

**RELATOS DE VIAGEM E OS TRANSPORTES:  
APONTAMENTOS DA IMPORTÂNCIA DOS VIAJANTES  
PARA ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES TRADICIONAIS  
NA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS**

Télio Anísio Cravo<sup>1</sup>

**Resumo**

O objetivo deste artigo é discutir acerca da importância do estudo da evolução dos transportes tradicionais em uma província caracterizada pela diversidade econômica da estrutura produtiva, que não se enquadra nos moldes de uma economia agrário-exportadora. Procuraremos indagar o processo de modernização dos transportes com base na expansão ferroviária no século XIX na província de Minas Gerais, bem como os limites da importância de tal processo na consolidação de um mercado interno integrado. Para tanto, analisaremos a relevância salientada pela historiografia para os transportes na formação econômica da região. Por fim, analisaremos a viabilidade das informações contidas nos relatos de viagem para o estudo dos transportes tradicionais da província de Minas Gerais.

**Palavras-Chave:** Transportes; Viajantes; Província de Minas Gerais; economia não-exportadora.

**Sessão Temática:** H5- Formação do espaço econômico mineiro.

---

<sup>1</sup> Graduando em História – UFMG. Bolsista de Iniciação científica (Fapemig). Desenvolvida no Núcleo de Pesquisas em História Econômica e Demográfica do Cedeplar/UFMG, esta linha de pesquisa conta com o apoio da Fundação de Amparo a Pesquisa de Minas Gerais, no âmbito do projeto *Sistema de Transporte na província de Minas Gerais*, coordenador pelo professor Marcelo Magalhães Godoy.

## **Introdução**

Pretendemos ao selecionar o espaço da província de Minas Gerais para problematizar e analisar a evolução do setor de transportes fazer uma discussão que trate das singularidades de tal processo. Dessa forma, lançar questões acerca dos transportes é, sobretudo, considerar as especificidades conjunturais da economia oitocentista mineira que teve como seus pilares de sustentação a agricultura e a pecuária. A diversidade e dinamismo da econômica da província de Minas Gerais é um dos fatores que instiga e viabiliza a pesquisa do setor de transportes no século XIX, visto que entendemos os transportes como um dos elementos facilitadores do crescimento econômico. Nessa medida, cabe ressaltar a relevância de tal estudo em uma economia não-exportadora, que tem nos seus mercados internos diferentes níveis de desenvolvimento (Godoy e Paiva, 2002). Contudo, o estudo dos transportes não buscará compreender os mesmos através de uma análise que apenas considere a existência de uma única modalidade de transporte, posto que a tentativa de articulação de diferentes modalidades de transporte (ferrovias, navegação fluvial e estradas de rodagem) esteve presente nas intenções dos planos viários elaborados na segunda metade do século XIX. Através das análises dos planos Viários de 1835, 1864 e 1871 procuraremos analisar os êxitos e fracassos das propostas referentes ao setor de transportes.

Seja como for, é necessário salientar que a proposta do texto tem por objetivo central articular os seguintes aspectos: os transportes na formação do país, a especificidade das comunicações em Minas Gerais, as tentativas de integração da província de Minas Gerais através dos transportes, as possibilidades de fontes históricas para o estudo dos transportes tradicionais e a viabilidade dos relatos de viagem como fonte histórica para investigar a evolução dos transportes.

Assim, estruturamos o texto em quatro partes. Na primeira parte tentaremos evidenciar alguns apontamentos feitos na historiografia sobre as vias de comunicação na formação do país e o processo de constituição dos caminhos em direção às Minas Gerais, sobretudo no período colonial. Em seguida, discutiremos sobre as características da economia oitocentista, levando em consideração seus aspectos regionais para o entendimento da evolução dos transportes na segunda metade do século XIX. Na terceira parte analisaremos as preocupações evidenciadas no âmbito administrativo e político no campo nacional e provincial para o setor dos transportes. Na última parte, tentaremos abordar a possibilidade de utilização dos relatos de viagem para a compreensão da importância das formas tradicionais de transporte numa economia com enorme número de agentes mercantis em circulação, fluxo comercial intenso e diversidade de mercadorias em trânsito no âmbito interno e externo (Godoy e Paiva, 2002). Para isso, a regionalização elaborada por Godoy (1996), no qual divide a província de Minas Gerais em 16 regiões distintas com identidades econômicas, espaciais, histórico-administrativas próprias, será adotado visando uma discussão fecunda para o desenvolvimento das questões evidenciadas nos viajantes no setor de transportes.

### **1- Formação do país e os transportes.**

Ao escrever sobre o povoamento do país, Capistrano de Abreu, compreendeu a relevância dos aspectos geográficos na formação dos múltiplos caminhos, que ajudaram a realizar a expansão em direção ao interior do continente durante o período colonial. Ao dimensionar as atividades de pecuária e agricultura que não se voltaram para o setor exportador, Capistrano de Abreu, traçou um quadro múltiplo e singular da formação do país.

Para Capistrano de Abreu a expansão rumo às localidades distantes do litoral encontrou na atividade pastoril um importante fator para a criação, mesmo que precárias, de vias de comunicação entre regiões distantes.

A formação das vias de comunicação encontrou no avanço em direção ao interior diversos obstáculos. Os rios teriam uma função importante na exploração do interior do continente, pois segundo Capistrano, ao seguir um rio ninguém se perde ou morre de sede e fome (Capistrano, 1975:155). Por outro lado, ao argumentar acerca da importância da pecuária e das atividades agrícolas na formação desigual dos caminhos, o autor menciona a existência de atividades que se concentravam ao redor das vias de comunicação:

*“A experiência ensinou certos povoadores a estabelecerem-se pelos caminhos, a fazerem açudes, a plantarem mantimentos, que não precisavam ser exportados, porque se vendiam na porta aos transeuntes, a comprarem as reses transviadas ou desfalecidas que tratadas com cuidados, ou serviam à alimentação ou revendiam com lucro Assim os caminhos se foram povoando lentamente, e as malhas de povoamento aportaram-se mais na Bahia que em outra parte, exceto em algumas da capitania de Pernambuco igualmente pastoris”.* (Capistrano,1975:58).

O desenvolvimento do sistema de comunicações da colônia seguiu a progressão do povoamento na medida em que a penetração em direção ao interior formou núcleos distantes do litoral. As vias de comunicações estabelecidas no interior modificaram o sentido e a importância das rotas que, antes, apenas seguiam o trajeto do litoral para o interior. A constituição de novos núcleos no interior inverteu o sentido de tal deslocamento.

