

<http://dx.doi.org/10.18232/alhe.1204>

Artículos

Lo urbano y la economía espacial de Brasil en el siglo XVIII

The *urban* and the Brazilian *spatial economics* in the 18th century

Everaldo B. da Costa¹, *  0000-0003-0734-6680

Adriano B. Andrade²  0000-0003-2176-5427

Vinícius S. Maluly³  0000-0002-3989-7842

¹ Universidad de Brasilia, Distrito Federal, Brasil.

² Ministerio de la Defensa de Brasil, Brasilia, Brasil.

³ Escuela de Estudios Superiores en Ciencias Sociales, París, Francia.

* Correspondencia: everaldocosta@unb.br; vmaluly@gmail.com; abittandrade@gmail.com

Resumen. Un enfoque científicamente exitoso parece ser el de la geografía histórica y la historia económica en la comprensión de la formación de territorios vinculados a la *economía espacial*. Por lo tanto, la tesis defendida en este artículo es que la economía espacial, distinta en cada región de la colonización portuguesa en Brasil, es afluyente de una red de ciudades y villas que articularon el territorio. Metodológicamente, se basa en fuentes primarias del siglo XVIII y en un análisis que vincula el concepto de lo *urbano* pretérito a las peculiaridades de la economía espacial de las regiones coloniales elegidas para el análisis, Recôncavo Baiano, Sertões do São Francisco y Minas Gerais. Estas regiones sintetizan un proceso de fragmentación articulada del territorio del siglo XVIII en Brasil.

Palabras clave: urbano colonial; geografía histórica; historia económica; economía espacial.

CÓMO CITAR: Costa, E. B., Andrade, A. B. y Maluly, V. S. (2021). Lo urbano y la economía espacial de Brasil en el siglo XVIII. *América Latina en la Historia Económica*, 28(3), 1-28. DOI: [10.18232/alhe.1204](https://doi.org/10.18232/alhe.1204)



Esta obra está protegida bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional

Abstract. The approximation between historical geography and economic history seems to be scientifically successful on the comprehension of territorial formation connected to *spatial economy*. Therefore, the view held in this article is that spatial economy, distinct in each region of the Portuguese colonization in Brazil, is derivative of a network of cities and villas that articulated the territory. Methodologically, 18th century primary sources are used and an analysis is developed binding a conceptualization of a former *urban* applied to the spatial economy peculiarities of the analyzed colonial regions, the Recôncavo Baiano, the Sertões of the São Francisco river and the Minas Gerais. These areas synthesize a process of articulated fragmentation of the 18th century Brazilian territory.

Key words: colonial urban; historical geography; economic history; spatial economy.

JEL: N36; N96; O54.

Recibido: 12 de mayo de 2020.

Aceptado: 09 de enero de 2021.

Publicado: 15 de junio de 2021.

INTRODUCCIÓN

La investigación basada en la geografía histórica y la historia económica enfrenta desafíos en términos de comprensión de la dinámica territorial y de las espacialidades pasadas, respaldada por conceptos del presente. El uso de terminologías y conceptos que son muy claros hoy en día, puede tener diferentes significados cuando se aplican al pasado. En este sentido, el presente estudio relaciona historia económica, economía espacial y dinámica territorial urbana colonial. El objetivo es analizar la formación del territorio brasileño, que es, en parte, un afluente de una red de ciudades y villas que producen una economía espacial estratégica, entre Recôncavo Baiano y Minas Gerais, mediada por los *sertões*,¹ en el siglo XVIII.

Metodológicamente, se discute lo urbano y la urbanización de dicho periodo, considerando las principales bases económicas de tres importantes regiones coloniales: *a*) el Recôncavo Baiano, en la costa ocupada desde el siglo XVI; *b*) los *sertões*, más allá del río São Francisco, tierras con población dispersa y una red de caminos terrestres básicos en la articulación del territorio colonial, y *c*) Minas Gerais que, con el descubrimiento de minerales, en el siglo XVIII, conectó territorios, forzando la migración y nuevos servicios en el interior de Brasil.

En términos de procedimientos, el estudio se basa en fuentes primarias de archivos brasileños y portugueses, aunque también en fuentes secundarias. Se divide en cinco secciones: *a*) presenta datos y análisis sobre lo urbano en el Brasil colonial; *b*) trata las variaciones entre lo urbano, la costa y el interior; *c*) evalúa la dinámica urbana del siglo XVIII con un enfoque en Recôncavo Baiano; *d*) en Minas Gerais, y *e*) en los *sertões* entre Minas Gerais y Bahia, con base en los *registros fiscais*.² El Sistema de Información Geográfica (SIG) se utiliza para presentar y operar, a través de la cartografía histórica contemporánea, la referida economía espacial; postura metodológica que

¹ *Sertões* es una noción polisémica de uso en Brasil. Se entiende en este artículo como un contraste y un complemento a la costa y conforme a Moraes (2009, p. 89), según el cual el “sertão no es un lugar, sino una condición atribuida a diferentes lugares”.

² “Pontos estratégicos estabelecidos pela Real Fazenda ou pelos Contratadores das Entradas, onde os escravos, gados, cargas de secos e molhados e as pessoas que entram e saem dos povoados pagavam o respectivo imposto dos quintos reais” (Salles, 1992, p. 158).

requiere agudeza sensorial y perspicacia dialéctica representacional de interescalearidad y transtemporalidad espacial, además de fomentar el uso del SIG en la geografía histórica y la historia (Costa y Maluly, 2021). Se atribuye un carácter de “metafuente” (Carrara, Valencia y Grava, 2018) al SIG, dialectizando la información de fuentes, bases de datos y entradas digitales.

La génesis de lo urbano en el Brasil colonial adquirió complejidad debido a la diversidad de intereses de sus diferentes agentes, los aspectos formales de la construcción de las villas y las dinámicas político-económicas variables en cada región. Tal complejidad se entiende por el estudio de las acciones combinadas o conflictivas de los agentes de producción espacial,³ en el proceso de colonización portuguesa. Es importante aclarar que se busca una aproximación del sistema urbano del siglo XVIII promotor de dicha economía espacial, considerando el precepto de que “la esencia de lo urbano está en las intenciones y adherencias al territorio; lo que sucede en el curso de la historia y no se ve, mecánicamente, en el aquí y ahora” (Scarlatto y Costa, 2017, p. 2).

Ciudades, villas, poblados, aldeas, *freguesias*,⁴ *pousos*,⁵ *engenhos*,⁶ *juílgados*,⁷ *arraiais*⁸ y *registros fiscais* son nociones⁹ recurrentes en la documentación histórica consultada y utilizada para nombrar diferentes centros de población, lo que a su vez indica la complejidad en la comprensión de lo urbano colonial. El problema se agrava al considerar que los casos analizados (Recôncavo Baiano y Minas Gerais) eran centralidades político-administrativas, eclesiásticas y económicas con una amplia área de influencia. Por lo tanto, se quiere profundizar en el debate sobre la economía espacial relacionada con la formación del territorio brasileño, tributarias de una “red urbana de tiempo lento” (Costa y Scarlatto, 2009)¹⁰ articulada por caminos y fundamentada en villas y ciudades que representan lo urbano en el siglo XVIII.

³ Para cada región, resulta necesario calificar la capacidad de actuación de los agentes productores de los espacios coloniales, entre la Iglesia, el Estado y los agentes económicos (Vasconcelos, 2000; Andrade, 2009).

⁴ Para Fonseca (2011, pp. 85-86), “las parroquias o freguesias constituían las células base de la organización eclesiástica en la colonia”.

⁵ Puntos de abrigo y de descanso creados a lo largo de los caminos. Vidal (2016, p. 405) los define como “forma nacida de los lugares de espera de los hombres desarticulados” y posibles ubicaciones para futuras ciudades (todas las traducciones son de los autores del artículo).

⁶ Grandes plantaciones de azúcar, basadas en mano de obra esclava. Según Prado Júnior (1961, p. 141), el molino comprende las instalaciones de: “moenda, caldeira, casa de purgar, etc.; além da casa-grande que é a habitação do senhor [...], a senzala dos escravos e instalações acessórias e suntuárias [...] é um verdadeiro mundo em miniatura”.

⁷ Circunscripciones judiciales incompletas y sin autonomía administrativa; pequeños gobiernos municipales que, a su vez, mantuvieron bajo su jurisdicción varios otros *arraiais* (Lemes, 2009).

⁸ Según Fonseca (2011, p. 64), *arraial* designaba a “viviendas y rozas que los *bandeirantes* creaban a lo largo de los caminos, para asegurar su sobrevivencia [...]. Algunos de los poblados existentes a lo largo de estos caminos convirtieron en puntos de encuentro para agricultores y comerciantes, y alrededor de estos surgieron poblados que también se llamaron *arraiais*”.

⁹ Las ideas y palabras características de la colonización portuguesa se explicarán en notas al pie en el texto en su primera aparición.

¹⁰ La noción de “tiempo lento” es de Santos (2002), en el contexto en el que la presencia o ausencia de objetos técnicos favorece, respectivamente, la caracterización del hombre hegemónico o el hombre hegemonzado, en el territorio. El “tiempo lento” refleja una mayor fijación de la vida y las condiciones de la existencia humana; en este caso, aplicado al periodo estudiado.

LO URBANO EN EL BRASIL COLONIAL: UNA UNIVERSALIZACIÓN

La franja atlántica del Brasil colonial concentró, durante dos siglos, la producción agrícola-extractiva de mayor importancia económica para Portugal. Sin embargo, la historia y la geografía ya han demostrado que estas áreas estaban vinculadas a asentamientos urbanos dispersos y desempeñaban un papel nodal en el control del territorio colonial (Abreu, 2002; Furtado, 2014; Moraes, 2000; Prado Jr., 1961; Vasconcelos, 2000).

Respecto a la urbanización colonial, Araújo (2000) indica que el establecimiento de la villa instauraba la legitimidad del poder administrativo sobre el espacio y la vida social regulada. La villa era una unidad política de ocupación, control y uso del territorio; centro de la instancia político-administrativa real con un nivel jerárquico más bajo.

En la lógica de la expansión portuguesa, los centros urbanos ocupan un lugar indudablemente prominente. Casi siempre de ellos se proyectaron y/o fijaron los sucesivos avances logrados, tanto en términos de la expansión comercial de la red, como en términos de la expansión territorial en sí. De hecho, no es nada nuevo decir que el “imperio” portugués en el mundo se construyó sobre una red de ciudades que conectaban los tres océanos en una superestructura de relaciones culturales, económicas y políticas durante tres siglos. Esta estructura, que era relacional, también era flexible, en el sentido de que su fuerza residía en su capacidad de transformación y adaptabilidad (Araújo, 2000, p. 588).

Se puede decir que el periodo colonial brasileño presentó la lógica política de establecimiento de los centros urbanos comandados por la productividad del campo, siendo las villas necesarias para la administración, defensa y circulación territorial, especialmente desde el siglo XVIII. Tal lógica deja pistas sobre la naturaleza urbana del Brasil de dicho siglo. Según Pessoa (1999, p. 80), incluso los pequeños centros urbanos en la región azucarera, en las minas y aquellos estratégicos para la ocupación del territorio obedecían a “una serie de reglas funcionales que definen singularidades capaces de caracterizar los tejidos urbanos coloniales”. Se entendía la importancia de estos centros para la ocupación y el uso del territorio, no siempre para incorporar, de inmediato, normas urbanísticas; el conocimiento urbano portugués era algo más flexible cuanto más pequeña (en tamaño e importancia) era la formación urbana. Hubo un enfoque morfológico mucho más inclinado hacia los métodos de construcción y experiencias en urbanización, que a la determinación de un modelo extremadamente rígido.

Teixeira y Valla (1999, p. 215) evaluaron la diversidad de situaciones en las que se establecieron las villas, sus variaciones físicas y el desempeño de los agentes de producción espacial urbana.

Cada ciudad colonial tenía características particulares, que las diferenciaban unas de otras, y que resultaban de los roles específicos que estaban destinadas a cumplir y las diferentes condiciones materiales y culturales con las que se enfrentaban. Sin embargo, todas estas ciudades compartían los mismos modelos de referencia, lo que les daba una identidad común y un carácter portugués incuestionable. A pesar de la forma aparentemente informal en que se estructuraron y desarrollaron los nuevos asentamientos urbanos, los modelos y la tradición urbana en los que se basaron fueron lo suficientemente fuertes como para garantizar una identidad formal y estructural. Este hecho

ayuda a comprender la continuidad de formas y estructuras que muestran las ciudades construidas por los portugueses, a pesar de la gran variedad de contextos –temporales, geográficos y culturales– en los que se construyeron.

