

ENTRE DOIS PARADIGMAS E A FORÇA POLARIZADORA DA ECONOMIA DO OURO: INTERIORIZAÇÃO, FORMAÇÃO NATURAL, ABASTECIMENTO, FISCALIDADE E OS TRANSPORTES EM MINAS COLONIAL


BETWEEN TWO PARADIGMS AND THE POLARIZING FORCE OF THE GOLD ECONOMY: INTERIORIZATION, NATURAL FORMATION, SUPPLY, TAXATION AND TRANSPORT IN COLONIAL MINAS GERAIS


<https://doi.org/10.22228/rtf.v17i2.1386>



Marcelo Godoy



 Cedeplar/UFGM


 <https://orcid.org/0000-0002-8808-7619>

 Email: mmgodoy@cedeplar.ufmg.br

Lidiany Barbosa

Cedeplar/UFGM

  <https://orcid.org/>

 Email: lidiany@cedeplar.ufmg.br

Resumo: O artigo compreende dois planos de análise superpostos. O plano geral abrange os transportes na Colônia, o plano particular refere-se aos transportes em Minas Gerais. Transita-se de produção historiográfica que contribuiu para o enquadramento geral da viação colonial para a historiografia que abordou aspectos da viação em Minas Gerais. A referida sobreposição encontra síntese na proposição de dois paradigmas de transportes vigentes no período colonial. Propõe-se periodização para a História dos Transportes em Minas Gerais e também se realiza exploração de algumas fontes clássicas.

Palavras-chave: Minas Gerais; século XVIII; transportes

Abstract: The article comprises two overlapping levels of analysis. The general plane covers transportation in the Colony, and the particular plane refers to transportation in Minas Gerais. It moves from historiographical production that contributed to the general framework of colonial transportation to historiography that addressed aspects of transportation in Minas Gerais. This overlap is summed up in the proposition of two transportation paradigms in force during the colonial period. We propose a periodization for the History of Transport in Minas Gerais and we also explore some classic sources.

Keywords: Minas Gerais; 18th century; transportation

Os caminhos por que seguimos no Brasil, sem excetuar até a grande e frequentada estrada do Rio de Janeiro, são feitos com a maior negligência possível ou, para melhor dizer, não se tem empregado neles outro artifício que o de roçar o mato e de desviar algumas pedras e, de longe em longe, fazer alguma pequena cava. Grandes e supérfluos rodeios se observam neles a cada passo: leva-se às vezes todo um dia a andar para se vencer 3 ou 4 léguas em direitura do rumo: quanto isto não deve trazer de prejuízo ao público? Além disso, estes maus caminhos são poucos para que se não possa usar das carretas, tão úteis ao comércio e que tanto se avantajam ao transporte feito em costas de animais. Não há certamente serviço tão útil e despesa tão bem empregada como a que se faz com as estradas: a facilidade dos transportes anima muito o comércio, amiúda as correspondências, aproxima as distâncias e tudo isso redundando em grandes utilidades ao Estado¹.

Delimitação do problema: a tardia e singular viação mineira setecentista

O excerto em epígrafe, elaboração de um típico iluminista a serviço do reformismo português do final dos Setecentos², evidencia uma generalização muito negativa da qual se pode depreender a ausência de políticas públicas para os transportes, mesmo decorrido mais de um século desde os primeiros descobertos de ouro no final do século XVII. No entanto, mesmo sem a vigência de política pública para os transportes, a infraestrutura viária e a circulação progressivamente ganharam complexidade e desempenharam funções em Minas Gerais sem termos de comparação com as demais formações regionais da Colônia. Convergiriam vários fatores a determinar a constituição de novo padrão de circulação na América portuguesa, para atender ao que será o principal sistema econômico regional do século XVIII, associado a mais expressiva dinâmica demográfica, a inédito processo de desenvolvimento urbano, a única experiência de integração macrorregional da Colônia, e a permitir a estruturação da mais complexa institucionalidade no âmbito da imposição do Estado português.

