminhos durante a colonização lusitana.

3. CAMINHOS E INTEGRAÇÃO COLONIAL: UMA ANÁLISE A PARTIR DE MINAS GERAIS

A produção de caminhos e estradas no Brasil no período colonial constitui parte integrante do processo de formação da sociedade brasileira. O uso do território mineiro para o transporte de ouro, alimentos, pessoas escravizadas, informações etc. constituía, nesse período, condição e produto das demandas internas, mas também daquelas criadas na capital da colônia e da corte portuguesa. Ou seja, o sistema de objetos e ações produzidos era parte do arranjo espacial que se desenhava nas Minas e no Brasil.

Ou seja, o arranjo espacial, ao ser analisado a partir dos objetos espaciais organizados, contribui para a compreensão e recomposição da formação socioespacial brasileira. Os caminhos e as estradas que ligavam a capitania de Minas Gerais às demais capitanias tinham forma, estrutura e aparência, caracterizando objetos espaciais. Tais objetos podem ainda ser compreendidos como fixos que possibilitaram a ocorrência dos fluxos. Assim, o fluxo minerador na colônia foi possível graças à criação e manutenção de caminhos e estradas.

A análise da criação e manutenção de caminhos ao longo do período da mineração demanda a compreensão e a vinculação à dinâmica implantada pela colonização em seu caráter político, econômico e social.

Toda colonização implica a expansão territorial sobre um determinado espaço por certo grupo que procura organizá-lo, ordená-lo. Na relação tecida entre sociedade e espaço destacam-se a política de conquista de “novas” terras, agregadas ao domínio territorial do Estado metropolitano, a apropriação do espaço e dos recursos naturais nele existentes, a submissão de populações nativas e a difusão do modelo cultural da sociedade dominante (CARNEIRO, 2013, p. 169-170).

A colonização do Brasil implicou a criação e a implantação de estruturas territoriais, quer de maneira espontânea, quer intencional. A análise de estruturas territoriais, como caminhos, registros, vilas e aldeamentos indígenas, auxilia na compreensão da implantação de uma nova configuração socioespacial, do controle da população e da normatização da conquista, como observou Carneiro (2013).

Os caminhos foram criados a partir de diferentes interesses políticos, econômicos e sociais relacionados com o tempo e o espaço. Segundo Straforini (2007), entender os caminhos antigos requer a sua contextualização em lógicas que são próprias e específicas de um espaço em um determinado tempo. Assim cada caminho apresenta uma lógica própria e deve ser analisado e apreendido de maneira individual.

Os caminhos antigos podiam abranger diversos meios de circulação, como o terrestre, o fluvial e o marítimo. Frente a essa diversidade, os caminhos eram limitados devido às condições da natureza, com as asperezas dos terrenos e a abundância de cursos de água. Segundo Monte-Mór (2001, p. 2),

[...] No interior da região montanhosa, [...] diferentemente das áreas de planalto e planície da região costeira onde a ocupação se deu através dos amplos vales, os caminhos por terra seguiam pelos divisores de águas das grandes bacias, evitando vales e rios encaixados de difícil transposição.

Assim, os caminhos eram construídos a partir dos condicionantes geográficos básicos: direcionamento pelas gargantas de serras e acompanhamento de rios (CARNEIRO, 2013; STRAFORINI, 2007).

Nesta constatação, é possível compreender o papel da natureza na constituição das estruturas geográficas no período do meio natural. A natureza, materializada nas serras e nos rios, condicionou e orientou a abertura de caminhos.

Os caminhos podem ser divididos em eixos primários, secundários, terciários etc. Segundo Straforini (2007), “[...] analisado em rede, ou isoladamente, cada eixo também apresentava um conteúdo político, econômico e técnico próprio”. A integração dos eixos

formava uma rede circulatória, que era dinâmica e se alternava conforme a escala e o grau de importância. Convém ressaltar que os eixos dos caminhos antigos variam conforme o ponto de análise.

A mineração, por exemplo, foi a atividade econômica que mais influenciou na integração dos caminhos, orientando um eixo principal. “[...] As atividades econômicas localizadas fora da *área core* de mineração estão unidas a ela, formando uma rede produtiva e de circulação” (STRAFORINI, 2007, p. 120).

