

## **Transportes, região e desenvolvimento econômico: a dinâmica da expansão da infraestrutura viária na província de Minas Gerais, 1840-1889\***

**Lidiany Silva Barbosa**  
Cedeplar/Face/UFMG

**Marcelo Magalhães Godoy**  
Cedeplar/Face/UFMG

**Resumo** – O artigo contempla o quadro geral das obras realizadas na infra-estrutura de transportes tradicionais pelo Governo Provincial de Minas Gerais, entre 1840 e 1889. As fontes principais são os *Processos de Construção de Estradas e Pontes*, geradas no âmbito da Secretaria de Obras Públicas e que abarcam extensa e complexa documentação sobre todas as fases das intervenções viárias realizadas na província. Os resultados fundamentais afirmam forte correlação entre o nível de desenvolvimento econômico das regiões mineiras e a incidência de obras públicas viárias, a revelar pronunciado desequilíbrio na distribuição dos recursos financeiros provinciais destinados a infra-estrutura de transportes de Minas Gerais.

**Palavras-chave** – Transportes, desenvolvimento econômico, província de Minas Gerais

**Área temática** – História Econômica e Demografia Histórica

---

\* Este trabalho contou com o apoio da FAPEMIG.

Este estudo apresenta perfil geral das intervenções na infra-estrutura de transportes tradicionais<sup>1</sup>, realizadas pelo Governo Provincial de Minas Gerais, entre as décadas de 1840 e 1880. Com base em apreensão regionalizada do espaço, discute-se a distribuição das obras viárias, tendo por referência alguns parâmetros importantes para a implementação de políticas de transportes, como a configuração do território, as características demográficas e o processo de desenvolvimento econômico.

Compreender a dinâmica da construção e manutenção da infra-estrutura viária é aspecto fundamental para a história dos transportes de Minas Gerais no século XIX. Trata-se de verticalizar a análise para o período anterior à revolucionária<sup>2</sup> *era ferroviária mineira*, que na historiografia dos transportes, excetuadas as epopéias iniciativas materializadas nos caminhos coloniais,<sup>3</sup> caracteriza-se pela consideração quase que exclusiva de iniciativas pontuais. Sobretudo as experiências da União e Indústria – estrada pavimentada que ligava Juiz de Fora-MG a Petrópolis-RJ – e da estrada de Santa Clara – integrada ao projeto de colonização de Teófilo Otoni e que estabelecia articulação bi-modal ao longo do vale do Mucuri.<sup>4</sup> Entretanto, essas duas estradas não espelham as características do conjunto da malha mineira e muito menos representam a forma como a rede viária foi mantida e expandida no transcurso do século XIX.

### **Breves apontamentos sobre os transportes no período colonial mineiro**

Alguns aspectos contextuais são especialmente relevantes ao dimensionamento do desenho, extensão e características da malha viária sobre a qual atuou a administração provincial de Minas Gerais. No período colonial, no quadro da *economia do ouro*, a preocupação com o contrabando fez com que a Metrópole colocasse em prática política restritiva em relação aos caminhos, proibindo o uso de alguns e a abertura de novos (Zemella, 1990: 49). Por meio de reiteradas proibições, a Coroa buscou obstar o contrabando de ouro e

---

<sup>1</sup> Para a caracterização geral dos transportes tradicionais ver Goulart (1959). Para a caracterização dos transportes tradicionais de Minas Gerais no século XIX ver Cravo (2009).

<sup>2</sup> As ferrovias significaram verdadeira revolução nos transportes e com transcendentais repercussões sociais e econômicas. Na história dos transportes, esse modal insere-se na Segunda Revolução dos Transportes, juntamente com a navegação a vapor. No contexto histórico da Segunda Revolução Industrial, as ferrovias possibilitaram aumento da velocidade e da qualidade do transporte de carga, barateando e incorporando novos produtos, como o minério e o carvão mineral. As estradas de ferro garantiram maior precisão nos horários, encurtaram distâncias e diminuíram custos (Silveira, 2003: 66).

<sup>3</sup> Leitura obrigatória sobre os caminhos coloniais é a obra de Antonil (1711), *Cultura e Opulência do Brasil, por suas drogas, e minas*. Dois exemplos de trabalhos acadêmicos sobre os caminhos coloniais enquanto rotas de comércio são: *O abastecimento da capitania de Minas Gerais no século XVIII*, de Mafalda Zemella (1990) e *Perfeitos negociantes: mercadores das minas setecentistas*, de Cláudia Maria das Graças Chaves (1999). *Os Caminhos do ouro e a Estrada Real* (2005), organizado por Antônio Gilberto Costa, traz descrição pormenorizada das rotas utilizadas no período colonial, bem como rico material cartográfico. *Caminhos de Minas Gerais*, do engenheiro José Demerval Pimenta (1971), é o trabalho com informações mais completas sobre as principais vias mineiras entre os períodos colonial e republicano.