Estas herencias y procedimientos en la producción urbana brasileña necesitan más estudios, en particular las pequeñas formaciones urbano-rurales de las áreas agrícolas, como las de Recôncavo Baiano. Antonil (1976, p. 201), a principios del siglo XVIII, dijo que no sólo la ciudad, sino la mayoría de los habitantes más abundantes del Recôncavo, se sostenían de la carne del rastro, “e da que se vende nas freguesias e vilas, e que comumente os negros, que são um número muito grande nas cidades vivem de fressuras, bofes e tripas, sangue e mais fato das reses, e que no sertão mais alto a carne e o leite é o ordinário mantimento de todos”.

Pessôa (1999) analiza que, a lo largo de la costa del noreste y en el Recôncavo Baiano, una red de pequeñas villas establecidas en las colinas garantizó la seguridad y el control portugués sobre el territorio agrícola. Sin embargo, para el caso de Recôncavo Baiano, no hay consenso entre los investigadores sobre la dimensión del fenómeno urbano a principios del siglo XVIII. Santos (2005), al abordar la urbanización pretérita en Brasil, consideró que, a partir del siglo XVIII, ella ganó impulso, en el XIX alcanzó su madurez y, en el XX adquirió las características actuales.

En este mismo sentido, Abreu (2002) defiende la existencia de una extensa red de suministro en el mercado interno, evidenciada en el siglo XVIII y dirigida por los grandes comerciantes urbanos de la colonia, los llamados *negociantes de grosso trato*.¹¹ Existe un cierto consenso respecto a la fuerza del fenómeno urbano en el siglo XVIII, pero no se determina su tamaño ni ubicación. Reis Filho (1998, pp. 489-491) reconoció que un proceso más intenso de urbanismo y urbanización en Brasil ocurrió sólo en la segunda mitad del siglo XVIII, en el periodo Pombalino, con el establecimiento, a mayor escala, de una población urbana permanente. Como una lectura general, el autor refiere:

No había condiciones para una economía urbana. Villas y ciudades tenían roles eminentemente administrativos. No hubo intercambios urbano-rurales. Pero hubo intercambios innegables entre la retaguardia rural, que era Colonia, y los mercados urbanos europeos. A través de villas y ciudades, la Corona ejerció control sobre el proceso de colonización. [...] las villas y ciudades eran un punto de apoyo y un medio para controlar la colonización.

Además de esta lectura general de Brasil, en los centros urbanos más dinámicos con más de 1 000 habitantes, precisamente porque no había autonomía productiva, se articuló una economía espacial colonial o un sistema complejo de producción material mediado por el trabajo y la generación de valor(es) depositados en los lugares (Costa y González, 2019). Tales aglomeraciones dependían de relaciones reticuladas, internamente y con otras villas y ciudades (véanse mapas 1 y 2), produciendo, aunque a pequeña escala, una vida y economía típicamente urbana, con la oferta de servicios, generación de centralidades y atracción de flujos regulares de productos, además de la administración y defensa del territorio (Andrade, 2013; Costa, 2011; Maluly, 2017a). El proceso de producción de las ciudades, a lo largo de la historia, está relacionado con la dialéctica entre las necesidades humanas, la culturalización de la naturaleza y la división técnico-social del trabajo (Alvarado-Sizzo, 2019; Scarlato y Costa, 2017). La vida social aglomerada siempre ha impuesto algún tipo de circulación e intercambio.

¹¹ Operaron principalmente en puertos; fueron responsables de la interconexión de los circuitos internos y externos a la provincia, después de grandes negociaciones y que tuvieron un cierto carácter enaltecedor (Jucá, 2014).

Fridman (2005, p. 68) considera que el comienzo de la integración de la red de ciudades y villas en el siglo XVIII fue decisivo en la ocupación y el uso del territorio. Según la autora, *engenhos* y haciendas estaban en los *termos*,¹² para asuntos prácticos de defensa y transporte, la ciudad y el campo se entrelazaron para definir un solo *locus* funcional que sirviera a los intereses de la corona; los caminos abiertos entre las unidades productivas así lo señalan. Para Fridman, la red urbana brasileña del periodo requiere un estudio más allá de la identificación de los sitios elegidos para puntos nodales, articuladores de las regiones, porque esa continuidad recalificaría la comprensión del espacio colonial como, por definición, urbano. Sin embargo, esta definición de lo urbano no puede ocultar la comprensión de que el surgimiento de la ciudad como una negación-afirmación dialéctica del campo mantiene la esencia de lo urbano en la historia (Scarlatto y Costa, 2017).

El diálogo con los autores, sujeto a la posible inexactitud de las estadísticas del periodo colonial y la naturaleza diversa de las fuentes consultadas, presenta una población absoluta de algunas ciudades y villas de Brasil,¹³ y articula algunas premisas referentes a la urbanización del territorio colonial brasileño a fines del siglo XVIII (véase mapa 1). Conviene mencionar, con Carrara, Valencia y Grava (2018), que la entrada de incertidumbres en la representación, que garantiza una aproximación de la realidad, puede realizarse intuitivamente desde el conocimiento del investigador o expresarse formalmente en términos de geoprocetamiento para descubrir áreas.

Es notorio sobre lo urbano brasileño del siglo XVIII que la estrategia portuguesa de dominio político y administrativo sobre el territorio se produjo con la construcción de villas y ciudades, a pesar de que tuvo la acción previa de la formación de la Iglesia constituyendo freguesias, abriendo caminos, catequizando a los indígenas; fue un dispositivo para un mayor alcance espacial de la colonización. Estas formaciones urbanas, relativamente pequeñas, escasamente pobladas y distantes entre sí (véase mapa 1), marcan el control de la corona sobre el territorio, con normas estrictas y la imposición de la fuerza.

Aunque no hubo una uniformidad intraurbana preestablecida entre todas las villas coloniales, hubo similitudes resultantes de los conocimientos urbanos portugueses que, si no se asociaron directamente con los ingenieros militares, se debieron a la acción del poder local; fue regulado por Câmaras¹⁴ que, dirigidas por hidalgos, reproducían una tipología urbana con varios elementos coincidentes, ya sea en una villa del sur (como la villa de São Pedro de Rio Grande), las fronteras norte-oeste (como las villas de Macapá y Cuiabá) o costera de Brasil (como la villa de Jaguaripe).¹⁵ La plaza central que agrega Igreja Matriz, Casa da Câmara y Cadeia, un diseño relativamente regular de calles que llegaron o salieron de la plaza, con adaptación topográfica en las crestas, fue una morfología repetida en parte de las villas y ciudades coloniales del siglo XVIII.

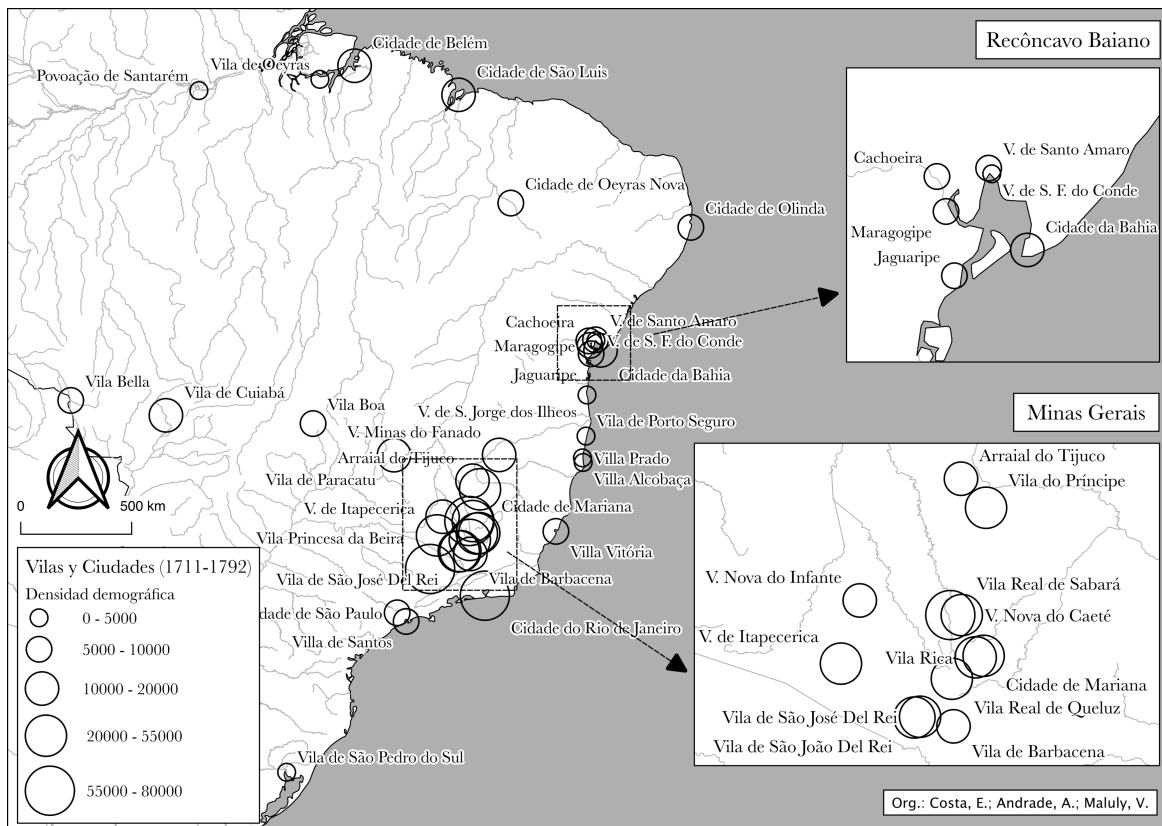
¹² Circunscripción de las villas que se detalla en los documentos Reais de ereção (Azevedo, 1956).

¹³ El recuento de habitantes de cada localidad es de la sede, sin incluir los términos. Para Fonseca y Venâncio (2008), el recuento de habitantes no siempre incorporó la totalidad de las poblaciones, porque la demografía sirvió para fines eclesiásticos, para el recuento (impreciso) de la circunscripción de la villa o aldea donde se encontraba la iglesia. Al cruzar los datos del mapa con otras referencias demográficas para el periodo, parece haber una serie de imprecisiones-inexactitudes, como la información proporcionada por Fausto (1998, p. 138) que São Paulo presenta en 1798, con una población estimada de 21 304 habitantes; Salvador, en 1780, con 39 209; Vila Rica con 20 000 personas en 1740 y 7 000 en 1804, revelando una fuga de población con el agotamiento del oro.

¹⁴ “Camara, ou Camera. As casas, & o Tribunal, em que o Presidente, Vereadores, &c. se ajuntão para tratar dos negocios concernentes ao bem publico de hua Cidade” (Bluteau, 1728, p. 68).

¹⁵ Según las imágenes que aparecen en la colección cartográfica-iconográfica de Reis Filho (2001, pp. 232, 250, 283 e 54).

MAPA 1. VILLAS Y CIUDADES COLONIALES. RECÔNCAVO BAIANO E MINAS GERAIS (1711-1798)



Fuentes: Biblioteca Real da Ajuda (1782), Fonseca (2009, p. 122), Prado Jr. (1961, p. 52), Andrade (2013, p. 198), Costa (2011, p. 58), Maluly (2017a, p. 117).

La extensión del territorio brasileño y la dificultad histórica de ocupar el interior generaron una variedad en cuanto al periodo y el nivel de urbanización, la integración de los centros urbanos dentro del alcance de cada región e interregiones y en cuanto a los agentes de producción del espacio urbano. En términos generales, considerando las variaciones dentro de cada grupo, es posible hablar de formaciones costeras, mineras, amazónicas, de la frontera sur y del oeste (véanse mapa 1 y 2), en un conjunto de especificidades o diferencias internas que caracterizan la urbanización de estas regiones, lo cual se sugiere aquí.

Los agentes de producción espacial urbana no se repitieron. Aunque algunos aparecen en todo el territorio, como los agentes de la corona (câmara, defensa y control)¹⁶ y la Iglesia, sus acciones fueron diferentes, como se verá en Recôncavo y Minas Gerais.

¹⁶ Los funcionarios *camarários* de cada villa o ciudad, las milicias y los oficiales de defensa pagados por la corona (fortificaciones militares) y los agentes de control fiscal en las carreteras, en los *trapiches* o en las aduanas.

En este periodo de urbanización brasileña se distinguió la franja costera, ocupada por ciudades y villas importantes, así como la región de fronteras-minas-caminos-bandeiras¹⁷ de ocupación más dispersa. Hubo ciudades y villas costeras con una población absoluta en aumento y, en algunos casos, en disminución, como resultado de la migración a la región minera (véase mapa 2). La atracción demográfica de las nuevas minas, incluso en las zonas fronterizas (como Vila Bela-Mato Grosso), tenía una población similar a la de Cachoeira-São Félix (en el Recôncavo de Bahia), ya ocupada desde el siglo xvii.

