Introdução

Luís Augusto Bustamante Lourenço

SciELO Books / SciELO Livros / SciELO Libros

LOURENÇO, L.A.B. Introdução. In: *A oeste das minas: escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentista Triângulo Mineiro (1750-1861)* [online]. Uberlândia: EDUFU, 2005, pp. 17-25. ISBN 978-85-7078-516-9. <https://doi.org/10.7476/9788570785169.0002>.

All the contents of this work, except where otherwise noted, is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International license](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Todo o conteúdo deste trabalho, exceto quando houver ressalva, é publicado sob a licença [Creative Commons Atribuição 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Todo el contenido de esta obra, excepto donde se indique lo contrario, está bajo licencia de la licencia [Creative Commons Reconocimiento 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Introdução

O caminho de automóvel mais curto de Brasília a São Paulo é feito pela rodovia BR-050, que atravessa a região mais ocidental do estado de Minas Gerais, conhecida como Triângulo Mineiro. Um viajante que por ela estiver saindo de Goiás e entrando em Minas, ao cruzar a ponte sobre o rio Paranaíba, encontrará um vale fluvial de relevo dissecado, onde a estrada se mostra sinuosa por aproximadamente 40 quilômetros. Após subir por um longo trecho, terá, à sua direita, a cidade de Araguari, a 900 metros de altitude. A estrada começa novamente a descer e, em pouco tempo, ele verá diante de si o profundo vale do rio Araguari, anunciado pelas escarpas onde terminam as chapadas.

Esse rio será cruzado a uma altitude de 600 metros e, 15 quilômetros à frente, o viajante se verá novamente no topo de um vasto tabuleiro, a mais de 800 metros de altitude. Estará então às portas da cidade de Uberlândia. Daí em diante, ele percorrerá um impressionante planalto liso, de aproximadamente 60 quilômetros de extensão, tendo dos dois lados imensidões de campos artificiais de soja. A monotonia dessa paisagem sequer é quebrada pela presença de povoações, ausentes por 100 quilômetros.

Repentinamente, o chapadão termina, em escarpas quase verticais. Ao fundo, o rio Tejuco, que nesse trecho é pouco mais que um córrego. A partir daí, uma série de colinas se sucedem até Uberaba, a 100 quilômetros de Uberlândia, situada num declive que se prolonga mais além, até a fronteira com o estado de São Paulo, sobre o rio Grande. Nesse momento, o viajante terá a impressão de que acabou de cruzar uma região quase desabitada: são 210 quilômetros onde se vêem apenas três povoações.

Essa impressão se tornará ainda mais viva quando o viajante continuar sua jornada pelo estado de São Paulo. Igarapava, Guará, Ituverava, São Joaquim da Barra, Orlandia, Jardinópolis, Ribeirão Preto: são sete cidades atravessadas pela Rodovia Anhanguera num trecho de apenas 150 quilômetros. De Limeira em diante, estende-se uma linha de conurbações quase contínuas, até a cidade de São Paulo.

Essa imagem pode ser reforçada ao se examinar um mapa rodoviário. No estado de São Paulo, diversas cidades, muito próximas umas das outras, pontuam o espaço, cruzadas por uma densa rede de rodovias, traçadas em todas as direções. A intervalos médios de 100 quilômetros, sucedem-se cidades médias, em torno das quais gravitam várias cidades menores, num padrão que lembra muito o proposto pela Teoria das Localidades Centrais de Walter Christaller.

Esse padrão, contudo, é subitamente interrompido pela linha da fronteira com o Triângulo Mineiro. Ali, o que se vê são poucas cidades, algumas de porte médio, bastante isoladas umas das outras. Cidades com cem mil, duzentos mil, até quinhentos mil habitantes, mas com imensos vazios em torno de si, num raio de 50 a 100 quilômetros.

Pode-se tentar imputar essas diferenças geográficas ao determinismo econômico: o estado de São Paulo é mais rico, teve maior desenvolvimento urbano e, por isso, conta com maiores densidades demográficas. Mas esse tipo de argumento não resiste a uma análise mais cuidadosa. Os indicadores econômicos e sociais de cidades como Araguari, Uberlândia e Uberaba não são muito diferentes dos do norte de São Paulo. Por outro lado, regiões mineiras bem mais povoadas, como a Zona da Mata ou o Alto Jequitinhonha, com um número maior de núcleos urbanos, são muito mais pobres do que o Triângulo Mineiro.