De acordo com Monte-Mór (2001), no início da mineração os caminhos que levavam à região mineradora ocorriam pelo Sul, a partir de Paraty até o Caminho dos Bandeirantes; e pelo Norte, atravessando a Bahia até o rio São Francisco. Após alguns anos, surgiu o Caminho Novo. Esse caminho originou uma série de variações de caminhos ou descaminhos que buscavam fugir do controle da Coroa.

Essas diversas tentativas de penetração no interior da mata Atlântica para além da serra do Mar e dos rios do planalto de Piratininga deixaram os caminhos marcados por arraiais dispersos ao longo dos vales, dos rios, dos passos das serras e outros pontos discretos, articulando os muitos fluxos (MONTE-MÓR, 2001, p. 2).

Matos (2019) observa que em meados do Setecentos ocorreu a diversificação da economia mineira, ou seja, além da exploração do ouro e diamantes se desenvolveu a produção de gêneros agrícolas, panos, têxteis e fabricação de utensílios de ferro. Mesmo com as posteriores restrições da Coroa portuguesa, criou-se um comércio articulado com o resto da colônia por meio de caminhos oficiais e clandestinos. Assim, a dinâmica de trocas e de deslocamento foi responsável pela afirmação de itinerários e pela definição de estradas e caminhos, contribuindo para a formação socioespacial brasileira.

De acordo com Straforini (2007), para a ocupação do território minerador, três caminhos tiveram fundamental importância: o Caminho Geral do Sertão, o Caminho da Bahia e o Caminho Velho. Carneiro (2013), por outro lado, observou que a Estrada da Bahia e a Estrada de São Paulo foram os dois principais caminhos no início da mineração. O Caminho da Bahia foi também chamado de Estrada da Bahia e o Caminho Velho foi também chamado de Estrada de São Paulo.

O Caminho Geral do Sertão se destacou entre uma série de caminhos que partiam de São Paulo que foram responsáveis pela expansão e introduziram as primeiras passagens para as condições e origens da mineração em seu início, direcionado para as povoações mineradoras do Sul. Assim, tal caminho incluía trajetos paulistas e fluminense (CARNEIRO, 2013; STRAFORINI, 2007).

Carneiro (2013, p. 174) observou que,

A via paulista era uma das mais antigas do período colonial, trilhada pelos bandeirantes desde quando esses povos se deslocavam para os vales dos rios Doce e São Francisco com o intuito de prear índios. Do distrito de São Paulo existiam duas possibilidades para se alcançar os arredores do rio das Mortes: pelo vale do rio Paraíba ou por Atibaia. Essas duas rotas se encontravam nas imediações do morro de Caxambu, pouco depois de ambas transporem o rio Verde.

De acordo com Straforini (2007, p. 124):

Dentre esses primeiros caminhos, destacou-se aquele que, de alguma forma, derivou do roteiro aberto pela empresa bandeirante de Fernão Dias Paes (1674-1681) e demais bandeiras de descobrimento das duas últimas décadas dos Seiscentos, dentre elas a de Garcia Rodrigues que, partindo de São Paulo, rumavam para o vale do rio Paraíba e, na altura de Guaratinguetá, dobravam a oeste, cortando/atravessando a Mantiqueira rumo ao Sabarabuçu por várias gargantas que se abrem na Mantiqueira.

Era por esse caminho, conhecido como Caminho Geral do Sertão, que o ouro extraído das Minas passava em direção à Vila de São Paulo e, depois, ao Porto de Santos e ao Rio de Janeiro, com destino a Lisboa.

Ao analisar a origem deste caminho, Straforini (2007, p. 126) observou que “se a bandeira de Fernão Dias Paes não descobriu as minas auríferas, ao menos cravou definitivamente o eixo central que viria se tornar o primeiro caminho real das Minas de Ouro do Brasil, por onde cruzariam todas as demais bandeiras”. Assim, o Caminho Geral do Sertão pode ser considerado um projeto de ocupação.