A formação dos centros mineradores das Minas Gerais constituiu-se um caso particular, visto que procurou criar vias de comunicação para São Paulo, Bahia, Rio de Janeiro e, posteriormente, para o Espírito Santo (Prado Jr., 1973: 237). Entretanto, segundo Caio Prado, a formação das vias penetradoras, que alcançaram o interior do continente, e procuraram se articular ao litoral se caracterizaram pela independência das vias entre si e a disposição fragmentária das mesmas. Para Caio Prado, essas vias se articulariam unicamente pela via marítima, posto que ao se aprofundar a penetração e, conseqüentemente, aumentar as vias existentes, estas se convergiram no interior dado à configuração geral do território brasileiro e as características dos cursos dos rios (Prado Jr., 1973: 238).

Assim, as comunicações estabelecidas no interior do território brasileiro seriam distinguidas em quatro setores, já que cada uma revelaria relativa autonomia, resultante da formação histórica e das singularidades geográficas: 1- Rede hidrográfica do Amazonas; 2- Nordeste da colônia; 3- Centro-Sul da colônia; 4-Extremo-Sul (Prado Jr., 1973: 240/254).

O primeiro dos referidos setores apresenta traços importantes de ligação com o litoral. Já o segundo setor enquadra toda a área compreendida entre a Bahia e o Maranhão, tendo como principal artéria das vias interiores nordestinas, o Piauí. Nota-se, no setor do nordeste colonial a importância do comércio de gado e das fazendas na formação de ligações, em linha direta de costa a costa, entre os núcleos litorâneos da Bahia e Maranhão. Em seguida, o setor Centro-Sul englobaria as vias, que comunicam as capitanias de Minas, Goiás e Mato Grosso ao litoral. Por fim, o setor do Extremo-sul, segundo Caio Prado, de menor importância histórica. Esse setor seria composto por um único tronco, que partindo de Sorocaba alcançaria o extremo-sul do território. No entanto, tal comunicação meridional possibilitou a existência de um intenso comércio de bestas, que constituiu, ao longo do período colonial e imperial, num importante meio de locomoção e transporte (Prado, 1973: 254).

Ressalta-se, que o setor Centro-Sul ocuparia a maior área da colônia. De fato, as comunicações estabelecidas com as Minas através de São Paulo, Bahia e Rio de Janeiro apresentaram características específicas. A via de comunicação que seguia de São Paulo para as Minas encontrou na Serra do Mar e na Mantiqueira importantes obstáculos. Por outro lado, a via baiana, partindo do Recôncavo, utilizou-se dos rios (rio Paraguaçu, rio de Contas, rio São

Francisco, rio Verde Grande<sup>2</sup>) para adentrar a capitania de Minas Gerais (Prado Jr., 1973: 244). A via aberta no século XVIII ligando Minas ao Rio de Janeiro apresentava, em princípios do século XIX, modificações relevantes. Segundo Caio Prado, a entrada no território mineiro, que somente se fazia pelo rio Paraíba, apresentava uma nova variante. Esta possibilitava a penetração em Minas por Valença e Rio Preto e, conseqüentemente, a existência de um trajeto mais curto em direção à Comarca do Rio das Mortes. Caio Prado, afirma que o referido trajeto simbolizava as transformações de uma economia mineradora que se tornava agrícola e pastoril. Daí o interesse de instituir uma comunicação direta e fácil com o importante mercado do Rio de Janeiro (Prado Jr., 1973: 245).

As condições de trafegabilidade das estradas coloniais nas vias terrestres e fluviais, na maioria das vezes, se condicionaram pela presença de obstáculos naturais seja através das chuvas que impediam um bom trânsito nos caminhos terrestres ou pela seca dos rios, impossibilitando a utilização de embarcações nos mesmos, exceto nos cursos de rios que ofereciam condições regulares de navegabilidade (Prado Jr., 1973:255).

Ademais, o traçado escolhido na construção de estradas representava o desejo de uma economia de esforços e o empirismo dos construtores das estradas, assim como a presença de técnicas rudimentares na construção de estradas. Para Caio Prado, as estradas coloniais estariam submetidas, principalmente aos “azares” da natureza do que às artes do homem. Apesar das condições das estradas estarem vinculadas às intempéries, o transporte terrestre apresentava traços de uma atividade organizada. Segundo Caio Prado, podemos perceber, sobretudo nas capitanias do Centro-Sul, a presença de boiadas, formadas por centenas de cabeças de animais adquiridas nas fazendas de gado pelos boiadeiros e que eram conduzidas pelos tocadores para o respectivo destino, os comboios de escravos e as tropas de bestas. O caso das tropas é, de fato, destacada pelo autor, visto que as tropas, empregadas no setor de transportes, obedeciam a trajetos prefixados com datas de chegada e partida, assim como tabelas de frete. Salienta-se que a presença dos transportes em animais de carga repercutiu em aspectos do comércio no interior do território. A limitação do volume das mercadorias colocadas ao lado dos animais, a dificuldade no transporte de determinadas mercadorias, resultou no encarecimento relativo do transporte de grandes objetos, como por exemplo, o ferro. Por outro lado, o setor de transporte foi complementado pela existência de estabelecimentos situados ao longo da estrada, que procuravam vender milho para alimentação dos muares e comercializar variados artigos, sobretudo bebidas alcoólicas (Prado Jr., 1973: 261/262).

Malfada Zemella, ao analisar o problema do abastecimento da capitania de Minas Gerais fornece subsídios para a formação dos caminhos terrestres e as principais rotas comerciais do período setecentista. Diante disso, observa-se a especificidade da formação da capitania de Minas Gerais no que tange às suas correntes abastecedoras. O comércio estabelecido entre os diferentes mercados (região platina, Rio de Janeiro, Bahia, vilas paulistas, o continente africano e europeu) sofreu influência direta e indireta das descobertas auríferas e diamantíferas (Zemella, 1951:49/110). As diferentes correntes abastecedoras da capitania de Minas Gerais atingiram a referida região, basicamente, pelos caminhos paulistas, os do Rio de Janeiro e os baianos. Os caminhos paulistas se diferenciavam através de três vias: a via que ultrapassava a Mantiqueira pelo vale do Camanducaia, o caminho que passava por Mogi Mirim e o rota que se utilizava da garganta do Embú. Os caminhos baianos para a região aurífera e diamantífera apresentavam intensas relações com os cursos fluviais como já foi citado anteriormente. Segundo Zemella, tal caminho caracterizava-se por relativa suavidade e comodidade em relação aos caminhos de São Paulo e Rio de Janeiro que se dirigiam à região aurífera, na medida em que se encontrava ao longo do caminho água em abundância, carnes, farinha, laticínios, frutas e cavalos para se transportarem

---

<sup>2</sup> Caio Prado Junior, salienta para a existência de trajetos mais curtos que procuraram utilizar as margens do rio Verde Grande, bem como a ocorrência de caminhos que se nortearam para o rio Galvão. Além disso, menciona a abertura de um novo caminho em direção ao Rio Pardo, após a pacificação dos índios Camacãs do alto rio Cachoeira, nos primeiros anos do século XIX (Prado jr., 1973:244).

