

BEATRIZ PICCOLOTTO SIQUEIRA BUENO¹

ARCHEOLOGIA DEL PAESAGGIO
E HISTORICAL GIS: IL *CAMINHO DO VIAMÃO*
SULLA CARTA *NOVA LUSITÂNIA* DEL 1797

1. *Rendere visibile ciò che altrimenti non si vede: l'uso delle geotecnologie nello studio delle carte antiche*

I Sistemi Informativi Geostorici (*Historical GIS*) permettono di ricostruire i paesaggi storici sul lungo periodo. Associati ad altri media, sono fondamentali nella spazializzazione di banche dati complesse e nell'elaborazione di “cartografie regressive” incrociando informazioni testuali e visive, ricostruendo profili materiali e sociali dei territori oggetto di analisi in epoche diverse.

Obiettivo della ricerca in corso è quella di analizzare il percorso del Cammino di Viamão (da Colônia do Sacramento a Sorocaba) nella quotidianità del viaggio di 1.750 km a dorso di muli durante il XVIII secolo, spostando lo sguardo dalla grande scala geografica alla microscala della topografia dei toponimi in una sorta di microstoria seriale.

Come è possibile rappresentare le dinamiche socio-spaziali attraverso le nuove risorse multimediali oggi consentite dalle geotecnologie? In che modo sviluppare innovativi metodi, visivi e digitali, per studiare le mappe, quali artefatti dalle ampie possibilità euristiche? Come si può rappresentare sia la dimensione spaziale che quella temporale, la cultura materiale e il suo movimento? Come riuscire a trovare modalità di analisi empiriche, che consentano di formulare in prospettiva storica originali ipotesi di lettura dell'artefatto cartografico; e, quindi, di problematizzare le narrazioni consolidate e costruire nuove domande? In che modo le fonti grafiche digitalizzate e animate attraverso la combinazione di differenti tecnologie (animazioni, ricostruzioni 3D, video e altri supporti tecnologici fisici, digitali ed elettronici), possono permetterci di rappresentare narrazioni sul processo sociale di produzione e di appropriazione dello spazio in movimento?

Trovare le risposte a queste domande è stata la sfida che ci si è posti durante la ricerca e che ha utilizzato, come base di partenza, lo studio della *Carta Geographica de Projeção Espherica da Nova Lusitânia ou América Portuguesa e Estado do Brazil* (1797).

La linea di ricerca qui adottata ha optato per un'analisi archeologica e filologica della cartografia e del paesaggio culturale in essa rappresentato, attraverso la prospettiva dell'Archeologia del paesaggio. Si tratta di una

¹ Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, beatrizbueno@usp.br.

ricostruzione, dettagliata ma ipotetica, di un processo, a partire dai suoi frammenti, intendendo il paesaggio come una successione di strati cronologici diseguali, giustapposti o intrecciati. Le affinità di questo processo di indagine con gli strumenti propri della geo-storia e della geografia retrospettiva sono evidenti.

Analizzando la *Carta* alla microscala dei toponimi – che designano città, strade, fiumi, asperità geografiche e varie attività umane – di una specifica area del Sudamerica, è possibile svelare le motivazioni e le logiche che hanno condizionato, nel corso del tempo, il processo di radicamento e di mobilità delle popolazioni. L'obiettivo è stato quello di individuare le tracce di questo processo nel mosaico che è diventato il paesaggio contemporaneo del Cammino di Viamão, la cui vitalità derivava dall'economia predominante dell'allevamento del bestiame.

Questa linea di ricerca presenta quindi alcune peculiarità: si sottrae alla più consueta prospettiva a volo d'uccello e avvicina lo sguardo alle azioni individuali, prestando attenzione al processo sociale di mobilità, ai flussi, alle dinamiche e alla ricerca di attori sociali in movimento, tra logiche di produzione e appropriazione dello spazio.

2. *Archeologia del paesaggio*

Pur senza enfatizzare il ruolo e l'importanza delle geotecnologie – perchè non servono a nulla senza un approccio critico – crediamo che esse siano strumenti potenti per rivelare ciò che altrimenti non si vede. La serializzazione e l'intreccio sincronico e diacronico di fonti grafiche e testuali attraverso le geotecnologie ci permettono non solo di ripensare i territori e le territorialità, ma anche di introdurre nello studio del paesaggio variabili come il movimento, il tempo e lo spazio in una prospettiva dinamica. In questo nuovo scenario storiografico, la dimensione dello spazio viene valutata nei suoi processi di produzione e appropriazione sociale e la cartografia diventa un artefatto privilegiato dall'ampio potenziale euristico.

Sulla base di queste premesse operative, i frammenti materiali del paesaggio contemporaneo, in quanto testimonianza di un passato che non esiste più, si offrono come indizi del suo significato storico.

Più che un palinsesto, il paesaggio si offre quindi come un prezioso strumento di lavoro, nella misura in cui – come sottolinea Fernand Braudel – la nostra pelle è condannata a conservare la cicatrice di vecchie ferite (Braudel, 1979).

Risultato di un processo di stratificazione, ineguale nello spazio e nel tempo, la "rugosità" degli eventi passati, in parte coesistenti ancora oggi nel paesaggio contemporaneo, ci permette di ipotizzare le fasi delle dinamiche che ne sono alla base e di recuperare le trame di una storia, così come la società l'ha scritta, di momento in momento.

La sfida della ricerca consiste nel trovare una metodologia in grado di svelare gli strati di questo palinsesto, individuando le tracce e deducendo le logiche che hanno presieduto alla sua produzione.

In questo senso, ci avviciniamo all'Archeologia del paesaggio, adottando una metodologia di ricerca che è già matura nel nostro gruppo della Facoltà di Architettura e Urbanistica dell'Università di San Paolo (Gruppo Archeologia del paesaggio – CNPq). Il metodo consiste nell'incrociare diverse tipologie di fonti e nel trasferirle sullo spazio delle cartografie storiche, facendo emergere gli strati più profondi, ormai irricognoscibili nei paesaggi contemporanei.

La *Carta Geographica de Projeção Espherica da Nova Lusitânia ou América Portuguesa e Estado do Brazil* (1797) è stata scelta come carta di base su cui ricostruire il percorso del *Caminho do Viamão* durante il XVIII secolo, al fine di far luce sulla geografia fisica e umana caratteristica di questi luoghi dal profilo culturale ibrido.

