

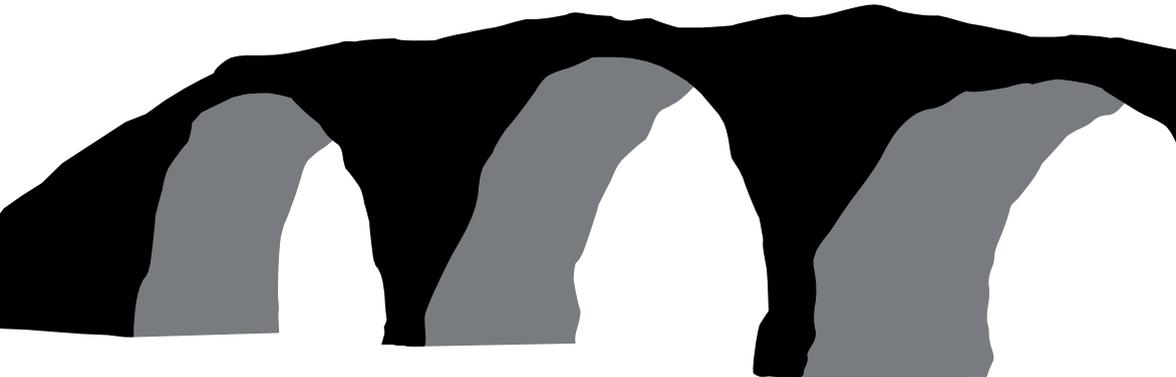
VESTÍGIOS – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica
Volume 9 | Número 2 | Julho – Dezembro 2015

ISSN 1981-5875
ISSN (online) 2316-9699

**CAMINHO E PODER: UMA ANÁLISE ARQUEOLÓGICA
DO CAMINHO NOVO EM MINAS GERAIS. SÉCULO
XVIII**

**PATH AND POWER: AN ARCHAEOLOGICAL ANALYSIS
OF THE CAMINHO NOVO IN MINAS GERAIS. 18TH
CENTURY**

Anaeli Queren Xavier Almeida



Data de recebimento: 30/08/2014
Data de aceite: 14/05/2015

CAMINHO E PODER: UMA ANÁLISE ARQUEOLÓGICA DO CAMINHO NOVO EM MINAS GERAIS. SÉCULO XVIII

PATH AND POWER: AN ARCHAEOLOGICAL ANALYSIS OF THE CAMINHO NOVO IN MINAS GERAIS. 18TH CENTURY

Anaeli Queren Xavier Almeida¹

RESUMO

O Caminho Novo, uma estrada do século XVIII também conhecida como “Estrada Real”, foi avaliado neste artigo tendo como ponto de partida a forma como o governo colonial construiu seu poder por meio do estabelecimento das estradas, incluindo aspectos, como: seu traçado, suas estruturas viárias, suas relações com as pousadas e as cidades do seu entorno. Por meio da análise da cultura material podemos entender os caminhos como formas de domesticação do ambiente e, por conseguinte, das pessoas que transitavam por eles. Discutiremos aqui como o domínio e controle do território criaram paisagens, e ao estudá-las é possível reconstituir as estratégias para a reprodução do poder.

Palavras-chave: Caminho Novo, Estrada Real, Brasil Colônia, Arqueologia da Paisagem.

RESUMEN

El *Caminho Novo* [Camino Nuevo], una carretera del siglo XVIII también conocida como “*Estrada Real*” [Camino Real], fue estudiada en este artículo teniendo como punto de partida la forma en que el gobierno colonial construyó su poder a través de la creación de caminos, incluyendo aspectos tales como: su trazado, sus estructuras viales, sus relaciones con las posadas y las ciudades de su entorno. A partir del análisis de la cultura material podemos comprender los caminos como formas de domesticar el medio ambiente y, por lo tanto, de los que pasan

¹ Mestre em Antropologia pelo PPGAN/UFMG. Endereço eletrônico: anaeliq@yahoo.com.br

por ellos. Discutiremos aquí cómo el dominio y el control del territorio crearon paisajes, y como a través de su estudio es posible reconstruir las estrategias de reproducción del poder.

Palabras clave: *Caminho Novo*, Estrada Real, Brasil Colonia, Arqueología del Paisaje

ABSTRACT

The *Caminho Novo* [New Path], a road built on the 18th century also known as “*Estrada Real*” [Royal Road], is analyzed in this paper, taking as a starting point the ways in which the colonial government featured the roads to build its power. Roads can be understood as strategies for domesticating the environment, and, by consequence, the peoples who used them. We discuss how the control and dominance of a territory creates landscapes, so that the study of such landscapes makes possible to reconstitute strategies of power reproduction.

Keywords: *Caminho Novo*, Estrada Real, Colonial Brazil, Landscape Archaeology

INTRODUÇÃO²

Desde o início da colonização da América portuguesa o objetivo da Coroa foi explorar o território em busca de riquezas auríferas (Guedes, 2005:20). Essa “corrida do ouro” foi o principal motivo da organização de entradas e bandeiras, interiorizando a colônia portuguesa. Contudo, tal busca implicou também na dizimação de populações indígenas (Santos, 2003), pois até princípios do século XVIII o apresamento era um negócio bastante lucrativo (Souza & Bicalho, 2000:22).

Assim, as primeiras vias estabelecidas na América portuguesa remetem às expedições de reconhecimento dos sertões tendo em vista a conquista e o povoamento do território com o principal objetivo de encontrar as riquezas minerais. Muitas dessas empreitadas aproveitaram antigos caminhos indígenas (Costa, 2005:30). Segundo Costa (2005:30) o traçado dos caminhos feito pelos bandeirantes era decidido pela busca do ouro e pela presença dos rios, utilizando as trilhas indígenas quando possível. Complementando essa ideia outros pesquisadores demonstraram que não apenas as trilhas indígenas foram apropriadas, mas também técnicas, práticas e conhecimentos acerca do seu uso, como: o modo de andar descalço por longas distâncias sem cansaço, o conhecimento do ambiente, saber tirar alimento de meios hostis, as formas de se guiar lendo os rastros no chão, no céu e na vegetação (Holanda, 1994; Furtado, 2005). O próprio fato de andarem a pé e não em montaria ou em veículo de qualquer tipo, mostra o tipo de caminho utilizado, ou seja, o tipo de caminho nos dá pistas sobre o modo de usá-lo: trilhas estreitas, escarpas escabrosas ou estradas largas são acessíveis de maneiras específicas.

No entanto, a utilização das trilhas e conhecimentos indígenas pode levar à errônea conclusão de uma chegada pacífica do colonizador. Pelo contrário, a exploração e conquista da região das Minas implicou em guerra e dominação das etnias que aqui habitavam (Venancio, 2000). Os portugueses, quando chegaram, encontraram um espaço povoado. A ideia do interior, do “sertão” como um lugar vazio, desabitado ia além do conceito de um lugar geográfico, era um espaço simbólico. O “sertão” era o que estava à margem do mundo conhecido, se opondo à “civilização”. E por isso mesmo, tinha uma fronteira móvel (Romeiro, 2005:209), pois era um espaço apropriado pelo imaginário humano, não possuía

2 Este artigo está baseado em minha dissertação de mestrado (Almeida, 2012) cujo objetivo foi entender como duas estradas (Caminho Novo e Estrada do Paraibuna) fizeram parte das conjunturas político-sociais nas quais elas estavam inseridas. Pensando em períodos distintos (Colônia e Império, respectivamente), pude perceber que elas desempenharam diferentes papéis na construção e legitimação do poder das autoridades em cada época. O recorte espacial, para ambas as estradas, foi o trecho entre Ouro Preto e Ouro Branco. Neste artigo, me deterei no caso do Caminho Novo, uma estrada colonial, com o mesmo recorte espacial.

características físicas específicas. Ou seja, não era fruto nem da natureza nem do trabalho humano, mas um discurso valorativo de um espaço (Moraes 2003). Assim, o “sertão” poderia ser qualquer lugar. Daí surgiu a ideia do desbravador, daquele que sacrifica a sua vida para colonizar e “povoar” esse mundo selvagem.

Portanto, a conquista e colonização das possessões portuguesas na América foram feitas com muito sangue tanto dos colonizadores como dos índios, mas principalmente destes últimos. Foram essas expedições que abriram caminho para a definitiva colonização do interior da América portuguesa e consolidaram os caminhos oficiais.

ENTRE CAMINHOS, ESPAÇOS E PAISAGENS

Para entender o Caminho Novo, proponho uma análise interpretativa (Shanks & Hodder, 1995) dos vestígios arqueológicos encontrados relacionando-os ao contexto do domínio português. Partindo do pressuposto de que a cultura material abarca “todos os produtos, conscientes ou não, elaborados pelo homem – desde objetos até paisagens” (Zarankin, 2002:44), tudo torna-se elemento passível de observação a partir da arqueologia. Giannichedda (2001:105), propõe que a pesquisa da cultura material envolva

[...]el estudio de los aspectos materiales de las actividades que tienen como finalidad la producción, distribución y consumo, los modos en que éstas se llevan a cabo, las relaciones que tienen con el proceso histórico más general.

Ou seja, a análise das relações sociais e das condições de vida das sociedades sem limitar-se a fatos isolados, mas concentrando-se na infraestrutura social e em objetos/vestígios concretos.

No entanto, não apenas isso, mas também a

[...] cultura material tem um valor simbólico que não é apenas importante em si mesmo, mas também responsável por distorcer as mais óbvias interpretações de funções técnicas, econômicas e sociais. Além disso, esse valor simbólico varia não apenas de cultura para cultura, mas inclusive de situação para situação (Shaw & Jameson, 1999:175. Minha tradução).

Diante dessa afirmação, acredito que o estudo da cultura material só faz sentido em seu contexto e é através desses dois elementos (cultura material e contexto) relacionados que poderemos estudar valores, idéias, representações, crenças e normas das sociedades pesquisadas.