<sup>4</sup> A rodovia União e Indústria, aberta ao trânsito em 1861 e construída por Mariano Procópio Ferreira Lage, gerou grande impacto econômico na região da Mata, como se pode constatar em Blasenhein (1982) e Giroletti (1988). Demerval Pimenta (1971) descreve aspectos construtivos, bem como os desdobramentos negativos para a União e Indústria com a concorrência inter-modal estabelecida pela E. F. Pedro II. Para a estrada de Santa Clara ver Araújo (2003) e Bento (2006).

pedras preciosas e garantir o pagamento de impostos nos registros (Chaves, 1999: 74). Foram impedidas as ligações por terra com a Bahia, a partir de 1701, e, após 1704, com o Espírito Santo.

A proibição de transportar bens pela estrada da Bahia data especificamente de 1696. No entanto, somente a partir do momento que Borba Gato, capitão-mor das Minas do Rio das Velhas, recebe, em outubro de 1701, carta régia reafirmando a proibição, é que começaram a se efetuar os confiscos prometidos. A interdição foi reiterada no Regimento das Minas de 1702, em que foi determinado que somente o gado seria permitido entrar, enquanto os escravos deveriam vir pelo porto do Rio de Janeiro. Entretanto, por meio de documentação gerada nos processos de confisco, fica evidente que havia trânsito na região, inclusive constam informações sobre os prováveis caminhos utilizados para atravessar esta parte do território de Minas Gerais: o de Maquiné e o das Macaúbas. As informações sugerem ainda a presença, ao longo desses caminhos, de estalagens para as tropas (Carrara, 1997: 102).

Cunha Matos faz referência a alvarás que, em 1725 e 1727, proibiram a abertura de caminhos para Cuiabá e que determinavam que a rota a ser utilizada deveria ser a que partia de São Paulo (1979: 28, volume 2).

No caso do Espírito Santo, mesmo com repetidas proibições reais e promessas de punições sumárias, em 1728, o vice-rei Vasco Fernandes, após “ter noticiais de que ao norte do Rio Doce ‘descobriram-se algumas esmeraldas de muita dureza e de cor muito clara’ ao invés de proibir mandou em diligência Brás Cubas Leme, concedendo-lhe o título de ‘superintendente de todas as minas que descobrir’”. Deste modo, se, por um lado, é difícil dimensionar a eficácia dessas restrições, por outro, a inobediência, inclusive das próprias autoridades coloniais, é sugestiva do provável resultado do embate entre as forças das proibições reais e as do fascínio exercido pelas riquezas minerais (Espíndola, 2005: 30). Lenharo ressalta que a legislação que proibia a abertura de novas estradas foi burlada por tropeiros e colonizadores e que, após a retirada das proibições, várias estradas já abertas e largamente utilizadas foram legalizadas (Lenharo, 1979: 59).

Também no que se refere à circulação interna buscou-se limitar a expansão da malha viária com o objetivo de facilitar a exação fiscal que recaía sobre o comércio de abastecimento. Contudo, as restrições não conseguiram impedir a abertura de atalhos, que eram constantemente criados para que a passagem pelos registros fosse evitada (Chaves, 1999: 74).

A postura da Metrópole em relação à infra-estrutura viária de Minas Gerais só mudou depois da chegada da Corte no Rio de Janeiro, momento que a economia mineira já se estruturava em novas bases. A *política joanina*, orientada por projeto que objetivava a integração do centro-sul (Lenharo, 1979: 57-61. Prado Júnior, 1970: 246), significou, em linhas gerais, um corte na forma como foi tratada a infra-estrutura viária mineira. No início do século XIX, quando da instalação da Corte, os principais caminhos que respondiam pelo abastecimento da capital a partir de Minas Gerais ainda eram os mesmos que ligavam a cidade do Rio de Janeiro às zonas de mineração no século XVIII (Lenharo, 1979: 58). Mormente o Caminho Novo<sup>5</sup> e suas variantes: Caminho do Couto e Caminho de Terra. Assim, procedeu-se

---

<sup>5</sup> De acordo com Lenharo (1979: 58), a rota principal deste caminho era a seguinte: partia do Porto da Estrela e passava por Petrópolis, antes de atingir Encruzilhada, local em que as duas outras variantes ramificavam-se. A estrada ficou pronta por volta de 1724, sob a orientação do sargento-mor Bernardo Soares Proença, e durante 140 anos permaneceu o preferido dos viajantes. Após a passagem do Paraíba e do Paraibuna, vinha o Registro de Matias Barbosa, Juiz de Fora e Barbacena, de onde se alcançava São João Del Rei e Vila Rica.

a revisão das proibições vigentes durante o Dezoito, foram abertos caminhos e/ou reconhecidos aqueles que eram utilizados ilegalmente pelos tropeiros.