Carneiro (2013, pp.175-176) observa que o itinerário podia ser percorrido por meio do Caminho Geral do Sertão e que o percurso demandava entre 60 e 75 dias.

O itinerário, após o entroncamento das duas rotas nos arredores da vila de Guaratinguetá, era o seguinte: do sopé da serra da Mantiqueira caminhava-se em direção à garganta do Embaú, passando depois pelas localidades de Passa Trinta, Pinheirinhos, Rio Verde, Pouso Alto, Boa Vista, Caxambu, Baependi, Pedro Paulo, Carrancas, Rio Grande, até o arraial do rio das Mortes (atual São João Del Rei).

O segundo caminho que se destacou pela sua relevância no início da mineração foi o Caminho da Bahia, também conhecido como Caminho de São Francisco (Figura 1). Essa estrada foi considerada “melhor que as veredas do Rio de Janeiro e de São Paulo porque era mais aberta, fácil de percorrer e abundante em alimento” (PORTO, 2014, p. 57).

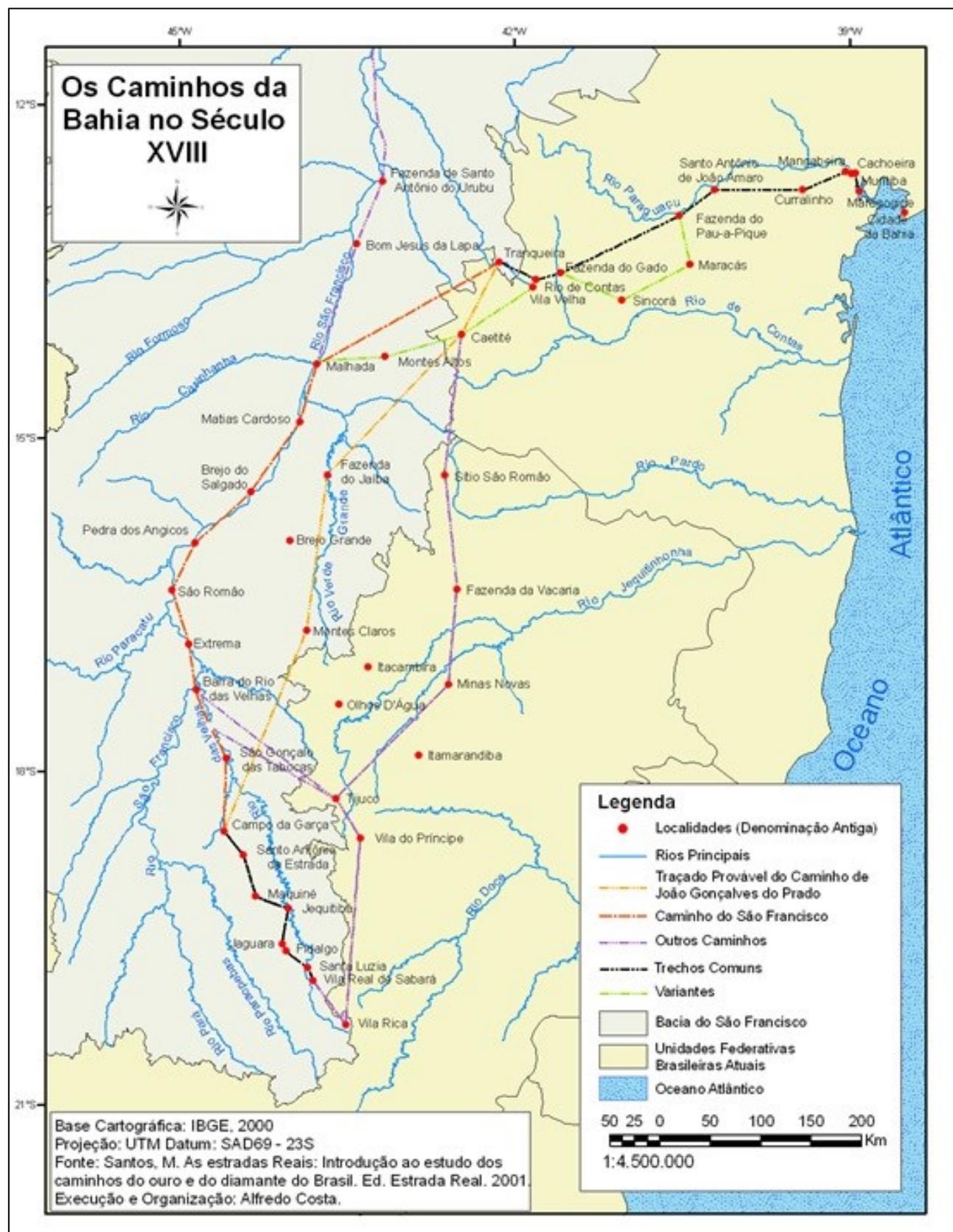


Figura 1 - Os caminhos da Bahia no século XVII.

Fonte: SANTOS, 2001.

O Caminho da Bahia foi responsável pelo primeiro fluxo relevante de escoamento aurífero, migratório e de abastecimento de mercadorias e mão de obra escrava entre a região Nordeste e a região das minas (STRAFORINI, 2007), marcando a ligação mercantil do Recôncavo Baiano com a mineração, sendo Sabará a porta de entrada da área mineradora pelo Norte (CARNEIRO, 2013).

A dinâmica do Caminho da Bahia também estava ligada ao desenvolvimento da pecuária, atividade econômica que foi igualmente responsável por direcionar a ocupação colonial para as cabeceiras do São Francisco, região que se tornou a de maior produtividade aurífera mundial e uniu portos e currais às minas.

Outra característica do Caminho da Bahia era a facilidade de comunicação entre os sertões Cataguases e o litoral, dada a boa condição de relevo, a hidrografia e a vegetação, além de uma série de currais de criação bovina e da presença de infraestrutura de hospedagem e de recursos alimentares (CARNEIRO, 2013; PORTO, 2014; ZEMELLA, 1951). Essas características seriam suficientes para lhe conferir a condição de caminho oficial para o escoamento do ouro e para a rota de abastecimento das minas” (STRAFORINI, 2007, p. 135), uma vez que os primeiros anos de mineração demandavam o abastecimento do Recôncavo Baiano.