La trasformazione del paesaggio, legata a questo particolare tipo di attività economica e indagata nel suo divenire, rimane ancora oggi una tematica quasi del tutto inesplorata dalla storiografia contemporanea. Salvo rare eccezioni, l'immagine che abbiamo è quella cristallizzata sulle carte geografiche, senza che si percepiscano i ritmi, i contrattempi, gli stimoli e gli attori coinvolti nel processo di formazione e appropriazione dello spazio e nel corso del tempo.

Ritornare al XVIII secolo è strategico per focalizzare l'attenzione sul Cammino di Viamão nel suo periodo di massimo splendore, prima dell'arrivo della ferrovia; un'epoca in cui i muli erano il principale mezzo di trasporto per le merci. La nostra sfida è di immaginarli in movimento, alle prese con le difficoltà di percorrere 1.750 km, in 12 mesi.

Cartografare i dati a una scala macroregionale, studiare le relazioni sociali che su di esso si attuavano e riportarle sulla mappa, è compito alquanto complesso e implica un alto indice di rischio di imprecisione. In questo contesto, tuttavia, la lettura dei toponimi delle carte storiche (Kantor, 2009) ci permette invece di comprendere la gerarchia dei centri di insediamento, di immaginare la socio-topografia tra gli spazi degli indigeni e quelli dei portoghesi, di percepire le difficoltà di spostamento e la configurazione della rete fluviale, intervallata dalle rotte terrestri.

Le distanze e le difficoltà affrontate lungo il viaggio ci spingono, ad esempio, a immaginare le motivazioni che giustificavano l'investimento nella costruzione di una *estrada real* con chilometri di corridoi di mura trincerate, intervallati da sentieri impervi attraverso i quali passava il bestiame, che a volte si impantanava o si smarriva, rendendo il viaggio una grande avventura.

Un altro aspetto interessante da ricostruire è il cambiamento del profilo sociale dei *tropeiros* (i mandriani) i quali, per lo più meticci, si trasformarono da commercianti a viandanti, per poi anche divenire i fondatori di una serie continua di villaggi, cappelle, parrocchie, registri, fattorie, locande, e ideatori di nuovi itinerari; uomini che si arricchirono portando avanti un'attività che era per loro redditizia, proprio perché ardua e pericolosa.

3. La Nuova Lusitania e le sue potenzialità euristiche

La cartografia prodotta dagli ingegneri militari nella seconda metà del XVIII secolo è un ricco deposito di informazioni (Bueno, 2011). In questo saggio cercheremo di mostrare le potenzialità interpretative che offre la *Carta Geographica de Projeção Espherica da Nova Lusitânia o América Portuguesa e Estado do Brasil* (1797), evidenziando le dinamiche spaziali e le pratiche quotidiane che vi si possono leggere e che sono state ancora poco esplorate dalla storiografia. Un esame dettagliato della carta (fig. 1) – manoscritta, acquerellata e di grandi dimensioni – ci permette di riconcettualizzare le nozioni di “rete” e di “urbano”, considerando le interfacce macroregionali e i flussi di merci e di persone coinvolti nella formazione di una fitta e diversificata rete di punti di radicamento e mobilità che caratterizzava l’America portoghese nella sua porzione meridionale.



Figura 1. *Carta Geographica de Projeção Espherica da Nova Lusitânia ou América Portuguesa e Estado do Brazil* [1797], composta di 16 fogli, incollati su tela (cm 199 x cm 202). (Fonte: Lisboa, Direcção do Serviço de Fortificações e Obras do Exército, DSFOE).

Pertanto, alla luce di questa fonte cartografica, vale la pena di mettere in discussione le ipotesi classiche sul processo di formazione territoriale e, attraverso l'esercizio dell'archeologia del paesaggio, misurare gli indici di urbanizzazione e di urbanità, dimostrando gli aspetti di una colonizzazione più interrelata, che comprendeva una vasta regione tra il Brasile e l'attuale Argentina.

Gli studiosi sono unanimi nel ritenere che la *Carta Geographica de Projeção Espherica...* rappresenti il punto più alto nella produzione cartografica nel corso del XVIII secolo in Brasile². Si tratta di una carta di sintesi, in grado di fornire – nel suo insieme come nei suoi dettagli – un quadro generale dei domini portoghesi in Sudamerica e di riunire le conoscenze acquisite dalle varie capitanerie del Brasile, attraverso l'utilizzo, e la riduzione in scala, di carte corografiche realizzate da ingegneri militari, matematici gesuiti ed esperti pratici, a una scala geografica in grado di mostrare l'America portoghese.

A prima vista, si rimane colpiti dalla quantità di informazioni sulla rete idrografica; successivamente, i dettagli della carta evidenziano – da nord a sud e da est a ovest – il consistente intreccio di rotte terrestri che costeggiano il Brasile cui si affianca un altrettanto fitta rete di centri urbani di diverso peso politico, tra cui: città (in numero minore); villaggi; quartieri rurali; parrocchie e cappelle; insediamenti missionari, associati a una rete plurale di centri con uno specifico ruolo economico – come fattorie, locande – e di altri non ufficiali agli occhi della Corona, come i *mocambos* (villaggi fondati da piccoli gruppi di schiavi africani fuggitivi) o i villaggi indigeni, rivali e alleati.

Secondo gli studi di Iris Kantor (Kantor, 2009), il primo riferimento ufficiale alla *Nova Lusitania*³ fu fatto da D. Rodrigo de Souza Coutinho (1755-1812), nel suo discorso inaugurale della Royal Maritime, Military and Geographical Society for the Design, Engraving and Printing of Hydrographic, Geographical and Military Charts, fondata su iniziativa del Ministro della Marina e dei Territori d'Oltremare. Nel suo intervento, il ministro portoghese sottolinea come la *Carta Geographica de Projeção Espherica da Nova Lusitânia...* facesse parte di un progetto strategico dell'ufficio del Ministro d'Oltremare, messo in atto dalla Royal Society. Infatti, per realizzarla vennero coinvolti i più esperti disegnatori di topografia e di storia naturale, come José Joaquim Freire e Manoel Tavares da Fonseca, entrambi dipendenti del Real Orto Botanico di Ajuda che avevano preso parte al “Viaggio Filosofico”⁴ di Alexandre Rodrigues Ferreira, tra Belém e Cuiabá nel 1783-1793. Proprio a José Joaquim Freire si deve il disegno della *Nova Lusitânia*, composto dal matematico e astronomo Antônio Pires da Silva Pontes Leme.