(Zemella, 1951:135/136). Os caminhos que se seguiam do Rio de Janeiro à região das minas alcançou relativa importância no período colonial, posto que a construção do “Caminho Novo” buscou propiciar o povoamento das minas, evitar os descaminhos do ouro e diminuir os riscos dos transportes dos quintos de ouro por mar, entre Parati e o Rio de Janeiro. Observa-se que a abertura do “Caminho Novo” significou uma diminuição de distância e uma economia considerável no tempo de viagem.

De todo modo, o problema do abastecimento, para Zemella, esteve diretamente ligado ao afastamento dos centros de produção de artigos para a alimentação e vestuário, a diminuta produção desses artigos nas regiões que voltaram para o abastecimento da capitania de Minas Gerais, a ausência de moeda dificultando o giro do comércio, a inexistência de uma tradição de comércio, a precariedade dos meios de transporte, a inexistência ou as péssimas condições das vias de comunicação, as taxas e impostos incididos sobre os artigos durante o trajeto e as dificuldades de importação de artigos estrangeiros (Zemella, 1951:212). Além disso, a caracterização de crime de lesa-majestade para a abertura de novos caminhos sem a concessão da administração metropolitana constituiu-se num importante entrave para o abastecimento das Minas Gerais. Entretanto, salienta Zemella, tal proibição não impediu grupos de moradores de tentarem abrir outras estradas às suas custas, visando facilitar as trocas comerciais (Zemella, 1951:217).

Contudo, uma das conseqüências apontadas por Mafalda Zemella advindas da dificuldade de abastecimento seria o surgimento de roças e indústrias locais. Para Sergio Buarque de Hollanda, o negócio dos metais ocuparia, segundo cálculos generosos, apenas uma terça parte da população. Nesse sentido, o grosso da população estaria vinculado a outras atividades, ou seja, apesar da importância da atividade aurífera o comércio, a lavoura, a pecuária e outras atividades de produção tiveram dinâmicas específicas (Hollanda, 1977 :289 e 294).

Na década de 1980, os estudos de Carlos Magno Guimarães e Liana Reis (1986 e 1987) buscaram refutar a tese da historiografia tradicional, que afirmava a ausência de desenvolvimento de atividades agrárias junto às regiões auríferas durante o apogeu da mineração, bem como a preponderância da utilização da mão-de-obra escrava no setor de extração mineral. Dessa forma, Magno e Reis ao tentarem discutir acerca da evolução agrária e a articulação dessa evolução com a mineração, sobretudo na primeira metade do século XVIII, notaram a necessidade de estudos sobre a correlação dos caminhos em direção às Minas e a estrutura agrária da Capitania. Embora, seja prudente ressaltar, que apenas a mera existência de caminhos não garantia a circulação de pessoas e mercadorias, pois para que tais caminhos pudessem atrair os viandantes era indispensável locais de abastecimento e descanso (Guimarães e Reis, 1987: 91 e 98). Isto posto, os caminhos devem ser analisados dentro de uma estrutura agrária complexa e que se entrelaça aos riscos e despesas dos transportes para uma região situada no interior do continente (Hollanda, 1977 :294).

## **2- Transportes em uma economia não-exportadora.**

A historiografia tradicional caracterizou economia mineira do século XIX como um espaço decadente e estagnado economicamente. Os estudos elaborados nas décadas de 1980 e 1990 procuraram redefinir as afirmações acerca da estagnação e decadência da economia oitocentista. Para tanto, tais estudos procuraram analisar a complexidade das mudanças ocorridas numa economia do ouro e sua respectiva passagem para a formação de uma outra estrutura produtiva no século XIX.

A afirmação da historiografia tradicional revelava uma visão que procurava analisar as transformações no campo econômico através da mudança de produto na pauta de exportação, ou seja, de transformações apenas no sistema agrário-exportador. Segundo Martins, a historiografia tradicional herdou do colonizador a noção de que a atividade exportadora seria a única coisa que importava e, dessa forma, tal olhar constituiu o maior obstáculo para um melhor conhecimento do período oitocentista mineiro (Martins, 1982).

De todo modo, a singularidade da economia da província de Minas Gerais permite redefinir a afirmação da historiografia tradicional acerca da dependência externa e da associação entre a agricultura de plantation e a escravidão (Martins, 1982). Assim, o estudo da província de Minas Gerais possibilita também redefinir a importância da existência de uma economia voltada para o mercado interno. Embora, observa-se que essa afirmação não significa a ausência de exportações comerciais. Diante disso, salienta Fragoso, que tal província apresentou um intenso comércio provincial dirigido tanto para o mercado intraprovincial como também para o mercado interprovincial (Fragoso, 2000).

A economia oitocentista da província apresentou traços de dinamismo e diversidade em sua estrutura produtiva. A agricultura e pecuária se tornaram as principais atividades da economia que se caracterizou pela auto-suficiência no abastecimento do mercado interno e pela dependência da importação de poucos produtos, tais como, sal, escravos e manufaturas européias. A complexidade das relações mercantis estabelecidas no mercado interno e externo da província de Minas Gerais reflete diretamente a importância das condições do setor de transportes, visto que para a realização dos fluxos comerciais e suas articulações mercantis intrarregionais, interregionais e interprovinciais era indispensável à existência de uma infra-estrutura de transporte eficiente e integrada. O dinamismo das intensas trocas comerciais efetivadas no interior da província de Minas Gerais foi, em grande medida, condicionada pelas qualidades das vias de comunicação, a variação de desenvolvimento dos transportes em diferentes regiões e pelos elevados custos dos transportes (Godoy e Barbosa, 2007). Além disso, a extensa rede urbana da província de Minas Gerais revela uma relação direta entre os problemas enfrentados no que tange ao abastecimento dos centros urbanos e a dificuldade de circulação de mercadorias e pessoas através das vias de comunicação. Tais evidências acerca da relação entre os fatores de abastecimento, a rede urbana e as estradas da província foram discutidas e analisadas por meio dos inquéritos provinciais (Godoy e Barbosa, 2007). A enorme presença do setor de transporte nos inquéritos provinciais aponta para a importância das estradas e linhas de navegação fluvial para a compreensão da evolução dos transportes nas dimensões locais e regionais (Godoy e Barbosa, 2007: 11).

As primeiras décadas do século XIX trouxeram mudanças substanciais nos aspectos administrativos, políticos e econômicos. Segundo Maria Odila Silva Dias, o processo de emancipação do país deve levar em consideração o enraizamento de interesses portugueses, assim como o processo de interiorização da metrópole na região Centro-Sul. Tal processo de enraizamento daria início à transformação da colônia em metrópole interiorizada, visto que o aprofundamento de tal enraizamento abrangeria a organização de abastecimento para o Rio de Janeiro, a integração da região Centro-Sul, as inter-relações de interesses comerciais e agrários, os casamentos com famílias locais, os investimentos em obras públicas (Dias, 1972:171). Para Dias, um dos componentes do processo de interiorização da metrópole foi a tentativa de estabelecer uma administração atenta e capaz de articular os interesses locais com a Corte (Dias, 1972:183). Outros aspectos foram salientados pela autora, como por exemplo, a intenção da Corte em abrir estradas, favorecer o povoamento e incrementar o comércio, bem como a exploração no interior do país por viajantes, estrangeiros e engenheiros nacionais (Dias, 1972: 183) <sup>3</sup>.