Tampouco tem cabimento qualquer tipo de reducionismo cronológico: a ocupação do Triângulo Mineiro não é “recente”. Remonta a 200 anos, sendo anterior à ocupação da Zona da Mata Mineira, e muito mais antiga que a do Noroeste Paulista. E talvez não seja necessário dizer que também não competem explicações calcadas no determinismo geográfico.

As conformações espaciais das redes urbanas têm diferenças que não podem ser explicadas por nenhum tipo de reducionismo determinista. Suas raízes estão na *história*, isto é, na forma como se fizeram a gênese dos lugares e a ocupação das regiões. Apesar de o mundo contemporâneo ser cada vez mais homogêneo no que diz respeito aos lugares e aos fluxos, com tendência a dissolver as diferenças, produzir não-lugares e fluxos virtuais, acreditamos na força das permanências (e, portanto, na historicidade) como o fator que reproduz as diferenças regionais. Noutras palavras, o espaço que as sociedades humanas produziram no passado é uma herança continuamente reproduzida no espaço contemporâneo.

A força das permanências pode ser testada, comparando-se essa viagem — feita por um automóvel no século XXI — com aquelas realizadas na mesma região, há quase 200 anos, pelos naturalistas, geólogos e geógrafos trazidos pela Corte portuguesa, instalada no Rio de Janeiro em 1808. Wilhelm Ludwig von Eschwege, Luiz D’Allincourt e Auguste de Saint Hilaire fizeram o trajeto do nosso viajante entre 1816 e 1819. Naquele tempo, a estrada, chamada *dos Goiaes* ou *do Anhanguera*, situava-se um pouco mais a leste da atual BR-050. A primitiva estrada cruzava três povoações, no seu trecho mineiro: os aldeamentos de Rio das Pedras¹ e Santana do Rio das Velhas,² e o arraial de Uberaba. E como nos dias de hoje, Eschwege não encontrou nenhum povoado entre o rio Uberaba Verdadeira³ e o rio Tejuco: “percorremos nove léguas sem encontrar viva alma” (1996, p. 124).

Agora, os campos de soja substituem os campos sujos e campos limpos do início do século XIX, mas os viajantes de hoje ainda se impressionam, tanto quanto os de então, com a imensa planura entre os dois rios.

O padre Aires de Casal, em 1817, assim descreveu os espigões situados entre os rios Uberaba Falsa⁴ e Uberaba Legítima: “o terreno médio entre os dois Uberabas é uma planície de dez léguas de largura, sem a menor elevação acima do horizonte, e absolutamente destituída de mato, onde andam veados e emas” (1976, p. 160). Saint Hilaire, entre o Uberaba Legítima e o Tejuco, assim se referiu à paisagem: “[...] num trecho de cinco léguas, atravessamos a planície mais regular que eu já havia visto desde que chegara ao Brasil. A terra era um pouco arenosa e em quase toda a sua extensão coberta por um capim mirrado” (1975 A, p. 149). Eschwege, em 1816, ao passar pelo chapadão situado entre o rio Paranaíba e o rio das Velhas, anotou em seu diário: “atravessamos, por muito tempo, as planícies mais bonitas, de extensão significativa, que nenhuma arte poderia ter criado tão planas (1996, p. 124)”. O engenheiro português Luiz D’Allincourt, dois anos depois de Eschwege, descreveu o trecho da *Estrada dos Goiaes* entre o Tejuco e o Uberaba Legítima:

[...] depois entra-se numa vasta planície, que se estende a perder de vista, sem encontrar-se água: quase a tocar o horizonte, para a direita, oferece-se

¹ Hoje Cascalho Rico

² Hoje Indianópolis

³ Hoje rio Uberabinha

⁴ Hoje rio Uberaba

um interessante quadro, que representa a figura do mar sereno, e algumas árvores ao longe, dispostas em longos intervalos, formam a mais agradável ilusão de ótica, figurando navios [...]. Em várias partes, a superfície deste plano mostra o terreno levantado como formando pequenas ilhas, divididas por estreitos canais, que são cheios d'água na época das chuvas, e dão tantas voltas que dão bem a conhecer o quanto esta grande campina é horizontal (1975, p. 76–77).