² Ai fini di questa ricerca, abbiamo scelto la copia che si trova presso la *Direção do Serviço de Fortificações e Obras do Exército* (DSFOE) di Lisbona, sapendo che esistono altre copie o versioni della *Nova Lusitânia*.

³ Negli ultimi anni, Iris Kantor ed io ci siamo occupati dello studio della *Nova Lusitânia*, pubblicando i risultati delle nostre ricerche negli Atti di alcuni incontri scientifici (Kantor, Bueno, 2020).

⁴ Il “Viaggio Filosofico” fu una delle spedizioni scientifiche sponsorizzate dalla Corona portoghese con l'obiettivo di scoprire il potenziale naturale ed economico del Brasile.

La cartografia coloniale, grazie al suo perfezionamento scientifico nel corso del XVIII secolo, si presta non solo a chiarire il processo di appropriazione territoriale, ma consente anche di individuare nei paesaggi rappresentati dei dettagli inimmaginabili.

4. *Alla ricerca di strati di storicità nella cartografia storica*

La *Carta Geographica de Projeção Espherica da Nova Lusitânia ou América Portuguesa e Estado do Brazil* (1797) descrive minutamente gli aspetti geomorfologici e fitofisiognomici del territorio, attraverso iscrizioni in maiuscolo e codici rappresentativi affiancati dai rispettivi nomi (colline, boschi, campi, montagne, ecc.). La metodologia consiste nell'interpretare i codici e le rappresentazioni cartografiche e i toponimi, immaginando aspetti geografici e fitofisiognomici del paesaggio che, in questa zona, intrecciava aree di campi e boschi.

In una fase successiva, il semplice utilizzo di un software come Adobe-Photoshop ha fin da subito permesso di fare alcune preliminari operazioni di base e di riportare sulla *Carta*, georeferenziata e in proiezione sferica, i punti ritenuti più rappresentativi degli aspetti geomorfologici e vegetazionali dell'area di studio⁵. Così, in blu, sono stati evidenziati i corsi d'acqua; in rosso, è stato tracciato il Cammino di Viamão e la relativa rete urbana; con campiture marroni sono state definite le aree dei campi, mentre il verde è stato utilizzato per le aree boschive (fig. 2).

Per far “rivivere” attraverso la *Carta* gli aspetti della vita quotidiana che si svolgeva durante il viaggio – un percorso che si estendeva per ben 1.750 km, da Colonia del Sacramento, nell'attuale Uruguay, fino a Feira de Sorocaba – ci siamo avvalsi della testimonianza diretta di viaggiatori che hanno percorso l'itinerario, facendo dialogare il disegno cartografico, con i loro racconti e con i disegni del di Jean-Baptiste Debret del 1827-1828.

Confrontando queste informazioni testuali con la raffigurazione degli aspetti geomorfologici e fito-fisiognomici del paesaggio, è stato possibile ipotizzare che i biomi della *Pampa* e della Foresta Atlantica, caratteristici del Brasile meridionale, nell'Ottocento fossero tra loro molto diversificati, intervallati da montagne e da foreste, che imponevano enormi sfide ai viaggiatori e che rendevano le attività di allevamento e di guida delle mandrie (di muli, bovini

⁵ Riferimento principale, per questa rappresentazione grafica, è il *Manual técnico da vegetação brasileira* (1992) che si basa sulla classificazione del *Projeto Radam Brazil* (1992). Per alcune sezioni regionali del Brasile o dei paesi sudamericani, sono stati utilizzati: da Costa, 2011 (pp. 10-12); dos Santos, Zanette et al., 2016 (p. 22); Klein, 1978; Cabrera, 1971 (pp. 1-42) e uno studio sull'Uruguay (OEA, 1992).

e cavalli) senz'altro estremamente pericolose e rischiose, ma proprio per questo motivo, altamente vantaggiose e redditizie.

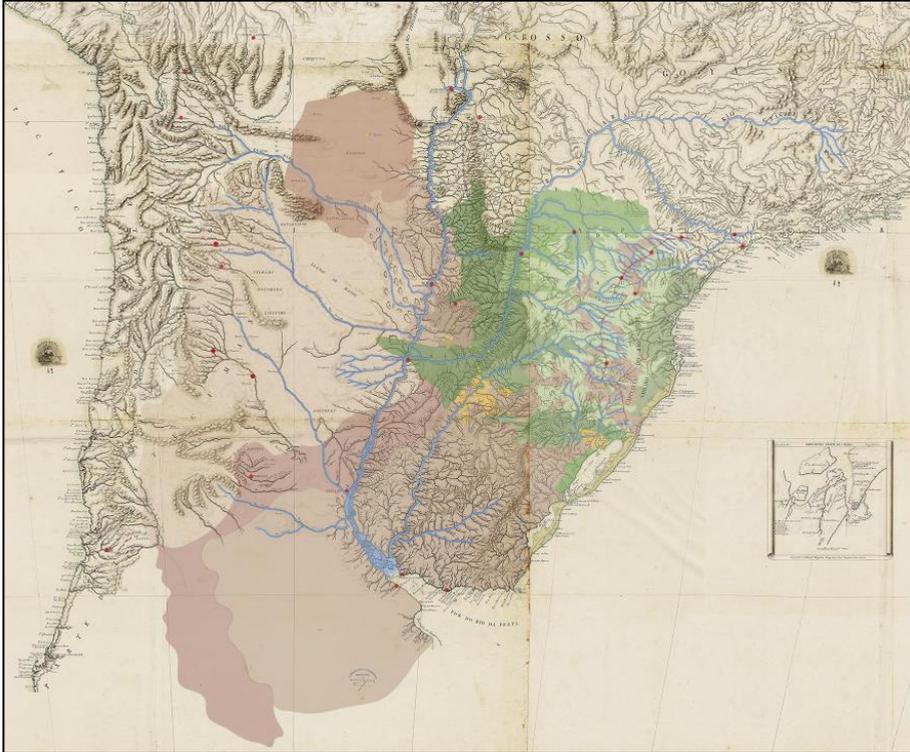


Figura 2. Aspetti fitofisiognomici dei biomi della Pampa e della Foresta Atlantica riportati sulla *Carta Geographica de Projecção Espherica da Nova Lusitânia...* [1797] (Fonte: elaborazione grafica di Beatriz Bueno, Guilherme Dias).