### **3- Tentativas de integrações no âmbito nacional e provincial.**

---

<sup>3</sup> Segundo Dias a preocupação em conhecer o interior se manifestou de diversas formas: “*Além dos estrangeiros, continuaram os viajantes e engenheiros nacionais a explorar o interior do país, a realizar levantamentos e mapas topográficos para o que foi especialmente criada uma repartição no Rio. Levantou-se uma carta hidrográfica das capitânicas compreendidas entre o Maranhão e o Pará; foram enviadas expedições para examinar os rios tributários do Amazonas. Tentaram acesso ao comércio de Mato Grosso pelos rios Arinos, Cuiabá e Tapajós, ligando Mato Grosso por via fluvial terrestre com São Paulo. Através do Guaporé, Mármore e Madeira encontraram o caminho que poria em contato o Amazonas com o interior do país*” (Dias, 1972: 183)

A integração das várias regiões do país através de uma infra-estrutura de transportes eficaz se deu de forma lenta. No entanto, inúmeras propostas, ao longo do século XIX, buscando articular diferentes espaços regionais do país foram empreendidas, sobretudo após a Independência do país (Galvão, 1996). Para Galvão, o plano apresentado, em 1838, pelo engenheiro Jose Silvestre Rebelo visando à integração nacional e o desenvolvimento do país explicitava a vontade de interligar regiões distantes e isoladas e a crença pueril de que o crescimento econômico era dependente da existência de um sistema nacional de integração (Galvão, 1996: 186)<sup>4</sup>.

Os planos para o setor de transportes do país, elaborados na segunda metade do século XIX, apresentavam como principal característica a preferência pela construção de vias férreas e a utilização da navegação fluvial e marítima. Nesse sentido, o plano postulado pelo engenheiro militar Eduardo José de Moraes, apresentado ao governo imperial, em 1869, intitulado “Navegação interior no Brasil”, teve como eixo principal a intenção de interligar as principais bacias hidrográficas do país e a integração do sistema fluvial com as ferrovias (Galvão, 1996: 188).

No âmbito da província de Minas Gerais o setor de transportes foi um dos problemas enfrentados pela administração. As dificuldades encontradas para o levantamento de planta de rios e de estradas foram empecilhos para criação de uma rede eficiente de transporte.

Ao longo do século XIX, a ausência ou a pequena presença de um corpo técnico para a direção e execução das obras, assim como a escassez de recursos financeiros dos municípios para obras de maior vulto devem ser consideradas como fatores importantes para a compreensão da evolução dos transportes<sup>5</sup>. A construção de estradas na província de Minas Gerais para o corpo político-administrativo estava diretamente associada à prosperidade econômica da mesma (Iglesias, 1958).

Nessa medida, a Assembléia da província de Minas Gerais estabeleceu através da lei n.º18, 1º de abril de 1835, medidas que proponham a construção de novas estradas, integrando a Capital, as cidades e as vilas da província, bem como salientava para a construção de estradas em direção à Corte:

*“(...) a) seriam construídas quatro estradas principais ou linhas-tronco, partindo da Capital da Província e se dirigindo às cidades e vilas mais remotas, situadas ao norte, sul, leste e oeste da Província; b) dessas estradas principais partiriam laterais ou ramais que fossem necessários para que as cidades e vilas por elas servidas se comunicassem com a Capital; c) seriam, também, construídas quatro estradas ao sul da Capitania da Província e que se dirigiriam aos limites com a Província do Rio de Janeiro, a fim de que as regiões por elas servidas se pusessem em comunicação com a Capital do Império” (Pimenta, 1971: 39).*

Tal lei expressava as intenções do Primeiro Plano Viário da província de Minas Gerais que, de modo geral, não alcançou o êxito desejado pelo corpo administrativo da província. No entanto, algumas obras foram iniciadas. Nesse sentido, para Iglesias, podemos destacar: a estrada do

---

<sup>4</sup> Os principais troncos do Plano Rebelo seriam os seguintes: um, saindo do Rio de Janeiro atingiria o Rio Grande do Sul e a atual região Nordeste e a parte da Amazônia ocidental. Outro tronco caminharia para o interior de Minas Gerais e, por último, o tronco que adentraria o Centro-Oeste até as fronteiras do Mato Grosso com a Bolívia. (Galvão, 1996: 186)

<sup>5</sup> Segundo Iglesias o quadro técnico da província apresentou variações importantes ao longo do século: “A execução ou direção dos trabalhos ficava a cargo da Inspeção-Geral das Estradas, repartição que foi abolida e restabelecida mais de uma vez, ora com autonomia, ora dependente de uma Seção da Secretária do Governo, com todos os trabalhos subordinados diretamente ao Presidente – modificações constantes que atestam a falta de segurança da Administração. No esforço de trabalho apela-se para os africanos livres cedidos ao governo, os presos e até índios. Era pequeno o numero de pessoal técnico para a direção. Em 1848, assinala-se a falta de engenheiros; em 1853, há 4 em serviço (2 alemães, 1 inglês e 1 brasileiro); como reduzissem o ordenado dos engenheiros em 1860, a Província ficou só com um; em 1881, a Diretoria Geral das Obras Públicas contava com 6 engenheiros e 1 desenhista, trabalhando em 6 distritos” (Iglesias, 1958: 157).

Paraibuna estabelecendo ligação entre Juiz de Fora e a província do Rio de Janeiro, a construção de uma estrada entre Ouro Preto e a Vila de Queluz e a estrada União e Indústria inaugurada em 1861. Esta, por sua vez, segundo Iglesias, a partir de 1869 foi posta em segundo plano, em vista da proteção fornecida pelo governo ao setor ferroviário que adentrava aquela região (Iglésias, 1958: 156/157).

Nota-se que, a preocupação da província com o setor de transportes, ao longo da segunda metade do século XIX, condensou tentativas de melhorar a circulação de pessoas, mercadorias e, portanto, de criar um sistema integrado de transportes nos planos viários de 1864 e 1871. O Plano Viário de 1864, elaborado pelo engenheiro Gerber, procurou seguir as principais diretrizes do plano de 1835. O Plano Viário de 1864 apresentava como uma das possibilidades de integração da província a articulação do transporte rodoviário, fluvial e ferroviário. A integração das três modalidades de transportes procurou ter como principal base do sistema de estradas a ferrovia D. Pedro II (Pimenta, 1971: 80).