O impulso à passagem para essa nova fase da história dos transportes do Brasil resultou da inédita combinação de quatro problemas ou desafios sem precedentes à circulação de pessoas, informações e bens, e que devem ser compreendidos de forma integrada e dinâmica. Primeiro, a heterogeneidade da formação natural do espaço de Minas Gerais, especificamente expressa na adversidade de fatores geográficos a condicionar os

¹ COUTO, José Vieira. *Memória sobre a capitania de Minas Gerais: seu território, clima e produções metálicas*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos, 1994 (1799). Coleção Mineiriana. Série Clássicos, p. 80.

² *Idem*. *Op. cit.*, p. 13-20.

processos de apropriação e territorialização, bem como, e especificamente, por se constituírem em condicionantes da forma como se estruturaram os transportes e impuseram padrões de velocidade, de regularidade, de segurança e de custos. O segundo problema, a localização interior combinada com a dinâmica da polarização da economia do ouro, a sustentar os maiores movimentos migratórios internos e externos e os mais expressivos fluxos mercantis e de informações do período colonial, instrumentalmente atendidos por circulação terrestre em bases tradicionais. A centralidade do urbano na sociedade e economia do ouro apresenta o terceiro desafio, a requerer a conformação de rede de abastecimento proveniente de múltiplos mercados internos e externos a Minas Gerais, que dependiam de extensa e intrincada rede de vias de caminhos, de abundante e diverso contingente de agentes, e de diversificados meios de transporte. O fiscalismo, ou a centralidade da questão fiscal para a Coroa portuguesa, a desdobrar-se na obsessão pela exação e pelo controle e fiscalização da circulação, representava o quarto problema, que sob a égide do estatuto colonial forjou limites e interditos à constituição e manutenção, por meio de políticas públicas, de um sistema de transportes.

Dividido em seis partes, além desta introdução, o artigo compreende dois planos de análise superpostos. O plano geral abrange os transportes na Colônia e o plano particular refere-se aos transportes em Minas Gerais. Transita-se, portanto, de produção historiográfica que contribuiu para enquadramento geral da viação colonial, frequentemente associada às estruturas da economia da América portuguesa, para a historiografia que abordou aspectos da viação em Minas Gerais, habitualmente integrados a singularidade da economia do ouro. A referida sobreposição encontra síntese na proposição de dois paradigmas de transportes vigentes no período colonial, definidos pela estrutura e dinâmica dos complexos agrário-exportador e mineral-exportador. Para além, propõe-se periodização para a História dos Transportes em Minas Gerais referida nos ciclos da economia do ouro e também se realiza exploração inicial de fontes clássicas para o estudo dos Setecentos mineiro, especificamente seus subsídios para o campo temático dos transportes.

O lugar dos transportes nos clássicos da historiografia sobre o período colonial

Vigorou recorrente presença dos transportes nos estudos dos autores clássicos que privilegiaram abordagem a compreender todo o período e todas as formações regionais da Colônia. Considerados conjuntamente, esses estudos forjaram importantes bases do interesse e da pesquisa sobre esse campo temático dos transportes. Ao privilegiarem a elaboração de síntese histórica, integraram os transportes à estrutura e a dinâmica da

economia colonial, e em suas relações com a geografia, com a demografia, com o ordenamento jurídico e com a política administrativa. Nesse sentido, confere-se destaque a *Capítulos da história colonial* (1907) e *Caminhos antigos e povoamento do Brasil* (1930), de Capistrano de Abreu³; *Pontos de partida para a história econômica do Brasil* (1923), de José Gabriel de Lemos Britto⁴; *História econômica do Brasil* (1937), de Roberto Simonsen; *Evolução econômica do Brasil* (1939)⁵, de João Frederico Normano⁶; *Formação do Brasil contemporâneo* (1942), de Caio Prado Júnior⁷; *Estudos de história colonial* (1948), de Hélio Vianna⁸; e *Formação econômica do Brasil* (1959), de Celso Furtado⁹.

Conquanto tenha prevalecido significativa diversidade entre os autores clássicos selecionados no tocante à incidência e a cobertura da questão dos transportes, foram identificados nove aspectos fundamentais que compõem um amplo quadro do campo temático no período colonial.