Abbiamo, inoltre, cercato di ricostruire il ruolo dei mandriani – una generica designazione che comprendeva commercianti e capisquadra coinvolti nella gestione quotidiana delle mandrie – nonché gli aspetti della cultura materiale, come l'abbigliamento, gli oggetti e i modi di vivere durante il lungo viaggio, ragionando su quale potesse essere il profilo sociale degli uomini che si arricchivano come proprietari, o dipendenti, nella guida delle mandrie in un'epoca in cui non esisteva la ferrovia. Infine, per capire quali prodotti fossero presenti nei bagagli trasportati dalle mandrie, abbiamo utilizzato la documentazione censuaria prodotta dalle città che si distribuivano lungo il percorso⁶.

⁶ Il risultato di questa indagine, si spera, sarà un saggio di geografia retrospettiva, di profilo braudeliano, quasi un documentario tra paesaggi perduti nel tempo, di incommensurabile bellezza, poco noti al pubblico straniero.

5. La strada del Viamão, l'economia dell'allevamento e il tropeirismo

In Brasile, i convogli con i muli partivano dalla Cappella di Viamão e il percorso attraversava territori ondulati (*coxilbosa*), abbondanti pascoli, montagne e foreste; si viaggiava per circa dieci-dodici mesi fino a *Feira de Sorocaba*, percorrendo 1.500 Km in terra lusitana. Come si può vedere dalla figura 2, il percorso delle mandrie – segnato con il colore rosso – costeggiava il Fiume *Plate da Colonia* del Sacramento, proseguiva fino alla città di *S. Filipe* (Montevideo, Uruguay), costeggiava la laguna *Merym* fino al villaggio del *Rio Grande de S. Pedro*, raggiungeva la Cappella di Viamão; da lì, attraverso la paludosa pianura alluvionale tra il Fiume *Porto Alegre* e il Fiume *Sinos*, risalita la *Serra Viamão* le mandrie si distribuivano nel *Campi da Vacaria* verso la *Parrocchia di N. S. da Oliveira* sul Fiume *Pelotas* fino al *Villaggio di Lages*. Il fondo della strada era in terra battuta ed era fiancheggiata da muri in pietra, funzionali a evitare che gli animali si disperdessero; dalla *Lages*, la cosiddetta *Via per Sam Paulo* proseguiva poi fino al *Villaggio Sant'Antonio das Lapas*, biforcandosi nel *Villaggio di Curitiba* e da lì nel *Villaggio del Paranaguá* verso i porti della marina. L'asse principale del *Caminho* continuava a risalire la montagna verso il *Villaggio de Castro* e il Villaggio Itapeva o Faxina, e, attraversato il Fiume *Ytapitininga*, raggiungeva il *Villaggio Ytapitinga* (Itapetininga) per poi concludersi alla *Fiera di Sorocaba*. Questa zona di allevamento era irrigata da fiumi perpendicolari alla strada, il che rendeva rischioso l'attraversamento dei cosiddetti “passi”, che dovevano essere superati a volte a nuoto, altre volte con l'utilizzo di imbarcazioni come canoe o zattere (fig. 3).



Figura 3. J.B. Debret, *Voyage pittoresque et historique au Brésil*, Paris, Firmin Didot, Frères, 1834-1839. (Fonte: Acervos dos Museus Castro Maya/IBRAM).

Da *Lages* in poi, i campi erano intervallati da montagne e fitte foreste. Oltre alla macchia, presente in diversi tratti del viaggio, la grande sfida era tuttavia quella di attraversare la *Serra do Espigão* a Santa Catarina e le *Barreiras do Itararé* a Paraná. Da *Itapeva* a *Itapetininga* si passava per un territorio in cui foreste si alternavano a campi, e da lì a Sorocaba si percorrevano i vasti *Campi Paulistas*, che rendevano più facile il viaggio e permettevano lo svernamento del bestiame.

La stessa procedura (confronto tra la cartografia e racconti dei viaggiatori) è stata poi applicata anche per la ricostruzione dell'itinerario del Cammino di Certaõ che, con inizio a Patrulha, dove si trova il *Curral da Contage*, attaccato al Rio do Sino, risaliva la Serra, e da lì proseguiva fino a *Curitiba* (fig. 2).

Un altro documento che si è mostrato fondamentale per la nostra ricerca comparativa è un manoscritto, di autore anonimo, oggi conservato presso la Sezione Opere Rare della Biblioteca Mário de Andrade⁷. In esso il viaggiatore segue il percorso da Viamão a Curitiba in dodici mesi, dal febbraio 1745 al febbraio 1746.

Una lettura comparata tra mappa e il manoscritto suggerisce che nel tratto⁸ da Viamão al Fiume *Inferno* (Fiume *Pelotas*) i nomi delle località rimangono gli stessi. In questo secondo caso, i codici toponomastici e di rappresentazione alludono a contesti paesaggistici diversi tra loro anche per le difficoltà che ponevano: la *Serra De Viamão* (con iscrizione maiuscola, rappresentata con ondulazioni montuose ed evidenziata in verde), il *Campo do Viamão* (in marrone, senza iscrizione) e i *Campi de Vacaria* (seconda macchia in toni terrosi, con iscrizione minuscola, forse alludendo alla morbidezza delle *coxilhas*).

Tra il Fiume *Inferno* e il Fiume *Caveiras*, c'erano campi, contrassegnati – allora come oggi – da ottimi pascoli, ricchi di erba mimosa, intervallati da catene montuose e boschi di araucaria. Nei *Campi de Lages*, vicino al Villaggio di *Lages*, le mandrie si fermavano per pascere, dopo aver percorso circa 600 chilometri. Il paesaggio non è cambiato e queste ricche *coxilhas* continuano ancora oggi ad essere scelte per lo svernamento del bestiame per secoli.

Come si può leggere dalla *Carta*, il tratto tra il Fiume *Caveiras* e il Fiume *Canoas* diveniva di nuovo boscoso e difficile da percorrere. In prossimità dell'attuale comune di Alfredo Wagner-SC, il Fiume *Canoas* solcava un terreno scivoloso, circondato da monumenti naturali.