Do período que antecede ao abordado neste estudo, portanto anterior a 1840, destacam-se duas heranças: **i.** uma infra-estrutural, sobre a qual atuará o Governo Provincial, com o objetivo de assegurar a manutenção e expansão da malha viária e **ii.** outra administrativa, iniciada com a chegada da Corte, e que será aprimorada pela província no transcurso do período imperial.

## A Secretaria de Obras Públicas e as políticas de transportes de Minas Gerais

Após o Ato Adicional de 1834<sup>6</sup> foi estabelecida em Minas Gerais a Secretaria de Obras Públicas<sup>7</sup>, com a função geral de administrar todas as obras realizadas pelo Governo Provincial. Em meio ao movimento mais amplo de demarcação do campo de atuação político-administrativa da província, definiu-se que prover o espaço mineiro com estradas, caminhos e pontes transitáveis seria também atribuição do Governo Provincial<sup>8</sup>, responsabilidade que, a partir de então, foi sistematicamente cumprida. É importante ressaltar que a somatória de diversos fatores, como a condição interior, o dinamismo econômico (Martins, 1982), a diversidade regional<sup>9</sup> (Godoy, 1996), a extensa rede de cidades (Rodarte, 1999), a ocupação territorial praticamente consolidada (Paula, 2000) e o maior contingente populacional do Império (Paiva, 1996), multiplicaram e tornaram crescentemente complexas as responsabilidades da Secretaria de Obras Públicas da província de Minas Gerais<sup>10</sup>.

---

<sup>6</sup> O Ato Adicional de agosto de 1834 representa importante reforma constitucional realizada no período regencial e que teve grandes repercussões nas províncias. Ele transformou os conselhos gerais provinciais em assembléias legislativas, instituiu a discriminação das rendas públicas gerais e provinciais, a divisão dos poderes tributários, manteve o município subordinado à província e a nomeação do presidente de província pelo Governo Central (Costa, 1999: 154). O Ato ampliou o número de representantes provinciais reunidos no âmbito do legislativo provincial. As assembléias ficaram responsáveis por auxiliar os presidentes na gestão administrativa sob sua jurisdição. Embora seja celebrizado pelo seu caráter liberal descentralizador, o Ato Adicional manteve inalterado o processo altamente centralizado por meio do qual era nomeado o presidente de província, um dos principais mecanismos de poder fortemente centralizados a partir da sede imperial da monarquia constitucional brasileira (Gouveia, 2008: 19).

<sup>7</sup> Na realidade, ao longo dos anos, essa repartição teve várias denominações (Martins, 1992). Optou-se por nomeá-la indistintamente Secretaria de Obras Públicas.

<sup>8</sup> A legislação imperial que deu partida à divisão da responsabilidade entre as instâncias de governo com a construção e conservação da infra-estrutura viária determinava a seguinte regra geral: (...) *que pertencerem a província da capital do Império, ou a mais de uma Província, serão promovidas pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império; as que forem de uma só província, pelos seus Presidentes em Conselho; e as que forem do termo de uma cidade, ou vila, pelas respectivas câmaras municipais* (Lei Imperial de 29/08/1828). No ano de 1865, o Visconde do Uruguai, ao tratar das obras públicas provinciais, afirmou: “(...) *sobre obras publicas ainda nos achamos no embryão da lei, hoje obsoleta de 29/08/1828, tempo de tyrocínio e de inexperiência, anterior ao Acto Adicional*” (Uruguai, 1865: 77. Vol. II). Afirmação que declara a permanência, decorridos mais de trinta anos, da lei de 1828. Após o Ato Adicional de 1834, verifica-se também em Minas Gerais a criação de legislação que demarcaria as responsabilidades entre as instâncias provincial e municipal (Barbosa, 2011: 36-80).

<sup>9</sup> No espaço mineiro há multifacetados ecossistemas de matas, cerrados, campos, caatingas e carrascais que se desdobram em um sem número de tantos outros sub-ecossistemas que imprimem caracteres originais às regiões mineiras (Godoy, 1996).

<sup>10</sup> Para análise do processo de institucionalização da repartição provincial que, no período de 1834 a 1889, administrou a construção e conservação da rede viária de Minas Gerais, ver Barbosa (2011: 37-64), que discute a

Nestes termos, estradas e pontes passaram gradativamente a serem tratadas como objeto de políticas públicas. Dado o pressuposto, de validade histórica universal, de que dotar uma localidade, uma região ou país com obras viárias permite manter ou ampliar a acessibilidade, em uma província com economia dinâmica e em expansão, sem acesso ao mar e na qual a circulação de pessoas e bens baseava-se, fundamentalmente, em tropas de muares<sup>11</sup> serão notavelmente significativas as realizações públicas e privadas dessa natureza.