O **primeiro aspecto** refere-se à influência de fatores geográficos sobre o desenvolvimento da viação, resultante das interrelações entre o caráter da formação natural da América portuguesa e o estágio técnico dos transportes. Foram sublinhadas adversidades ou obstáculos a contingenciar ou impedir a navegação, como no caso da circulação marítima entre o Norte e o Nordeste, ou, com poucas exceções, como no caso da impossibilidade da navegação fluvial de longo curso. Também ganharam destaque as formas do relevo e da hidrografia, bem como as configurações dos ecossistemas e dos aspectos climáticos que implicavam em lentidão, em irregularidade e em descontinuidade à circulação terrestre, especialmente no interior do Sudeste, que estava sob a quase completa dependência das tropas de muares. Lemos Brito, no capítulo *Viação e construção naval na colônia*, discute especificamente a “configuração geographica e os obices naturaes ao desenvolvimento da viação no Brasil”. Ante os recursos técnicos disponíveis, ressalta as variáveis geográficas que condicionaram, de forma restritiva, a circulação:

³ ABREU, João Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Edição da Sociedade Capistrano de Abreu – Livraria Briguiet, 1930. ABREU, João Capistrano de. *Capítulos da história colonial, 1500-1800*. Biblioteca básica brasileira. Brasília: Conselho Editorial do Senado Federal, 1998 (1907).

⁴ BRITTO, José Gabriel de Lemos. *Pontos de partida para a história econômica do Brasil*. Biblioteca Pedagógica Brasileira – Brasileira, Série 5ª, vol. 155. 2ª Edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939 (1923).

⁵ SIMONSEN, Roberto Cochrane. *História econômica do Brasil – 1500/1820*. Edições do Senado Federal; v. 34. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2005 (1937).

⁶ NORMANO, João Frederico. *Evolução econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1939. Biblioteca Pedagógica Brasileira – Brasileira, Série 5ª, vol. 152. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939 (1923).

⁷ PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo – Colônia*. 20ª edição. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987 (1942).

⁸ VIANNA, Hélio. *Estudos de história colonial*. Biblioteca Pedagógica Brasileira – Brasileira, Série 5ª, vol. 261. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1948.

⁹ FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura S. A., 1959 (1959).

A configuração geographica da colonia foi sempre um obstaculo ao desenvolvimento da viação. (...) o português entestava logo ao primeiro avanço a Serra do mar, que, irrompendo no sul, ia até a Bahia. Além da cordilheira marítima, porém, começavam a empinar-se no espaço os contrafortes de outras serranias, cada qual mais fechada, mais difícil, mais ríspida. Ao norte, corriam todos os rios para o Atlântico. Era impossível uma arremetida segura contra as torrentes impetuosas, mormente nos primeiros tempos, quando não se sabia para onde caminhar, e quando ainda se não dispunham de elementos necessários a semelhantes empresas. E se o rio era mais acessível, logo adiante topavam com as corredeiras, com as cataratas, ou sentiam a impossibilidade de proseguir devido aos grandes espraçados e aos baixios que tornavam impossível qualquer navegação¹⁰.

Capistrano de Abreu apresentou descrição detalhada das vias coloniais e de suas interfaces com a dinâmica da colonização. O autor ressaltou a influência limitante dos aspectos geográficos na estruturação da viação colonial, como no caso da interligação de São Paulo a São Vicente, na segunda metade do século XVI:

Assim as asperezas do caminho dificultavam o trato entre o interior e o litoral. E não o favoreciam as condições economicas, pois Piratininga só precisaria de sal, pólvora, armas e alguns tecidos e quase só podia dar em troca algum ouro de lavagem, que desde logo foi sendo extrahido, e os índios apanhados nas bandeiras, que, movendo-se pelo proprio pé, dispensavam conducções dispendiosas. Accrescente-se que os habitantes do campo cegavam ás vezes os caminhos, para tolher a acção das autoridades de serra abaixo, representantes do poder real ou senhorial¹¹.