La carta di *Nova Lusitânia* mostra anche che dal Fiume *Canoas* al Fiume *Cachorros* la zona era di nuovo una prateria, i cosiddetti “*Campi Indiani*”. Dal Fiume *Cachorros* in poi iniziava la parte più ardua del viaggio, che prevedeva una sequenza zone “cespugliose” (cespuglio di São João, cespuglio di Guaipi) che ricoprivano il “grande sperone di pietra” che tuttora costituisce l'Altopiano di

⁷ *Roteiro que se fez do caminho do sertão / .../ para entrar a subir a Serra e seguir para Curitiba e São Paulo no ano de 1745* (Biblioteca Mário de Andrade, Acervo da Seção de Obras Raras).

⁸ Il lungo tratto, privo di centri urbani, fu percorso da febbraio a maggio del 1745, e si fermarono fino al 14 giugno a causa dell'inverno, compiendo la prima delle *invernadas* (svernamento) per far riposare le mandrie e ingrassare il bestiame.

Serrano, uno spartiacque con molte pozze d'acqua, utili per fare dissetare le mandrie. La *Serra do Espigão* (parte della *Serra Geral*) destava paura, sia perché era teatro di frequenti attacchi da parte degli indiani (i *Coroados* erano i più temuti) sia per la presenza – lungo i sentieri che si assottigliavano tra fiumiciattoli e grotte – di cespugli, ruscelli, burroni e pantani che causavano la caduta dei muli e dei cavalli, rallentandone il viaggio.

L'attraversamento del Fiume *Negro* – ancora oggi linea di demarcazione tra gli attuali *Stati di Santa Catarina e Paraná*, un tempo parte del Capitanato di San Paolo – era a guado, con il bestiame che nuotava nell'acqua fino alle orecchie. Superato il Fiume *Patos*, si raggiungeva il villaggio di *Sant'Antonio das Lapas*, da cui era possibile dirigersi verso il porto di *Paranaguá*, attraverso il *Caminho das Boiadas*. Dal villaggio di *Sant'Anto das Lapas*, sull'attuale *Paraná*, la strada diventava nuovamente difficile, almeno fino al villaggio di *Castro*.

Una sequenza di campi costeggiava i fiumi (*Cambiju, Ribeirão e Caramby*) ed era descritta nel citato manoscritto e rappresentata con toni terrosi, nella *Carta*. Nel tratto *Lapa-Castro* (200 chilometri, per una media di cinque giorni di marcia), case, fattorie e ranch costeggiavano il *Caminho das Tropas*, offrendo punti di sosta ai viaggiatori. Un altro “marcatore” territoriale era il Fiume *Itararé*, l'attuale confine tra *Paraná e São Paulo*. La gola con il fiume in fondo era attraversata da un semplice ponte in legno.

L'acquerello di J.B. Debret (fig. 4) mette in evidenza la fittissima foresta mista ombrofila, al confine tra la provincia di San Paolo e Curitiba, nonché lo stretto ponte di legno sul Fiume *Itararé*.

Seguono poi leghe di campagna, note come *Campos Gerais*, dal Villaggio di *Castro* in poi. In questa fase del viaggio i resoconti dei viaggiatori parlano spesso di attacchi occasionali da parte degli indiani.

Nella regione della città di Curitiba i pascoli verdeggianti lasciano il posto a foreste cupe e imponenti, come si può vedere, ad esempio, nell'acquerello di Debret che raffigura il Fiume *Jaguaricatu*, che veniva attraversato a guado, con gli schiavi che portavano *canastras e bruacas* (cassapanche in pelle) sulle spalle. Nell'immagine, Debret ci suggerisce anche il numero di persone che facevano parte della carovana: per lo più schiavi neri che svolgevano i lavori pesanti (fig. 5).

L'autore del manoscritto racconta che le mandrie arrivarono a *Campo da Faxina* nel febbraio 1746, dopo un anno di viaggio, e lì i mandriani lasciarono riposare il bestiame, per venderlo alla Fiera di Sorocaba.

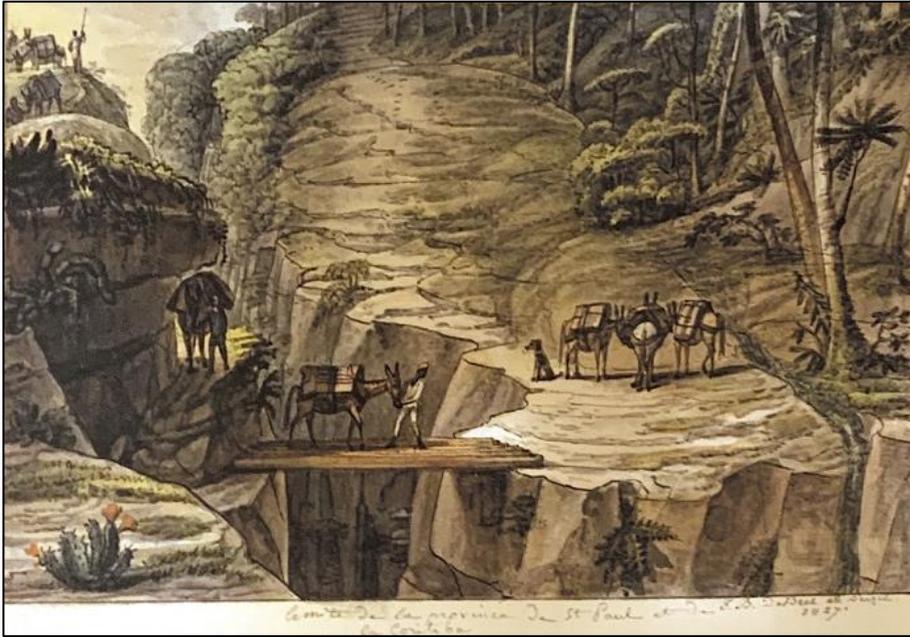


Figura 4. J.B. Debret, *Voyage pittoresque et historique au Brésil*, Paris, Firmin Didot, Frères, 1834-1839 (Fonte: Acervos dos Museus Castro Maya/IBRAM).