Além disso, para analisar o Caminho Novo, busquei ferramentas investigativas também na Arqueologia da Paisagem. Já é lugar comum dizer que a paisagem é um conceito polissêmico, além de interdisciplinar. Sua diversidade de significados

relaciona-se ao fato de que a paisagem possui várias dimensões e geralmente, enfatiza-se uma delas de acordo com a abordagem escolhida. Por exemplo, a dimensão morfológica, refere-se ao conjunto de formas criadas tanto pela natureza quanto pela ação humana; a funcional remete à relação entre suas diversas partes; a histórica enfoca a paisagem sofrendo a ação humana ao longo do tempo; a espacial, onde cada paisagem ocorre em um lugar da superfície terrestre; e a simbólica, enfatizando a paisagem como algo carregado de significados, mitos, crenças etc. (Corrêa & Rosendahl, 2004).

Os diversos conceitos de paisagem que surgiram foram divididos por Criado Boado (1991:6) em três grupos: o primeiro, **empirista**, que entende a paisagem como uma realidade já dada, portanto pode ser medida e quantificada; o segundo, **sociológico**, entende a paisagem como meio e produto das relações sociais e, por último, o grupo “**culturalista**”, onde a interpretação da paisagem é dada como “objetificación de las prácticas sociales, tanto de carácter material como imaginario”. Segundo uma concepção culturalista, o estudo da paisagem implica em uma rica fonte de informações sobre a realidade sócio-cultural estudada, pois o espaço e sua experimentação é um sistema sócio-político, uma construção social em constante transformação (Criado Boado, 1991:7), mesmo que apenas no plano mental. Essa perspectiva coloca o espaço em estreita relação com a sociedade o que significa que pelo estudo do espaço chegaremos à compreensão da sociedade, suas relações sociais, políticas e culturais, pois essas se expressam no entorno.

Complementando essa ideia, quero dar destaque não ao espaço matemático, aquele que pode ser medido, quantificado, mas ao espaço vivenciado (Bollnow, 2008), isto é, o espaço que não somente é concreto, palpável, mas também é internalizado e socializado, vivido. Segundo Otto Bollnow (2008:21-22) assim como o tempo, o espaço é indispensável para o desenvolvimento da vida, pois ela se expande no espaço, não uma expansão geométrica, de preenchimento, mas de desenvolvimento. Bollnow chama a atenção para o fato de que o ser humano não está no espaço como um objeto está em uma caixa. Não existe a vida sem o espaço, portanto essa relação deve ser pensada nessa linha, de que não há uma separação, não existe um sujeito sem espaço. “Assim, a espacialidade da vida humana corresponde ao espaço vivenciado pelo homem e vice-versa, e eis aqui uma forte correlação.” (Bollnow, 2008:22). Essa afirmação implica em que o que se diz sobre um, afirma-se sobre o outro, ou seja, se o indivíduo se transforma o espaço também muda e se o espaço adquire determinadas características devem-se buscar as explicações na sociedade.

Félix Acuto (1999), influenciado pelas ideias de Edward Soja (1996), destacou a importância do espaço **social** ou **espacialidade**, que é socialmente construído,

mas se expressa através da cultura material. Assim como os indivíduos, o espaço social é entendido como um elemento dinâmico, pois participa de maneira ativa da vida social. Tanto reflete como contribui para a estruturação da sociedade (Acuto, 1999; Zarankin, 1999). Ele tanto comporta significados, como os gera. E a ação humana de habitar o espaço carrega-o de significados, começando aí a geração de lugares (Bollnow, 2008).

Quando as práticas humanas entram em interação com o entorno, ficam marcas culturais que podem ser lidas (Silveira, 2009). Assim, a paisagem é formada por espaços, construídos ou não, transformados ou não pela ação humana, mas que receberam significação social contendo informações sobre a sociedade estudada. A paisagem, então, é o resultado das ações humanas, mesmo que apenas no campo mental. A paisagem é dinâmica, está em constante transformação, pois é o resultado dos nossos movimentos diários. Nossas atividades/ tarefas de morar, procurar os meios de se sustentar, fabricar ferramentas, casas, deslocar-se, dentre outras atividades, fazem com que a paisagem esteja em constante reconstrução.

Assim, pode-se perceber que formas/significados antigos e novos entrarão em contato o que levará à superposição de paisagens. Portanto, em uma mesma sociedade, também existem formas distintas de perceber, viver e experimentar uma mesma espacialidade, por exemplo, influenciadas por diferenças de gênero, classe e idade. Mas, ainda que existam múltiplas significações, existem aquelas consideradas oficiais e legítimas, ou seja, aquelas que são estabelecidas pelos grupos que estão no poder, normalmente para validar e reproduzir seu domínio. Tais significados são, em maior ou menor escala, reconhecidos por todos os segmentos sociais (Acuto, 1999:38). A imposição de uma ordem através do espaço social faz parte dos processos de dominação, mas também deixa espaços para resistência. Entendidas sob essa perspectiva, tanto a materialidade como a sociedade apresentam um caráter dinâmico. Os sistemas de poder criam, portanto, formas de ordenar a vida e as atividades cotidianas, assegurando assim sua reprodução (Zarankin, 1999). O estudo da cultura material se mostra, então, de extrema importância, pois uma estratégia bastante eficaz de reprodução do poder é a “construção das relações sociais por meio de discursos materiais” (Zarankin, 2002:15).

Se entendermos as paisagens como um meio tanto de expressar ideologias de indivíduos ou grupos, já que não são neutras, como, também, um meio de influenciar indivíduos e grupos, logo, percebemos que há uma relação tão dinâmica quanto complexa entre as pessoas e o meio. Mas, não um meio qualquer e sim o espaço enquanto lugar, conforme dito anteriormente. Ao nomear um **espaço** indiferenciado ele se torna um **lugar** marcado e definido (Parker Pearson & Richards, 1994:4). Diante dessa afirmação podemos colocar as estradas

enquanto espaços definidos e delimitados, logo, lugares.

Entre essa discussão sobre espaços e paisagens está o tema central deste artigo: os caminhos. O movimento de ir e vir é algo tão intrínseco à vida humana que, muitas vezes, passa despercebido por nós mesmos. Não nos ocorre questioná-lo, nem estudar seus significados, ou o fato de que condicionam nosso comportamento, algo tomado como óbvio. O partir e o regressar não são movimentos arbitrários: partimos de um local, com um determinado objetivo e depois que esse objetivo é alcançado, ou não, geralmente regressamos para um ponto de referência (Bollnow, 2008). E o próprio avançar nesse espaço também não é arbitrário: normalmente, nas paisagens, já existem caminhos pré-definidos e as pessoas são condicionadas a seguir por eles (Bollnow, 2008:105).

O contínuo mover-se dos indivíduos por caminhos faz com que se formem artérias no chão que são capazes de mostrar “a estrutura das funções do trabalho”, o movimento diário e as atividades das pessoas (Bollnow, 2008:106). É verdade que muitas vezes os caminhos surgem do movimento espontâneo dos indivíduos e à medida que eles vão sendo utilizados, eles são “corrigidos”, criam-se variantes e atalhos. Por outro lado, existem os caminhos que nascem da ação planejadora das pessoas, que podem construí-los onde eles ainda não existiam ou aproveitar os traçados já existentes e torná-los oficiais (Bollnow, 2008:107).

As estradas, então, também contribuem para a criação de novas paisagens. Os caminhos vão se formando e em suas margens aparecem as vilas que se tornam cidades e o inverso também acontece: a construção de estradas a partir de certas localidades. Com esse processo, uma rede viária pode se formar cobrindo toda a extensão de um país, por exemplo (Bollnow, 2008). Outro pesquisador que compartilha essa ideia é Armando De Guio (2001). Ele relaciona as estradas com as infraestruturas do poder, pois as obras que exercem funções conectoras, como os caminhos, muitas vezes se relacionam a projetos expansionistas e de ocupação. Mas como entender o poder neste contexto?

Eric Wolf (1990) propôs a existência de quatro formas de poder: 1 - poder como capacidade de uma pessoa, como um atributo pessoal. Essa forma de poder se refere às competências de uma pessoa no jogo do poder; 2 - poder como habilidade de um indivíduo conseguir impor sua vontade sobre outro. Essa concepção se refere às relações interpessoais envolvidas; 3 - poder como controle de lugares e espaços onde os outros realizam suas atividades cotidianas, o que Wolf chama de “poder tático ou organizacional”; 4 - poder de organizar os lugares e os espaços relacionados ao trabalho e à produção, chamado por Wolf de “poder estrutural”.

A forma que mais me interessa está ligada ao poder tático, pois ele está relacionado à capacidade que determinados indivíduos ou governos têm de

influenciar as esferas de ação cotidiana das outras pessoas. Como, por exemplo, por meio dos caminhos. A organização torna-se um conceito chave, pois ela diz respeito ao controle e alocação dos recursos e recompensas, monopolizando ou permitindo o compartilhamento de certas garantias e o cumprimento das reivindicações (Wolf, 1990).

Nessa perspectiva a análise do discurso é importante, pois o poder está indissociavelmente ligado à produção da verdade. Assim, como veremos, o Estado produziu um discurso no século XVIII em relação às estradas. O que nos leva às seguintes questões: em que medida este discurso influenciou a construção e a consolidação do Caminho Novo? Quais as estratégias de controle envolvidas? Como se estabelecia a relação das pessoas com o Caminho Novo?

INÍCIOS DA INTERIORIZAÇÃO

As primeiras expedições oficiais na América portuguesa começaram na segunda metade do século XVI e iniciaram o processo de ocupação da região e de consolidação dos caminhos utilizados para incursões pelo sertão. Como não pretendo fazer uma exposição de todas as bandeiras empreendidas que deram origem aos caminhos mais importantes do período colonial, cito apenas as mais significativas para o caso das Minas Gerais e que estão relacionadas à consolidação do Caminho Novo.