Fue singular la urbanización del periodo Pombalino (1750-1777).¹⁸ La estrategia de elevar las villas a las ciudades, difundir la urbanización como un símbolo del poder de la corona en el territorio, se evidencia por las fechas de erección de los nuevos núcleos del Amazonas, desde el oeste y el sur de Brasil, además de la costa sur de Bahia. En áreas de ocupación ya consolidada (costa atlántica), esta orientación perdió su significado (véase mapa 2).

Es posible imaginar una “red urbana de tiempo lento” en Brasil en el siglo xviii (Costa y Scarlato, 2009). La minería estimuló la articulación e integración de diferentes regiones brasileñas, así como la compleja relación territorial y la caracterización de lo urbano. El papel político-económico asumido por las villas o ciudades y la nueva producción urbana de la zona minera se refleja en la densidad demográfica de Mariana, Vila Rica y São Joao del Rei, en Minas Gerais, en el tercer cuarto del siglo xviii (véase mapa 1).

Con Scarlato y Costa (2017) es posible decir que la sociedad urbana colonial incorporó dramas existenciales de aquel momento, del habitar y el construir en tanto modo de *ser* y existir espacialmente; drama que surge del distanciamiento entre sociedad-naturaleza, lo que hace que el mundo urbano esté dotado de relaciones complejas: conflictos sociales, luchas por el poder político y económico territorial, a través de símbolos e imágenes inherentes a los *arraiais*, villas y ciudades. El esfuerzo de las digresiones en lo urbano colonial hace posible decir que tal fenómeno constituye una de las bases de la formación territorial brasileña, junto con la economía espacial que depende de ella, como se analizará.

LO URBANO ENTRE EL LITORAL Y LOS *SERTÕES*: CAMINO A LA PARTICULARIZACIÓN

Litoral y *sertão* son términos genéricos circunscritos a vastas áreas del territorio. La costa no se entiende como un espacio continuo y homogéneo, sino que se compone de poblaciones dispersas. Los *sertões* son lo “desconocido” interior, con referencias del *sertão* “próximo” en los alrededores de Recôncavo Baiano o Minas, y de los *sertões* más allá de los límites de Tordesilhas.

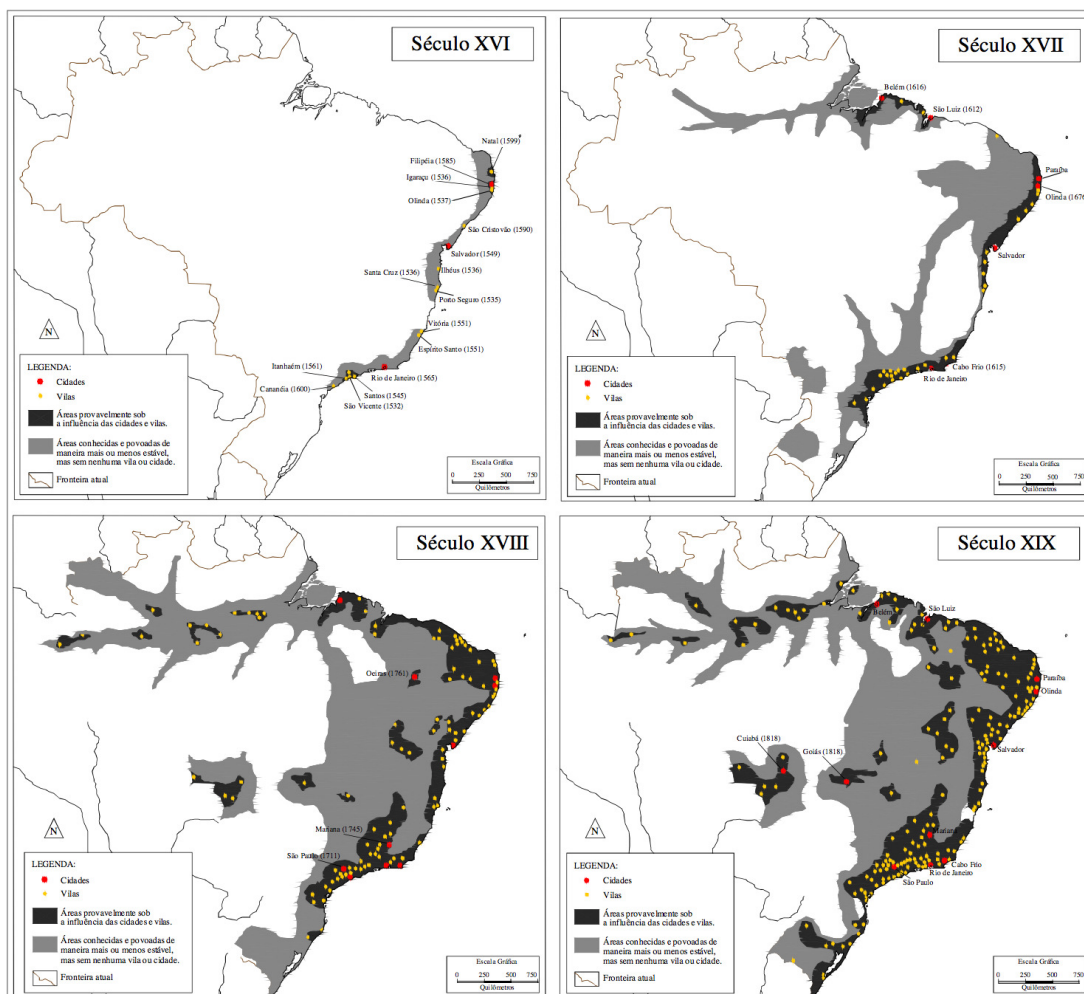
Estos recortes del Brasil colonial no pueden entenderse como regiones aisladas. Con diferentes usos y periodos de ocupación, los *sertões* estaban articulados por caminos que los conectaban con la costa.¹⁹ La relación entre las regiones era física, con jerarquías de poder y flujos de productos

¹⁷ Las *bandeiras* representaban grupos armados de São Paulo, Parnaíba, Sorocaba e Itu, que exploraron el interior, aprehendiendo a los indios o devastaron los asentamientos castellanos, buscando metales y piedras preciosas, sin arreglar los asentamientos (Holanda, 1976; Prado Júnior, 1961).

¹⁸ Periodo de gobierno del primer ministro portugués Sebastião José de Carvalho e Melo, conde de Oeiras y luego marqués de Pombal. Tiempo asociado con el centralismo, las reformas económicas y administrativas, el cambio en la política respecto a los pueblos indígenas y la expulsión de los jesuitas de Brasil (Cardoso, 1990).

¹⁹ Según McCreery (2006), durante el siglo xix, el territorio de Goiás estuvo más aislado que en el siglo xviii, el de la integración de la minería con la “economía mundo”. Straforini (2007) adopta la concepción de “redes de circulación atrapados [...] a las contingencias de la naturaleza”, para caminos del oro. Maluly (2017a, 2020), en Goiás, sugiere una “red incipiente de caminos” integradora del territorio.

MAPA 2. DE LAS MANCHAS DE POBLACIÓN DE BRASIL



Fuente: Straforini (2007, p. 24) con base en Azevedo (1956).

e ideas, configurando redes técnicas que, aunque dispersas, conectaban centros de asentamiento interior con las ciudades costeras (véase mapa 2). Sobre los territorios coloniales en red, Thomaz (1994, p. 208) explica que “[l]a mayoría de los imperios basaban su unidad política en una unidad económica y cultural, que presupone la circulación de bienes, personas e ideas, por lo tanto, un sistema de comunicación, una estructura de red”.

En la franja costera ocupada primero, se formaron los lugares de asentamiento más densos de los siglos XVI y XVII (véase mapa 2): eran espacios con producción orientados a los intereses de Portugal y vinculados a un puerto-aduana que controlaba las exportaciones. Esto se evidencia en los requerimientos de la primera mitad del siglo XVIII, cuando, por ejemplo, se discute, entre los puertos de Salvador y de Rio de Janeiro, el transporte y el suministro de azúcar, harina (AHU, 1722), mandioca, mandioca y azúcar, de munición (AHU, 1724) de caballos (AHU, 1726), estos últimos destinados “para o reino de Angola”, de oro “e mais gêneros proibidos” (AHU, 1740).

Los documentos originales mencionan los flujos de productos que salieron del Recôncavo Baiano (ocupado y pacificado) y cruzaron los *sertões* hacia Minas Gerais. Los ejemplos son aquellos que se ocuparon de la necesidad de controlar lo que circulaba en las carreteras (Arquivo do Exército Português, 27 de octubre de 1733), o las solicitudes a la corona portuguesa para abrir nuevas carreteras que facilitarían el acceso “das minas p.a os portos de mar” (ANTT, 13 de junio de 1756). Se puede decir que tres grupos de rutas terrestres partieron-llegaron a la Bahía de Todos os Santos y al puerto de Salvador: los que fueron al norte, más vinculados al ganado, los que fueron a las minas al oeste (suministro y disposición de minerales) y aquellos que, bordeando la costa sur, conducían al puerto de Rio de Janeiro (Andrade, 2013). Estos documentos del siglo XVIII²⁰ ratifican la idea de una economía espacial que conecta el territorio colonial impulsada por las minas continentales y articulado a la costa por caminos que cruzaban el interior y tenían los centros urbanos como entes de control sobre lo que se producía y circulaba.

Los *sertões* eran lo “desconocido” en el interior, inaccesibles para parte de los colonos y penetrado por aventureros en busca de metales y *drogas* o *especiarias* para ser comercializado en el imperio portugués.²¹ Con la expansión de la ocupación de la franja costera y el despertar de intereses hacia el interior del continente, los caminos y los *pousos* de los *sertões* gradualmente se hicieron conocidos, mapeados y ocupados.

El descubrimiento de oro, plata y diamantes en las minas de los *sertões* formaron un territorio de asentamiento abrupto, cuyo flujo no tiene precedentes en la historia del Brasil colonial, de modo que, a fines del siglo XVIII, las villas mineras se encontraban entre las ocupaciones más densas de Brasil. Pinto (1987, pp. 111-116) describe:

Não há nada que nos possa dar uma ligeira ideia sequer do alvoroço geral que produziu a notícia da descoberta das grandes jazidas de ouro no interior. Espalhada a notícia por todo o Brasil e no reino, as migrações em massa tornar-se-ão espantosas: das cidades, das vilas, dos recôncavos, ao fundo dos sertões, acorrerão brancos, pardos, negros, índios [...] Os lavradores partem com seus negros ou os vendem para serem levados às minas, por altos preços de que não tinham sonhado em tempo algum; emigra a gente hábil dos engenhos, feitores, mestres, purgadores, carpinteiros das caixas, e outros de ofícios necessários à indústria [da cana], que todos corriam entusiasmados à chamada da fortuna. Para as minas vão também os animais de carga, mulas, bois, cavalos, tão preciosos para os engenhos, onde eram disputados nestes por elevadas somas para transportes.

Los documentos históricos citados dan pistas sobre el *sertão de transição* entre el litoral ocupado y las minas de migración. Los caminos del flujo de bienes y la producción minera se consolidaron con los nuevos asentamientos, *pousos* de *tropeiros*,²² *ferias* y *freguesias*; estas entendidas por el

²⁰ Además de los ya mencionados, documentos como los del AHU (Doc.3587, 15 de septiembre de 1758) e APEB (26 de octubre de 1734).

²¹ Para Bueno (2009), la situación internacional del siglo XVII, vinculada a la competencia de los holandeses y los ingleses en relación con las *especiarias* (productos de origen vegetal), estimuló una política de incentivos para los ya mencionados *bandeiras* que buscaban, por el *sertão*, metales preciosos.

²² Viajeros de tropas que sólo aparecerán en la documentación referente a Minas Gerais en el siglo XIX (Furtado, 2014).

*donatário*²³ y/o la corona como nodos importantes en la articulación entre las dos áreas, elevadas a villas donde se instituyó el poder formal del rey, ampliando la posibilidad de control sobre el territorio y sus flujos.

Los caminos para el traslado del ganado de los *sertões* para las áreas más pobladas (en la costa o las minas) y para las ferias resultantes se mencionaron en textos del siglo XVIII; un ejemplo fue una solicitud de residentes de la costa norte de Salvador (parroquias de Santo Amaro da Ipitanga y São Sebastião do Passé), quienes exigieron que el rey interviniera en los excesos del capitán Luiz Pereira Almeida, respecto al control de carreteras y productos en el ganado de Capoame (AHU, 1734). En el documento, los solicitantes indican que “vivem e morão a beira da estrada do sertão desde o eng.o da Matta de São João até a borda da Matta”; se referían al camino (relativamente cerca del Recôncavo Baiano), porque estaba ocupado y, aun así, se nombraba como *sertão*. También hay una indicación de ganado que se dejó en los *sertões* para ser vendido en la dicha feria de Capoame.