Contudo, o Caminho da Bahia apresentava uma série de adversidades para os colonizadores. Ao longo do caminho podia haver doenças, animais selvagens e confrontos com nativos e pessoas escravizadas fugitivas. Esse caminho também era utilizado para o desvio do Quinto Real, o que resultou na proibição de seu uso pela Coroa para a circulação de pessoas, mercadorias e informações, com exceção da passagem do gado. Tal proibição não foi acompanhada de fiscalização, e dessa maneira o caminho continuou sendo utilizado (STRAFORINI, 2007).

No entanto, segundo Antonil (1997), Porto (2014) e Zemella (1951), o Caminho da Bahia tinha a vantagem de atravessar áreas de grande extensão de povoamento, o que resultava no oferecimento de melhores comodidades aos condutores de bens e aos viajantes que se direcionavam para Minas Gerais.

O terceiro caminho que teve relevância no início da mineração foi denominado Caminho Velho ou Caminho Velho de Paraty. Para Carneiro (2013), esse caminho foi aberto a partir do Rio de Janeiro, uma vez que essa capitania era responsável pelos sertões no início da mineração.

A picada começava na baía de Guanabara, aproveitando-se da estrada do Taguaí até os arredores da localidade de Santa Cruz, onde a deixava para atingir a guarda de Sepetiba. Desse “porto” em diante, até alcançar a costa litorânea do arraial de Parati, a rota era percorrida por via fluvial, passando no estreito entre a vila de Angra dos Reis e a Ilha Grande. Para subir o íngreme paredão da serra do Mar, a estrada valia-se da antiga trilha dos índios Goianases, cruzando a localidade à época denominada Facão (atual cidade de Cunha, SP), no alto vale do rio Paraitinga. Do cume da elevação citada, o caminho descia rumo ao vale do rio Paraíba até a Encruzilhada, nas imediações entre Taubaté e Guaratinguetá, onde se juntava à estrada principal, ou seja, que partia de São Paulo pelo vale do Paraíba (CARNEIRO, 2013, p. 175).