Muitas dessas bandeiras tinham o objetivo de procurar as riquezas minerais no interior do território, mais precisamente a mítica serra de Sabarabuçu. Itabirá-açu, Sobra-Buçú ou Sabarabuçu eram nomes dados a uma localidade que não tinha uma indicação precisa, mas que estaria na região do rio das Velhas, mais precisamente na atual Sabará/MG. Segundo os índios Maxapo, Uiara, a mãe-d'água, habitava a lagoa Vapabuçu e seduzia os guerreiros com seus cantos levando-os para o fundo do lago. Com essa ameaça os índios pediram a ajuda de Macachera, o deus da guerra, que fez com que Uiara caísse em profundo sono. Seus cabelos verdes, quando em contato com a terra, viravam pedras verdes, mas que não deveriam ser retiradas, para não acordar Uiara. Os primeiros exploradores relacionaram este lugar com o mitológico Eldorado, vindo daí a ideia de encontrá-lo (Botelho, 2003; Straforini, 2007). Outro elemento impulsionador da procura pelas riquezas na América portuguesa foi a descoberta das minas de Potosi pelos espanhóis. Esse fato deu ânimo aos portugueses na procura das minas que deveriam existir na vasta porção de terra que lhes pertencia.

Em 1674, por ordem de D. Pedro, iniciou-se a expedição de Fernão Dias Pais acompanhado de seu filho Garcia Rodrigues Pais, Manoel da Borba Gato e o capitão Matias Cardoso. A bandeira passou pelo Vale do Paraíba atravessou a

Mantiqueira até a região de Sabará. No entanto, não encontrou a “Serra Resplandecente” ou Sabarabuçu. Seguiram, então, para Itacambira onde encontraram pedras verdes. Em 1681, partiu a expedição de D. Rodrigo de Castelo Branco para verificar tais achados, encontrando-se com a bandeira anterior, chefiada por Borba Gato devido à morte de Fernão Dias.

A partir dessas bandeiras consolidou-se o **Caminho Geral do Sertão**, ou **Caminho de São Paulo para as Minas**. Este caminho tornou-se o mais importante, pois era o único a fazer a ligação norte e sul da colônia, pois ia de São Paulo até o rio São Francisco. Ele ligava-se aos caminhos do sul pelo porto de Santos (litoral) e por Sorocaba (interior). Esta via deu origem, também, ao Caminho da Bahia, que ligava a região minerada ao nordeste da Colônia (Renger, 2007a; Santos, 2010).

Fechando o ciclo das bandeiras, houve a expedição de Garcia Rodrigues Pais em 1697 a qual descobriu “o ouro de lavagem dos Ribeiros, que correm para a Serra de Sabarabastu” (Costa, 2005:55). Com a descoberta de ouro na região das Minas as expedições bandeirantes entraram em declínio e as viagens às regiões mineiras passaram a ser feitas pelos caminhos já consolidados.

Desde então, itinerários e mapas foram feitos sobre a região evidenciando a localização e consolidação dos caminhos estabelecidos através das bandeiras. Esta era uma característica muito importante da colonização (Renger, 2007b). Os mapas mostram, dentre outras coisas, a criação de lugares. Ao nomear localidades e inseri-las em cartas geográficas, elas tornavam-se conhecidas e introduzidas no espaço social das pessoas que transitavam pelos caminhos (Silva, 2006). Os mapas são também uma forma de familiarizar o entorno e se apropriar dele, tornando-os locais significativos.

Foi Ian Hodder (1990, citado por Zarankin, 1999) quem introduziu o conceito de domesticação humana na arqueologia, para elucidar o processo de neolitização da Europa. Na passagem de modos de vida nômades, que viviam na base da coleta, para tipos sedentários, como o agrícola, a casa teve um papel fundamental não apenas por ser produto de uma nova organização socioeconômica, mas por possuir um poder simbólico no funcionamento da sociedade. A partir do momento em que as pessoas passaram a dominar o entorno no qual viviam, consumindo alimentos (animais, plantas) e outros produtos domesticados e também enterrando seus mortos sob o chão de suas casas, o ser humano tornou-se previsível e controlável. Antes, o que era selvagem e incerto, torna-se dócil e manejável, pelo menos em certa medida. Em relação ao ambiente, é possível pensar sob uma mesma perspectiva. A partir do momento em que o indivíduo passa a modificar o entorno, controlá-lo e torná-lo familiar, é possível falar de

domesticação do espaço ou do ambiente. Esta era a ideia presente nos primeiros anos da colonização da América portuguesa.

No início das bandeiras, as informações geográficas circulavam em formas de relatos orais e também por meio de registros (muitos deles acompanhados de mapas) que funcionavam como roteiros de viagem, o que permitiu que vários sertanistas andassem pelo interior da Colônia (Costa, 2004:13). Também, como os mineradores construíam seus assentamentos perto das minas, certamente, muitas dessas localidades coincidiram com a indicação das minerações (Renger, 2007b:119). Com o passar do tempo, esses mapas e roteiros foram divulgados e a região se tornou conhecida, inclusive, para estrangeiros. A disputa do território americano não estava apenas entre espanhóis e portugueses, outras potências também estavam interessadas, além de grupos específicos como cristãos-novos que fugiam da Inquisição. Esse fato preocupou a Coroa portuguesa, que almejava o domínio completo e absoluto de região tão rica e promissora. A publicação de suas riquezas não era interessante.

No entanto, ao mesmo tempo em que era preciso resguardar as informações sobre a nova colônia, era necessário conhecê-la melhor e isso só seria possível com o aprofundamento do conhecimento cartográfico, dos povos que ali habitavam e dos produtos da terra existentes. “O domínio desse território dependia do conhecimento de sua exata localização, de suas características, de suas dimensões e do domínio dos caminhos que levavam à região”. (Costa, 2004:16, 17). Portanto, para que os portugueses conseguissem manter sua soberania eles tinham que produzir tais informações, porém conservá-las em sigilo.

Esse duplo movimento de precisar dos conhecimentos aprofundados e a necessidade de resguardá-los, provavelmente, é um dos motivos de que poucos dos primeiros mapas e roteiros produzidos chegassem até nós. Também, certas estratégias utilizadas pelos cartógrafos oficiais revelaram essa preocupação. Como exemplo, Costa (2004; 2005) cita um mapa da região diamantina indicando apenas os lugares, sem qualquer referência a caminhos. Ou quando havia referência, poderia ser falseada. Outro exemplo é um conjunto de mapas dos padres matemáticos, Diogo Soares e Domingos Capacci em que aparecem apenas as latitudes, sendo que as longitudes foram mantidas em segredo (Renger, 2007b:121).

Neste recorte do mapa de Cláudio Manoel da Costa, de 1766, vemos a indicação de vários caminhos e localidades importantes da época, informações valiosíssimas (Figura 1).

e outras irregularidades. Foi neste contexto que “o nome estrada real passou a aludir, assim, àquelas vias que, pela sua antigüidade, importância e natureza oficial, eram propriedade da Coroa” (Santos, 2003:61). Assim, existiam várias estradas reais, sendo o Caminho Novo, o foco deste artigo, uma delas.

Mesmo que não tenham sido totalmente eficazes tais medidas são reveladoras de uma característica fundamental do governo colonial em relação às vias consolidadas: a preocupação em controlar a abertura de novos caminhos e as formas da circulação através deles.

O CAMINHO VELHO

À medida que os sertanistas iam avançando em suas expedições, roças eram plantadas para que quando voltassem pudessem encontrar mantimentos e abastecer o grupo. Passaram a construir também ranchos improvisados para abrigo. Essas medidas também contribuíram para a formação dos futuros locais de pouso e, posteriormente, povoados e vilas.

O estabelecimento de caminhos, portanto, era uma forma de propiciar o trânsito de pessoas, ao dar fácil acesso a regiões antes fechadas por matas densas e sem alimento fácil para a viagem. E assim, o Caminho de São Paulo para as Minas foi crescendo em importância sendo utilizado por todos os que queriam chegar às minas vindos pelo sul. Com a decadência da produção açucareira no nordeste e a oferta promissora de jazidas abundantes em ouro, o Rio de Janeiro passou a figurar como o principal porto da colônia. Isso fez com que o trânsito entre o Rio e a região mineradora aumentasse consideravelmente.

Porém, como do Rio de Janeiro não havia caminhos terrestres para as Minas os viajantes tinham que se deslocar até o porto de Santos, seguindo daí pelo Caminho de São Paulo. A opção era atravessar a Baía de Angra, e, partindo de Parati, trilhar um caminho dos índios Goianases, passando pela Vila do Falcão (atual Cunha/SP) e atravessar a serra do Mar, alcançando o Caminho do Sertão em Guaratinguetá (Costa, 2005:85). Estavia ficou conhecida como Caminho Velho, após o surgimento do Caminho Novo (Figura 2).

cadeiras de me indireitar; o chão estava calçado ou alastrado de pedras soltas e desiguais, com muitos saltos e barrocas; e onde isto faltava era atoleiro grande e caldeirões muito fundos. Continuamente chove, e fazem em certo tempo frios tão extraordinários, que têm já morto alguns passageiros; porque, com ela não é capaz de se andar de noite, aqueles a quem o dia falta antes de a vencer ficam expostos a estes perigos; pois não podem reparar o frio como fogo, por estar sempre o mato, por molhado, incapaz disso. Além disto tem duas passagens de rio bastantemente más (citado por Costa 2005:86).

Esses problemas eram aumentados com a demora da viagem. A caminhada era de quase trinta dias sem paradas, o que era impossível realizar, devido às dificuldades citadas acima (Costa, 2005; Furtado, 2005). Portanto, as viagens pelo Caminho Velho acabavam durando mais de dois meses: uma jornada demorada, cara e perigosa.