Se presentaron importantes registros originales de flujos materiales regulares que articulaban la costa y el interior en una economía espacial basada en lo urbano; sigue el caso de Recôncavo Baiano.

ESTRATEGIA ESPACIAL DE LAS VILLAS EN RECÔNCAVO BAIANO

En Recôncavo Baiano se presentaba una situación espacial distinta de los *sertões*. En la década de 1720 se crearon cinco villas: Jaguaripe, en 1697; Cachoeira y São Francisco de Sergipe do Conde, en 1698; Maragogipe, en 1725 y Santo Amaro, en 1727. Una región de ocupación y uso secular vinculada a la producción y exportación de caña de azúcar, tabaco y madera, además de los cultivos y plantaciones de yuca que servían principalmente a la subsistencia regional. El mapa 3, de la segunda mitad del siglo XVIII (y mapa 1), ubica las villas mencionados con algunas rutas de conexión.²⁴

La orden real del rey D. Pedro II para el gobernador general Antonio Luiz Gonçalves da Camara Coutinho, del 17 de diciembre de 1693 (AHU, 1727), demuestra el interés estratégico en esa región y cómo el establecimiento de villas fue consistente con la expansión del poder formal de la corona, siguiendo la ocupación ya establecida por los señores de *Engenho* y la Iglesia, con el recorte espacial de las *freguesias*.

Esta orden tuvo como repercusiones directas la creación de las tres primeras villas del Recôncavo, ubicadas en áreas de control de la producción regional y la interiorización de la ocupación (véase mapa 3). Estas villas fueron: Jaguaripe, en el sur de Recôncavo, en la barra del río del mismo nombre, al lado de la entrada sur de la Bahia de Todos os Santos; de su *termo* salía la mayor parte de la harina de yuca que se consumía en Salvador, en la región y se exportaba a otras partes del imperio portugués. Cachoeira, la tierra más adentro de las tres, se encontraba en el último tramo navegable del río Paraguaçu y era un *pouso* prioritario para quienes seguían los caminos de las zonas de los *sertões* y de las minas. São Francisco do Conde, en el norte de la Bahia, se implantó en una cresta junto a un *lagamar* donde se encuentran varios ríos y surgió el cultivo del azúcar. En diseño estratégico, las primeras tres villas que rodearon el Recôncavo y protegieron el tramo

²³ Silva (1990, p. 57) explica que, en 1532, el rey de Portugal D. João III dividió las tierras invadidas en *capitanias* o inmensas porciones de tierra distribuidas entre caballeros de la nobleza y funcionarios de la burocracia monárquica, los *donatários*.

²⁴ Sobre la articulación de estos núcleos urbanos, véase Andrade (2009, 2021), Andrade y Andrade (2019).

MAPA 3. DE LA COMARCA DE BAHIA DE TODOS OS SANTOS SEGUINDO
DE LA CONTINUACIÓN DE ÉSTA AL POENTE [17--]



Fuente: Biblioteca Nacional Digital, ARC.004,02,014. Vectorización elaborada por los autores.

navegable de los tres ríos principales de la región. Además de estas villas, en el siglo XVIII emergen Jacobina, Rio de Contas, Maragojipe y Santo Amaro, los dos primeros en las zonas mineras del interior de Bahia y el último en el Recôncavo Baiano.

La Real Orden del 17 de diciembre de 1693 (AHU, Doc. 2765, 28 de julio de 1727) dirigió la protección de las tierras ocupadas en los siglos XVI y XVII contra enemigos internos (indígenas e individuos dispersos por los *sertões*, lejos de las leyes portuguesas). La orden fue dirigida al gobernador general, en la Bahia, y también a los gobernadores de *Capitanias* de Rio de Janeiro e Pernambuco.

Justo al comienzo del texto, D. Pedro II recomendó un mejor tratamiento y recuperación de los núcleos y fortalezas ocupadas, para “o benefício dos vassalos e conservação das conquistas” y, haciendo referencia a las personas que viven “espalhadas” en las tierras remotas como inútiles al servicio del rey, delincuentes e incumplidos de sus obligaciones cristianas, el monarca ordenó a

Camara Coutinho “fazer povoações a q’ os reduzaes, fazendolhes regimentos por q’ se governem, assim no pollítico e civil, como na administração da justiça, p.^a que por este meyo se evitem as dezordens q’ costumão succeder naquelles certos”. A pesar de no figurar oficialmente como villas, las poblaciones que recomendó construir representaron en ese momento el poder del rey, más cerca del vasallo que fue pionero (ocupando y usando) el territorio.

Este documento real muestra la preocupación de la corona con la vida económica de las nuevas villas, pero también –en el caso específico de Rio de Contas– el interés en la instalación del poder formal cerca del área minera, para expandir la recaudación del *quinto*.²⁵ Otra pista presente en la disposición es la delegación de obligaciones a los demás interesados en la creación de la villa, en particular los hidalgos, que ocuparon el lugar y, asumiendo los costos de implementación, se beneficiarían de las oficinas políticas, judiciales, militares y administrativas. Finalmente, la autorización otorgada a Vasco Fernandes Cesar de Meneses le permitió instalar otras villas, apoyadas por la Real Orden de 1693, sin consulta previa con el rey. A pesar de esto, después de Maragogipe (1725) y Santo Amaro (1727), ninguna otra villa fue creada alrededor de la Bahia de Todos os Santos hasta el final del periodo colonial. Esto confirma la tesis de que la ocupación en el pasado por medio de la instalación de núcleos urbanos para controlar el territorio (las cinco villas de finales del siglo xvii y principios del xviii) estimuló una red urbana regional que satisfizo las demandas de justicia, administración y poder político de la corona sobre la zona.

Cabe señalar que las villas de la región y del periodo tenían una densidad demográfica significativa y dominio técnico de la arquitectura. Aun así, tales villas y la ciudad de Salvador (capital colonial hasta 1763) concentraron una población que nunca excedió los 50 000 habitantes (véase mapa 1), incluidos los negros esclavizados, que normalmente formaban la mayoría de la población urbana. Estos escasos asentamientos representaban las densidades demográficas más significativas que sólo rivalizaban con algunos *engenhos* de máximo 200 personas. Aunque a veces decisiones políticas impregnaron otros agentes económicos (como los señores de *engenhos*, mineros, *traficantes* y mercaderes), fue en estas villas (sede del poder político y administrativo de la corona) donde se tomaron formalmente las decisiones.

Desde la perspectiva de la economía espacial macrorregional, es poco probable que las principales centralidades, en el momento de la mayor producción de riqueza en la colonia, fueran desacreditadas por la corona, en nombre del dominio y usufructo de la región. Silva (1964, p. 155), al analizar el cultivo de caña y tabaco, confirma la importancia del Recôncavo cuando afirma que “es lícito dudar del éxito de toda colonización sin este cultivo, tal es su valor en el asentamiento y en la ocupación del territorio costero, desde donde comenzó el arrastre del colono al interior del país”. El autor es enfático cuando señala que “las ciudades más importantes de este siglo fundadas en la *Capitania* de Bahia están en su territorio”, colocando al Recôncavo en la ocupación y uso del territorio colonial, vinculado a Minas Gerais, como se verá.

MINAS GERAIS Y LO URBANO EN LA ECONOMÍA ESPACIAL DEL SIGLO XVIII

Para comprender el papel destacado de la minería, en el contexto de establecer *arraiais*, villas y ciudades en el Brasil del siglo xviii, es necesario indicar los elementos que caracterizan el área donde, más adelante, emerge una burguesía urbana significativa.

²⁵ “La tributación más común sobre la extracción de oro en el periodo colonial; consistió en la determinación de que la quinta parte de todos los metales extraídos debería pertenecer al rey” (Fausto, 1998, p. 100).

En Minas Gerais, la diferenciación en el sentido urbano tuvo lugar temprano (Freyre, 2003). Sin embargo, esta diferenciación tiene sus raíces en la articulación regional e interregional obtenida con la minería y más, con las actividades agropastorales, comerciales y manufactureras que acompañaron a la empresa minera y articularon diferentes áreas de la colonia. Saint-Hilaire, en el primer cuarto del siglo XIX, registró las caravanas de mulas que hicieron el viaje entre São João del Rei (en la *Comarca* de Rio das Mortes) y Rio de Janeiro, circulando los bienes. Movimiento que entrelazó el interior de Minas Gerais y la costa. De acuerdo con el viajero,

Depois de nós, várias caravanas vieram sucessivamente aboletar-se no rancho. Vêm umas do Rio de Janeiro para São João del Rey e Barbacena, carregando *sal*; vão outras destes arredores para capital e levam *toucinho e queijos*. Estes gêneros que constituem dois ramos de comércio muito importantes para a comarca de São João transportam-se em cestas de bambu (jacá), achatados e quadrados. Cada cesto contém cinquenta queijos e dois formam a carga de um burro. Os de toucinho pesam umas três arrobas se o burro que os leva é novo, e quatro, quando já acostumado à carga. O sal é transportado em sacos (Saint-Hilaire, 1974, p. 82).

El informe es de principios del siglo XIX, pero esta dinámica resulta tanto del proceso de consolidación minera en el siglo XVIII, como de sus necesidades de desarrollo endógeno y circulación de bienes. La minería contribuyó a estimular otros sectores, como la ganadería y la agricultura, en una amplia área geográfica, que abarca desde Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e incluso las provincias del sur, con tropas de mulas y cuero. Prado Júnior (1983) mencionó el potencial productivo del sur de Minas, contribuyendo al suministro de productos al centro norte de la provincia, con suelos y topografía menos favorables para las actividades rurales (caso de Vila Rica, Vila do Serro Frio y Arraial do Tijuco); los alimentos se originaron fuera de la región. Algunas villas, como São João del Rei, se destacaron en esta producción. Graça Filho (2003) nombró a São João del Rei como la “princesa del oeste”, para deconstruir el mito de la decadencia económica pura en el área minera; además, abordó la importancia de la villa en el suministro de Rio de Janeiro e incluso de las minas. El autor destaca los principales productos exportados, en el año 1854, en el “comercio de suministros”: tocino, lomo y manteca de cerdo; ganado; quesos; frijoles, arroz, azúcar y aceite de ricino.

Prado Júnior (1961) ahondó también en la producción de alimentos para consumo local y regional en las minas. Un desarrollo tan considerable que, con la escasez de metales, la metrópoli vio en esta actividad paralela la causa de la disminución de la minería. Para el autor, la agricultura desarrollada en la zona minera, casi exclusivamente para la subsistencia, adquirió un nivel más alto que el de las otras regiones similares de la colonia, luego de la actividad minera. Por esta razón, Furtado (1974) menciona que la economía minera, a través de sus efectos indirectos, las necesidades de su mantenimiento, permitió articular diferentes regiones del país, lo que contribuyó a mitigar el impacto del declive minero en algunas villas, como São João del Rei. La ganadería, la agricultura y las demandas de la actividad minera (empresa principal) promovieron conjuntamente una economía espacial más reticular, en comparación con lo sucedido, hasta entonces, en la colonia.

Andrade (2002) contribuye al análisis al considerar que en Minas su economía ha permitido la formación del latifundio basado en la producción ganadera, especialmente de ganado vacuno y porcino. La ganadería, en esas áreas más distantes, se usaba para la producción de carne, tanto

para el mercado local como para grandes centros urbanos en crecimiento, como São Paulo y Rio de Janeiro.²⁶ Para el autor, en las áreas ubicadas cerca de los centros de consumo, que tenían un clima y altitud, predominaba la producción lechera, de ahí que Minas, en la Primera República, se presentara como un importante productor de queso y mantequilla, abasteciendo el mercado interno. El proceso histórico representativo del desarrollo de la minería, junto con las actividades que lo acompañaron (ya sea para satisfacer las necesidades locales o externas), fue responsable de la economía espacial del siglo XVIII, debido a una red urbana de “tiempo lento”, que fomentó las relaciones inter e intrarregionales y unió el centro-sur y el noreste del país (Costa, 2011; Scarlato, 2008).

La minería articuló el territorio colonial debido a su situación geográfica, falta de suministro, escasez de productos alimenticios y animales de carga. Los estados actuales de Minas Gerais, Cuiabá, Mato Grosso, Goiás y el propio noreste, el estado actual de São Paulo y el sur del país comprendían la inmensidad del territorio, en conexión gradual. El mapa 4, del siglo XVIII, representa la *Capitania* de Minas Gerais y sus áreas de contacto fronterizo, las *capitanias* de Goiás, São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia y Pernambuco.