Para Straforini (2007), esse caminho era uma apropriação das trilhas indígenas, tanto pelos paulistas como pelos habitantes da capitania do Rio de Janeiro. Povoamentos indígenas da atual região de Parati utilizavam uma trilha pela serra do Facão para ter contato com indígenas que habitavam a parte de cima da serra do Mar. Esse caminho passou a ser utilizado pelos moradores do Rio de Janeiro para chegarem ao sertão, mantendo contato com a vila de São de Paulo e a serra do Ouro. Os viajantes que utilizavam esse caminho para a procura do ouro preferiram seguir por terra até Sepetiba e depois utilizar o mar para chegar até Paraty.

Esse caminho que partia do Rio de Janeiro compreendia via terrestre e via marítima (STRAFORINI, 2007; CARNEIRO, 2013).

No caminho que partia do Rio de Janeiro para Minas existiam roças em lugares que demandavam uma pousada. “O movimento de passageiros nesses caminhos era intenso, o que criava um mercado para produtos agropastoris” (GUIMARÃES; REIS, 1987, p. 91).

O Caminho Velho integrava capitânicas. Assim, não se caracterizou por ser “[...] um caminho exclusivo dos moradores do Rio de Janeiro, uma vez que ele se encontrava em Taubaté com o Caminho Geral do Sertão, que ligava a Vila de São Paulo às Minas dos Cataguases” (STRAFORINI, 2007, p. 141).

Assim como os caminhos citados anteriormente, o Caminho Velho também apresentava adversidades. Straforini (2007) citou a aspereza e o longo tempo de percurso por esse caminho, além da presença de piratas que ficavam atracados na baía de Angra dos Reis para saquear o ouro que partia de Paraty ou de Santos para o Rio de Janeiro.

Além dos caminhos oficiais, existiam os caminhos não oficiais, que ligavam as minas a outras localidades da colônia. Nos caminhos não oficiais ocorria o *descaminho* ou o contrabando do ouro, uma vez que neles não havia fiscalização e, conseqüentemente, não era pago o imposto, o Quinto Real. Straforini (2007) denominou tais rotas *caminhos descaminhantes*, ou *rotas alternativas*, por onde o ouro descaminhado passava, caracterizando um trajeto proibido ou desconhecido.

Ainda de acordo com Straforini (2007), o ato de descaminhar era uma prática comum no Brasil colonial, sendo exceção o pagamento do imposto.

Nesse contexto,

A existência de diversas rotas entre as minas e a Bahia, alternativas ao caminho oficial, inviabilizava a manutenção da proibição do trânsito pela estrada dos currais. Muitas picadas e veredas foram abertas por causa da necessidade de abastecimento da zona do ouro com boiadas oriundas do vale do São Francisco (CARNEIRO, 2013, p. 201).

Como exemplo das diversas rotas, é possível citar o Caminho Novo do Gado, o Caminho de João Gonçalves do Prado e a Estrada do Figueira (CARNEIRO, 2013). O Caminho Novo do Gado seguia a partir do rio das Velhas, cruzava o São Francisco e passava por Paracatu e Goiás, chegando ao Piauí. O Caminho de João Gonçalves do Prado caracterizou um atalho entre as minas e a cidade da Bahia por meio do vale do Jequitinhonha. A Estrada do Figueira também configurou uma ligação entre as fazendas de gado do sertão do rio Verde Grande e o distrito de Pitangui.

Assim,

A probabilidade de apreensão de mercadorias era remota já que qualquer medida para garantir a fiscalização do sertão do São Francisco esbarrava [...] em duas características geográficas da área: grande extensão territorial e presença de muitas saídas e entradas por terra e por água. Essa opinião foi externada pelo ministro Baltasar de Godói Moreira, quando ele destacou a impossibilidade de se vedar a estrada dos currais da Bahia em virtude da existência de muitos caminhos, abertos por várias partes, e da largura do sertão e campos gerais, tanto a jusante quanto a montante da barra do rio das Velhas (CARNEIRO, 2013, p. 203).