O CAMINHO NOVO

As sucessivas descobertas de ouro tiveram como consequência o grande afluxo populacional para as Minas dos Cataguás (primeiro nome da região, devido à existência de índios Cataguases) deixando as autoridades alertas para a nova região promissora. Com o fim de conferir as riquezas minerais, o governador da capitania do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes fez, em 1697, uma viagem à região, utilizando o caminho existente, ou seja, passando por São Paulo. Impressionado com a demora da viagem ele sugeriu ao rei a abertura de um caminho direto que ligasse as duas regiões, o que facilitaria a entrada de pessoas para se ocuparem da mineração. A sugestão foi prontamente aceita (Renger, 2007a:130). Garcia Rodrigues Pais foi, então, contratado pela Coroa para construir um caminho mais curto. O contrato foi assinado em 1698 e os custos da construção ficaram sob responsabilidade do contratado em troca de algumas mercês.

Este caminho ficou conhecido como Caminho Novo sendo, a partir daí, a principal via entre o Rio de Janeiro e Vila Rica, o que diminuiu em muito o tempo de viagem entre as duas cidades. O comerciante e viajante Alexander Caldcleugh (2000), que veio ao Brasil (1819-21) na companhia de um ministro inglês, utilizou o Caminho Novo em uma viagem do Rio de Janeiro a Vila Rica e relatou que ela durou quinze dias ininterruptos. Também, o missionário estadunidense Daniel Kidder, que esteve no Brasil entre as décadas de 1830 e 1840 afirmou:

A viagem de Ouro Preto – à capital, Rio de Janeiro, - numa distância de cerca de duzentas milhas, - é exclusivamente feita no dorso de mulas e cavalos, e requer comumente quinze dias (Kidder & Fletcher, 1941 v. 2:170).

Na região entre Ouro Branco e Ouro Preto o Caminho Novo apresentava duas

opções de percurso: enquanto o primeiro itinerário contornava a serra do Ouro Branco (“Rodeio”), a alternativa era transpor a serra, também, à época, chamada serra de “Deus-te-livre por causa da má trilha que nela existe” (Pohl, 1976:409) e que trazia perigos à travessia dos viajantes. E, apesar das dificuldades, este se tornou o trajeto mais frequentado. Partindo de Borda do Campo, “os caminhos velho e novo seguiam juntos até Vila Rica, passando por Paraopeba, Queluz, Ouro Branco, Pé do Morro, Serra do Deus te Livre, Pouso do Chiqueiro, Capão do Lana, Boa Vista e Tripui” (Costa, 2005:94) até a cidade de Ouro Preto.

É interessante pensar sobre este trecho e o fato de que um local tão criticado fosse o mais escolhido. Isso implica em que, como já disse anteriormente, nem sempre as características do ambiente irá determinar as escolhas das pessoas que vivem nele. Muitas dessas escolhas envolvem aspectos culturais e simbólicos. Vários viajantes criticaram a existência de subidas desnecessárias no Caminho Novo. Estaria isso relacionado ao fato de ser uma antiga trilha indígena, ou de ter sido aberto de acordo com orientação de indígenas? Segundo Venancio (2000), para os índios, os lugares mais altos estariam relacionados a locais de culto ou pontos estratégicos de defesa. Esses aspectos também teriam influenciado a escolha do traçado do Caminho Novo?

Essa observação não exclui o fato de que os viajantes também procurassem vencer as dificuldades do caminho através das facilidades oferecidas pelo próprio ambiente. Parte dos caminhos brasileiros, em geral, utilizados no século XVIII até a primeira metade do XIX, não eram, propriamente, estradas construídas. O Caminho Novo não fugiu a essa regra. Assentados diretamente no solo, ora passando por trechos de terra, ora cortados na rocha, esses caminhos transpunham os obstáculos naturais, na maior parte das vezes, pelos lugares mais acessíveis, como os vaus (passagens naturais de rios). Quando isso não era possível, os construtores do caminho e, posteriormente, os próprios viajantes erguiam precárias pontes de madeira ou improvisavam passagens, geralmente, com troncos de árvores. Também, procuravam vencer serras por gargantas ou rodeios. Essas soluções não sobreviveram ao tempo, ou seja, não conseguimos observá-las na materialidade. Mas pelos relatos de viagem podemos ter um registro delas: John Luccock, comerciante inglês que esteve Brasil em 1817, utilizando o Caminho Novo na região do rio das Mortes, registra a passagem por uma “péssima ponte de troncos” (Luccock, 1975:320).

Essa forma de construir acabou por fazer com que os caminhos fossem escabrosos, tortuosos, com vários trechos íngremes, tornando as viagens longas e extremamente cansativas e perigosas. José Vieira Couto, médico e naturalista brasileiro, foi designado pela Secretaria de Negócios Coloniais para empreender

uma viagem por Minas Gerais no ano de 1799. Em seu relatório à rainha, D. Maria I, ele escreveu o seguinte sobre as estradas:

Os caminhos por que seguimos no Brasil, sem excetuar até a grande e freqüentada estrada do Rio de Janeiro [Caminho Novo], são feitos com a maior negligência possível ou, para melhor dizer, não se tem empregado neles outro artifício que o de roçar o mato e de desviar algumas pedras e, de longe em longe, fazer alguma pequena cava. Grandes e supérfluos rodeios se observam nele a cada passo: leva-se às vezes todo um dia a andar para se vencer 3 ou 4 léguas em direitura do rumo [...] (Couto 1994:80).

Mesmo com esse péssimo diagnóstico, o Caminho Novo foi considerado o melhor do Brasil (Denis, 1980:373).

Pelos vestígios arqueológicos encontrados pudemos perceber que não houve investimentos substanciais em técnicas aprimoradas ou sofisticadas para a construção das estradas, conhecimentos estes já dominados na época de construção do Caminho Novo. Segundo Katinsky (1994) essas soluções de engenharia viária, como as pontes feitas com materiais duráveis como a pedra, ficaram restritas apenas ao meio urbano durante o período colonial, como se vê em São João del-Rei, Tiradentes e Ouro Preto.

Essa escolha do governo português fez com que as estradas entre as cidades e entre as capitânicas fossem caracterizadas por Bunbury, naturalista inglês, como “uma vereda aberta pelos muleteiros ou conservada pela passagem das mulas através das florestas ou pela região descampada, e mantida aberta pelo tráfico contínuo.” (Bunbury, 1981:62).

Ainda que esses relatos de viajantes indiquem a ausência de qualquer estrutura viária, através da pesquisa arqueológica³ verificamos a existência delas, pelo menos, nos trechos mais difíceis encontrados pela equipe (Figura 3). No entanto, de fato, são poucas as estruturas, encontradas nos dois trechos. Quantidade insuficiente para uma via do porte do Caminho Novo, ou seja, a estrada oficial que ligava duas das principais localidades da Colônia.

Em um dos trechos, na encosta da serra do Ouro Branco, inteiramente construído em zigue-zague, foi necessária a realização de cortes na própria rocha, encontrados em diferentes pontos especialmente nos terrenos mais acidentados (Figura 4). Geralmente, os cortes são acompanhados por arrimos de pedra, em junta seca, para conter os aterros necessários ao nivelamento dos caminhos. O leito apresenta larguras variando entre 3,0 a 5,0 metros, podendo chegar a 7,0m

3 Refiro-me à pesquisa desenvolvida pelo Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG, *Levantamento histórico-arqueológico da Estrada Real no trecho Ouro Branco - Ouro Preto/MG* (Guimarães, 2007). Esta pesquisa, da qual fui estagiária à época, forneceu a grande maioria dos dados que aqui apresento e que também utilizei em minha dissertação (Almeida, 2012).

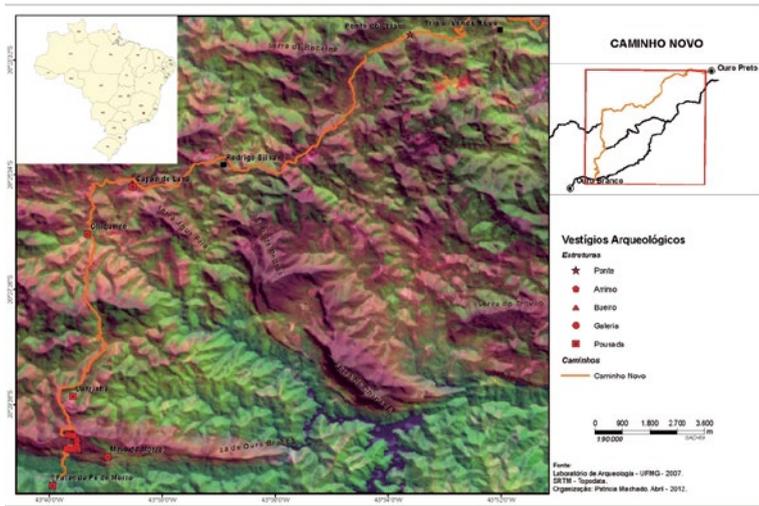


Figura 3



Figura 4

onde havia galerias e bueiros. Os canais são sinuosos e desiguais, acompanhando as irregularidades do leito da estrada. São talhados diretamente nas rochas e apresentam sulcos bem estreitos. Foram construídos no próprio leito das estradas ou em suas laterais, de modo a escoar a água das chuvas.

Por essas características, esta não era uma estrada propícia à utilização de carros, sendo mais favorável o trânsito à pé ou com animais e mesmo assim, em muitos locais, teriam que seguir em fila. Isto porque ela foi parcialmente implantada sobre o afloramento rochoso, sem a preocupação de construir uma estrada larga ou plana.

Outros vestígios encontrados foram arrimos, muros e dreno. Os arrimos apresentam, na parte superior, muros. É importante registrar que os muros tinham uma função protetora, principalmente para as tropas de animais que circulavam, em grande número, pelos caminhos e este trecho está no flanco da serra, bastante íngreme (Figura 5). Um único dreno foi encontrado na base do muro, para escoamento de águas pluviais.