Azevedo (1956) es una referencia importante para comprender las villas creadas en Minas Gerais en el siglo XVIII. Para él, la minería provocó que la urbanización se liberase de una vez por todas de la costa, llegando al Amazonas (véase mapa 2). El autor resume que el *bandeirismo*, que penetra en la *Chapada* Diamantina y el valle medio de San Francisco, la expansión pastoral en el interior del noreste, la obra misionera amazónica, además del *ciclo muar* del Sur, son algunas de las actividades que favorecieron la creación de villas en Brasil en ese momento.

Azevedo define dos áreas de mayor relevancia urbana y de relativa continuidad: la región *baiano-nordestina*, que comienza desde la *Baixada Maranhense* hasta la parte baja de Mucuri, con mayor penetración en el *sertão* el Noreste del este y en el tramo ubicado al norte del Recôncavo Baiano; así como la región *Paulista-mineiro-fluminense*, que se extiende desde la desembocadura del río Doce hasta la isla de São Francisco, con mayor penetración en el área del oro y diamantes de Minas Gerais y en la meseta *Paulista-paranaense*. Considerando la complejidad que caracteriza la formación urbana, la apropiación y los diversos usos del territorio, las formas de vida típicamente urbanas, la zona de oro y diamantes suma una importante experiencia urbana en el Brasil (Scarlato, 2008; Costa, 2011).

Según Reis Filho (1968), los siglos XVI y XVII se concentraron, principalmente, en la construcción de villas en el Noreste, Espírito Santo, Rio de Janeiro y São Paulo, con énfasis en este último, que erigió 16 villas y ciudades en 200 años (véase mapa 1). Reis Filho (1968) indica que, en Minas Gerais, entre 1700 y 1720, se erigieron ocho villas; Pernambuco, Bahia, São Paulo, Maranhão, Santa Catarina, Piauí y Ceará, una villa en cada *capitania*, en el mismo periodo. El mapa 1 muestra las principales villas que forman parte de la red urbana de “tiempo lento”, cuando tales ubicaciones articulaban el vasto territorio minero a otras regiones de la colonia (véase mapa 5).

El mapa 5 es una síntesis cartográfica del análisis realizado hasta el momento. Revela las bases territoriales de la economía espacial vinculadas a la naturaleza de los intercambios que articulan ciudades, villas y *arraiais* en Bahia, Sertões y Minas. Existen múltiples interconexiones de estos territorios, basadas en las rutas indicadas y los flujos continuos y discontinuos de productos, bienes

²⁶ A pesar de referirse al final del siglo XIX, Andrade (2002) destaca la amplia permanencia espacial de este tipo de eventos, lo que refleja una dinámica que ha estado rodeando a Minas Gerais desde fines del siglo XVII (véase mapa 2).

MAPA 4. CAPITANIA DE MINAS GERAIS CON SUS COMARCAS Y LIMITES DE CAPITANIAS, 1778

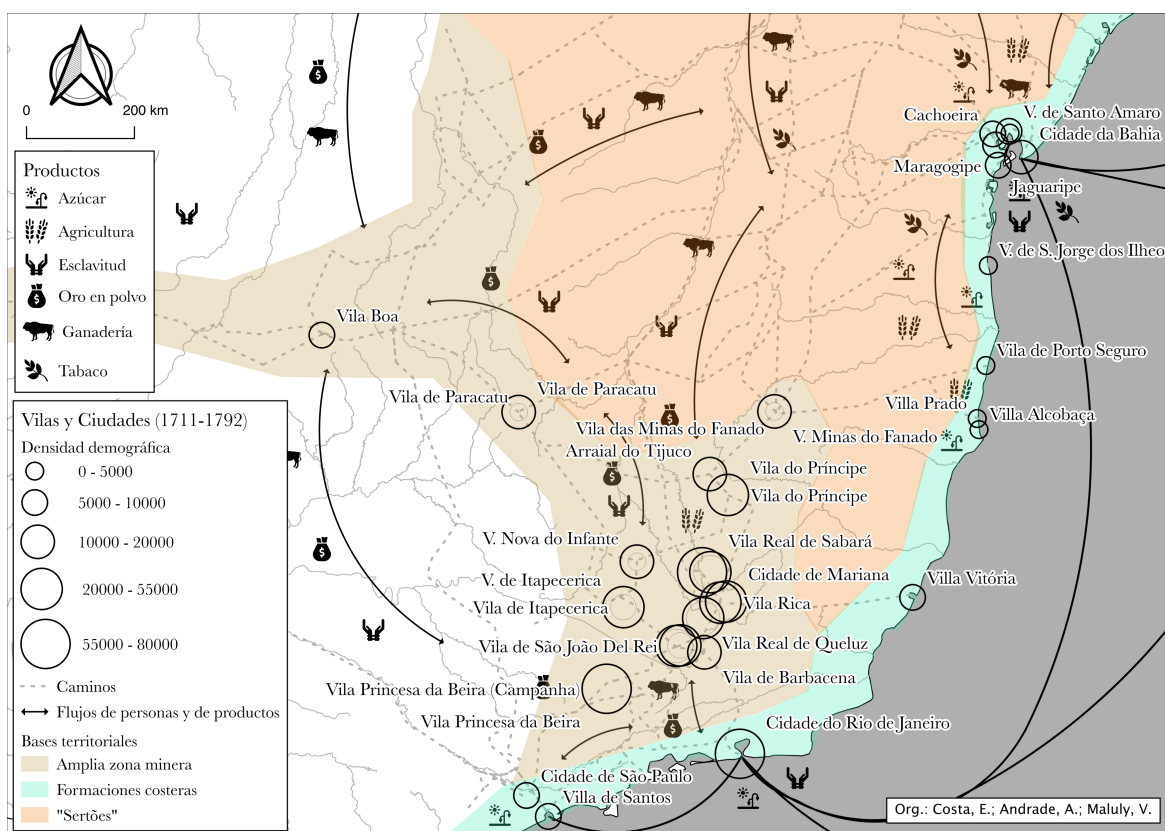


Fuente: Biblioteca Nacional Digital, ARC.011,05,009.

y personas. Esta representación se basa en las encuestas documentales y las bibliografías utilizadas hasta ahora, para contribuir a la geografía histórica y la historia económica del Brasil del siglo XVIII, incorporando el SIG como una metafuentes (Carrara, Valencia y Grava, 2018).

En resumen, el mapa 5 expresa los flujos que deben leerse a través de las bases territoriales resaltadas y los catalizadores de la economía espacial figurativa. Recôncavo Baiano produjo y distribuyó bienes de carácter local-regional (tabaco, azúcar y harina, yuca, municiones y caballos, por ejemplo). La gran área minera más poblada fue el epicentro de la circulación interregional de oro en polvo y mulas, impulsando así el comercio interno. La agricultura tenía un carácter de oferta

MAPA 5. ECONOMÍA ESPACIAL (MINAS, SERTÕES, BAHIA. SIG. XVIII.)



Fuente: Fuentes: elaboración propia con base en datos de la Biblioteca Real da Ajuda (1782), Prado Jr. (1961, p. 52), Fonseca (2009, p. 122), Andrade (2013, p. 198), Costa (2011, p. 58), Maluly (2017a, p. 117), Gil e Barleta (2016, p. 37).

local, hasta principios del siglo XIX, cuando progresó a lo largo del eje São João del Rei-Barbacena-Rio de Janeiro, con productos derivados del ganado vacuno y porcino, como el tocino y el queso, además de la agricultura, con arroz, frijoles y aceite de ricino. La ganadería fue el eje de la interconexión de los *sertões* con las otras regiones, llegando a las provincias de São Paulo, Nordeste, Goiás y Sur. Otro elemento relevante para pensar en la economía espacial del siglo XVIII es la esclavitud africana e indígena, cuando la trata de esclavos adquirió una nueva dimensión. Bertran (1978) presentó datos sobre esta circulación territorial a fines del siglo XVIII, desde las minas de Goiás: 65 % del movimiento comercial en la región minera de Goiás fue con Bahia y 25 % con Rio de Janeiro. En 1806, Bahia ya representaba 45 % de las importaciones de Goiás, Rio de Janeiro con 15 %, superado por el flujo de São Paulo, con 26 % de esa importación. La dependencia de los puertos se mantuvo fuerte (70 % de las relaciones comerciales; pero el 30 % restante indicó el establecimiento de un flujo económico interregional).

Para Straforini (2008), la minería deja de ser un evento puramente económico para convertirse, sobre todo, en un evento geográfico, ya que permitió la interiorización de la metrópoli mediante la instalación de un amplio sistema de circulación, especialmente terrestre (véanse mapas 1, 2 y 5). Saint-Hilaire (1975, p. 120) ratifica la ola de urbanización del siglo XVIII pavimentada por actividades relacionadas con la minería, en su viaje a Goiás,

A pouca distância do Corumbá eu tinha encontrado uma numerosa tropa que se dirigia para Cuiabá, e à beira do rio uma outra aguardava a sua vez de passar. Conversei com o mercador a quem pertencia essa tropa e ele me disse que era composta de sessenta bestas de carga. Levava também uma dúzia de molecotes da Costa da África, e estava vindo de S. Paulo com destino a Cuiabá. Achava que seria forçado a vender a longo prazo quase toda a sua mercadoria, não esperando poder retornar a S. Paulo antes de dois anos.

Con el enfriamiento de la minería, a finales del siglo XVIII, la dirección de los flujos económicos (minas-puertos) perdió dinamismo. Sin embargo, se establecieron las bases para una mayor articulación territorial y prominencia urbana, con subsidio de los *sertões*, lo que se demostrará con el establecimiento de los *registros fiscais* que, unidos a las aglomeraciones, ratifica la ciudad como símbolo de poder político, económico, militar y religioso, en definitiva, de control (Scarlatto y Costa, 2017).

LOS REGISTROS DE LOS SERTÕES, ENTRE MINAS Y BAHIA

Ya hemos tratado cómo el fenómeno urbano, estratégicamente regional, causó incipientes redes de circulación en el Brasil del siglo XVIII: Recôncavo Baiano, con sus villas ubicadas alrededor de la Bahía de Todos os Santos y conectadas a Salvador; Minas Gerais, *capitania* del oro y diamantes en el interior, nuevo polo migratorio del siglo XVIII. Dos áreas productoras de lo urbano y tejidos urbanos peculiares, en cierta medida, para el sustento interno y para conectar, en la medida de lo posible, otras regiones que componen la imagen compleja de la colonia. Para finalizar el análisis, se presentará lo que esencialmente conectó estos dos entornos diversos y distantes: el *sertão* o los *sertões*.

Más que un lugar, el *sertão* fue un proyecto. Palabra recurrente en el vocabulario brasileño, debe cuestionarse cuál era en realidad el *sertão* durante el siglo XVIII. Para Moraes (2009), describir el *sertão* ha sido un desafío para el trabajo geográfico en Brasil. Hay diferentes formas de problematizarlo, dependiendo también de las fuentes. Es de destacar que los *sertões* no estaban vacíos, sino poblados y ocupados. Con el uso del SIG, se representará una circulación en los *sertões* e intentos de control territorial a través de *registros fiscais* (véanse mapas 6 y 7). Se agregó una visualización de esta circulación basada en el análisis de las redes sociales (véase diagrama 1). Los mapas 6 y 7 y el diagrama 1 complementan las anteriores.

Anastasia (2005) estudió las características de los *sertões*, especialmente en el territorio de las minas. Para la autora, sierras, caminos y bosques, en esta *capitania* del interior, presentaban peligros predecibles e imprevistos, reales e imaginarios. La violencia colectiva o interpersonal ya estaba presente en Minas durante todo el siglo XVIII: ladrones, quilombolas, vagabundos, contrabandistas y monstruos de las más variadas cepas habitaban estas áreas, concretas e imaginarias. Para Anastasia (2005), la violencia constituía los *sertões* de manera multiforme y difícil de aprehender. Estos

eventos no fueron puntuales, sino que formaron parte de una red de solidaridad compuesta por esclavos, libertos, mestizos, hombres tanto blancos pobres como potentados; generalmente agricultores ricos y, a menudo, representantes del rey de Portugal. La formación de estos territorios no fue unidireccional o lineal, lo que debe considerarse en la compleja trama de la economía espacial brasileña del siglo XVIII.

A pesar de la discontinuidad de los *sertões*, el mapa 5 inicia su representación y es posible profundizar en su caracterización. Los datos producidos en el pasado son inherentemente contradictorios y dispersos, por lo que ahora resulta un gran desafío para reunir fuentes y técnicas para responder a esta demanda. Había una red de villas interconectadas por caminos oficiales y de contrabando y, aun así, una red fluvial de gran interés para el flujo de personas y productos, cuando las rutas terrestres no eran suficientes o estaban bajo una fuerte supervisión por parte de la corona portuguesa. Se debe buscar un denominador territorial común a estos elementos.