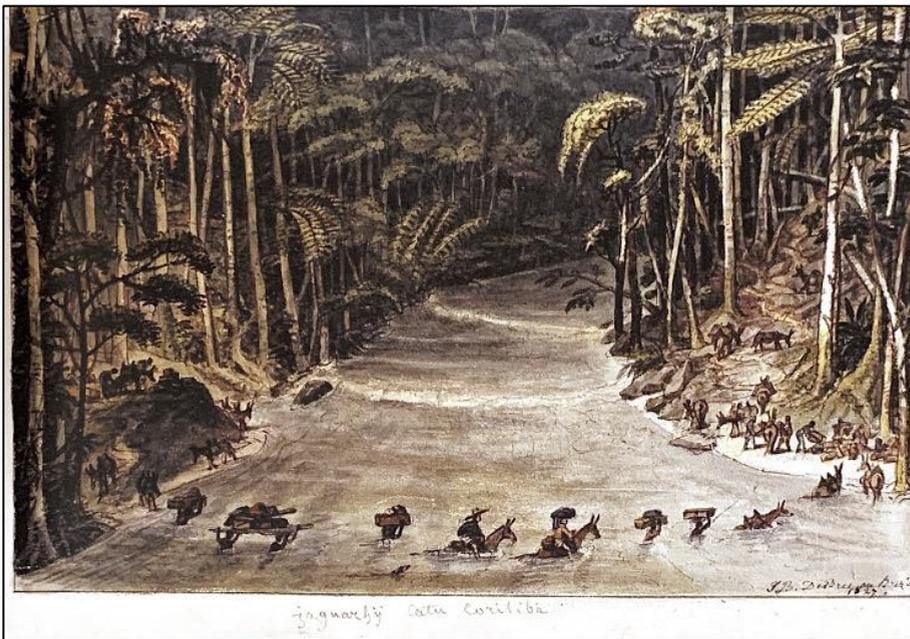


Figura 5. J.B. Debret, *Voyage pittoresque et historique au Brésil*, Paris, Firmin Didot, Frères, 1834-1839. (Fonte: Acervos dos Museus Castro Maya/IBRAM).

6. Considerazioni finali

Come abbiamo detto, le difficoltà del *Cammino di Viamão* fino a Sorocaba rendevano il viaggio pericoloso, ma molto redditizio per i mandriani, per i quali i profitti erano proporzionali ai rischi⁹.

Al vertice della piramide dell'economia dell'allevamento e del trasporto dei muli (*tropeirismo*) c'erano gli esattori delle tasse, di solito commercianti che si erano arricchiti conducendo i muli; la stabilità raggiunta consentiva loro di acquistare e gestire posti di riscossione lungo la strada e di dividere i profitti delle tasse con il governo. Si trattava di contratti reali assegnati al miglior offerente. Anche i mandriani, ossia i proprietari di mandrie, erano inclusi nella categoria dei commercianti. I conducenti di mandrie (*tangedores*), incaricati di domare i muli, vengono rappresentati negli acquerelli di J.B. Debret come meticci, neri liberi o schiavizzati o indiani civilizzati, a cavallo o a piedi, con in mano il laccio per guidare o prendere al lazo il bestiame. La *peonada* si distingue per l'uso del lazo e del più modesto cappello a tesa corta, oltre che per il *tirador*, un grembiule di pelle morbida che i *lazoisti* indossano appeso alla vita sul lato sinistro per proteggere i vestiti e il corpo dall'attrito del lazo. Di solito sono raffigurati a piedi nudi, da qui il nome di *peone*. Il commerciante si distingue per il cappello a tesa larga e la sciarpa. Scendendo nella piramide sociale, colpisce l'assenza di stivali e il colore della pelle.

L'economia del *tropeirismo* prospera nelle città e negli insediamenti lungo il percorso. Oltre ai muli, a loro volta preziosi e rivenduti come mezzo di trasporto, anche i bagagli trasportati dai muli da soma erano pieni di merci destinate al commercio. Nei *Registri* della popolazione del 1798, 1799, 1800, 1801 e 1803, che si trovano nell'Archivio di Stato di San Paolo, è possibile consultare gli elenchi dei prodotti che costituivano oggetto di commercio presso le città lungo la strada. Le merci importate provenivano dai porti della marina (*Paranaguá, Laguna, São Francisco do Sul e Desterro*), da Lisbona o da Rio de Janeiro, e risalivano la montagna, lungo i vari itinerari terrestri collegati all'asse *Viamão-Sorocaba*; quelle esportate, invece, erano prodotte nei pressi dei centri urbani che costeggiavano il *Caminho das Tropas* e circolavano, rifornendo il mercato interno. Vi erano anche beni destinati esclusivamente al consumo locale. Ad esempio, vediamo vino e biancheria comune, importati (sia a *Curitiba* che a *Itapetininga*), provenienti da *Paranaguá* o *Rio de Janeiro*, probabilmente intermediati da commercianti di *São Paulo*. Circolava anche il sale, come anche i fagioli e il mais, sia per il consumo interno che per l'esportazione. I fagioli destinati all'esportazione compaiono a *Itapetininga*, una delle ultime tappe prima della *Fiera di Sorocaba*. A *Lages* circolavano brandy importato, puledri destinati all'esportazione e zucchero per il consumo interno. A *Lapa* si commerciava vino e *baeta* (un tipo di tessuto) importata, ma spiccava anche la farina di grano per l'esportazione.

⁹ Le mandrie che percorrevano il *Caminho do Viamão* potevano anche raggiungere il numero di 500-600 unità.

Sorprendentemente, però, *Sorocaba* non vendeva muli, bovini e cavalli nelle sue fiere, ma una serie di merci importate (lino pregiato e vini di Porto) o destinate all'esportazione (acquavite, indaco, tele di cotone) e al consumo interno (zucchero, tele e cotone).

Il libro *Tropeiros* di Jaelson Trindade (1992) corona un'iniziativa dell'IPHAN (Istituto Nazionale del Patrimonio Storico) rivolta a inventariare questo tipo di paesaggio culturale, a partire dagli anni Ottanta del Novecento. Lo studio si affianca ad altre iniziative come il libro *A Lapa e o Tropeirismo* di Márcia Scholz de Andrade Kersten (2006). Tuttavia, nel caso di un paesaggio culturale che va oltre il confine nazionale, coinvolgendo Argentina, Uruguay e Paraguay, occorrerebbe mettere in atto strategie di tutela e valorizzazione più coraggiose, in collaborazione con i paesi vicini, sulla falsariga di quanto recentemente proposto per le Missioni Gesuite, come propone questo saggio, tra le righe.