Figura 5

Com relação aos materiais e à técnica empregados, foi constatada a utilização de pedras da própria região, como o quartzito. Nos arrimos, os blocos estão praticamente em estado bruto, sendo empilhados e calçados com pedras menores. Apenas algumas peças tiveram algum trabalho de lavra, como as lajes assentadas por cima dos muros. Alguns trechos desmoronados nos permitiram ver a existên-

cia de argamassa, em calda de barro, um tipo de argamassa liquefeita composta de barro, cal e algum aglomerante,⁴ nas porções internas dos arrimos. Quanto aos bueiros e galerias, foram construídos com o uso de técnicas e materiais semelhantes. As variações no porte das estruturas foram influenciadas pelo volume de vazão das águas das drenagens que cortavam o caminho nestes pontos (Figura 6).



Figura 6

Mas, essas providências não evitaram que a subida da serra fosse um dos locais mais criticados do Caminho Novo. Os perigos da subida foram indicados por Castelnau, outro naturalista que liderou expedições no Brasil:

[...] fizemos a ascensão da serra de Ouro Branco, por um caminho não somente difícil, mas até muito perigoso, visto como a pata de nossos cavalos resvalava a cada momento sobre a superfície [...]. É principalmente próximo ao cume da montanha que o caminho sobe como se fosse uma escada talhada na rocha (Castelnau, 1949:137).

O outro trecho preservado é a Ponte do Tripuí (Figura 7). Segmentos de estrada nos arredores dela não foram localizados, mas, por não encontrarmos relatos de outras pontes no trecho, julgamos que esta foi a única ponte de pedras do Caminho Novo, quantidade insuficiente para atender à demanda crescente

⁴ Disponível em: <<http://www.ebah.com.br/content/ABAAA9D4AB/tecnicas-construtivas-no-brasil-colonial>>. Acesso em: 19 mar. 2012.

por um trânsito de carros. Muito provavelmente esse investimento maior foi feito por estar nas proximidades da cidade de Ouro Preto, a capital da capitania. Segundo Charles Bunbury:

As casas e terras cultivadas tornaram-se mais numerosas à medida que nos aproximávamos da capital [Ouro Preto] e em muitos lugares a estrada era calçada, mas muito mal conservada. Uma ponte de pedra, a **primeiraque tinha visto depois de sair do Rio**, era sinal notável de civilização (Bunbury, 1981:62. Grifo meu).



Figura 7

Pela pesquisa arqueológica e bibliográfica esta seria justamente a ponte do Tripuí. Localizada nas proximidades de Ouro Preto, ela permite a travessia de um córrego na atual Estação Ecológica do Tripuí. A Ponte apresenta vão abobadado em formato ogival, que é a utilização de dois semiarcos que formam um ângulo ao se unirem no topo da abóbada. Moradores locais coletaram um bloco de pedra, supostamente retirado da ponte, que traz a data de 1776, presumindo-se que esta seja sua data de construção.

Pelos relatos citados até agora, percebemos, também, que um dos grandes problemas seria a falta de manutenção das estradas, revelando certo descaso por parte das autoridades. De fato, o trânsito constante de pessoas e, principalmente, de animais necessitaria conservação das estradas, como a recolocação de calçamentos, conserto das pontes de madeira, fechamento dos buracos. Esses problemas

eram notoriamente agravados na época das chuvas. O capelão da comissão de Lord Strangford, Robert Walsh, que veio ao Brasil entre 1828 e 1829, deixou um relato ao chegar nas proximidades de Ouro Preto que me permite esta conclusão:

As piores estradas da província são as que dão acesso à cidade imperial [Ouro Preto]. [...] Uma estrada pavimentada saía outrora da cidade e se estendia por vários quilômetros, mas fazia muito tempo que se desmantelara, e as pedras que a haviam pavimentado jaziam espalhadas por toda parte, atravancando o caminho e tornando quase intransitável uma via já de si acidentada (Walsh, 1985:97).

Wilhelm Eschewege também testemunhou a esse respeito. Justamente no trecho entre Ouro Branco e Ouro Preto diz que “[a] estrada é muito montanhosa, mal conservada e quase intransitável em tempo de chuva, pois as mulas se afundam até à barriga na escorregadia lama [...]” (Eschewege, 2002:257).

Diante dessa falta de manutenção, a conservação ficava a cargo dos próprios viajantes por meio do improvisado. Como são materiais e soluções muito frágeis e perecíveis não pudemos recuperá-los através da arqueologia, ficando apenas o testemunho da literatura de viagem (cf. Kidder & Fletcher, 1941). Também, os relatos acima indicam que a estrada era calçada, pelo menos em alguns pontos, mas os vestígios desse calçamento não foram identificados pela pesquisa arqueológica no trecho estudado.

O trânsito no Caminho Novo era feito, majoritariamente, por meio de mulas ou cavalos. Havia viajantes a pé, mas a maioria dos transeuntes era constituída de tropas levando mercadorias. A circulação de carros, carretas ou carroças era restrita a pequenos trechos e mesmo assim, muito pouco utilizados, já que em grande parte do caminho teriam de ser abandonados. Inclusive, as dimensões e características da via, conforme analisadas na pesquisa de campo, mostraram uma situação imprópria para este tipo de transporte, sendo imprescindível o investimento em calçamentos e na manutenção dos mesmos, bem como em pontes sólidas e estradas largas. Exatamente o contrário do que se via no Caminho Novo.

A ESTRADA OFICIAL

É interessante pensar o Caminho Novo como uma estrada que surgiu de uma demanda oficial. Foi algo colocado pelo governo metropolitano e não o surgimento espontâneo do movimento de exploradores como o Caminho Geral do Sertão. Mesmo se for confirmada a hipótese de sua existência prévia (pelo menos de alguns trechos), a via passou por um processo de solicitação, construção e consolidação por parte das autoridades. Foi um movimento de “cima pra baixo”. Segundo Santos (2001:91), “[...] provavelmente o Caminho Novo foi a primeira via oficialmente contratada e planejada do território brasileiro.”. E os objetivos do

caminho estão bem claros na carta do governador Artur de Sá e Menezes ao rei: aumentar o número de lavras, facilitar o acesso dos moradores do Rio à região mineradora, melhorar a arrecadação, estimular a criação de gado e incentivar o descobrimento do sonhado Sabarabuçu (citado por Renger, 2007a:130).

Ainda que essa demanda tenha trazido, posteriormente, benefícios para os moradores do Rio, inicialmente, o Caminho Novo foi preterido em favor do Caminho Velho. Isso porque este, pelo fato de já estar consolidado, era habitado, possuía vendas, estalagens e um trânsito regular de tropas. Por outro lado, o Caminho Novo ainda se encontrava vazio, com pequenos núcleos populacionais dispersos o que acarretava perigos aos viajantes. Por estar precariamente habitado, ele poderia abrigar assaltantes e assassinos. Como testemunha desse temor há uma petição de negociantes do Rio, de 1710 (citado por Santos, 2010), pedindo autorização para que se pudesse utilizar o Caminho Velho. O pedido foi aceito com duas condições: que fosse uma solução temporária e que o transporte do ouro fosse feito apenas pelo Caminho Novo, passando pelo Registro do Paraíba (no rio Paraíba do Sul).

Por esse motivo, logo a Coroa tratou de tomar providência com relação ao povoamento do Caminho Novo. Era preciso que surgisse, ao longo de suas margens, estabelecimentos de suporte às tropas e viajantes como, pousos, ranchos, vendas, hospedarias, fazendas. Essa infraestrutura necessária ao trânsito foi, a princípio, viabilizada pela Coroa, e mesmo, incentivada através da doação de cartas de sesmarias, que contemplavam a questão da ocupação às margens da estrada e regulava a exploração mineral e a produção de gêneros alimentícios. Mandou-se plantar roças, estabelecer estalagens, facilitar a passagem de rios. Um movimento que, primeiramente, foi espontâneo dos povoadores, tornou-se uma política de estado (Moraes, 2007).

Abaixo, um exemplo das estruturas de pouso ilustrada por Rugendas (1998) (Figura 8). Vemos que as que receberam maior atenção foram os ranchos. Provavelmente, por serem lugares de convívio e sociabilidade foram retratados de maneira mais detalhada.

Como a pesquisa arqueológica realizada constou de prospecção não pudemos nos aprofundar no conhecimento dos vestígios relacionados aos estabelecimentos de apoio como o pouso ou o rancho. Muito provavelmente essas estruturas só poderão ser identificadas através de escavações por serem construções mais simples, com caráter provisório, ou seja, não seria um local de moradia dos seus proprietários, como as fazendas e estalagens. Em relação à nomenclatura tomamos como base uma caracterização feita por Burton, em 1868, baseada em sua experiência de viagem:

O nº 1 [tipo de estabelecimento] é o **pouso**, um mero terreno de acampamento, cujo proprietário não se importa que os tropeiros ali dêem água aos seus animais e os amarrem em estacas. [...] gergens de acomodação, que, agora, se tornaram populosas aldeias e cidades. O nº 2 é o **rancho**, [...]e]ssencialmente é um telheiro comprido, tendo, às vezes, na frente, uma varanda de postes de madeira ou colunas de tijolo, e outras vezes com paredes externas e mesmo com compartimentos internos, formados de taipa, isto é, armações de madeira cheia de barro. [...] O nº 3 é a **venda**, progresso indiscutível, mas não de todo respeitável. [...]; vende de tudo [...]. Um balcão, sobre o qual se embalança uma grosseira balança, divide-a no sentido do comprimento. Entre ele e a porta, ficam tamboretos, caixas e barris virados para baixo. [...] A venda tem, em geral, um quarto onde os viajantes podem se acomodar, com uma gamela para abluções, um catre, uma mesa de pernas compridas e um banco baixo. O nº 4 é a **estalagem** ou **hospedaria** [...]; e o nº 5, finalmente, é o **hotel**, mais pretensioso [...]. (Burton, 1976:100, 101. Grifos meus).