Hélio Vianna dedicou capítulo a apresentação de panorama dos transportes da Colônia, distinguindo os padrões viários que atenderam às distintas formações regionais (estradas indígenas; viação litorânea; caminho do mar; viação açucareira; roteiro das entradas e bandeiras; viação do gado; viação das Minas; estradas da “marca” do Sul), e reiteradamente afirmou que vários aspectos geográficos contribuíam para limitar a circulação colonial, como no caso das conexões entre as capitanias do Norte e Nordeste:

Verifica pela experiência a dificuldade da navegação em qualquer época, da Bahia a Pernambuco, como do Maranhão ao Rio Grande do Norte, e mesmo do Pará ao Maranhão, baixios, correntes e ventos aí se unindo, em certos meses, para contrariar a perícia dos pilotos – acesso terrestre, pelas praias apenas no segundo caso, mais afastado delas, nos dois outros, foi a solução encontrada¹².

¹⁰ BRITTO, José Gabriel de Lemos. *Pontos de partida para a história econômica do Brasil*. Op. cit., p. 331-332.

¹¹ ABREU, João Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Op. cit., p. 64-65.

¹² VIANNA, Hélio. *Estudos de história colonial*. Op. cit., p. 126.

Picadas e trilhas indígenas apropriadas para a comunicação interior compreendem o **segundo aspecto**. Com grande destaque para as incursões dos paulistas, associadas à redução de ameríndios a escravidão e à prospecção mineral, observou-se a sobreposição de parte dos caminhos coloniais à circulação precedente dos povos originários. Entre as formas de sobrevivência no interior, comumente inóspito, figurava o reconhecimento e utilização dessas picadas e trilhas, assim como o domínio dos conhecimentos indígenas sobre os meios e técnicas de navegação marítima e fluvial. Lemos Brito é exemplar ao abordar a navegação colonial e de como os portugueses se apropriaram dos meios e formas de navegar de outras culturas, adaptando-os para sua própria utilização:

Cada tribu dava às suas canôas uma feição característica, mas, era particularmente nas dimensões que se poderia achar o traço diferenciador desses frágeis lenhos que herdamos dos primeiros habitantes do paiz (...) Tinham denominações diversas, como veremos adiante, ao estudarmos os meios de navegação dos colonos. Estes apossaram-se primeiro dos elementos indígenas. Depois, passaram a construir barcos semelhantes. Mais tarde entraram a aperfeiçoá-los. Houve uma espécie de adaptação dos typos da terra aos barcos portugueses. A importação de negros africanos, e o contacto das naus portuguesas com os portos do Continente Negro, introduziram ainda certos typos ali usados. (...) Na colonia as jangadas levavam os nomes de 'jangadinhas' ou 'burrinhas', as que não se aventuravam longe das costas, e jangadas de alto mar, aquellas que se afoitavam a enfiar pelo oceano afóra. Os indios denominavam-nas 'itapava', 'piperis' ou 'periperis'. (...) O colono tambem usava as 'almadias', as canôas aperfeiçoadas dos selvagens, abertas (chabocadas) a enxó e a goiva, e dotadas de bancos, mastros, velas e até de leme¹³.

Em Roberto Simonsen os transportes não foram abordados como um tema *per si*, mas correlacionados com outras questões da História Econômica Colonial. Assim, no capítulo *Fundamentos econômicos da expansão paulista*, o autor ressaltou a sobreposição da circulação colonial na capitania de São Paulo a antigos caminhos indígenas:

O planalto piratiningano, achava-se ligado à costa por caminhos reconhecidos 'como dos piores do mundo', ou por antigas veredas de índolas (...) As comunicações de São Vicente com Assunção, seguindo o caminho chamado de Santo André, antiga vereda de índolas que alcançava o Paraguai, aproveitando-se da bacia do Paranapanema, bem como as de Cananéia, utilizando-se do antigo caminho de São Tomé, Piabiru dos indígenas (...) Estava, porém, reservado aos paulistas, como desbravadores de nossos sertões, o estabelecimento dos grandes caminhos e roteiros, seguidos em suas sucessivas entradas no ciclo despovoador, assim como a construção das grandes primeiras estradas no interior, no ciclo repovoador. Na sua primeira fase de expansionismo, seguiram as bandeiras, de preferência, por caminhos

¹³ BRITTO, José Gabriel de Lemos. *Pontos de partida para a história econômica do Brasil*. Op. cit., p. 334-337.

já atravessados pelos íncolas, ligando Piratininga, às grandes bacias do interior e bem assim o planalto às costas marítimas¹⁴.