Considera-se ainda que o setor de transportes é essencial para o funcionamento de qualquer sistema econômico e que os seus serviços são, guardadas as adequações históricas, funcionais a todo tipo de unidade produtiva (Barat, 1978: 4 e 100). No mesmo sentido, o padrão de distribuição de obras viárias tem, potencialmente, grande possibilidade de interferir na realidade. Entretanto, quando da análise de experiências históricas concretas é necessário fugir de compreensão simplista, que toma a presença de determinada infra-estrutura de transporte, por si só, como fator capaz e suficiente de gerar desenvolvimento na região onde foi implantada. Como alerta Berion (1998), a relação do tipo “causa e efeito” não deve ser considerada tão direta no caso dos transportes.<sup>12</sup> Há que se considerar inúmeros componentes da realidade estudada, não apenas a forma como se deslocam pessoas e bens, essencial para o desenvolvimento de uma economia.

### ***Os Processos de Construção de Estradas e Pontes***

Os *Processos de Construção de Estradas* e os *Processos de Construção de Pontes* são conjuntos documentais gerados pela Secretaria de Obras Públicas e que compreendem informações sobre a dinâmica político-administrativa das intervenções viárias realizadas pela província no período 1840 a 1889. Possuem como principais atributos: **i.** o largo recorte temporal, ou aproximadamente meio século; **ii.** a extensa cobertura espacial, a compreender intervenções em todo o território de Minas Gerais efetivamente ocupado; **iii.** massa documental volumosa, mais de 24 mil documentos; **iv.** e grande diversidade temática, a compreender todas as etapas do processo de manutenção e construção da infra-estrutura viária. A função primeira dos *Processos* foi informar ao Governo sobre o andamento das obras que receberam algum tipo de recurso financeiro da província. Trata-se, portanto, de documentação coeva às intervenções nas estradas e pontes, com registros de aspectos administrativos,

---

dinâmica administrativa voltada para a construção e conservação das obras públicas viárias provinciais, as injunções políticas que interferiam na ação de governo e os atores envolvidos nessa imensa tarefa, especialmente os engenheiros.

<sup>11</sup> Embora em Minas Gerais estejam importantes bacias hidrográficas do país, que definem rede hídrica fortemente capilarizada e com sentidos múltiplos, o potencial de integração econômica por meio hidroviário era pequeno pelas restrições à navegação e, principalmente, pelo lugar secundário que esta modalidade de transporte ocupou nas políticas viárias da província. Resumo das bacias mineiras: **i.** a bacia do São Francisco projeta-se para o interior do Nordeste; **ii.** em sentido inverso, a bacia do Paraná direciona-se para o sul e integra-se ao Prata; **iii.** as bacias do Jequitinhonha, Mucuri e Doce convergem para o litoral e conformam caminhos fluviais a possibilitar, potencialmente, rápida e segura ligação com o exterior; **iv.** a bacia do Paraíba do Sul serpenteia pelos vales que medeiam as serras do Mar e da Mantiqueira, além de definir a maior parte da fronteira com o Rio de Janeiro (Wirth, 1982, p.43).

<sup>12</sup> Ainda que Berion (1998) analise grandes infra-estruturas de transportes modernos (TGV e auto-estradas) de um país central (França) suas reflexões teóricas avançam questões importantes para os estudos dos transportes em geral, sobretudo no aspecto metodológico.

financeiros, técnicos e sociais referentes às obras públicas viárias provinciais (Barbosa, 2011: 212-223).

A partir de inventário, que compreendeu a leitura e recolhimento de informações em todos os documentos dos *Processos*, foi elaborado Banco de Dados<sup>13</sup> a permitir amplo estudo de múltiplos aspectos da estrutura e dinâmica das obras públicas viárias provinciais. A construção do Banco de Dados foi precedida da concepção de complexa metodologia de classificação das informações recolhidas nos *Processos*. Deste modo, dado o seu caráter, o Banco de Dados em si se constitui em resultado substantivo da pesquisa, para além do conhecimento que proporciona por meio da análise das frequências e cruzamentos das informações que o compõem.

Este estudo está fortemente associado a pesquisas anteriores, as quais se filia e, de alguma maneira, complementa. Tais pesquisas, ainda que independentes e tematicamente distintas, partiram das mesmas orientações metodológicas e de comum compreensão da economia mineira oitocentista. Deste modo, é adotada a regionalização da província proposta por Godoy (1996)<sup>14</sup>, os *níveis de desenvolvimento econômico* regionais elaborados por Paiva (1996)<sup>15</sup> e os dados demográficos e de extensão territorial sistematizados por Mello Filho, Santos Júnior e Rodarte (2006). Por este atributo, a análise aqui apresentada estabeleceu comparações metodologicamente mais seguras e realizou exercícios mais amplos.