Em 1871, a lei nº. 1762 autorizou a construção de diversas estradas de rodagem, porém um dos artigos de tal lei deixava patente a preferência para a construção de estradas cujos pontos iniciais estivessem determinados pelo traçado da via férrea D. Pedro II. Assim, a integração das estradas de rodagem ao setor ferroviário, buscando o interior da província de Minas, bem como o incentivo lançado na mesma lei para a navegação dos rios Grande, Baependi, Verde e Sapucaí, apresentavam-se de forma clara na referida lei (Pimenta, 1971) <sup>6</sup>.

As providências do governo imperial e do governo provincial para a implantação das estradas de ferro buscaram atrair capitais, principalmente, através da garantia de juros. No caso específico da província de Minas Gerais o excesso de garantias para a construção das vias férreas, a multiplicidade de concessões sem a vigência de um plano geral, que buscasse articular as inúmeras concessões tornou tais gastos onerosos para os cofres públicos (Iglésias, 1958:163):

*“Pelo excesso de licenças para estradas, garantia de juros aos capitais comprometidos, ou subvenções quilométricas, torna-se impossível fazer referência às varias medidas. Agiram ou pretenderam agir em Minas, com maior ou menor êxito, as Companhias: Leopoldina, União Mineira, Juiz de Fora a Piau, Oeste de Minas, Diamantina, Bahia e Minas, Pitangui, Muzambinho, Sapucaí, Rio Doce, Cataguases, Paraopeba, Minas e Rio, D. Pedro II”* (Iglésias, 1958: 164).

A expansão ferroviária que adentrou a Província de Minas Gerais na década de 1870 esteve fortemente ligada ao avanço da Estrada de Ferro D. Pedro II. Tal avanço em direção à Província de Minas Gerais incorporou, segundo Melo, a zona da Mata Mineira ao mercado do Rio de Janeiro (Melo, 1995). A compreensão da evolução do setor ferroviário articula-se, sobretudo a proposta de entrelaçamento entre os principais portos (Rio de Janeiro, Recife e Santos) e o interior do país, uma vez que esses foram os principais focos de irradiação das ferrovias. É, nessa medida, que a diminuição nos custos dos transportes por meio da expansão das ferrovias atendeu a produção agrário-exportadora do país, especialmente do café e do açúcar (Melo, 1995).

---

<sup>6</sup> “Art. 5º - Se alguma associação ou companhia se oferecer a construir essas estradas pelo sistema de vias férreas, como prolongamento da de D. Pedro II, ou como ramais, pelo sistema de Fayrklie ou de um só trilho, o Governo poderá garantir-lhe o juro anual de até sete por cento, o gozo da estrada durante certo período e privilégio, nunca excedendo esse período a trinta anos adotando nos contratos as mesmas condições e cláusulas que os governos tanto geral como provincial tem estabelecido em casos idênticos.

Art. 7º - O empréstimo será exclusivamente aplicado a essas estradas, preferindo-se na construção das mesmas cujos pontos de partida estejam determinadas pelo definitivo traço da via férrea de D. Pedro II.

Art. 8º - As obras das estradas começarão do entroncamento para o interior”. (Apud, Pimenta, 1971).

A política estabelecida através de leis e decretos definiu a garantia de juros sobre o capital aos investidores dos projetos ferroviários. As realizações dos investimentos no setor ferroviário convergiram para espaços vinculados ao setor agrário-exportador:

*“(...) as companhias tinham o privilégio de explorar as terras vizinhas à ferrovia numa faixa variável de 20 a 30 Km de cada lado dos trilhos em toda a sua extensão. As empresas contavam ainda com isenção para a importação de trilhos, máquinas e equipamentos (material rodante) e gratuidade no transporte de carvão. (...) A febre de construção ferroviária tinha tanto força política pelas possibilidades de grandes lucros, que o Governo Imperial promulgou a Lei n.º 2450 de 24/06/1873, permitindo que a União afiançasse a garantia de lucros concedida pelos governos provinciais às companhias locais. O Governo Provincial mineiro agregou, às demais vantagens já consagradas, também uma subvenção para cada quilômetro de estrada de ferro construída, em geral de 9:000\$000 mil reis (...)”.* (Melo, 1995: 341 e 350).

Dessa forma, a expansão da rede ferroviária, que se tornou sinônimo de civilização e progresso, ao longo do século XIX, alcançou grande êxito na Província do Rio de Janeiro, posto que tal província fora um dos pontos centrais para o desenvolvimento ferroviário. Obviamente, que a viabilização e expansão dos trilhos ferroviários estavam claramente condicionada e dependente da quantidade de produto exportado. A formação das ferrovias emoldurou uma rede desigual e ineficiente, constituída para se tornar utilitária ao setor exportador sem grande interesse em integrar o mercado interno (Melo, 1995).

Os planos viários elaborados no século XIX, buscando atender o espaço da província de Minas Gerais, evidenciavam as tensões e conflitos provenientes, segundo Barbosa e Godoy, entre dois modelos de desenvolvimento econômico. O primeiro modelo que encontrava no âmbito da economia primário-exportadora a legitimidade para a tentativa de sua implantação e o segundo que traduzia as especificidades de uma economia não exportadora (Godoy e Barbosa, 2007: 09).

A análise da evolução dos transportes através de um olhar direcionado para o setor ferroviário pode nos conduzir a resultados de realidades distorcidas e equivocadas, mormente quando a problematização acerca das ferrovias silencia a presença de outras modalidades de transporte.

O desenvolvimento do sistema de transporte moderno, sobretudo na segunda metade do século XIX, foi um fator primordial para a intenção da consolidação de um mercado interno integrado, dessa forma, um dos componentes inevitáveis do processo constituía-se na superação dos transportes tradicionais:

*“O advento da “era ferroviária” no Brasil foi marcado pela assimetria, ou por grandes contrastes regionais entre o ritmo e o alcance da implantação de estradas de ferro. Em alguns espaços regionais as ferrovias jamais suplantaram os transportes tradicionais, prevalecendo modelo de desenvolvimento assente em estradas de rodagem. A adoção de um modelo único de modernização dos transportes é uma das prováveis conseqüências da tendência da historiografia brasileira em desconsiderar a experiência histórica dos espaços econômicos não-exportadores e os circuitos mercantis”.* (Godoy e Barbosa, 2007: 02).

Além disso, as vias de comunicação e estradas foram, entre os anos de 1750 e 1850, as principais alternativas para o atendimento das exigências internas e externas da província de Minas Gerais no âmbito econômico (Godoy e Barbosa, 2007).

O número de estudos (teses e dissertações) que se debruçam sobre a expansão ferroviária do país e a modernização dos transportes é considerável (Queiroz, 2000). Por outro lado, a ausência de estudos sobre a importância dos transportes tradicionais, muitas vezes, não merece qualquer atenção. Tal aspecto da produção acadêmica não impossibilita de tornar os transportes tradicionais objeto de pesquisa.