No transcurso do período colonial, formaram-se e consolidaram-se dois padrões ou sistemas de circulação: a circulação no litoral, com a hegemonia da modal navegação e segundo as interações entre os sub-modais fluvial e marítimo, e a circulação no interior, com a centralidade do modal terrestre e segundo as interações entre os sub-modais da tração animal de carros e das tropas de muares. Portanto, entre os autores clássicos, o **terceiro aspecto** compreendeu uma diferenciação recorrente e a sugerir a vigência de dois paradigmas para os transportes no setor de mercado externo da economia da Colônia. No litoral, o *engenho* se constituía no polo da circulação territorialmente extensa compreendida no âmbito do *complexo do açúcar*, em suas conexões com o setor de mercado interno, que desempenhava funções de complementação, e com os terminais da navegação transoceânica, que centralizava a produção e intermediava o comércio internacional. No interior, a *cidade mineradora* conformava o polo da circulação territorialmente muito mais extensa compreendida pelo *complexo do ouro*, em suas conexões decorrentes da necessidade do abastecimento pelo setor de mercado interno, no âmbito do processo de integração macrorregional da Colônia, e com a cidade do Rio de Janeiro a concentrar as exportações de metais e pedras preciosas. Os excertos na sequência validam o terceiro aspecto e segundo os dois paradigmas, como em Lemos Britto:

O escravo tomava a seu cargo geralmente trabalhos de enxada, limpa dos canaviaes, conduziam os barcos de carga, nos quaes se fazia o transporte da lenha, da agua ardente ou do proprio assucar para bordo dos grandes navios que o levavam para Portugal, e assim todo serviço pesado das fabricas. Alem deste pessoal, havia nos engenhos barqueiros, com a necessaria pratica dos rios e dos canaes; calafates e carpinteiros, aos quaes cumpria executar as obras indispensaveis nos barcos, nas fabricas, e no proceder ao fabrico das caixas em que se exportava tal producto; cavoqueiros, oleiros, etc. Os vaqueiros tambem eram imprescindiveis nos engenhos, pois muitos deles possuiam grande criação não só de gado para os carros como de leite e para o talho. (...) A labuta de um proprietario era grande; seus barcos reclamavam limpeza, crena, pannos, cordoalha e outros aparelhos indispensaveis á navegação; os fornos de seus engenhos consumiam lenha durante sete a oito mezes, e para abastecer os necessario era dispor de carros, juntas de bois, canôas e balsas¹⁵.

A análise de Roberto Simonsen sobre os transportes no *complexo do açúcar* segue a mesma direção da abordagem de Lemos Brito, a enfatizar articulações intermodais:

¹⁴ SIMONSEN, Roberto Cochrane. *História econômica do Brasil – 1500/1820*. Op. cit., p. 298-299.

¹⁵ BRITTO, José Gabriel de Lemos. *Pontos de partida para a história econômica do Brasil*. Op. cit., p. 415-417.

O colono nordestino, fixado à zona próxima à costa, pelo açúcar, não carecia de viajar longas extensões para assegurar os seus meios de enriquecimento. O serviço dos engenhos e das lavouras era feito pela navegação nos pequenos rios ou pelos carros de bois. Houve um período em que, no Recôncavo Baiano, se contava milhar e meio de canoas e pequenos barcos a serviço das lavouras. A zona de criação, que servia aos engenhos, estava a eles ligada pela sequência dos caminhos dos currais e estradas, continuamente batidas pelos rebanhos em busca dos mercados consumidores¹⁶.