Os viajantes contemporâneos, como os joaninos, até hoje têm a região como uma área de passagem. Como naquele tempo, saem de uma cidade planejada, construída pelo Estado no centro do país (como Vila Boa de Goiás, então, e como Brasília hoje) para se dirigirem à capital do estado (então capitania) de São Paulo.

As coincidências encerram-se por aí, todavia. Não encontramos mais arraiais ou aldeamentos, mas cidades com mais de uma centena de milhar de habitantes. Uma rodovia pavimentada substitui a antiga picada, por onde trafegam caminhões e não mais tropas de burros. Mas não deixa de ser curioso notar que, daquele tempo para cá, pouco aumentou o número de localidades. Como se pode observar no gráfico 1 e no quadro 1, quase todas as cidades do Triângulo Mineiro surgiram de arraiais fundados até 1850. Dito de outra forma, a geografia das localidades urbanas da região teve o seu arcabouço montado na primeira metade do século XIX, ao tempo do povoamento pioneiro.

É muito diferente o que se vê além da fronteira mineira, no estado de São Paulo. O povoamento pioneiro do norte da capitania de São Paulo resultou, como o do Extremo Oeste Mineiro, da migração de roceiros vindos do centro-sul de Minas Gerais, do final do século XVIII em diante. Ali os *geralistas* construíram uma paisagem agrária e proto-urbana em tudo semelhante à mineira, fundando fazendas, sítios e arraiais ao longo da *Estrada dos Goiaes* (MONBEIG, 1998).

A partir de 1860, a província de São Paulo, particularmente o seu Oeste, sofreu uma profunda transformação em seu espaço, com a expansão da cafeicultura e das ferrovias. Ao mesmo tempo, vieram novas formas de exploração dos solos, os imigrantes estrangeiros e o colonato, e as cidades fundadas sobre os espigões, nos cruzamentos do tronco principal das ferrovias com os ramais “cata-café” (MONBEIG, 1998).

Gráfico 1. Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: número de arraiais (fundação de capelas), por período cronológico.

Fonte: Barbosa (1995).

Cascalho Rico	1750	Delta	1827	Miraporanga	1860
Indianópolis	1750	Frutal	1830	Monjolinho	1869
Desemboque	1760	Campina Verde	1830	Nova Ponte	1872
Araxá	1804	São Francisco de Sales	1835	Conceição das Alagoas	1878
Prata	1811	Tupaciguara	1841	Veríssimo	1891
Campo Florido	1812	Araguari	1842	Conquista	1895
Uberaba	1816	Santa Juliana	1842	Capinópolis	1927
Sacramento	1819	Monte Alegre de Minas	1843	Tapuirama	1932
Ituiutaba	1820	Uberlândia	1846	Canápolis	1938

Data de fundação dos arraiais no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

Fonte: Barbosa (1995).

Essa nova paisagem, criada pela cafeicultura associada ao capital financeiro e ferroviário, é a antecessora da atual, no Oeste Paulista. Obviamente, hoje não são as ferrovias, mas suas sucessoras — as autovias — que funcionam como o suporte material dos fluxos na região. Contudo, os lugares produzidos por

aquelas ainda são os mesmos. Uma olhada no mapa basta para perceber que a rede urbana paulista contemporânea é a mesma que foi delineada pelos troncos das grandes ferrovias, sobre os interflúvios dos rios paulistas.

No Triângulo Mineiro, diferentemente, a paisagem atual é sucessora direta daquela produzida há 150 anos pela grande imigração de roceiros e criadores, vindos do centro e do sul da província. Talvez esteja aí a resposta a uma pergunta que, por certo, intriga a todos os visitantes da região: por que as cidades do Triângulo, apesar de seu porte considerável, são tão distantes umas das outras?

As implicações dessa questão interessam a todos nós, pesquisadores da Geografia. As cidades médias triangulinas, apesar de terem o mesmo porte das do interior de São Paulo, contam com entornos muito mais despovoados, o que se reflete, por exemplo, na escala e na diversidade dos serviços oferecidos por elas. Acreditamos que a resposta só poderá ser encontrada se entendermos o processo do povoamento pioneiro da região.