I contributi del gruppo di ricerca in Archeologia del paesaggio della Facoltà di Architettura e Urbanistica dell'Università, (coordinato da Beatriz Bueno e Iris Kantor) propongono studi dettagliati di cartografia storica, intrecciati con altre fonti primarie testuali e grafiche in una metodologia geografica che utilizza le tecnologie digitali per guidare le strategie di conservazione dei paesaggi culturali. La metodologia di ricerca dell'archeologia del paesaggio ci permette di "scavare" (in senso metaforico) nelle mappe alla ricerca di tracce toponomastiche e di altri indizi. Tra mappe e relazioni scritte, il testo ha inteso coprire indirettamente il territorio del Cone Sud e mostrarlo nella sua eterogeneità fisica e umana, di carattere ibrido e con economie che si trasferiscono da una parte all'altra dell'America portoghese e spagnola.

Il progetto di ricerca, quindi, va oltre l'obiettivo iniziale di mappare le zone e mira ad affrontare lo studio di un paesaggio culturale complesso che, nella cartografia del XVIII secolo, stava acquisendo contorni precisi e che comprendeva molti territori, popolazioni indigene ibridate con popolazioni straniere che vi si erano insediate, contesti geografici molto diversi e differenti tipi di economie. Questa complessità ci permette di ipotizzare la diversità dei paesaggi culturali esistenti in territori apparentemente omogenei. L'obiettivo di questa ricerca è individuare una metodologia per leggere i luoghi, privilegiando il confronto dei documenti, in parallelo allo "scavo" della cartografia, in una prospettiva storica, cronologica e regressiva, alla ricerca della complessità dei paesaggi culturali di altre epoche e della loro eredità nel paesaggio contemporaneo, richiamando l'attenzione sulla complessità dei diversi quadri geografici e politici del Brasile.

In questo senso, la nostra ricerca si allinea ai contributi dello *Spatial Turn*. I nostri studi di storia dell'urbanizzazione e di storia dei paesaggi culturali si sono basati su una rielaborazione della nozione di spazio, per offrire una prospettiva in cui esso diventa importante quanto il tempo nello svolgimento delle vicende umane, una visione in cui la geografia non è relegata a un ripensamento delle relazioni sociali, ma è intimamente coinvolta nella loro costruzione.

Da varie prospettive, si afferma che lo spazio è una costruzione sociale rilevante per la comprensione delle diverse storie dei soggetti umani e per la produzione di fenomeni culturali. Spazio, luogo e cartografia denotano in senso letterale e metaforico una dimensione geografica come aspetto essenziale della produzione di cultura. Lo spazio cessa di essere un accessorio, diventando l'attore principale, quando viene considerato un prodotto e un vettore delle relazioni sociali. La svolta spaziale è più sostanziale e implica una rielaborazione della nozione stessa di spazialità e del suo significato, per offrire una prospettiva in cui lo spazio è importante quanto il tempo nello svolgimento delle vicende umane, una visione in cui la geografia non è relegata a un ripensamento delle relazioni sociali, ma è intimamente coinvolta nella loro costruzione. La geografia è importante, non per la ragione semplicistica e troppo usata che tutto accade nello spazio, ma perché il luogo in cui le cose accadono è fondamentale per sapere come e perché accadono (Cosgrove, 1984; Daniels, Cosgrove, 1988; Torre, 2008; Warf, 2009).

BIBLIOGRAFIA

- Ulpiano Bezerra de Meneses, *A paisagem como fato cultural*, in Eduardo Yázigi (a cura di), *Turismo e Paisagem*, São Paulo, Contexto, 2002, pp. 29-64.
- Thomas Bigg-Wither, *Novo caminho no Brasil Meridional: a província do Paraná, três anos de vida em suas florestas e campos, 1872-1875*, Rio de Janeiro, José Olympio, 1974.
- Jaelson Bitran Trindade, *Tropeiros*, São Paulo, Editoração Publicações e Comunicações Ltda, 1992.
- Fernand Braudel, *Civilisation matérielle. Economie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Collin, 1979, 3 voll.
- Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno, *Desenho e desígnio. O Brasil dos engenheiros militares (1500-1822)*, São Paulo, EUSP- FAPESP, 2011.
- Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno, Alice Pereira Barreto, Guilherme Silvério Dias (a cura di), *Cultura material e práticas sociais no Caminho do Viamão: paisagens toponímicas, arqueologia do cotidiano das viagens, perfil e bagagem dos tropeiros (séculos XVIII e XIX)*, in «Anais do Museu Paulista», XXIX (2021), pp. 1-87.
- Angel L. Cabrera, *Fitogeografía de la República Argentina*, in «Boletín de la Sociedad Argentina de Botánica», XIV (1971), nn. 1-2, pp.1-42.
- Carta Geographica de Projecção Esphérica da Nova Lusitânia ou América Portuguesa e Estado do Brazil, Escala [ca. 1: 2.600.000], [1797]*, Lisboa, Direcção do Serviço de Fortificações e Obras do Exército, 1797.
- Denis E. Cosgrove, *Social formation and symbolic landscape*, London, Croom Helm, 1984.
- Vinícius Lorini da Costa, *Estudo Fitossociológico do componente arbóreo de um remanescente florestal em Palmeira das Missões, RS, Brasil*, in «Revista Da Graduação» IV (2011a), n. 1. <https://revistaseletronicas.pucrs.br/index.php/graduacao/article/view/8529> (ultimo accesso: ottobre 2023).