Opção metodológica específica a este estudo é o pressuposto de que a distribuição das intervenções viárias, portanto dos *Processos* e dos documentos correspondentes, pelo espaço mineiro se constitui em índice da distribuição regional dos recursos públicos da província voltados a infra-estrutura de transportes. Adicionalmente vale sublinhar o fato de inexistir dados disponíveis sobre as finanças públicas provinciais que sejam suficientemente seriados, abrangentes, sistematizados e regionalmente desagregados a permitir o acompanhamento do gasto público com obras viárias (Barbosa, Godoy e Mendes, 2011).<sup>16</sup>

Várias indagações são sugeridas pelos possíveis impactos da distribuição das obras viárias pelo território mineiro, sobretudo como tal distribuição pode ter atuado, no período em

---

<sup>13</sup> Todos os aspectos técnicos e metodológicos referentes à construção do Banco de Dados são apresentados, detalhadamente, em Anexo constante em Barbosa (2011: 314-349), inclusive com a explicação de todas as variáveis e o arrolamento completo de suas respectivas categorias.

<sup>14</sup> A proposta de regionalização adotada baseou-se, exclusivamente, na percepção do espaço de viajantes estrangeiros que percorreram quase todo o território de Minas Gerais, na primeira metade do século XIX. Do inter-relacionamento de fatores fisiográficos, demográficos, econômicos, administrativos e históricos logrou-se a divisão de Minas Gerais em 18 regiões. Embora os aspectos de natureza econômica tenham ocupado posição central, as identidades regionais resultaram de combinações específicas de múltiplos aspectos (Godoy, 1996). A representação cartográfica em anexo contempla a regionalização, com a identificação e classificação das unidades regionais segundo o nível de desenvolvimento econômico.

<sup>15</sup> As regiões foram classificadas segundo indicadores de desenvolvimento criados com base, principalmente, em relatos de viajantes estrangeiros. A autora ressalta a existência de “divisão do trabalho que se revelou mais intensa quando associada ou relacionada a alguma produção voltada para mercados externos, ou a núcleos urbanos de regiões tidas como desenvolvidas”. As variáveis demográficas estudadas (sexo, idade, condição social, cor/origem, tamanho da população) revelaram comportamentos distintos entre os níveis de desenvolvimento (Paiva, 1996: 159).

<sup>16</sup> Os dados das finanças públicas da província disponíveis (Mendes, 2007) não apresentam nível de desagregação a permitir distribuição regional. Constam, sobretudo, nos Relatórios dos Presidentes da Província, nas Leis Mineiras e em avulsos da Fazenda Provincial, sendo que os últimos ainda aguardam por exploração sistemática. Mesmo assim, entende-se que seja improvável que se consiga reunir dados nestas fontes suficientes para avaliação regionalizada do dispêndio público com obras viárias sob a responsabilidade do Governo Provincial. Para avaliação geral das finanças provinciais ver também Iglésias (1958).

questão, no processo de diferenciação regional que remonta ao período colonial.<sup>17</sup> As regiões onde estavam os maiores contingentes populacionais eram privilegiadas com maior número de intervenções provinciais? As regiões economicamente mais dinâmicas foram as mais capazes em carrear obras públicas provinciais? Prevaleceu correspondência entre a extensão territorial e a distribuição das obras públicas provinciais? As respostas a essas perguntas permitirão avançar nas discussões sobre o *modus operandi* da administração provincial de Minas Gerais para o setor dos transportes, sobre os transportes também como fator atuante na configuração regional mineira no Dezenove, além de contribuir para o aprofundamento da análise de período pouco conhecido da história dos transportes de Minas Gerais.

### **Transportes, região e desenvolvimento econômico**

Avaliação da distribuição espacial dos *Processos* se constitui na primeira medida da importância regional das obras viárias. Dado o pressuposto de que a distribuição agregada dos *Processos* é medida da distribuição relativa dos recursos públicos destinados a obras viárias, nota-se relação direta entre o *nível de desenvolvimento econômico* (NDE) regional e a incidência de obras viárias.<sup>18</sup>

O agregado de regiões com NDE alto responde por mais de quatro quintos (84,5%) dos *Processos*. Enquanto o agregado de regiões com NDE médio e baixo somam menos de um quinto (15,5%). Excetuado o caso da Mineradora Central Leste (MCLeste), que se constituía em fronteira de agropecuária dinâmica e com forte integração interregional (Godoy, 1996), todas as regiões com maior número de *Processos* apresentavam NDE alto.