Na modificação do meio natural, muitos caminhos eram abertos para a produção agropecuária, não se restringindo a circulação aos interesses relacionados com a passagem ilegal do ouro. É possível refletir sobre a dinâmica da atividade mineradora e a abertura de caminhos:

[...] O próprio caráter itinerante da atividade mineradora, a impulsionar os avanços dos colonos em direção às áreas distantes do centro das minas para procura de novas jazidas de ouro, a expansão da fronteira agropecuária e a mercantilização crescente do espaço rural mineiro concorriam para os povos abrirem picadas e entrarem e saírem por lugares pouco devassados, muitos deles situados em zonas distantes, até mesmo próximas da fronteira com outras capitânicas. Aliás, vários mineiros e lavradores eram sertanistas experientes no devassamento do sertão (CARNEIRO, 2013, pp. 207-208).

Os caminhos influenciaram o direcionamento do povoamento e o desenvolvimento das vilas. Segundo Lemos *et al.* (2006), cidades foram originadas por meio das estradas. Esse processo ocorreu frente à transformação das margens das estradas em vias urbanas.

Na primeira metade do Setecentos, os caminhos estavam voltados para a reprodução e subordinados ao controle de ocupação. Tais características promoveram aos caminhos um tratamento que vai além de espaços urbanos de produção. Porto (2014, 2018), por exemplo, evidencia o papel dos caminhos na estruturação de uma incipiente rede urbana na capitania da Bahia durante o Setecentos e o Oitocentos, processo que se manteve semelhante na capitania mineira.

Ainda sobre a relação entre os caminhos, a criação de vilas e o povoamento, Villalta (1988) observa que as povoações foram concebidas como locais de passagem e acompanhavam o crescimento da extração aurífera. “[...] Comerciantes acorriam para elas, estabelecendo-se ao longo dos caminhos que ligavam as catas, em seus cruzamentos, ou nos pontos de parada de viandantes e nos postos de cobrança de impostos” (VILLALTA, 1988, p. 5). Assim, compreende-se a complexidade da relação entre o povoamento e o estabelecimento de caminhos, sendo impossível desvincular um do outro.

A Figura 2 mostra a rede de trocas que se formou a partir da região central de Minas Gerais, representada pela centralidade de Sabará. Além do mais, evidencia-se uma articulação entre os principais núcleos urbanos e as principais linhas viárias do século XVIII, bem como os caminhos para a Bahia, São Paulo, Rio de Janeiro e Goiás. Este quadro empírico possibilita compreender a relação entre atividade mineradora, vida urbana e diversidade econômica nas Minas no Setecentos.

Costa (2018, p. 70) observou que, “no Setecentos, as vilas e cidades mineiras organizavam-se espacialmente em torno de caminhos”. A mineração contribuiu para a formação de uma rede urbana dependente dos portos do Rio de Janeiro e Salvador (porta de entrada dos produtos importados que eram proibidos de serem produzidos no Brasil), além do Caminho de São Paulo (por onde passavam tropas de boiadas e outros produtos).

De maneira geral, considera-se que a instalação e a abertura de estradas e caminhos foram orientadas por uma lógica territorial implantada a partir do direcionamento da formação socioespacial brasileira e portuguesa. Tanto os caminhos como os descaminhos tiveram função de estruturação de fluxos entre colônia e metrópole, além de contribuir para a criação de assentamentos humanos tanto em Minas como em outras capitanias da colônia.