Assim sendo, as características de a economia não-exportadora da província de Minas Gerais permitem analisar e redefinir a dimensão dada aos transportes tradicionais pela historiografia. Levando isso em consideração, é necessário perceber a simultaneidade dos processos de modernização do setor de transportes, bem como a disponibilidade de fontes no âmbito da história para o conhecimento da diversidade e importância dos transportes tradicionais na província de Minas Gerais.

A supremacia de estudos sobre o setor ferroviário, segundo Queiroz, está diretamente ligada às facilidades de acesso as fontes sobre tal tema. Queiroz, ao tratar do número de dissertações e teses defendidas, entre os anos de 1985 e 1994, nos programas de pós-graduação de história das universidades brasileiras relacionadas aos meios de transporte e comunicação, apontou para predominância de trabalhos acerca das vias férreas:

*“(...) dentre 29 estudos mais diretamente relacionados com meios de transporte e comunicação, nada menos que onze referem-se a ferrovias. Notamos também a quase completa ausência de estudantes referentes aos transportes rodoviários, em flagrante descompasso com a importância assumida pelos referidos transportes no Brasil deste século. Com efeito, dos estudos mencionados, os 18 restantes podem ser assim distribuídos: tropas coloniais, três; rádio, três; navegação fluvial, dois; navegação de cabotagem, dois; construção naval, dois; portos, dois; aviação, dois; telefonia, um; rodovias, um”.*(Queiroz, 2000: 133).

A escolha do tema dos transportes da província de Minas Gerais pauta-se pela especificidade da evolução de tal setor numa economia que não se enquadra nos moldes de uma agricultura exportadora. Daí a necessidade de compreender a relevância dos transportes tradicionais nas trocas comerciais, na circulação de mercadorias e pessoas. Isso não significa a exclusão da importância da expansão do setor ferroviário, já que a coexistência em determinados espaços regionais de tais modelos de transportes formularam características singulares.

O que sugerimos é analisar a especificidade dos transportes tradicionais num espaço, geograficamente, caracterizado pela presença de inúmeras bacias hidrográficas, diversos afluentes e relevo acidentado o que, em boa medida, impossibilitaria uma trajetória única da evolução dos transportes tradicionais e modernos nos espaços da província. Diante disso, pensar os transportes tradicionais é atentar para a diversidade econômica dos diferentes espaços da província à medida que os transportes tradicionais possibilitam identificar laços comerciais entre as localidades, a produção local e o deslocamento da mesma dentro da própria província ou em direção às provinciais circunvizinhas e até mesmo a relação entre a lentidão dos transportes e a circulação de capital como aponta Afonso de Alencastro:

*“Numa sociedade pré-capitalista (...) onde os transportes são lentos (e acrescentaríamos, no caso de Minas, a escassez de numerário), o grande comércio*

*impõe longos prazos à rotação do capital. O sistema mercantil dependia dessa forma de crédito para funcionar e multiplicar o volume de trocas”.* (Graça Filho, 2001 :66).

De todo modo, a variedade de fontes para a abordagem do tema dos transportes, segundo Queiroz, estaria, muitas vezes, em conjuntos de documentos não relacionados diretamente ao setor de transporte:

*“Tampouco seria necessário lembrar que, em grande medida, o tema dos transportes encontra-se subsumido no do comércio, muito mais amplo, podendo, portanto, frequentemente, beneficiar-se dos mesmos conjuntos de fontes. Assim diante, dessa multiplicidade de aspectos passíveis de estudo, é trivial a constatação de que, também aqui, o tema pode ser proveitosamente abordado com base até mesmo em fontes que, à primeira vista, não pareçam com ele estar diretamente relacionadas”.* (Queiroz, 2000: 121).

Nessa medida, propomos como fonte de pesquisa, no âmbito do conhecimento histórico, para a investigação dos transportes tradicionais da província de Minas Gerais, os relatos de viagem. A utilização desses relatos como fonte de pesquisa buscará interpretar e organizar a literatura de viagem no campo da história, uma vez que tal fonte nos fornece múltiplas informações e, conseqüentemente, a possibilidade da abordagem de diversos objetos.

A proposta de utilização do relato de viagem pauta-se pela intenção de discutir a pertinência e os limites dessas fontes no campo do conhecimento histórico, tendo como referência o objeto selecionado os transportes na província de Minas Gerais. Para Queiroz, seria quase impossível não encontrarmos nos relatos de viagem referência aos meios, condições e rotas de seus próprios deslocamentos (Queiroz, 2000: 122).

#### **4- Os viajantes: uma possibilidade de abordagem sobre os transportes.**

A instalação da Corte portuguesa no Brasil e a abertura dos portos ao comércio internacional são pontos relevantes para entender a atração que o país exerceu aos diversos geógrafos, naturalistas, mineralogistas e simples viajantes (Hollanda,1970:12), que vieram ao Brasil. Na maioria das vezes, tais viajantes tinham como ponto em comum as suas origens, o velho continente. Os atrativos de um enorme espaço continental pouco explorado produziram enorme afluxo de interesses, que se desdobraram em viagens ao interior do continente. Tal atração, segundo Sergio Buarque, parece ser somente comparável ao desejo de conhecer o domínio ultramarino português na América nos séculos XVI e XVII (Hollanda, 1970:12).

Viajar para outros continentes não era em si um fato novo, mas a partir do século XIX foi empreendido com objetivos singulares. Pressupostos científicos postularam novas formas de abordagem das paisagens e da natureza. O observador buscou intervir na natureza estudá-la, analisá-la e classificá-la de acordo com os aspectos da natureza, assim tais objetivos foram evidenciados através da coleta de animais e plantas e coleções formadas por animais silvestres e objetos da flora do novo mundo (Sussekind, 1990).

O olhar do viajante caracterizado pela subjetividade daquele que observa, analisa, julga e classifica o “outro”, tendo como referencial seus parâmetros culturais, econômicos e sociais é uma

das características da literatura de viagem. A postura de civilizado frente ao outro “atrasado”, para Leite, é uma das limitações quando o relato de viagem é empregado na tentativa de analisar, interpretar, as relações e instituições sociais (Leite, 1984: 29). Entretanto, os indícios fornecidos pelos mesmos viajantes são extremamente relevantes quando registram os dados exteriores da vida cotidiana (Leite, 1984).

A seleção dos viajantes como fonte histórica capaz de fornecer dados não encontrados em outros documentos, deve ser considerada ao se propor um levantamento sistemático e cauteloso acerca do tema dos transportes na província de Minas Gerais por meio de tais fontes.