- Stephen Daniels, Denis E. Cosgrove (a cura di), *The Iconography of Landscape. Essays on the Symbolic Representation, Design, and Use of Past Environments*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.
- Jean Baptiste Debret, *Voyage pittoresque et historique au Brésil*, Paris, Firmin Didot Frères, 1834-1839.
- Iris Kantor, *Cartografia e diplomacia. Usos geopolíticos da informação toponímica (1750-1850)*, in «Anais do Museu Paulista», XVII (2009), n. 2, pp. 39-61.
- Iris Kantor, Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno, *The New Lusitania Geographical Map (1797) and the Representation of Urban and Commercial Networks*, presentazione orale al The International Society for the History of the Map Symposium (12-13, giugno 2020).
- Vinícius Lorini da Costa, *Estudo fitossociológico do componente arbóreo de um remanescente florestal em Palmeira das Missões, RS, Brasil*, in «Revista da Graduação», IV (2011), n.1, pp.10-12.
- Manual técnico da vegetação brasileira*, Rio de Janeiro, IBGE-Departamento de Recursos Naturais e Estudos Ambientais. 1992 (Coll. «Série manuais técnicos em geociências», n.1)
- Roberto Miguel Klein, *Flora ilustrada catarinense: mapa fitogeográfico do Estado de Santa Catarina*, Itajaí, Herbário Barbosa Rodrigues, 1978.
- OEA. Uruguay: Estudio Nacional. Washington D.C., Secretaria Ejecutiva para Asuntos Economicos y Sociales/ Departamento de Desarrollo Regional, 1992.
- Projeto Radam Brasil*, Rio de Janeiro, Ministério das Minas e Energia-Secretaria Gera, 1992.
- Roteiro que se fez do caminho do sertão que principia da Patrulha onde se acha o Curral da Contagem, pegado ao rio do Sino, para entrar a subir a Serra e seguir para Curitiba e São Paulo no ano de 1745* (Biblioteca Municipal Mário de Andrade, São Paulo).
- Robson dos Santos, Vanilde Citadini Zanette, Guilherme Alves Elias, Peterson Teodoro Padilha *Biodiversidade em Santa Catarina: Parque Estadual da Serra Furada*, Criciúma (SC), EdiUnesc-Universidade do Extremo Sul Catarinense, 2016.
- Milton Santos, *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*, São Paulo, Edusp, 2008 (4a ed.).
- Id., *Por uma geografia nova: da crítica da Geografia a uma geografia crítica*, São Paulo, Edusp, 2008 (6ª. ed.).
- Márcia Scholz de Andrade Kersten, *A Lapa e o tropeirismo*, Rio de Janeiro, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2006.
- SEMA. Secretaria do Meio Ambiente do Estado do Rio Grande do Sul. Inventário florestal contínuo, Porto Alegre, 2003. <http://coralx.ufsm.br/ifcrs/index.php> [del 3 agosto 2019] (ultimo accesso: novembre 2023).
- Angelo Torre, *A "Spatial Turn" in History? Landscapes, Visions, Resources*, in «Annales. Histoire, Sciences Sociales», LXIII (2008), n. 5, pp. 1127-1144.
- Barney Warf, Santa Arias, *The Spatial Turn. Interdisciplinary perspectives*, New York, Routledge, 2009.

ARCHEOLOGIA DEL PAESAGGIO E HISTORICAL GIS: IL CASO DI CAMINO DO VIAMÃO SULLA CARTA NOVA LUSITANIA DEL 1797 – Il confronto, sincronico e diacronico di serie di fonti iconografiche e testuali per mezzo delle geotecnologie permette non solo di rappresentare nuovi contesti, ma anche di ripensare i territori e le territorialità da altri punti di vista. In questo nuovo scenario storiografico, la dimensione dello spazio - nei

suoi processi di produzione e di appropriazione sociale - prende vita e la cartografia diventa un artefatto privilegiato con un ampio potenziale euristico. È questa la sfida: leggere i luoghi, utilizzando una metodologia che privilegi il confronto tra i documenti in parallelo allo “scavo” della cartografia, in una prospettiva storica e regressiva, alla ricerca della complessità dei paesaggi culturali di altri tempi e della loro eredità nel paesaggio contemporaneo. Ruolo protagonista in questo contributo spetta alla *Carta geographica de projeção espherica da Nova Lusitânia ou América Portuguesa e Estado do Brazil* (1797), correlata con i resoconti di viaggiatori, le raffigurazioni dei pittori itineranti e i coevi “Registri” della popolazione. Alla ricerca delle tracce di una fenomenologia dei modi di essere e di esistere su scala macroregionale, il testo utilizza anche lo studio della toponomastica e cerca di svelare le varie stratificazioni temporali, di descrivere e di contestualizzare le dinamiche, le logiche antropiche di radicamento e di mobilità, i movimenti sui sentieri e fiumi tra possibilità e difficoltà di comunicazione. Il *Camino do Viamão* è qui analizzato attraverso la lettura della Archeologia del paesaggio, dedicando particolare attenzione agli aspetti della cultura materiale e a quelli delle pratiche sociali nelle loro relazioni con i caratteri geomorfologici e fitofisiognomici del territorio. Questo paesaggio culturale viene analizzato nella sua pluralità naturale e antropica attraverso fonti primarie del XVIII e dell’inizio del XIX secolo.

LANDSCAPE ARCHAEOLOGY AND HISTORICAL GIS: THE CASE OF *CAMINO DO VIAMÃO* ON THE 1797 *NOVA LUSITÁNIA* MAP – The synchronic and diachronic comparison of series of graphic and textual sources by means of geotechnologies makes it possible not only to represent new contexts, but also to rethink territories and territorialities from other points of view. In this new historiographic scenario, the dimension of space – in its processes of production and social appropriation – comes to life and cartography becomes a privileged artefact with a broad heuristic potential. This is the challenge of this text: to learn how to read places, using a methodology that privileges the serialisation and interweaving of documents in parallel with the “excavation” of cartography, in a historical and regressive perspective, in search of the complexity of cultural landscapes of other times and their inheritance in the contemporary landscape. The leading role in this contribution is played by the *Carta geographica de projeção espherica da Nova Lusitânia ou América Portuguesa e Estado do Brazil* (1797), correlated with travellers’ accounts, depictions by itinerant painters and coeval “Population registers”. In the search for the traces of a phenomenology of ways of being and existing on a macro-regional scale, the text also uses the study of toponymy and seeks to unveil the various temporal stratifications, to describe and contextualise the dynamics, the anthropic logics of rootedness and mobility, the movements on paths and rivers between possibilities and difficulties of communication. The *Camino de Viamão* is analysed here through the reading of Landscape Archaeology, paying particular attention to the aspects of material culture and those of social practices in their relations with the geomorphological and phytophysiological characteristics of the territory. This cultural landscape is analysed in its natural and anthropic plurality through primary sources from the 18th and early 19th Century.

Parole chiave: archeologia del paesaggio; geotecnologie; storia dell’urbanizzazione; cultura materiale; *Camino do Viamão*.

Keywords: Landscape Archaeology; Geotechnolog; History of Urbanisation; Material Culture; *Camino do Viamão*.