Três regiões especialmente contíguas do centro-sul da província – Mineradora Central Oeste (MCOeste), Sudeste e Mata – respondem por quase dois terços dos *Processos* (64,8%). Fato revelador da elevada concentração espacial das intervenções viárias provinciais e que se explica, fundamentalmente, pelo peso da polarização e expressão política da MCOeste (Rodarte, 1999), pela dinâmica econômica agroexportadora da Mata (Oliveira, 2000) e pela importância da economia de mercado interno e externo do Sudeste (Paiva, 1996). Também é relevante destacar a localização geográfica dessas regiões, que concentravam a maior parte dos corredores viários que estabeleciam articulações interprovinciais, além da posição de principal entroncamento viário desempenhado pela porção setentrional da região Sudeste.

Ponto notável é a discrepância da participação relativa das duas regiões do Sul Mineiro que, embora com o mesmo NDE, apresentam incidência de *Processos* muito distinta.

---

<sup>17</sup> Desde o início da ocupação do território, que se tornaria a capitania de Minas Gerais, começou a se esboçar diferenciação regional e “duas categorias de percepção geográfica já são identificadas: as minas e os sertões”. A região das minas correspondia aos núcleos originais de ocupação e a dos sertões recobria a zona curraleira. Havia, no entanto, outros sertões cuja característica predominante até o início do século XIX era a de ser habitada por gentios. De um modo geral, entre as várias características que identificaram o sertão, a mais marcante era a fraca densidade demográfica (Carrara, 1997: 49). Renato Venâncio também propõe segmentação do espaço da capitania de Minas Gerais e reflete sobre a importância da fronteira (2001: 181-2). Com a desagregação da *economia do ouro*, aprofundou-se o processo de diferenciação regional iniciado no XVIII e que se consolidará no XIX (Godoy, 1996).

<sup>18</sup> Foi necessário desenvolver metodologia específica para realizar a distribuição regional dos 452 *Processos* e dos 9.386 documentos correspondentes, referentes ao *universo amostral* que constitui a base de dados desse estudo. Para a metodologia adotada na constituição da amostra e na distribuição regional dos *Processos* e respectivos documentos, ver Barbosa (2011: 213-215 e 226-229). A amostra é perfeitamente representativa do universo completo dos *Processos de Construção de Estradas e Pontes*.

A participação do Sudeste é quase 3 vezes superior à do Sul Central (23,0% para 7,9%), o que sugere fatores não econômicos a interferir na distribuição de recursos provinciais, mormente fatores políticos. Provavelmente a discrepância decorra da incapacidade das elites do Sul Central em arremeter recursos públicos para a região, bem como da posição geográfica relativamente menos privilegiada do que a do Sudeste. Não é gratuito que da cidade de Campanha, a principal do Sul Central (Andrade, 2008), partiram várias tentativas de provincialização da região (Valladão, 1940: 165-175, volume II), sendo o desprestígio ante à administração provincial a justificativa apresentada pelas elites locais (Wirth, 1982: 158). Constata-se, portanto, que os dados dos *Processos* estão em perfeita consonância com o argumento apresentado pelos coevos.

Três regiões apresentam, por razões distintas, percentuais proporcionalmente muito baixos de *Processos* e incompatíveis com o pertencimento ao agregado com NDE médio. O primeiro é o caso do Vale do Alto-Médio Rio São Francisco, que se explica pela franca hegemonia do modal navegação fluvial. Os outros dois, as regiões do Triângulo e Sudoeste, que se caracterizavam por se constituir em fronteira algo dinâmica da agropecuária, mas com fraca integração, ou sem vias de importância interregional a justificar intervenções provinciais (Paiva, 1996).

O cruzamento do número de *processos* com a extensão territorial das regiões ressalta ausência de relação de proporcionalidade. O agregado de regiões com NDE alto respondia por menos de um quarto do território (22,9%) e mais de quatro quintos (84,5%) dos *processos*. No outro extremo, está o agregado de regiões com NDE baixo, que cobriam mais da metade do território (50,8%) e perfaziam apenas 5,5% dos *processos*.

Como medida de densidade de obras viárias no espaço, calculou-se o número de *processos* por área de 1.000 Km<sup>2</sup>. Excetuado o caso da MCLeste, apenas as regiões com NDE alto apresentaram valores superiores aos válidos para a totalidade da província, ou aproximadamente uma (1,1) intervenção por 1.000 Km<sup>2</sup>. A grande divergência dos valores confirma a forte assimetria na distribuição dos *processos*, inclusive internamente aos agregados regionais segundo o NDE. O grupo com NDE alto apresenta densidade quase 10 vezes superior ao de NDE médio (3,89 - 0,40) e 35 vezes maior do que o de NDEbaixo (3,89 - 0,11).

No caso das regiões com NDE alto, salientam os valores referentes a MCOeste, Mata e, principalmente, Sudeste, e pelas mesmas razões anteriormente comentadas. À elevada densidade espacial relativa de obras viárias dessas regiões correspondia malha viária mais extensa e complexa.