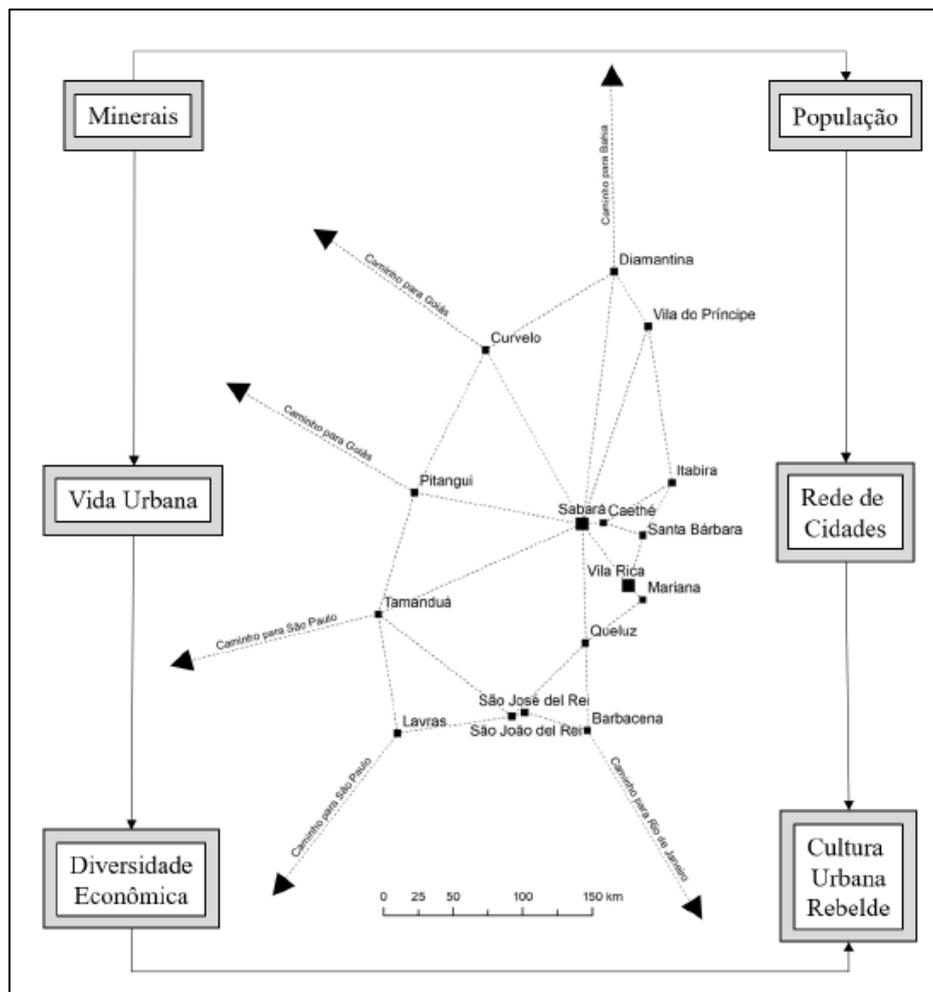


Figura 2 - Região Central de Minas Gerais e fatores de modernização.
Fonte: Costa, 2018, p. 72.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os caminhos e as estradas existentes na capitania de Minas Gerais no Setecentos foram implementados como objetos (fixos geográficos) constituintes do arranjo espacial regional resultantes, sobretudo, de interesses políticos e econômicos da colônia portuguesa no continente americano.

A organização desses objetos no espaço mineiro, bem como em toda a colônia, possibilitou diferentes trocas entre localidades regionais, entre capitanias e entre localidades mineiras e Lisboa, além de condicionar o desenvolvimento de atividades econômicas não ligadas diretamente à extração mineral e o surgimento de assentamentos populacionais. Sua disposição no território colonial era em certa medida condicionada pela natureza, mas sobretudo pelos interesses da metrópole lusitana em retirar o máximo de riquezas do território colonizado.

A estruturação dos caminhos e das estradas oficiais e não oficiais nas Minas no Setecentos constitui parte dos objetos e ações produzidos na capitania de Minas Gerais

que integram uma parte do quebra-cabeça que é a formação socioespacial brasileira no século XVIII. O uso do território no Brasil colonial era produto e condição do que acontecia em Minas e nas demais frações da colônia.

Os caminhos e as estradas constituíam-se em instrumentos fundantes para o projeto lusitano colonizador, cujos desdobramentos ainda estão presentes na formação socioespacial brasileira no período atual.

REFERÊNCIAS

ANTONIL, A. J. **Cultura e Opulência no Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1997. 288p.