As motivações que nos levaram a este trabalho não se encerram nessa pergunta, contudo. Os pesquisadores que já tenham necessitado de estudos relativos ao Triângulo Mineiro dos séculos XVIII e XIX, provavelmente perceberam que eles simplesmente não existem. Acreditamos que o mutismo relativo a essa região, naquele período histórico, deve-se, por um lado, a contingências da sua própria formação histórica, e por outro, a algumas preferências da produção acadêmica.

O Triângulo⁵ nasceu paulista, em 1725, quando então era, para aquela província, apenas uma área de passagem rumo às minas goianas. Tornou-se parte da então recém-criada capitania de Goiás, em 1736, permanecendo como corredor para o tráfego de tropas para São Paulo por quase um século, quando finalmente se integrou a Minas Gerais,⁶ em 1816. Para historiadores paulistas e goianos, trata-se de uma simples área de passagem, sem importância estrutural em seus objetos de estudo. Para historiadores mineiros, representa área periférica em um período — o século XIX — que, em si, também é periférico em seus interesses, já que a maioria deles tem na *Idade de Ouro* do século XVIII seu principal foco de investigações.

⁵ Usaremos os termos Triângulo ou Triângulo Mineiro, em referência à região situada entre os rios Paranaíba e Grande, hoje parte do estado de Minas Gerais.

⁶ Usaremos os termos Minas Gerais, ou Minas, em referência tanto à capitania real dos tempos coloniais quanto à província e estado de mesmo nome.

A importância em estudar o Triângulo Mineiro dos Setecentos e Oitocentos está na oportunidade de acompanhar uma *fronteira*⁷ em plena expansão, naquele período histórico. Pretendemos abordar em nosso estudo o contato entre as culturas indígena e colonial, a apropriação do espaço pré-colonial, a formação do espaço agrícola e dos primeiros núcleos urbanos, e suas ligações com o restante da sociedade colonial ou nacional.

Este estudo se fez na perspectiva da Geografia Histórica. Por isso, privilegiaremos o estudo da gênese e difusão de técnicas, dos fluxos migratórios, e, a todo momento, estaremos atentos às interações entre as sociedades e a natureza. Contudo, este trabalho é também historiográfico, uma vez que, para atingir esses objetivos, é necessária a compreensão do evoluir de uma sociedade no passado.

Antes de partirmos para o estudo de nosso objeto propriamente dito — a colonização do Triângulo Mineiro desde a segunda metade do século XVIII —, iniciaremos, no primeiro capítulo, uma discussão sobre a importância de se estudar a gênese das configurações espaciais, isto é, a pertinência de se considerar a *historicidade* nos estudos geográficos. Na introdução teórico-metodológica apresentada a seguir, sopesaremos a legitimidade de uma abordagem *genética* num estudo de Geografia, proposta deste trabalho. Faremos um balanço dos métodos e abordagens da Geografia Histórica, com base, principalmente, na sistematização ensaiada pelo geógrafo norte-americano Carl Ortwin Sauer.

No segundo capítulo, reconstituiremos o espaço dos povos indígenas anteriores à colonização luso-brasileira no Triângulo Mineiro. A ocupação do Triângulo Mineiro, pelos povos ameríndios, consistiu de duas experiências radicalmente distintas. A primeira correspondeu às sociedades de língua jê, conhecidas no período colonial como *caiapós*, cuja presença na região remonta

⁷ Usaremos o termo *fronteira* no sentido que lhe vem sendo dado desde Frederick Jackson Turner: “the frontier is the outer edge of the wave, the meeting point between savagery and civilization” (Turner, 2002, p. 3). Não entendemos por “selvagem” o espaço que antecedeu às sociedades ocidentais no processo de expansão destas. Por isso, talvez um conceito melhor que o de Turner seja o de José de Souza Martins (Martins, 1997, p. 11): “a fronteira [é] a frente de expansão da sociedade nacional sobre povos indígenas”. De uma perspectiva geográfica, entenderemos fronteira como uma linha de contato dinâmico entre diferentes espacialidades (isto é, formas específicas de apropriação da natureza e produção de ambientes por sociedades historicamente constituídas).

a pelo menos 1.000 anos. A segunda correspondeu aos aldeamentos indígenas, povoados por índios bororos, parecis, chacriabás e acroás, fundados pelo governo da capitania de Goiás desde 1748, e que sobreviveram até a segunda metade do século XIX.