As obras escritas pelos viajantes não constituem obras isoladas, tal percepção tem por objetivo analisar o maior número possível de viajantes sem desconsiderar a produção de cada obra em seu tempo e espaço. A variação das formas de escritas, assim como os múltiplos interesses que se entrelaçam na constituição da escrita do relato de viagem, possibilita enquadrar a especificidade de cada obra (Por que se escreve? Para quem se escreve? Onde e quando se escreve?):

*“Os livros se distinguem em função da finalidade com que foram escritos. Alguns são correspondências dirigidas à família ou aos amigos; outros são diários de viagem, escritos sem intenção de publicação ou como apoio para um relatório posterior; existem ainda memórias, guias comerciais e turísticos, relatórios científicos e álbuns de desenho”.* (Leite, 1984:29)

Ao indagarmos sobre as características singulares do relato de viagem pretendemos lançar luz e considerar durante a leitura das obras a presença de uma rede complexa de interesses individuais e coletivos. Seja como for, as diversas intenções dos diversos olhares daqueles que empreenderam suas viagens rumo à província de Minas Gerais é um dos problemas a serem considerados na utilização de tais fontes.

A historiografia, de modo geral, encontrou nos viajantes, relatos imprescindíveis para a compreensão do país (Prado Jr., 1971). Contudo, a utilização apenas descritiva de tais obras, sem considerar a multiplicidade e a especificidade de tais fontes, não procurou sistematizar e analisar os dados contidos nos relatos:

*“A utilização de citações ou passagens descontextualizadas e sem a necessária avaliação de sua coexistência com o conjunto do(s) relato(s) de onde foram retiradas já é procedimento rotineiro. Um dos resultados mais preocupantes deste quadro é o paradoxo dos depoimentos dos viajantes chegarem, em muitos casos, a respaldarem teses contraditórias. O recurso eventual arbitrário, acrítico e restrito aos relatos resulta na total impossibilidade de avaliar as ambigüidades e diferenças inerentes a cada relato e existentes entre os múltiplos viajantes”.* (Godoy, 1996:16).

Por outro lado, estudos reconhecem a indispensável leitura da literatura de viagem, uma vez que os relatos abordam uma variedade enorme de aspectos (Leite, 1984). Para Leite, a composição dos relatos de viagem se compõem de dois acervos distintos. O primeiro se caracteriza pelas informações explícitas, constantes de descrições e narrativas do comportamento e relacionamentos observados pelos autores. Em segundo plano, o acervo seria composto pelas opiniões e pontos de vista dos viajantes.

A apreensão da diversidade regional, através dos relatos de viagem e a sistematização dos dados recolhidos nas obras dos mesmos, resultaram na divisão de 16 regiões da província de Minas

Gerais<sup>7</sup>. Tal divisão considerou a convergência de elementos físicos, histórico-administrativos e econômicos para a regionalização dos espaços da província de Minas Gerais. A utilização da referida divisão possibilitará compreender os aspectos regionais de cada uma delas no que tange às suas características singulares da evolução dos transportes na província.

O uso dos relatos de viagem para analisar de forma sistemática a evolução dos transportes tradicionais, baseado na divisão regional proposta (Godoy, 1996), buscará observar as relações dinâmicas estabelecidas com os setores da economia oitocentista, assim como as possíveis variações do desenvolvimento dos transportes nas diferentes regiões ao longo do século XIX.

Segundo Caio Prado Junior, as informações contidas nos relatos de viagem possibilitam a compreensão das condições das vias de comunicação do interior do país:

*“(...) trata-se dos diários dos viajantes estrangeiros que nos visitaram naquela época, deixando pormenorizada descrição de seus trajetos. Em conjunto, eles percorreram pode-se dizer toda a colônia; unindo-se as relações de Saint-Hillaire, Martius, Koster, Luccock, Maximiliano e Pohl, as principais a este respeito, tem-se a descrição detalhada de todas as vias de certa importância, porque eles forma em tal matéria de grande particularidade. Fruto muitas vezes dos maus momentos que lhe proporcionavam as péssimas estradas coloniais (...)”.* (Prado Jr., 1971:255).

O objetivo de Caio Prado Junior é se voltar para a análise da formação e as condições dos transportes nas dimensões territoriais do país. Contudo, a seleção do setor de transportes como objeto de estudo procura circunscrever a evolução da infra-estrutura viária ocorrida na província de Minas Gerais durante o século XIX.

Os trajetos dos viajantes para alcançar às Minas Gerais, na maioria das vezes, escolhia o Rio de Janeiro como ponto de partida (Leite, 1996:68)<sup>8</sup>. Segundo Leite, os itinerários dos viajantes seguiram a rota centrífuga do processo de povoamento. Assim, boa parte dos viajantes se dirigiu aos antigos núcleos mineradores. A rota dos viajantes buscava seguir do centro (Vila Rica) para a periferia, acompanhando, dessa forma, a direção centrífuga de povoamento (Leite, 1996:69). O percurso selecionado pelos viajantes revela o interesse em conhecer os núcleos urbanos:

*“(...) cada trajeto reflete a própria rota da colonização: exploração mineral, comércio, posse de terras, dominação e aldeamentos indígenas, coleções de peças para museus (...)”.* (Leite, 1996: 72/73).

Ao longo do século XIX, a província de Minas Gerais demarcou o seu espaço. A expansão da fronteira para áreas de presença indígena, a definição da fronteira com o Espírito Santo e a incorporação do triângulo mineiro (1816) (Leite, 1996:72) foram fatores que contribuíram para a presença maior ou menor dos viajantes em determinadas regiões. Segundo Godoy, há uma desigualdade de distribuição dos itinerários de viagem. Dessa forma, regiões foram intensamente descritas, como por exemplo, a Região Mineradora Central, enquanto outras mereceram apenas a visita de um viajante (Região do Triângulo) (Godoy, 1996:27).

---

<sup>7</sup> A divisão regional apresenta-se da seguinte forma: 1- Região Sertão do Urucuia, 2- região de Paracatu, 3-região de Araxá, 4- região do triângulo, 5- região do Sertão do Indaiá-Abaeté, 6- região intermediária de Pitangui-Tamanduá, 7- região do Vale do Médio-Baixo Rio das Velhas, 8- região do Vale do Alto-Médio São Francisco, 9- região do Sertão, 10-região do Termo de Minas Novas, 11-região do Distrito Diamantino, 12-Região do Sertão do Rio Doce, 13-Região da Mata, 14-Região Intermediária de Conceição, 15-região Sul, 16- região Mineradora Central (Godoy, 1996).

<sup>8</sup> Segundo Leite, com exceção de Saint-Hillaire (em sua última viagem), Spix e Martius e Ave-Lallemant, os viajantes chegaram a Minas Gerais através do Rio de Janeiro (Leite, 1996:68).