BASTOS, J. M.; CASARIL, C. C. A formação socioespacial como categoria de análise aos estudos sobre rede urbana: ampliando a discussão teórica. **Geosul**, v. 31, n. 62, p. 271-298, 2016.

CARNEIRO, P. A. S. **Do Sertão ao Território das Minas e das Gerais: Entradas e Bandeiras, Política Territorial e Formação Espacial no Período Colonial**. 2013. 407 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2013.

COSTA, A. **Modernização e Reestruturações Territoriais em Minas Gerais**. 2018. 199 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2018.

DAVI, R. R.; PORTO, G. C. S. Contribuição para a recomposição da geografia pretérita de Alfenas (MG): agentes, objetos e processos. **Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros. Seção Três Lagoas**, v. 1, n. 33, p. 14-45, 2021.

FERREIRA, A. B. H. **Miniaurélio Século XXI Escolar: O Minidicionário da Língua Portuguesa**. 4. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000. 790p.

GUIMARÃES, C. M.; REIS, L. M. Agricultura e caminhos de Minas (1700-1750). **Revista do Departamento de História**, v. 4, p. 85-99, 1987.

LEAL, L. **As narrativas geográficas de viagem de Saint-Hilaire sobre Minas Gerais no Início do Século XIX**. Monografia (Trabalho de conclusão de curso em Geografia) – Instituto de Ciências da Natureza, Universidade Federal de Alfenas, Alfenas, 2019.

LEAL, L. **A Capitania de Minas Gerais no Período Colonial: um estudo a partir da formação socioespacial Brasileira**. 2022. 103 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Alfenas, Alfenas, 2022.

MACHADO, T. A. Da formação social em Marx à formação socioespacial em Milton Santos: uma categoria geográfica para interpretar o Brasil. **GEOgraphia**, v. 18, n. 38, p. 71-98, 2016.

MOREIRA, R. **Pensar e Ser em Geografia: Ensaio de História, Epistemologia e Ontologia do Espaço Geográfico**. São Paulo: Contexto, 2011. 192p.

MATOS, R. Colonialismo, expansão capitalista e paisagens modernas na formação territorial de Minas Gerais. In: MATOS, R.; COSTA, A. (Orgs). **Luzes e forjas: O Lugar da Modernização na Formação Socioespacial de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Quixote + Do Editoras Associadas, 2019.

MONTE-MÓR, R. **A Fisionomia das Cidades Mineradoras**. Belo Horizonte. Cedeplar, 2001.

PORTO, G. C. S. **Evolução da Rede de Localidades Centrais na Bahia nos Séculos XIX e XX: Permanências, Complexidades e Amadurecimento**. 2014. 247 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014.

PORTO, G. C. S. Gênese e dimensões da rede de vilas e núcleos de ocupação na Bahia no Setecentos. **GeoTextos**, v. 14, n. 2, p. 89-115, 2018.

SANTOS, M. **Estradas Reais: Introdução ao Estudo dos Caminhos do Ouro e do Diamante da Estrada Real no Brasil**. Belo Horizonte: Editora Estrada Real, 2001. 179p.

SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de geografia**, n. 54, p. 81-100, 1977.

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova**. Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. São Paulo: Edusp, 2004 [1978]. 288p.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e Sociedade no Início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2005. 476p.

SERENI, E. De Marx a Lênin: a categoria de “formação econômico-social”. **Revista de Geografia**, n. 2, p. 297-346, 2013.

STRAFORINI, R. **Tramas que Brilham: Sistema de Circulação e a Produção do Território Brasileiro no século XVIII**. 2007. 293 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

VILLALTA, L. C. **O Cenário Urbano em Minas Gerais Setecentista: Outeiros do Sagrado e do Profano**. Termo de Mariana: História e Documentação. Mariana: Imprensa Universitária da UFOP, 1988. p. 1722-1804.

WHITACKER, G. M. A operacionalização do conceito formação econômica-social: o nexos entre o marxismo e a geografia de Milton Santos. **Geografia em Atos (Online)**, v. 6, n. 13, p. 48-76, 2019.

ZEMELLA, M. P. **O Abastecimento da Capitania de Minas Gerais no Século XVIII**. 1951. 275 f. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1951.