Figura 8

Quanto às fazendas/estalagens, pudemos registrar seis que foram identificadas através do cruzamento das informações dos viajantes, da cartografia histórica e dos moradores locais. São elas: Meio do Morro, Lavrinhas, Capão do Lana (Guimarães, 2008; Guimarães et al., 2010), Chiqueiro do Alemão, Venda Nova/Tripuí e Pé do Morro (esta ainda em funcionamento).

Como exemplo desta política de regulamentação e distribuição de terras

também para a agricultura, encontramos uma carta de sesmaria referente à região do Capão:

Faço saber aos que esta minha carta de sesmaria virem que tendo respeito a esse representado por sua petição o capitão Paulo Pereira de Souza, José da Silva Guimarães, e Manoel Martins de Carvalho que são sócios na roça que tem de suas terras na paragem chamada o Lana termo desta Vila servida de seus antecessores, e para a titularem e possuírem me requereram lhes concedesse na dita paragem meia légua de terra em quadra para continuar sua cultura [...] (Revista do Arquivo Público Mineiro, 1772).

Logicamente, esse incentivo era essencial para a estratégia de controle do espaço pelo governo colonial, que através da infraestrutura oferecida aos viajantes, forçava e reforçava a circulação de pessoas por aquele caminho, a estrada oficial. Dessa forma, o trabalho de fiscalização também era facilitado, pois através do aparato administrativo, como os registros, montados ao longo dos caminhos, eram feitos a tributação sobre os produtos comercializados, bem como o controle do escoamento do ouro (Almeida, 2012).

No trecho que pesquisamos, entre Ouro Preto e Ouro Branco, não há registros, pois, ainda que não tivessem uma localização fixa, normalmente eles eram montados nas divisas das províncias (como o Registro do Paraíba) ou nas divisões de caminhos (como o Registro do Paraibuna). A localização do registro deveria ser estratégica: onde houvesse algum acidente geográfico, ou em lugares onde fosse difícil para o viajante pegar um atalho (Furtado, 2005). Segundo Cunha Matos, militar e político português, era um “estabelecimento grande, com a forma de pátio, pelo meio do qual passa a estrada real” (Matos, 2004:16).

Luccock anotou outra estratégia da política de vigilância e controle da Coroa portuguesa que, muitas vezes, passava pelo castigo exemplar. Estando ele a viajar pelo Caminho Novo, ainda no Rio de Janeiro, pernoitou em um rancho e nas conversas com os locais fica sabendo da seguinte história:

Junto ao nosso Rancho, acham-se as ruínas de uma grande situação, cujo proprietário, tendo tido o infortúnio de ofender a um vizinho vingativo, foi por êle denunciado como estando a praticar ações ilícitas com ouro em pó, e, em consequência disso, encontrou sua casa, na calada da noite, súbitamente cercada por um esquadrão de cavalaria. Fôra preso pelo destacamento e levado ao cárcere, onde morreu de desgosto; sua propriedade fôra confiscada e sua família expulsa (Luccock, 1975:283).

Para Eschwege as ações da Coroa tinham um caráter constrangedor:

Imaginem-se as enfadonhas travessias do Paraíba e do Paraibuna, onde guardas vigilantes, fardados, como se tratasse de uma fronteira estrangeira, exigem dos

viajantes passaporte, ao mesmo tempo que exibem olhares inquisidores sobre eles (Eschwege, 1996:61).

Se esta era uma atividade comum ainda no século XIX, imagine-se nos setecentos, no auge da produção aurífera!

Uma das funções do registro era impedir que o ouro não quintado, ou seja, não tributado, circulasse. Portanto, o aparato fiscal montado através dele materializou o poder e o controle real (Straforini, 2007). Sua objetividade material funcionava como símbolo da vigilância colonial. Mas, isso não significa que não houvesse contrabando, e que as pessoas que viajavam pela região das Minas não fugissem aos registros e abrissem picadas clandestinas. O mesmo Eschwege afirmou que:

Às vezes, o contrabandista, a fim de escapar aos registros, abre caminho através de matas isoladas, ou, por qualquer pretexto verossímil, o condutor do ouro demora-se muito tempo nas proximidades do registro, escondendo-se o metal ali por perto, até que possa, na ocasião propícia, transportá-lo com segurança (Eschwege, 1979 v. 2:159).

Outro exemplo é dado por Castelnu (1949:127) que observou a existência de vários caminhos nas proximidades de Registro Velho, não por acaso, como o nome mesmo diz, a antiga localização de um registro. Provavelmente, eram trilhas abertas pelos viajantes para fugir da fiscalização, já que a Estrada Real passaria por dentro do registro. Já Caldcleugh (2000), após deixar Congonhas (MG, que ficava no Caminho Velho), em direção ao Capão do Lana (proximidades de Ouro Preto), ficou perdido e só conseguiu acertar o rumo com a ajuda de um negro. Para a comitiva de Georg Langsdorff, entre 1824 e 1825, essa parece ter sido uma situação comum: “Perdemo-nos **mais uma vez** e tomamos um caminho secundário, por onde foi difícil passar, na medida em que era mata fechada e havia um tronco largo atravessado no caminho.” (Silva, 1997:63. Grifo meu). Essa situação também mostra a dificuldade dos viajantes, especialmente os estrangeiros, em reconhecer o caminho oficial. Por isso, era muito comum que eles contratassem guias para a viagem, como foi o caso de Bunbury (1981) e Luccock (1975).

Mesmo com um início vacilante e poucas ocupações, com o passar do tempo, o Caminho Novo tornou-se a estrada mais utilizada para quem viajava entre o Rio de Janeiro e Ouro Preto durante o século XVIII e na primeira metade do século XIX, à medida que ele ia sendo povoado. O incremento do comércio entre as duas regiões foi tão grande que os paulistas chegaram a pedir, sem sucesso, seu fechamento (Sousa 1995:69). Este caminho era o mais movimentado, populoso e o que tinha melhor infraestrutura como atesta Langsdorff. Ao tomar o caminho para São João del-Rei o viajante afirmou: “percebemos logo que já não era a grande Estrada Real [Caminho Novo], pois, com exceção de algumas casas isoladas que

vimos na primeira légua, de uma certa distância da estrada, não encontramos nem vendas, nem ranchos, nem habitantes” (Silva 1997:26).

E, no entanto, abundam as descrições que criticam o estado da “grande Estrada Real”. Citamos aqui dois relatos a título de ilustração. O primeiro de Eschwege:

Durante minhas viagens pelos sertões, [...], verifiquei, mais de uma vez, erros de traçado. Como exemplo, pode ser citado o sinuoso caminho que é a estrada que liga o Rio a Vila Rica, e que, ainda hoje, conserva a característica primitiva. Assim como o homem, estende-se ele ao acaso, ora por montanhas escarpadas, ora, o que é pior, pelos vales, de modo que, alongando-se por 86 léguas, poderia ser encurtado, desde que adotasse um traço conveniente (Eschwege, 1979 v. 1:30).

Luccock indica a possibilidade da falta de planejamento: “Viajávamos através de belíssima região, mas sôbre estradas pèssimamente traçadas, pois que por três ou quatro vêzes fomos levados a altitudes de setecentos a oitocentos pés que fàcilmente poderiam ter-se evitado” (Luccock, 1975:274).

A precariedade das viagens fazia com que os viajantes ficassem retidos nas estradas quando chovia. Também, os caminhos existentes não possibilitavam o uso de carros, conforme já salientado. Freireyss (1982:24) escreveu que “nestas montanhas e em toda Minas Gerais não se conhece outro meio de viajar a não ser com tropa, mesmo porque os terrenos impossibilitam as viagens em carro”.

Como é possível ver, o Caminho Novo foi uma estrada aberta às pressas, sem muito investimento e manutenção. A principal preocupação da Coroa portuguesa era mantê-lo sob controle através de um aparato fiscal que procurava abranger todo o movimento das pessoas pela estrada. Este controle, ainda que ineficiente, se fez sentir na vida diárias dos viajantes: tanto através do constrangimento e vigilância das Patrulhas e Registros quanto das dificuldades impostas pela travessia do caminho.

A MATERIALIZAÇÃO DO CONTROLE: REFLEXÕES SOBRE OS CAMINHOS

A materialidade do Caminho Novo foi caracterizada por poucas estruturas viárias (pontes, bueiros, galerias, canais etc.), caminhos estreitos que não permitiam o uso de carroças, terreno irregular e pouco marcado mostrando um insuficiente investimento por parte da Coroa e falta de planejamento. Ele foi construído e consolidado em um período regido pela exploração da colônia e exportação de seus produtos, ainda que também tivesse demandas relacionadas ao mercado interno. O principal objetivo a ser alcançado com a construção desse caminho seria a ligação direta entre o Rio de Janeiro e a região mineradora, mais precisamente, Vila Rica. Consequentemente, mais pessoas se dirigiriam para lá, aumentando

o número de lavras, o que levaria à movimentação de outras atividades de apoio como a criação de gado. E um velho sonho da Coroa portuguesa ainda não havia sido deixado de lado: a descoberta de Sabarabuçu, o “Eldorado” português.