Ivo (2012, pp. 197-198) se dedicó a las fuentes que trataban los *registros fiscais*. En resumen, la autora explica,

Por volta de 1700, surgiram os registros de fronteira, verdadeiras alfândegas internas [...]. Nos registros fiscais, eram cobrados os direitos de entrada, os impostos que incidiam sobre as mercadorias importadas e o subsídio voluntário, pago pelas estalagens que comercializavam, basicamente, aguardente. [...] Os registros instalados ao longo das passagens terrestres e fluviais foram importantes mecanismos de arrecadação tributária, multiplicando-se na medida em que cresciam o descaminho e o contrabando de ouro.

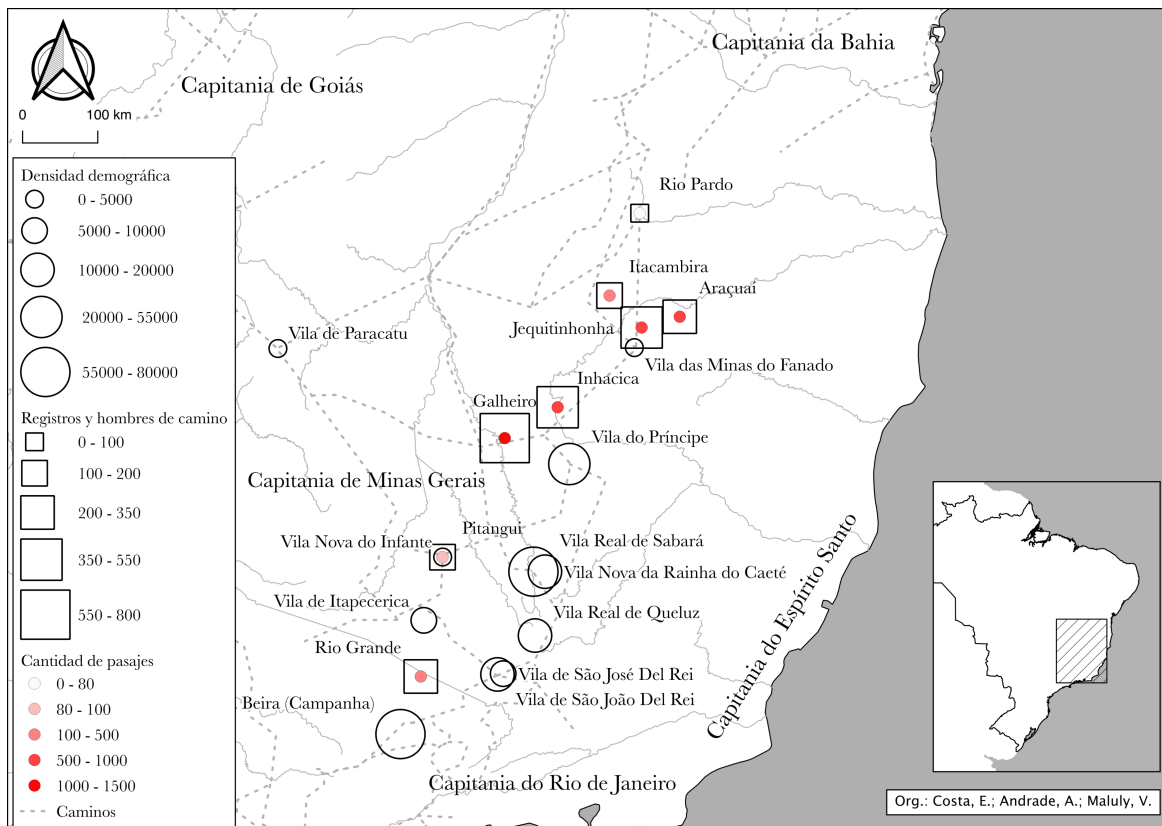
A partir de los *registros fiscais*, es posible conocer los elementos analizados hasta ahora: la circulación de personas y bienes, la conexión de las villas con el *sertão*, la importancia de los cursos de agua en estos establecimientos y, sobre todo, el poder de la corona sobre el territorio. Son evaluados los *registros fiscais* ubicados entre Minas Gerais y Bahía, los cuales también estaban presentes en otras regiones de Brasil.²⁷

Ivo (2012) realizó una encuesta documental en varios archivos en Minas Gerais. El mapa 6 es el resultado del esfuerzo de recopilación de datos respecto a: a) la cantidad de “homens de caminho” (viajeros y comerciantes de diversas naturalezas) que pasaron por los *registros fiscais* mineros; b) la cantidad de “passagens” que han sido documentados (el mismo operador podría pasar más de una vez por el mismo *registro fiscal*, dependiendo del interés de su negocio); c) las villas de Minas Gerais, y d) la red fluvial.

El mapa 6 muestra que las villas mineras estaban controladas por una serie de los *registros fiscais* que monitoreó estratégicamente el flujo de personas y productos en los caminos entre Minas y Bahía. Los registros de Galheiro, Inhacica y Jequitinhonha fueron los más frecuentados, con una mayor cantidad de los “homens de caminho” e, igualmente, tenía un mayor número de *registro* de “passagens”, junto con el *registro* de Araçuaí que, aunque no era tan frecuentado en términos absolutos, era, proporcionalmente, de gran interés para el control real debido a su ubicación cerca del río Jequitinhonha. La ubicación de estos *registros* respecto a los ríos es un factor estratégico. Con la excepción de Pitanguí, que se encontraba en la villa de Pitanguí, todas las otras estaciones se instalaron junto a ríos de flujo intenso para el siglo XVIII, componentes de la cuenca de São Francisco. Una concentración de *registros* en el río Jequitinhonha-Araçuaí, el área con mayor incidencia de

²⁷ Sobre los *registros fiscais* de la colonia, véanse Bertran (1978), Salles (1992), Vieira Jr. (2015) y Maluly (2017b).

MAPA 6. REGISTROS FISCAIS DE LOS SERTÕES ENTRE MINAS GERAIS Y BAHIA PASSAGENS DOCUMENTADAS



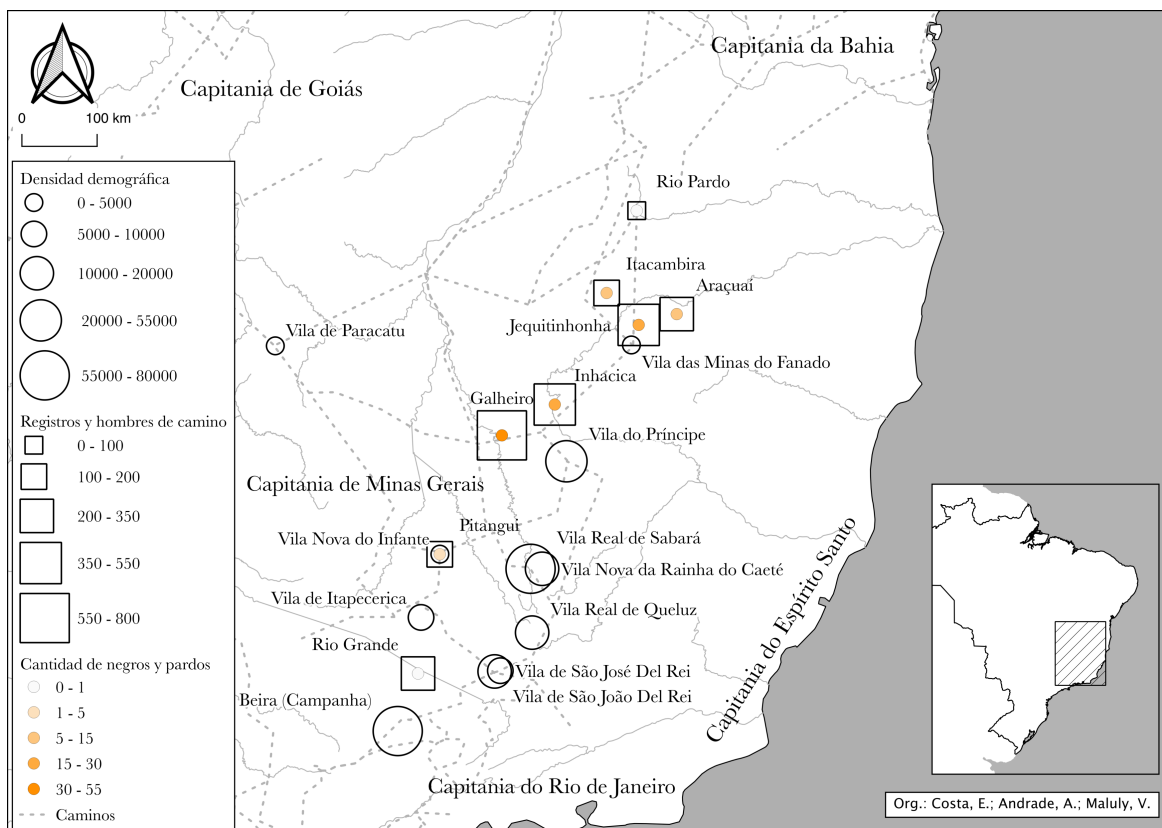
Fuentes: elaboración propia con base en datos de Biblioteca Real da Ajuda (1782), Fonseca (2009, p. 122), Gil e Barleta (2016, p. 37), Ivo (2012, p. 252), Prado Jr. (1961, p. 52), Andrade (2013, p. 198), Costa (2011, p. 58), Maluly (2017a, p. 98).

contrabando. La ubicación de estos *registros*, por lo general, era en la cabecera de los ríos, ya que la mayoría de los cruces se realizaban donde el agua aún era poco profunda. No habría necesidad de instalar *registro* en sus partes profundas.

El mapa 7 complementa al mapa 6 destacando, en los *registros fiscais*, no la cantidad de “pasagens” documentadas, sino de negros y mulatos (esclavos y libres) que pasaron por allí en tanto “homens de caminho”, “que conduziã seus produtos ou os de seus senhores” y que eran “agentes que integran actividades económicas entre los sertões” (Ivo, 2012, p. 262).

La diferencia entre los mapas 6 y 7 estriba en el *registro* de Rio Grande y, de manera menos acentuada, para el de Araçuaí; en términos generales, las tendencias de circulación son las mismas. El *registro* de Galheiro tendría una importancia estratégica y económica mucho mayor que la de Rio Grande y Jequitinhonha, según las cifras indicadas. Por lo tanto, el mayor flujo de personas y bienes en la *Capitania* de Minas Gerais estaría cerca de estos *sertões*.