**Distribuição regional e densidade territorial dos  
Processos de Construção de Estradas e Pontes, Minas Gerais, 1840-1889**

Regiões	Processos		Extensão Territorial		Processos por 1.000 Km <sup>2</sup>
	Nº	%	Km <sup>2</sup>	%	
Nível Alto de Desenvolvimento Econômico	525	84,5	134.889	22,9	3,89
Diamantina	27	4,3	14.968	2,7	1,80
Intermediária de Pitangui-Tamanduá	46	7,4	24.573	4,4	1,87
Mineradora Central Oeste	181	29,1	30.485	5,4	5,94
Mata	79	12,7	23.415	4,2	3,37
Sudeste	143	23,0	15.926	2,8	8,98
Sul Central	49	7,9	25.522	4,5	1,92
Nível Médio de Desenvolvimento Econômico	62	10,0	154.620	26,3	0,40
Vale do Alto-Médio Rio São Francisco	1	0,2	11.792	2,1	0,08
Triângulo	1	0,2	56.506	10,0	0,02
Araxá	11	1,8	28.378	5,0	0,39
Vale do Médio-Baixo Rio das Velhas	8	1,3	16.815	3,0	0,48
Mineradora Central Leste	36	5,8	26.301	4,7	1,37
Sudoeste	5	0,8	14.828	2,6	0,34
Nível Baixo de Desenvolvimento Econômico	34	5,5	298.874*	50,8	0,11
Sertão	8	1,3	30.804	5,5	0,26
Minas Novas	12	1,9	76.486	13,6	0,16
Paracatu	1	0,2	62.147	11,0	0,02
Sertão do Alto Rio São Francisco	7	1,1	44.174	7,9	0,16
Sertão do Rio Doce	6	1,0	59.362	10,6	0,10
Minas Gerais	621	100	562.482	100	1,10

Fontes: Arquivo Público Mineiro, SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, *Processos de Construção de Estradas e Pontes*, caixas 2 a 12 e 32 a 39. Notas: \* Inclusive o território da região do Extremo Noroeste, sem frequência de *processos* de obras viárias. Dados sobre a extensão territorial das regiões foram recolhidos em Mello Filho, Santos Júnior e Rodarte (2006: 15).

A distribuição espacial dos documentos se constitui na segunda medida da importância regional das obras viárias. Também aqui se considera o pressuposto de que a distribuição agregada dos documentos é medida da distribuição relativa dos recursos públicos destinados a obras viárias e permite, por decorrência, aferir quais regiões detinham maior capacidade em angariar esses recursos. Trata-se de medida mais refinada que a primeira por contemplar o peso relativo das intervenções (*Processos*). A primeira medida considera em plano de

igualdade todas as intervenções, a segunda considera o peso proporcional de cada intervenção segundo o número de documentos elaborados.

Como no caso dos *Processos* de obras viárias, constata-se relação direta entre o NDE regional e a incidência de documentos das obras viárias. Assim, o agregado de regiões com NDE alto responde por bem mais de quatro quintos (87,8%) dos documentos, enquanto os agregados de regiões com NDE médio e baixo por pouco mais de um décimo (12,2%). Todas as regiões com maior número de documentos apresentavam NDE alto. Excetuados os casos das regiões de Araxá, com pecuária de mercado interno dinâmica, Minas Novas, com ocupação parcialmente antiga e atividade de mercado externo conjuntamente relevante (algodão) e, principalmente, a Mineradora Central Leste, com fronteira agropecuária dinâmica e forte integração interregional (Paiva e Godoy, 2001).

Três regiões espacialmente contíguas do centro-sul de Minas Gerais (MCOeste, Sudeste e Mata) respondem por mais de dois terços dos documentos (72,2%), a revelar elevada concentração espacial das intervenções, e pelas mesmas razões anteriormente comentadas. Especialmente destacável é o caso da MCOeste que responde, sozinha, por praticamente um terço (33,2%) dos documentos, a salientar a persistência da importância do antigo núcleo minerador (Rodarte, 1999) e, certamente, a eficácia de sua elite política em arregimentar recursos. Mais uma vez, fica em evidência a discrepância da participação relativa das duas regiões do Sul Mineiro que, embora apresentem o mesmo NDE, figuram com incidência de documentos muito distinta. A participação do Sudeste é mais de 5 vezes superior a do Sul Central (24,9% para 4,9%). Medida mais refinada, a distribuição regional dos documentos amplia, sobremaneira, a distância entre o Sudeste e o Sul Central, ou seja, 3 vezes mais *Processos* para 5 vezes mais documentos. Notável divergência já que a extensão territorial do Sul Central era 60% superior a do Sudeste e a população 30% maior!