Para Leite, ao longo do século, os trajetos dos viajantes acompanharam a diversificação da economia, a expansão para áreas agrícolas e o povoamento da província de Minas Gerais (Leite, 1996: 75). Segundo Godoy, a região da Mata caracterizada pela presença indígena e densa vegetação apresentava traços de uma região de fronteira (Godoy, 1996: 54/55). Entretanto, tal região, apesar de não receber dos viajantes destaque para a sua organização econômica, manifestava a presença de importantes estradas, ligando Minas Gerais ao Rio de Janeiro (Godoy, 1996: 55). Além disso, a região da Mata se tornaria, posteriormente, numa importante área econômica da província de Minas:

*“O café, poucos anos depois da passagem destes viajantes da primeira metade do século, transformaria completamente a paisagem da região: as florestas seriam consumidas na avassaladora expansão da fronteira agrícola, os índios seriam exterminados ou progressivamente empurrados para o último refúgio que era a Região do Sertão do Rio Doce”.* (Godoy, 1996: 55).

Leite (1996), ao tratar dos trajetos dos viajantes classifica os principais caminhos em três regiões: 1) Comarca de Sabará utilizando a Barra do Rio das Velhas e o vale do Rio São Francisco em direção à Bahia; 2) Comarca do Serro Frio (Vila do Príncipe, Arraial do Tejuco) em direção ao Espírito Santo ou Bahia; 3) Trecho que segue para o interior passando pela Serra da Canastra e indo para Goiás (Leite, 1996: 74). Nota-se, segundo Leite, que de todos os viajantes pesquisados somente Saint-Hillaire, Pohl e Burton percorreram praticamente as três regiões<sup>9</sup>.

De acordo com os estudos de Godoy (1996), a Região Mineradora Central atraiu todos os viajantes<sup>10</sup>. A decadência da atividade mineradora foi ponto comum nas informações contidas na literatura de viagem. Porém, os relatos demonstravam a existência de outras atividades econômicas (criação de animais, cultivo das terras), bem como a possibilidade de crescimento do setor siderúrgico (Godoy, 1996: 64). Segundo Godoy, um dos principais problemas encontrados pelos produtores para atender os mercados distantes da província seria as condições dos transportes (Godoy, 1996: 65), que se agravava do centro para a periferia.

Nesse sentido, a literatura de viagem fornece indícios para analisar a evolução dos transportes tradicionais no século XIX (Queiroz, 2000). Desse modo, o relato de viagem constituiu-se como uma das fontes possíveis para o estudo do tema dos transportes à medida que possibilita estabelecer correlações com as atividades produtivas da província e a complexidade da circulação de mercadorias e pessoas.

## **Bibliografia**

ABREU, João Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

DIAS, Maria Odila Silva. A interiorização da metrópole (1808-1853). In: MOTTA, C.G. *1822: Dimensões*. São Paulo: Perspectiva, 1972.

FRAGOSO, João Luís. Economia brasileira no século XIX: mais do que uma ‘plantation’ escravista-exportadora. In: LINHARES Maria Yedda (org). *História Geral do Brasil*. 9ª edição. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

---

<sup>9</sup> A seleção feita por Ilka Boaventura Leite dos relatos de viagem, que visitaram Minas Gerais no século XIX, abrange os anos de 1808 a 1887. A autora, ao total, contemplou vinte viajantes (Leite, 1996: 25).

<sup>10</sup> Godoy (1996) realizou seus estudos com base nos viajantes que percorreram a província de Minas Gerais na primeira metade do século XIX. Dessa forma, o autor selecionou nove viajantes (Bunbury, D’Orbigny, Freireyss, Gardner, Luccock, Mawe, Pohl, Saint-Hillaire, Spix & Martius), tendo como número total de fontes consultadas treze obras (Godoy, 1996: 20).

GALVÃO, Olímpio. J. de Arroxelas. Os Transportes como um Problema de Política Pública: Uma Perspectiva Histórica. Planejamento e Políticas Públicas (IPEA), Brasília,DF, v. 13, p. 183-213, 1996.

GODOY, Marcelo Magalhães. “Intrépidos viajantes e a construção do espaço: uma proposta de regionalização para as Minas Gerais do século XIX”. *Texto para discussão n.º 109*. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1996.

GODOY, Marcelo Magalhães e BARBOSA, Lidiany Silva. Uma outra modernização transportes em uma província não-exportadora Minas Gerais, 1850-1870. *Texto para discussão n.º 303*. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 2007.

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. Fontes para o comércio de Minas Gerais: São João del Rei (1831-1888). In: Tarcísio Rodrigues Botelho; Antônio Carlos Jucá de Sampaio; Adriano Lopes da Gama Cerqueira; Cláudia Eliane Parreiras Marques; Fábio Faversiani. (Org.). História Quantitativa e Serial. Goiânia: ANPUH-MG, 2001, p. 159-184.

GUIMARAES, Carlos Magno e Reis, Liana Maria. “Agricultura e caminhos de Minas (1700/1750)”. Revista do Departamento de História, n.º.4, Belo Horizonte, Fafich/UFMG.

GUIMARAES, Carlos Magno e Reis, Liana Maria. “Agricultura e escravidão de Minas (1700/1750)”. Revista do Departamento de História, n.º. 2, junho de 1986, Belo Horizonte, Fafich/UFMG.

HOLLANDA, Sergio Buarque de (org). . A herança colonial - sua desagregação. *História Geral da civilização brasileira*. São Paulo: Difel, 1970. Tomo II, Volume I.

HOLLANDA, Sergio Buarque de (org). Minas e Metais preciosos. In: *Historia Geral da Civilização Brasileira: A Época Colonial*. São Paulo: Difel, 1977, Tomo I, volume II.

IGLÉSIAS, Francisco. *Política econômica do Governo Provincial Mineiro (1835-1889)*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1958.

LEITE, Ilka Boaventura. *Antropologia da viagem: escravos e libertos em Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1996.

LEITE, Miriam Moreira (org). *A condição feminina no Rio de Janeiro, século XIX: antologia de textos de viajantes estrangeiros*. São Paulo: Hucitec, 1984.

MARTINS, Roberto Borges. A economia escravista de Minas Gerais no século XIX. *Texto para discussão n.º. 10*. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1982.

MELO, Hildete Pereira de. Café e Ferrovias: Rio de Janeiro e Minas Gerais 1850/1910. *Anais do VII Seminário sobre Economia Mineira*. Diamantina: Cedeplar/UFMG, 1995

PAIVA, Clotilde Andrade e Godoy, Marcelo Magalhães. “Território de contrastes: economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX”. *Anais do X Seminário sobre Economia Mineira*. Belo Horizonte: Cedeplar, 2002.

PIMENTA, Demerval José. *Caminhos de Minas Gerais*. Imprensa Oficial. Belo Horizonte: 1971.

PRADO Jr., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. 13.ed. São Paulo: Brasiliense, 1973.

SUSSEKIND, Flora. *O Brasil não é longe daqui*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó . *Transportes e comunicações no Brasil: breves considerações sobre as fontes para sua história*. América Latina En La Historia Económica Boletín de Fuentes, México, D.F., n. 13-14, p. 115-136, 2000.

Zemella, Mafalda. *O abastecimento da capitania de Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo, 1951.