MAPA 7. REGISTROS FISCAIS DE LOS SERTÕES ENTRE MINAS GERAIS Y BAHIA HOMENS DE CAMINHO, NEGROS Y MULATOS

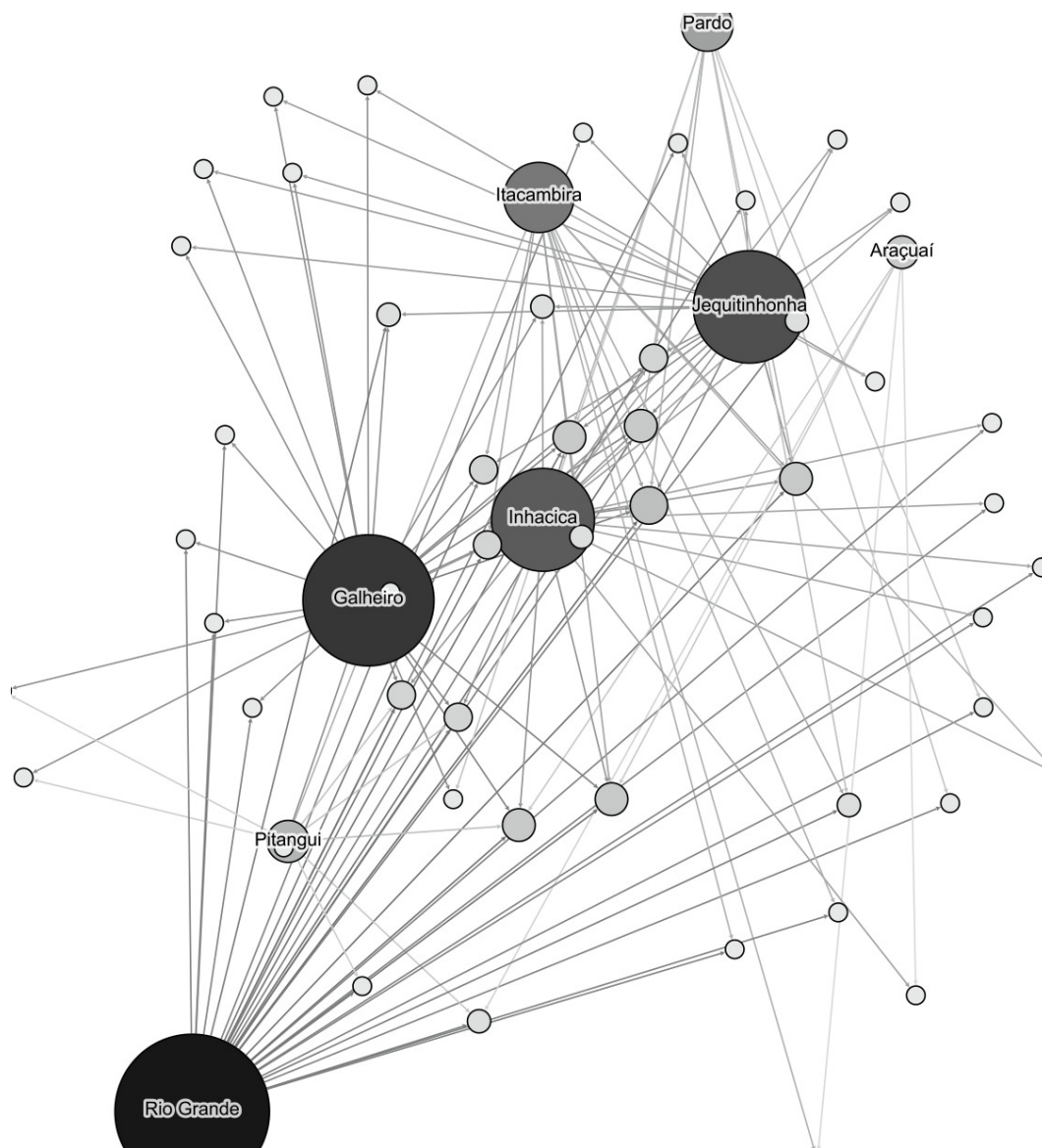


Fuentes: elaboración propia con base en datos de la Biblioteca Real da Ajuda (1782), Fonseca (2009, p. 122), Gil e Barleta (2016, p. 37), Ivo (2012, p. 252), Prado Jr. (1961, p. 52), Andrade (2013, p. 198), Costa (2011, p. 58), Maluly (2017a, p. 98).

Ivo (2012, p. 300), fuente principal para la elaboración de los mapas 6 y 7, confirma sobre esta circulación que, “del total de 2 731 hombres de caminho que circularon en los ocho registros fiscales, que trataban de controlar el comercio entre el interior de Bahía y Minas Gerais, 49 pasaron por más de un registro fiscal”. Debe considerarse el movimiento de estas 49 personas a través de más de un registro fiscal durante el siglo XVIII. Esto no quiere decir que decenas de miles de otras personas tampoco hayan seguido estos mismos caminos. Podríamos preguntarnos dónde estos “49 homens (e mulheres) de caminho” han pasado, si las relaciones proporcionales entre los registros de impuestos son las mismas que las identificadas en los mapas 6 y 7. El diagrama 1 propone una lectura menos ortodoxa, pero revela este problema, demarcando la importancia económica regional y el control local de cada registro.

Los 49 hombres y mujeres representados se abrieron paso en años no especificados de los 700. Los ocho registros de impuestos se identifican nominalmente en el diagrama 1; el tamaño de los puntos, combinado con la mayor o menor intensidad de color, identifica su importancia en esta red de circulación. Por ejemplo, el registro de Rio Grande, el más grande y de color más intenso

DIAGRAMA 1. REGISTROS FISCAIS DE LOS SERTÕES ENTRE MINAS GERAIS Y BAHIA. ANÁLISIS DE LA RED SOCIAL DE CIRCULACIÓN DE 49 PERSONAS



Fuente: elaboración propia con base en Ivo (2012, pp. 299-300).

de la red, es más importante que el registro de Pardo, más pequeño y de color más claro. Los puntos sin identificación nominal son las 49 personas que pasaron por los registros, en ningún orden específico.

Según Gil (2011), el uso de estas redes para el análisis de problemas históricos no aspira a la exactitud. Es decir, el análisis de las redes sociales puede contribuir a enriquecer los problemas propuestos, pero el carácter escaso y heterogéneo de las fuentes presenta límites. Para el caso ana-

lizado de estas 49 personas, Rio Grande es, sorprendentemente, el registro fiscal más importante, seguido por Galheiro, Jequitinhonha e Inhacica, lo cual cambia la comprensión de la *Capitania* de Minas Gerais. El *registro* de Rio Grande tenía poca preponderancia en el control de los flujos de personas y bienes (véanse mapas 6 y 7) y, ahora, es visiblemente el nodo central de una compleja red de desplazamientos. El *registro fiscal* de Pardo también pasa a tener más relevancia que en las perspectivas anteriores.

Se puede concluir que, para este universo de 49 personas, pasar por Rio Grande fue más vital para sus negocios y menos difícil de evitar. Sin embargo, hubo muchos intentos de evadir el registro de impuestos. Según Ivo (2012), en los pasajes del Rio Grande y del Rio das Mortes se construyeron puentes para facilitar el desvío de los *registros fiscais*, según lo informado por el contratista de caminos. Respecto al *registro* del río Pardo, la autora refuerza que hay poca documentación disponible sobre los pasajes realizados allí. Esto se debe a la proximidad al río Jequitinhonha, un lugar de desvíos frecuentes, y porque “el espacio geográfico de los *sertões*, en ese momento, era el escenario de conflictos de jurisdicción; por lo tanto, las autoridades de las Capitanías de Minas Gerais y de Bahia diferían sobre sus atribuciones en cuanto al control administrativo sobre los pueblos de estas áreas, así como sobre sus actividades económicas” (Ivo, 2012, p. 217).

Estos casos ejemplifican la fluidez del *sertão* para la circulación de bienes, productos y personas, entre Minas Gerais y Bahia. Los caminos difíciles de identificar conectaban las villas y los *registros*, principalmente porque son áreas de densidad económica y litigios. Entre estas *capitanias*, los *sertões* fueron disputados según su importancia en el contexto de la economía espacial. El tema es bastante complejo, pero los documentos y bibliografías sobre el siglo XVIII ayudaron a identificar el carácter espacial de la economía establecida entre las provincias. *Sertões* que no eran territorios vacíos o estáticos; por el contrario, su importancia se demostró en la consolidación del fenómeno urbano y la economía espacial respectiva mantenida con los esfuerzos de conexión entre Bahia y Minas Gerais.

CONSIDERACIONES FINALES

La tesis defendida en este artículo, que la economía espacial, la cual tuvo impacto distinto en las regiones de colonización portuguesa en Brasil, es afluente de una red de ciudades y villas que articuló el territorio, se confirma por la conexión Minas-Bahia mediada por los *sertões* de Brasil. Economía espacial regida por la fragmentación articulada del territorio colonial, donde la costa portuaria y el *sertão* de Minas Gerais estaban vinculados por caminos que conectaban lo urbano que originalmente definía interacciones regionales. Minas Gerais y Recôncavo Baiano se distinguieron en cuanto a los usos y temporalidades de la ocupación territorial, en los primeros tres siglos de colonización, lo que no impidió una marcada sinergia entre ellos, típica de la economía espacial que sostuvo el imperio portugués en el extranjero en las últimas décadas del Brasil colonial. La “red urbana de tiempo lento” mapeada en la investigación fue el fundamento de la estructura económica espacial regional.

La costa, resaltada aquí por el Recôncavo Baiano (poblada desde el siglo XVI y sede de la capital colonial hasta 1763), tenía una mayor densidad de ocupación, hasta principios del XVIII, y aseguraba la explotación económica del territorio colonial a través de una red de caminos, de agua y tierra, relacionada con puertos marítimos.

Las minas interiores, especialmente las que hoy forman el estado de Minas Gerais, asumieron, desde el descubrimiento y la exploración del oro a fines del siglo xvii, un papel destacado en la economía espacial colonial dada la atracción de los flujos demográficos y la aparición de una burguesía urbana protagonista de un nuevo comercio y servicios, así como una demanda de nuevos productos.

Los *sertões* concentraron las rutas de cruce de las regiones, constituyeron el espacio de control (con los *registros fiscais*); fueron la fusión de esta “red urbana de tiempo lento”, lo que caracteriza a la economía espacial del siglo xviii. Asimismo, se revisó cómo, en tierras interiores casi inhóspitas, los *sertões* reunieron una serie de caminos que vinculaban diferentes usos del territorio dentro de un complejo marco económico.

Fue posible presentar un análisis económico de la historia colonial brasileña, donde el espacio y lo urbano aparecen como una importante base analítica. La economía espacial indicada se produjo debido a la interesclaridad de las regiones estudiadas y no es posible ignorar su importancia al interconectar distintos territorios en distintas épocas.

Por fin, es posible decir que la noción utilizada de economía espacial: *a)* dialectiza escalas económicas internas, externas y distintas de la configuración del territorio colonial; *b)* comprende la transmisión de estrategias o conocimientos y la interacción de productos interregionales e intercontinentales; *c)* incorpora las economías regionales como manifestaciones particulares de la totalización de flujos (de personas y mercancías) y fenómenos (como lo urbano) en la óptica colonial. Así, la economía espacial se configura en este estudio como una noción y un hecho relacional y interactivo, o sea, singularizador de la existencia territorial colonial aplicada al caso brasileño.

LISTA DE REFERENCIAS

- Abreu, M. (2002). Pensando a cidade no Brasil do passado. En I. Castro, P. Gomes y R. Corrêa (Eds.), *Brasil: Questões atuais da reorganização do território* (pp. 145–184). Rio de Janeiro: Bertran Brasil.
- Alvarado-Sizzo, I. (2019). Territorio, memoria e imaginario del trabajo: La hacienda y el Ejido Colectivo en Nueva Italia. *PatryTer*, 2(3), 8–25. DOI: [10.26512/patryter.v2i3.23063](https://doi.org/10.26512/patryter.v2i3.23063)
- Anastasia, C. (2005). *A geografia do crime: Violência nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Andrade, A. (2009). O urbano no Brasil setecentista. *Anais do XIII Encontro Nacional da Associação de Programas de Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. Presentado en Florianópolis, Santa Catarina, Brasil. Florianópolis, Santa Catarina, Brasil.
- Andrade, A. (2013). *O outro lado da Baía: A gênese de uma rede urbana colonial*. Brasil: Universidade Federal da Bahia.
- Andrade, A. (2021). Estudos em Geografia Histórica e seu vínculo ao patrimônio-territorial. *PatryTer*, 4(7), 63-77. DOI: [10.26512/patryter.v4i7.27062](https://doi.org/10.26512/patryter.v4i7.27062)
- Andrade, A., & Andrade, J. (2019). Cartografia, dinâmica territorial e patrimônio material. *PatryTer*, 2(3), 49–60. DOI: [10.26512/patryter.v2i3.19355](https://doi.org/10.26512/patryter.v2i3.19355)
- Andrade, M. C. (2002). A questão da terra na Primeira República. En S. Silva y T. Szmrecsány (Eds.), *História Econômica da Primeira República* (pp. 143–156). Sao Paulo: Edusp.
- Antonil, A. (1976). *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. Sao Paulo: Melhoramentos.