Assim como no caso da distribuição dos processos, ainda que em patamares relativamente mais baixos, quatro regiões com NDE médio apresentam percentuais proporcionalmente reduzidos de documentos. O primeiro é o caso do Vale do Alto-Médio Rio São Francisco, que se explica, como referido, pela franca hegemonia do modal navegação fluvial. Já a situação do Vale do Médio-Baixo Rio das Velhas se justifica, em parte, pela mesma razão, somado ao peso da localização geográfica divorciada do grande corredor de ligação do norte ao centro da província, ou ao longo da Serra do Espinhaço (Godoy, 1996). Os casos das regiões do Triângulo e Sudoeste se explicam pelas razões anteriormente comentadas.

O cruzamento da distribuição regional do número de documentos com a da população na década de 1830 também evidencia a ausência de relação de proporcionalidade. O agregado de regiões com NDE alto respondia por dois terços da população (66,7%) e um terço a mais dos documentos (87,8%). O agregado de regiões com NDE médio perfazia pouco menos de um quinto da população (19,8%) e respondia por parcela 60% menor dos documentos (7,9%). O agregado de regiões com NDE baixo apresentava proporção de documentos três vezes menor do que a correspondente população (4,3% para 13,4%). Em síntese, reitera-se o caráter desigual da distribuição das intervenções provinciais em obras viárias, entenda-se dos recursos públicos.

Como medida de densidade de obras viárias pelo tamanho da população, calculou-se o número de documentos por 1.000 habitantes. Os valores referentes aos agregados, segundo o NDE, confirmam a forte assimetria na distribuição das obras viárias. Com o grupo com NDE alto com densidade mais de 3 vezes superior ao de NDE médio (19,8 - 6,0) e 4 vezes maior do que o de NDE baixo (19,8 - 4,9).

A grande divergência dos valores regionais reafirma a forte assimetria na distribuição dos documentos, inclusive internamente aos agregados segundo o NDE. No caso das regiões com NDE alto, salientam os valores referentes a MCOeste e, principalmente, Mata e Sudeste, que se explicam pelas razões já comentadas. À elevada densidade de documentos em relação à população dessas três regiões correspondia, portanto, malha viária mais extensa e complexa. O caso da região do Sertão do Rio Doce não deve ser considerado, posto a pronunciada subrepresentação da população regional em 1830 (Paiva, 1996).

Distribuição regional e densidade demográfica dos documentos dos  
*Processos de Construção de Estradas e Pontes, Minas Gerais, 1840-1889*

Regiões	Documentos		População em 1830		Documentos por 1.000 habitantes
	Nº	%	Nº	%	
<b>Nível Alto de Desenvolvimento Econômico</b>	<b>9.677</b>	<b>87,8</b>	<b>487.669</b>	<b>66,7</b>	<b>19,8</b>
Diamantina	237	2,1	29.949	4,1	7,91
Intermediária de Pitangui-Tamanduá	938	8,5	83.949	11,5	11,17
Mineradora Central Oeste	3.657	33,2	170.218	23,3	21,48
Mata	1.560	14,1	43.897	6,0	35,54
Sudeste	2.747	24,9	69.098	9,5	39,76
Sul Central	538	4,9	90.588	12,4	5,94
<b>Nível Médio de Desenvolvimento Econômico</b>	<b>872</b>	<b>7,9</b>	<b>144.828</b>	<b>19,8</b>	<b>6,0</b>
Vale do Alto-Médio Rio São Francisco	5	0,0	14.160	1,9	0,35
Triângulo	34	0,3	10.287	1,4	3,31
Araxá	242	2,2	22.006	3,0	11,00
Vale do Médio-Baixo Rio das Velhas	74	0,7	37.040	5,1	2,00
Mineradora Central Leste	493	4,5	33.619	4,6	14,66
Sudoeste	24	0,2	27.716	3,8	0,87
<b>Nível Baixo de Desenvolvimento Econômico</b>	<b>478</b>	<b>4,3</b>	<b>98.251</b>	<b>13,4</b>	<b>4,9</b>
Sertão	71	0,6	8.726	1,2	8,14
Minas Novas	214	1,9	60.800	8,3	3,52
Paracatu	1	0,0	10.152	1,4	0,10
Sertão do Alto Rio São Francisco	78	0,7	18.306	2,5	4,26
Sertão do Rio Doce	114	1,0	267	0,0	426,97
<b>Minas Gerais</b>	<b>11.027</b>	<b>100</b>	<b>730.778</b>	<b>100</b>	<b>15,09</b>

Fontes: Arquivo Público Mineiro, SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, *Processos de Construção de Estradas e Pontes*, caixas 2 a 12 e 32 a 39. Nota: Dados populacionais recolhidos em Godoy (2004: 245).