Contraditoriamente essa via não recebeu toda a atenção que se espera de uma estrada oficial, passando, em muitos trechos, por uma trilha aberta às pressas, sem vestígios ou com poucas marcas de um reino colonizador que pretendia se fazer conhecido e respeitado em terras longínquas. Essas características eram fruto de uma sociedade marcada pela necessidade da vigilância constante, ainda que precária, pois era necessário proteger a promissora colônia das investidas cobiçosas das demais potências coloniais. Assim, o pouco investimento em estruturas viárias definiu uma paisagem pouco marcada pelos caminhos. Não era uma via distinguida pela visibilidade de suas estruturas. Não foram feitos investimentos em pontes duradouras, por exemplo. Era uma forma de proteger o interior da colônia de estrangeiros, ao mesmo tempo em que marcava para os habitantes da terra por onde passar, como e quando. O discurso oficial pregava que as estradas eram os males da Colônia, por onde se desviavam as riquezas, por onde andavam ladrões e perturbadores da ordem. Então, quanto menos estradas para controlar, melhor seria. Por isso mesmo, não havia uma preocupação em construir caminhos para durar, para permanecer.

Na tentativa de interpretar a “invisibilidade” do Caminho Novo, procuro pensar no que a presença e a ausência dele significava para aquela sociedade. Os “sertões”, ou os locais ainda não domesticados, eram lugares com mata virgem, animais selvagens, índios bravos: apenas pessoas experimentadas sobreviveriam nesse contexto. Saber andar na mata fechada, um ambiente desconhecido para o europeu, sem se perder, era uma tarefa que levava em conta, também, evitar o contato hostil com os índios e os animais, além de saber procurar alimentos quando estes faltavam, o que era comum, já que as viagens eram longas.

Com a descoberta das minas de ouro e o grande afluxo de pessoas para a região começaram os problemas decorrentes do povoamento, rápido e desordenado, do abastecimento, tanto de alimentos quanto de outros produtos como sal e outros artigos necessários na mineração. Inclusive, os animais para carga, tração e alimentação. As duas piores crises de fome que aconteceram na região na virada do século XVII para o XVIII, contribuíram para a dispersão dos mineradores (Moraes, 2007 v. 1:75), situação que não era interessante para a Coroa, já que sem a exploração não havia arrecadação.

Portanto, sem os caminhos as dificuldades eram: a falta de víveres, problemas de abastecimento, desordens diversas, pois era mais fácil estar à margem da lei e longe do controle metropolitano sem o aparato administrativo por perto. Essa

situação fez com que a Coroa investisse em uma atuação mais presente na Colônia com a abertura de uma estrada oficial (Souza & Bicalho, 2000).

Mas os caminhos também traziam problemas como: facilidade em escoar ouro ilegalmente e entrada de elementos indesejados como espiões de outras potências coloniais, ladrões e demais perturbadores da ordem (Souza & Bicalho, 2000). Então, se a abertura de caminhos foi algo vital no contexto colonial isso fez com que a Coroa oscilasse entre uma política centralizadora e uma descentralizadora. Enquanto a primeira investia no controle sobre os lucros e rendas, a segunda opção era econômica evitando gastos com a instalação do aparelho administrativo colonial (Moraes, 2007:61).

Ao mesmo tempo deveria haver um modo de diminuir os problemas causados pela abertura do caminho. Entendo que a “invisibilidade” do Caminho Novo, ou, a precariedade das estruturas, que permitiriam indicá-lo como a estrada principal, inclusive como vestígio arqueológico, está em compasso com essa preocupação: havia uma necessidade, mas não uma vontade. Segundo Ana Cristina de Sousa, havia uma atitude incoerente de não comprometimento do governo colonial:

A escassez e precariedade de caminhos, a negligência na edificação de registros e fortificações - por sinal discordante da política fiscalizadora e controladora -, e a própria inexistência de infra-estrutura deliberativa e produtiva - como são exemplos a dependência administrativa e a proibição de estabelecimentos de fábricas na Colônia -, são apenas alguns indícios da intencionalidade da Coroa. O aspecto precário e frágil destas paisagens trazem em si a não preocupação com o “fixar”, com a ocupação e desenvolvimento racional (Sousa, 1995:84).

Essa escassez e precariedade, esse aspecto frágil e fugaz do Caminho Novo ressoa hoje nos poucos vestígios arqueológicos encontrados. A ausência da materialidade, talvez esteja a nos revelar muito mais do que a presença, nos ajudando a compreender um pouco da complexidade da sociedade setecentista. Ao mesmo tempo em que havia uma estratégia de ordenação da vida social, uma tentativa de domesticação das paisagens e pessoas que precisavam ser colonizadas, havia uma flexibilização dessas estratégias que acabava por permitir, mesmo que involuntariamente, que os moradores locais construíssem caminhos alternativos, ainda que com a expressa proibição de tal atividade. Ao invés de utilizar a estrada oficial, instituída como caminho por onde se devia passar, as pessoas criaram suas próprias vias que surgiram do seu movimento diário, que estavam em maior consonância com suas necessidades e objetivos do que o Caminho escolhido pela Coroa. Além disso, a pesada tributação do governo português fazia com que os indivíduos tentassem escapar das diferentes formas da arrecadação impostas a eles.

Mas essa flexibilização e precarização da materialidade não impediu a cons-

tuição de uma política oficial em relação aos caminhos. Por isso, o Caminho Novo era uma estrada oficial. Ele, em sua totalidade, era a materialização das estruturas de poder do regime colonial, construído para atender às necessidades da Coroa, ou seja, a partir de um movimento de “cima para baixo”. Os registros materializavam o discurso do controle e do assédio propiciando o castigo e o constrangimento daqueles que evitavam, transgrediam ou “manipulavam” o caminho em suas práticas cotidianas. Não era um caminho do povo, mas da Coroa, era uma Estrada Real.

O Caminho foi parte das estratégias de ordenação da vida social, pois a Coroa tinha em mente controlar o movimento, mas não fez isso apenas através das estruturas viárias e dos registros, mas também por meio das patrulhas e do discurso criado em torno do contrabando. Assim, ao estabelecer uma via oficial o Estado estava dizendo por onde e como circular (com cavalos, ou com tropas, ou com diligências, ou a pé etc.). Era uma forma de domesticação tanto da paisagem quanto das pessoas. Assim, não apenas as paisagens se tornavam previsíveis, mas também os indivíduos. Se por um determinado lugar eu sei que há um caminho, ainda que ele não seja uma excelente via, eu tenho um mínimo de previsão do que irá acontecer. Não é uma caminhada no meio da mata virgem, isolada, sem lugares de parada para abastecimento e descanso. Por outro lado, se eu tenho caminhos constituídos e as pessoas passam por eles, sei onde encontrá-las para cobrar tributos, controlar a circulação e a ordem.

Era uma tentativa de conter a complexa sociedade colonial mineira: materializar o controle através das paisagens, marcar a presença de uma Metrópole de além mar.

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer o incentivo e a orientação de Andrés Zarankin e Carlos Magno Guimarães. Agradeço à Fapemig a bolsa no período da graduação e à Capes a bolsa concedida para realizar o mestrado. Agradeço à Évelin Nascimento as sugestões e à Sarah Hissa pela leitura atenta e crítica que, em muito, melhorou este trabalho. Por fim, agradeço aos dois pareceristas anônimos as sugestões e comentários e à *Vestígios* pela oportunidade de publicar meu trabalho.

REFERÊNCIAS

- ACUTO, F. 1999. Paisaje y dominacion: la constitucion del espacio social en el Império Inka. In ACUTO, F. & ZARANKIN, A. (Ed.). *Sed non Satiata. Teoría Social en la Arqueología Latinoamericana Contemporánea*. Ediciones del Tridente, Buenos Aires. pp. 33-75.
- ALMEIDA, A. 2012. *Continuidades na Mudança. Um Olhar Arqueológico sobre os Caminhos das Minas Gerais. Séculos XVIII e XIX*. 2012. 172 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- ANTONIL, A. 1982. *Cultura e Opulência do Brasil*. Itatiaia/Edusp, Belo Horizonte/São Paulo.
- BOLLNOW, O. 2008. *O Homem e o Espaço*. UFPR, Curitiba.
- BOTELHO, A. 2003. Bandeira. In: ROMEIRO, A. & BOTELHO, A. *Dicionário Histórico das Minas Gerais, Período Colonial*. Autêntica, Belo Horizonte. Pp. 45-48.
- BRITO, F. 1972. Itinerário Geográfico com a Verdadeira Descrição dos Caminhos, Estradas, Roças, Sítios, Povoações, Lugares, Vilas, Rios, Montes e Serras que há na Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro até as Minas do Ouro. *Barroco*, nº 4: s/p. Belo Horizonte.
- BUNBURY, C. 1981. *Viagem de um Naturalista Inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais: 1833 – 1835*. Itatiaia/Edusp, Belo Horizonte/São Paulo.
- BURMEISTER, H. 1980. *Viagem ao Brasil através das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais: visando especialmente a história natural dos distritos aurí e diamantíferos*. Itatiaia/Edusp, Belo Horizonte/São Paulo.
- BURTON, R. 1976. *Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho*. Itatiaia/Edusp, Belo Horizonte/São Paulo.
- CALDCLEUGH, A. 2000. *Viagens na América do Sul: Extrato da Obra Contendo Relato sobre o Brasil*. Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte.
- CASTELNAU, F. 1949. *Expedição às Regiões Centrais da América do Sul*. Nacional, São Paulo.
- Código Costa Matoso. 1999. *Coleção das Notícias dos Primeiros Descobrimentos das Minas na América que Fez o Doutor Caetano da Costa Matoso Sendo Ouvidor-geral das do Ouro Preto, de que Tomou Posse em Fevereiro de 1749, & vários papéis*. Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, Belo Horizonte. Pp. 898-910.