- Araújo, R. (2000). *A urbanização do Mato Grosso no século XVIII: Discurso e método* (Tesis de maestría). Universidade Nova de Lisboa, Portugal. Recuperado de <https://sapientia.ualg.pt/handle/10400.1/12479>
- Arquivo do Exército Português (1733). *Alvará proibindo a abertura de picadas e caminhos para as minas da Real Fazenda*. Documentos do Brasil (Séc. XVIII-XIX) AHM/DIV/2/01/01/15. Lisboa/Portugal. 27, out.
- Arquivo Histórico Ultramarino (1700). *Carta do Governador Geral informando sobre a necessidade de criar o posto de Juiz de Fora nas vilas de Cachoeira, São Francisco de Sergipe do Conde e Jaguaripe*. Baía, Fundo Luiza da Fonseca, Doc 4320. Lisboa/Portugal.
- Arquivo Histórico Ultramarino (1722). *Carta do [vice-rei e governador-geral do Brasil] Vasco Fernandes César de Menezes para o governador do Rio de Janeiro Aires de Saldanha de Albuquerque*. ACL_CU_Baía 005, Documentos Avulsos, Cx. 15, D. 1271. Lisboa/Portugal.
- Arquivo Histórico Ultramarino (1724). *Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao [governador do Rio de Janeiro] Aires de Saldanha de Albuquerque...* ACL_CU_Baía 005, Documentos Avulsos, Cx. 19, D. 1704. Lisboa/Portugal.
- Arquivo Histórico Ultramarino (1726). *Carta do [provedor-mor da Fazenda Real do estado do Brasil], Bernardo de Sousa Estrela ao rei [D. João V]...* ACL_CU_Baía 005, Documentos Avulsos, Cx. 26, D. 2332. Lisboa/Portugal.
- Arquivo Histórico Ultramarino (1727). *Consulta do Conselho Ultramarino ao Rei D. João V...* ACL_CU_Baía 005, Documentos Avulsos, Cx. 30, D. 2765. Lisboa/Portugal.
- Arquivo Histórico Ultramarino (1734). *Feira de Gado do Capoame*. Baía 005, Documentos Avulsos, Doc. 4336. Lisboa/Portugal.
- Arquivo Histórico Ultramarino (1740). *Carta do [provedor-mor da Fazenda Real] Luís Lopes Pegado ao rei [D. João V]...* ACL_CU_Baía 005, Documentos Avulsos, Cx. 68, D. 5767. Lisboa/Portugal.
- Arquivo Histórico Ultramarino (1758a). *Offício do Vice Rei Conde dos Arcos para Sebastião José de Carvalho e Mello, comunicando-lhe novas informações, acerca dos Jesuítas, da Creação das novas Villas, da nomeação dos parochos para o sertão, etc.* Baía, Fundo Castro de Almeida, Doc. 3738 e 3739. Lisboa/Portugal.
- Arquivo Histórico Ultramarino (1758b). *Offício do Vice Rei Conde dos Arcos para Sebastião José de Carvalho e Mello, comunicando-lhe novas informações, acerca dos Jesuítas, da Creação das novas Villas, da nomeação dos parochos para o sertão, etc.* Baía, Fundo Castro de Almeida, Doc. 3738 e 3739. Lisboa/Portugal.
- Arquivo Nacional da Torre do Tombo (1716). *Carta do Capitão-mor da freguesia de S. Pedro do Monte, cujas distâncias confinam com o Pará, Macará e povoações de João Amaro, distritos da Cachoeira*. Código de referência Cota: Registro Geral de Mercês, D. João V, liv.8, fl.405. Lisboa/Portugal.
- Arquivo Nacional da Torre do Tombo (1756). *Ouro e Caminhos para Jacobina*. Ministério do Reino-Catálogo Coleção de Plantas, mapas e outros documentos iconográficos. Cota: 6-Mç599 Cx.702. Lisboa/Portugal.
- Arquivo Público do Estado da Bahia (1734). *Feira do Capoame*. Documentos Avulsos da Capitania da Bahia. Cx.249, Doc.4336, Rolo 54. Salvador/Bahia.
- Azevedo, A. (1956). Vilas e cidades do Brasil colonial. Ensaio de Geografia Urbana Retrospectiva. *Boletim Paulista de Geografia*, (33), 23-78.
- Bertran, P. (1978). *Formação econômica de Goiás*. Goiânia: Oriente.

- Biblioteca Real da Ajuda (1782). *Noticias de todos os Governadores e população da província do Brasil* (Núm. 54-V-12 n.5 in 4o de 46ff). Lisboa/Portugal.
- Bluteau, R. (1728). *Vocabulário português & latino: Aulico, anatomico, architectonico*. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus.
- Bueno, B. P. S. (2009). Dilatação dos confins: Caminhos, vilas e cidades na formação da Capitania de São Paulo (1532-1822). *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, 17(2), 251–294. DOI: [10.1590/S0101-47142009000200013](https://doi.org/10.1590/S0101-47142009000200013)
- Cardoso, C. (1990). A crise do colonialismo luso na América Portuguesa, 1750-1822. En M. Linhares (ed.), *História Geral do Brasil* (pp. 111–128). Rio de Janeiro: Elsevier.
- Carrara, A., Valencia, C. y Grava, M. (2018). Metafuente y el uso de los sistemas de información geográfica en historia económica. *América Latina en la Historia Económica*, 25, 40–70. DOI: [10.18232/alhe.906](https://doi.org/10.18232/alhe.906)
- Costa, E. (2011). *Totalidade urbana e totalidade-mundo: As cidades coloniais barrocas face à patrimonialização global* (Tesis Doctoral). Universidade de São Paulo, Brasil.
- Costa, E. y Gonzalez, R. (2019). Economía espacial e memória na América Latina. *PatryTer*, 2(3), 1–5. DOI: [10.26512/patryter.v2i3.23320](https://doi.org/10.26512/patryter.v2i3.23320)
- Costa, E. y Maluly, V. (2021). Geografía histórica y tiempo geográfico, concepto y superación de dicotomías. *Revista de Geografía Norte Grande*, 79, [en prensa].
- Costa, E. y Scarlato, F. (2009). Notas sobre a formação de uma rede urbana de um “tempo lento” no período da mineração no Brasil Colônia. *Revista Acta Geográfica*, 3(5), 7–21.
- Fausto, B. (1998). *História do Brasil*. Sao Paulo: Edusp/Fundação do Desenvolvimento e Educação.
- Fonseca, C. (2009). Comment mesurer les écarts entre les degrés d’urbanité et les titres urbains ? Le cas des villes coloniales portugaises du Minas Gerais (Brésil, xviii-début. *Histoire & Mesure*, 24(2), 109–146. doi: [10.4000/histoiresmesure.3944](https://doi.org/10.4000/histoiresmesure.3944)
- Fonseca, C. (2011). *Arraiais e vilas d’el rei: Espaço e poder nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte: UFMG. Recuperado de <http://books.scielo.org/id/d55c7>
- Fonseca, C. y Venâncio, R. (2008). Vila Rica: Prosperité et déclin urbain dans le Minas Gerais (xviii-xxesiècles). En L. Vidal (ed.), *La Ville au Brésil (xviii-xxe siècles). Naissances et renaissances* (pp. 179-204). París: Indes savantes.
- Freyre, G. (2003). *Sobrados e mucambos: Decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano*. São Paulo: Global.
- Fridman, F. (2005). Breve história do debate sobre a cidade colonial brasileira. En E. Pinheiro & M. Gomes (eds.), *A cidade como história: Os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo* (pp. 43–72). Salvador: EDUFBA: PPG-AU/FAUFBA.
- Furtado, C. (1974). *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional.
- Furtado, J. (2014). Teias de negócio: Conexões mercantins entre as minas de ouro e a Bahia, durante o século XVIII. En J. Fragoso, M. Florentino, A. Sampaio y A. Campos (eds.), *Nas rotas do Império: Eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português* (pp. 151–176). Vitória: Edufes.
- Gil, T. (2011). Elites locais e suas bases sociais na América Portuguesa: Uma tentativa de aplicação das social network analysis. *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*, 3(6), 82–96.
- Gil, T. y Barleta, L. (2016). *Atlas histórico da América Lusa*. Porto Alegre: Ladeira Livros.
- Graça Filho, A. A. (2003). *A princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais: São João D’el Rey (1831-1888)*. São Paulo: Annablume.
- Holanda, S. (1976). *Monções*. São Paulo: Alfa-Omega.

- Ivo, I. (2012). *Homens de Caminho: Trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América portuguesa. Século XVIII*. Vitória da Conquista: UESB.
- Jucá, A. (2014). Comércio, riqueza e nobreza: Elites mercantins e hierarquização social no Antigo Regime português. En J. Fragoso, M. Florentino, A. Jucá, y A. Campos (eds.), *Nas rotas do Império: Eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português* (pp. 67–88). Vitória: EDUFES.
- Lemes, F. (2009). Poder local e rede urbana nas minas de Goiás. *História*, 28(1), 381–413. DOI: [10.1590/S0101-90742009000100014](https://doi.org/10.1590/S0101-90742009000100014)
- Maluly, V. (2017a). *Como se fossem para o cabo do mundo: Geohistória e cartografias sobre os caminhos e os descaminhos de Goyaz (1725-1752)* (Tesis de maestría). Universidad de Brasília, Brasil.
- Maluly, V. (2017b). “Encontrando caminhos” na cartografia setecentista. *Boletim Goiano de Geografia*, 37(2), 177–191. DOI: [10.5216/bgg.v37i2.49150](https://doi.org/10.5216/bgg.v37i2.49150)
- Maluly, V. (2020). Auguste de Saint-Hilaire e os territórios de exceção (Minas Gerais, 1816-1817). *PatryTer*, 3(6), 266-280. DOI: [10.26512/patryter.v3i6.27958](https://doi.org/10.26512/patryter.v3i6.27958)
- McCreery, D. (2006). *Frontier Goiás, 1822-1889*. Stanford: Stanford University Press.
- Moraes, A. (2000). *Bases da formação territorial do Brasil*. Sao Paulo: Hucitec.
- Moraes, A. (2009). *Geografia histórica do Brasil: Cinco ensaios, uma proposta e uma crítica*. Sao Paulo: Annablume.
- Pessôa, J. (1999). Em tudo semelhante, em nada parecido. Modelos e modos de urbanização na América Portuguesa. *Pessôa*, (41), 71–81.
- Pinto, O. (1987). *Cronologia da Construção do Brasil 1500-1889*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Prado Jr., C. (1961). *Formação do Brasil Contemporâneo*. Sao Paulo: Brasiliense.
- Prado Jr., C. (1983). *História Econômica do Brasil*. Sao Paulo: Brasiliense.
- Reis, N. (1968). *Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana do Brasil (1500-1720)*. Sao Paulo: Universidade de São Paulo.
- Reis, N. (1998). Notas sobre o urbanismo no Brasil. Primeira parte: Período colonial. En H. Carita y R. Araujo (eds.), *Universo urbanístico português 1415-1822: Colectânea de estudos* (pp. 483–506). Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses.
- Reis, N. (2001). *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*. São Paulo: Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial do Estado.
- Saint-Hilaire, A. (1974). *Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo, 1822*. Belo Horizonte-São Paulo: Itatiaia/EdUSP.
- Saint-Hilaire, A. (1975). *Viagem à província de Goiás*. Sao Paulo: Universidade de São Paulo.
- Salles, G. (1992). *Economia e escravidão na Capitania de Goiás*. Goiânia: CEGRAF/UFG.
- Santos, M. (2002). *A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Universidade de São Paulo.
- Santos, M. (2005). *A urbanização brasileira*. São Paulo: Universidade de São Paulo.
- Scarlato, F. (2008). *Geografia Regional do Brasil II-Região Sudeste*. Apunte de clase elaborado por Everaldo Costa., Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas/Departamento de Geografia. São Paulo.
- Scarlato, F. y Costa, E. (2017). A natureza do urbano. *Confins*, (30). DOI: [10.4000/confins.11676](https://doi.org/10.4000/confins.11676)
- Silva, A. (1990). Conquista e colonização da América Portuguesa: O Brasil colônia: 1500-1750. En M. Linhares (ed.), *História Geral do Brasil* (pp. 33–94). Rio de Janeiro: Elsevier.
- Silva, J. (1964). *A Capitania da Baía (Subsídios para a historia da sua colonização na segunda metade do século XVII)*. Coimbra: Universidade de Coimbra.

- Straforini, R. (2007). *Tramas que brilham: Sistema de circulação e a produção do território brasileiro no século XVIII* (Tesis doctoral). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil.
- Straforini, R. (2008). Alteridade territorial: Uma leitura geohistórica do território colonial brasileiro. *Anais do II Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico*, 155–172. Sao Paulo.
- Teixeira, M. C., y Valla, M. (1999). *O urbanismo português: Séculos XIII-XVIII: Portugal-Brasil*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Thomaz, L. (1994). *De Ceuta a Timor*. Lisboa: DIFEL.
- Vasconcelos, P. (2000). Agentes modeladores de Salvador no período colonial. *Revista Desenvolvimento Econômico*, 2(3), 67–73.
- Vianna, F. (1893). *Memória sobre o Estado da Bahia*. Salvador: Typografia e Encadernação do diário da Bahia.
- Vidal, L. (2016). A gênese dos pousos no Brasil moderno. Considerações sobre as formas (urbanas) nascidas da espera. *Tempo*, 22(40), 402–421. DOI: [10.20509/TEM-1980-542X2016v224008](https://doi.org/10.20509/TEM-1980-542X2016v224008)
- Vieira Jr., W. (2015). *Cartografia da Capitania de Goyaz no século XVIII: intenção e representação* (Tesis doctoral). Universidade de Brasilia, Brasil.

Arquivos

- ADBN Arquivo Digital da Biblioteca Nacional.
- AExPort Arquivo do Exército Português.
- AHU Arquivo Histórico Ultramarino.
- ANTT Arquivo Nacional da Torre do Tombo.
- APEB Arquivo Público do Estado da Bahia.
- RBA Real Biblioteca da Ajuda.