Fugiria ao escopo deste trabalho uma reconstituição paleoantropológica das sociedades caiapós anteriores a 1748. A partir de uma revisão sobre fontes secundárias, recuperaremos apenas três aspectos relativos a elas, que nos interessam diretamente: as formas de apropriação do ambiente de cerrado desenvolvidas por esses povos, com ênfase nas técnicas; suas tendências demográficas; e, por fim, o impacto ambiental produzido por essas sociedades sobre o ambiente de cerrado.

A experiência dos aldeamentos, ao contrário, interessa-nos de forma mais direta, pois tratou-se da primeira ocupação da sociedade colonial sobre a região, apesar de as populações ameríndias terem sido os seus agentes. Dela resultaram o primeiro traçado viário e as primeiras localizações dos povoados, que influíram decisivamente nos eventos futuros. Utilizando fontes secundárias dispersas, de alguns documentos de época (cartas e corografias) e, principalmente, dos relatos dos viajantes oitocentistas, reconstituiremos a paisagem, a economia, aspectos demográficos e ambientais desses povoados triangulinos primitivos.

No terceiro capítulo, abordaremos um dos mais formidáveis (e menos estudados) movimentos migratórios internos da população do Brasil Colônia e Império: a migração centrífuga de roceiros e criadores vindos da região centro-sul da capitania de Minas Gerais, do final do século XVIII em diante. Usando como fontes os relatos dos viajantes joaninos e o catálogo de sesmarias do Arquivo Público Mineiro, estudaremos os fatores de repulsão migracional, as formas de migração, a posição social dos migrantes, e as direções seguidas pelo fluxo migratório, no interior e para fora da capitania. Analisaremos, em particular, os migrantes que se dirigiram para o Triângulo Mineiro, cuja origem rastreamos pela naturalidade declarada em testamentos pesquisados no Arquivo Público de Uberaba.

Ainda no capítulo 3, realizaremos uma análise das principais tendências demográficas da população da região em estudo, no início do século XIX. As estimativas de fecundidade, mortalidade, natalidade e as pirâmides etárias foram feitas com base nos títulos de herdeiros e descrições dos plantéis de

escravos, contidos nos inventários pesquisados, por amostragem seletiva cômoda (MARCÍLIO, 1977). As estimativas da população regional foram feitas tendo por base os mapas de população de Eschwege (1996) e Cunha Matos (1981), e alguns mapas eleitorais do Império, reproduzidos na Revista do Arquivo Público Mineiro.

No quarto capítulo, estudaremos a formação e a evolução da paisagem do Triângulo Mineiro ao longo da primeira metade do século XIX. Para isso, apresentaremos o funcionamento dos principais complexos técnicos utilizados pelos pioneiros geralistas, ou seja, estudaremos como, cotidianamente, era feita a reprodução material de suas vidas. Utilizaremos como fontes os inventários pesquisados no Arquivo Público de Uberaba, os relatos dos viajantes joaninos e, ainda, entrevistas e depoimentos de antigos moradores da região sobre técnicas e costumes tradicionais.

No quinto capítulo, faremos um painel da economia de então, considerando o trabalho escravo, o trabalho livre e as principais formas de riqueza. Serão avaliadas as relações de trabalho predominantes e a distribuição da riqueza. Como fontes, usaremos, principalmente, os inventários *post mortem* de Uberaba, entre 1822 e 1861.

No sexto capítulo, conheceremos o papel dos arraiais na vida dos pioneiros geralistas. Reconstituiremos sua localização, sítios preferidos e traçados, tendo como fontes as descrições dos viajantes; fotografias, pinturas e plantas antigas; bem como o traçado atual das cidades que se originaram desses arraiais. Estudaremos, também, qual era a inserção econômica, religiosa e cultural desses núcleos no cotidiano desses primeiros moradores, e reconstituiremos a estratificação social no espaço dos povoados, usando as descrições dos imóveis contidas nos inventários *post mortem*. Nesse mesmo capítulo, abordaremos a natureza do comércio local e as principais vias usadas nos circuitos mercantis da região, tanto no âmbito local como nas trocas com outras regiões.