- CORRÊA, R. & ROSENDAHL, Z. 2004. Apresentado leituras sobre paisagem, tempo e cultura. In: CORRÊA, R. & ROSENDAHL, Z. (Org.). *Paisagem, Tempo e Cultura*. EduERJ, Rio de Janeiro. Pp.7-11.
- COSTA, A. (Org.). 2004. *Cartografia da Conquista do Território das Minas*. UFMG, Belo Horizonte; Kapa, Lisboa.
- _____. (Org.). 2005. *Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real*. UFMG, Belo Horizonte; Kapa, Lisboa.
- COUTO, J. 1994. *Memória Sobre a Capitania das Minas Gerais: Seu Território, Clima e Produções Metálicas*. Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, Belo Horizonte.
- CRIADO BOADO, F. 1991. Construcción social del espacio y reconstrucción arqueológica del paisaje. *Boletín de Antropología Americana*, 24: 5 - 29.
- DE GUIO, A. 2001. Poder, arqueología del. In: FRANCOVICH, R. & MANACORDA, D. (Ed.). *Diccionario de Arqueología. Temas, Conceptos y Métodos*. Editorial Crítica, Barcelona. Pp. 284-290.
- DENIS, F. 1980. *Brasil*. Itatiaia/Edusp, Belo Horizonte/São Paulo.
- ESCHWEGE, W. 1979, v. 1. *Pluto Brasilienses*. Itatiaia/Edusp, Belo Horizonte/São Paulo.
- _____. 1979, v. 2. *Pluto Brasilienses*. v. 2. Itatiaia/Edusp, Belo Horizonte/São Paulo.
- _____. 1996. *Brasil, Novo Mundo*. Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, Belo Horizonte.
- _____. 2002. *Jornal do Brasil, 1811 – 1817: ou Relatos Diversos do Brasil, Coletados Durante Expedições Científicas*. Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, Belo Horizonte.
- FREIREYSS, G. 1982. *Viagem ao Interior do Brasil*. Itatiaia/Edusp, Belo Horizonte/São Paulo.
- FURTADO, J. 2005. Transitar na Estrada Real. O cotidiano dos caminhos. In: COSTA, A. (Org.) *Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real*. UFMG, Belo Horizonte; Kapa, Lisboa. Pp. 192-205.
- GIANNICCHEDDA, E. 2001. Cultura Material. In: FRANCOVICH, R. & MANACORDA, D. (Ed.). *Diccionario de Arqueología. Temas, Conceptos y Métodos*. Editorial Crítica, Barcelona. Pp. 104-108.
- GUEDES, M. 2005. Introdução. In: COSTA, A. (Org.). *Os Caminhos do Ouro e a Estrada*

- Real. UFMG, Belo Horizonte; Kapa, Lisboa. Pp. 12-27.
- GUIMARÃES, C. (Coord.). 2007. *Levantamento Histórico-arqueológico da Estrada Real no Trecho Ouro Branco – Ouro Preto / MG. Relatório Final*. Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG; Fapemig, Belo Horizonte.
- _____. (Coord.). 2008. *Levantamento Histórico-arqueológico da Estrada Real: o Capão do Lana -Ouro Preto / MG. Relatório Final*. Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG; Fapemig, Belo Horizonte.
- GUIMARÃES, C.; ALMEIDA, A.; VELOSO, G. 2010. Capão do Lana: dos Documentos à Arqueologia. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Ano XLVI, nº 2:126-141. Belo Horizonte.
- HOLANDA, S. 1994. *Caminhos e Fronteiras*. Companhia das Letras, São Paulo.
- KATINSKY, J. 1994. Sistemas construtivos coloniais. In: VARGAS, M. (Org.). *História da Técnica e da Tecnologia no Brasil*. Unesp; CEETEPS, São Paulo. pp. 67-94.
- KIDDER, D. & FLETCHER, J. 1941. *O Brasil e os Brasileiros. (Esboço Histórico e Descritivo)*. Companhia Editora Nacional, São Paulo.
- LUCOCK, J. 1975. *Notas Sobre o Rio de Janeiro e Partes Meridionais do Brasil*. Itatiaia/Edusp, Belo Horizonte/São Paulo.
- MATOS, R. J. C. 2004. *Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão, Pelas Províncias de Minas Gerais e Goiás*. Instituto Cultural Amilcar Martins, Belo Horizonte.
- MORAES, A. 2003. O sertão. Um “Outro” Geográfico. *Terra Brasilis (Nova Série)*, 4 5: 1 - 8. Disponível em: <<http://terrabilis.revues.org/341?lang=en>> Acesso em: agosto de 2014.
- MORAES, Fernanda. 2007. De arraiais, vilas e caminhos: a rede urbana das Minas. Em: RESENDE, M. E. & VILLALTA, L. (Org.). *As Minas Setecentistas*, 1. Coleção História de Minas Gerais. Autêntica; Companhia do Tempo, Belo Horizonte. Pp. 55-86.
- PARKER PEARSON, M. & RICHARDS, C. 1994. Ordering the world: perceptions of architecture, space and time. In: PARKER PEARSON, M. & RICHARDS, C. (Ed.). *Architecture and Order. Approaches to Social Space*. Routledge, London. pp. 1-37.
- POHL, J. 1976. *Viagem no Interior do Brasil*. Itatiaia/Edusp, Belo Horizonte/São Paulo.
- RENGER, F. 2007a. A origem histórica das estradas reais nas Minas setecentistas. In: RESENDE, M. E. & VILLALTA, L. (Org.). *As Minas Setecentistas*, 1. Coleção História de Minas Gerais. Autêntica; Companhia do Tempo, Belo Horizonte. Pp. 127-137.

- _____. 2007b. Primórdios da cartografia das Minas Gerais (1585-1735): dos mitos aos fatos. In: RESENDE, M. E. & VILLALTA, L. (Org.). *As Minas Setecentistas*, 1. Coleção História de Minas Gerais. Autêntica; Companhia do Tempo, Belo Horizonte. Pp. 103-126.
- REVISTA DO ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. 1772. Carta de sesmaria passada a Manoel Martins de Carvalho – Paragem O Lana – Termo de Vila Rica. 07 de janeiro de 1772. RAPM – SC. 146, Filme: 32, 206V. Neg. G-1.
- ROMEIRO, A. 2005. A história das Minas. Entre o sertão e o império. In: COSTA, A. (Org.). *Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real*. UFMG, Belo Horizonte; Kapa, Lisboa. Pp. 206-221.
- RUGENDAS, J. 1998. *O Brasil de Rugendas*. Itatiaia, Belo Horizonte; Rio de Janeiro.
- SANTOS, M. 2001. *Estradas Reais: Introdução ao Estudo dos Caminhos do Ouro e do Diamante no Brasil*. Estrada Real, Belo Horizonte.
- _____. 2003. Caminhos. In: ROMEIRO, A. & BOTELHO, A. *Dicionário Histórico das Minas Gerais*. Autêntica, Belo Horizonte: Autêntica. Pp. 60-65.
- _____. 2010. *Fronteiras do Sertão Baiano: 1640 - 1750*. 433 f. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-09072010-133900/pt-br.php>>. Acesso em: dezembro de 2011.
- SHANKS, M. & HODDER, I. 1995. Processual, postprocessual and interpretive archaeologies. In: HODDER, I. et al. (Ed.). *Interpreting Archaeology: Finding Meaning in the Past*. Routledge, London/New York. Pp. 3 – 29.
- SHAW, I. & JAMESON, R. 1999. Contextual archaeology. In: SHAW, I. & JAMESON, R. (Ed.). *A Dictionary of Archaeology*. Blackwell, Oxford; Malden. pp. 175 - 176.
- SILVA, A. 2006. *Estratégias Materiais e Espacialidade: uma Arqueologia da Paisagem do Tropeirismo nos Campos de Cima da Serra / RS*. 2006. 218 f. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- SILVA, D. (Org.). 1997. *Os Diários de Langsdorff*. Vol. 1. Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Campinas; Fiocruz, Rio de Janeiro.
- SILVEIRA, F. 2009. A paisagem como fenômeno complexo, reflexões sobre um tema interdisciplinar. In: SILVEIRA, F. & CANCELA, C. (Org.). *Paisagem e Cultura: Dinâmica do Patrimônio e da Memória na Atualidade*. EdUFPA, Belém. Pp. 71 86.
- SOUSA, A. C. 1995. Caminhos enquanto artefatos: relações sociais e econômicas

- no contexto do Caminho Novo e suas variantes (séculos XVIII e XIX). *Arqueologia Histórica na América Latina*. V. 6:67-86. Columbia.
- SOUZA, L. & BICALHO, M. F. 2000. *1680 – 1720: o Império deste Mundo*. Companhia das Letras, São Paulo.
- STRAFORINI, R. 2007. *Tramas que Brilham: Sistema de Circulação e a Produção do Território Brasileiro no Século XVIII*. 293 f. Tese (Doutorado em Geografia) Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.ppgg.igeo.ufrj.br/index.php?option=com_content&task=view&id=445&Itemid=49> Acesso em: janeiro de 2012.
- VENANCIO, R. 2000. Caminho Novo: a longa duração. *Varia História. Revista do Departamento de História da UFMG*, v. 21:181-189. Belo Horizonte.
- WALSH, R. 1985. *Notícias do Brasil*. Itatiaia/Edusp, Belo Horizonte/São Paulo.
- WARMING, E. 2006. *A Canção das Palmeiras: Eugenius Warming, um Jovem Botânico no Brasil*. Fundação João Pinheiro; Centro de Estudos Históricos e Culturais, Belo Horizonte.
- WOLF, E. 1990. Distinguished lecture: Facing power-old insights, new questions. *American Anthropologist*. 92:586-596. Disponível em: <<https://www.uio.no/studier/emner/sv/sai/SOSANT1200/h11/Wolf%20sosant201200.pdf>> Acesso em: fevereiro de 2012.
- ZARANKIN, A. 1999. Casa tomada: sistema, poder y vivienda doméstica. Em ACUTO, F. & ZARANKIN, A. (Ed.). *Sed non Satiata. Teoría Social en la Arqueología Latinoamericana Contemporánea*. Ediciones del Tridente, Buenos Aires. pp. 239-272.
- _____. 2002. *Paredes que Domesticam: Arqueologia da Arquitetura Escolar Capitalista*. O caso de Buenos Aires. CHAA/IFCH (Unicamp), Campinas.