Celso Furtado enfatizou o efeito polarizador da economia do ouro, com ampla repercussão dinamizadora sobre o mercado interno colonial e que engendrou a formação de específico *sistema de transporte*:

Localizada a grande distância do litoral, dispersa e em região montanhosa, a população mineira dependia para tudo de um complexo sistema de transporte. A tropa de mulas constitui autêntica infraestrutura de todo o sistema. A quase inexistência de abastecimento local de alimentos, a grande distância por terra que deviam percorrer todas as mercadorias importadas, a necessidade de vencer grandes caminhadas em região montanhosa para alcançar os locais de trabalho, tudo contribuía para que o sistema de transporte desempenhasse um papel básico no funcionamento da economia. Criou-se, assim, um grande mercado para animais de carga. (...) Desse modo, a economia mineira, através de seus efeitos indiretos, permitiu que se articulassem às diferentes regiões do sul do país¹⁷.

O **quarto aspecto** sublinha a consensual identificação da pecuária como a atividade produtiva de maior abrangência territorial e a gerar a mais dilatada circulação da Colônia. Os caminhos entre as zonas de criação e os mercados de consumo compreenderam as mais longas vias de comunicação terrestre e instrumentalizaram a principal dinâmica econômica de expansão da fronteira. Os caminhos abertos para a condução de bois e mulas destacaram-se no âmbito da circulação polarizada pelo Sudeste, que sustentou o processo de integração macrorregional da América portuguesa no século XVIII, e com conexões com o Nordeste, Sul e Centro-Oeste. Dos autores analisados, Capistrano de Abreu foi o primeiro a destacar a importância da pecuária para a expansão da fronteira e da circulação coloniais:

Uma rês tinha grande valor relativo, porque ficavam próximos consideráveis centros de consumo, como Bahia e Pernambuco. Além disso dos sertões do Parnaíba e São Francisco e das ribeiras concabeçantes partiu o gado que abasteceu e inçou Minas Gerais, Goiás e indiretamente Mato Grosso; (...) A zona criadeira começava um pouco acima da foz do São Francisco, acompanhava-lhe as margens a entestar com a fronteira de Minas Gerais, transpunha as vertentes do Tocantins e do Parnaíba, alcançava já enfraquecida o alto Itapicuru, compreendia as ribeiras de todos os rios de

¹⁶ SIMONSEN, Roberto Cochrane. *História econômica do Brasil – 1500/1820*. Op. cit., p. 297.

¹⁷ FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. Op. cit., p. 94-95.

meia-água metidos entre a baía de Todos os Santos e a de Tutóia. A trechos se aproximava muito da beira-mar, de que em Ilhéus e Porto Seguro separavam-na a serra do Espinhaço e suas matas litorâneas. Em Pernambuco ocorria fato semelhante, porque como as ligações beiravam o rio de São Francisco, a maior ou menor distância, grande número de sertanejos achavam mais fácil e mais vantajoso comunicar-se com a Bahia deixando deserta uma região intermédia, variável em comprimento e largura; (...) ¹⁸.

Simonsen reafirmou as relações entre a difusão da pecuária e o processo de interiorização da América Portuguesa, inclusive em direção ao Sul, na região do Rio da Prata:

Essa formação pastoril permitiria mais tarde o socorro alimentar à indústria de mineração. Não sendo as suas reservas suficientes e tampouco em situação geográfica adequada para a sua dupla função, junto às indústrias açucareira e mineradora, socorreram-se os paulistas do gado do Sul, criando ali a grande procura, que ia justificar, economicamente, a ocupação definitiva das regiões de Vacaria, Mato Grosso, Campos Gerais de Curitiba, Guarapuava, Vacaria do Rio Grande, Viamão, Tapes e das Missões. Foi, portanto, o ciclo do gado o fator econômico gerador da expansão sulina e da formação de nossas lindes meridionais ¹⁹.

No mesmo sentido, Hélio Vianna demarcou a incorporação de espaços do interior no movimento de difusão da pecuária extensiva e, concomitante, de ampliação da circulação:

Também o ciclo da criação de gado constitui outro importante fator de união, fixando populações pela região central do país. Da Bahia ao Maranhão e às Minas Gerais (pelo rio São Francisco e pelo “caminho dos currais”), de Pernambuco ao Ceará e Piauí (pela serra da Borborema, pelo sertão do Cariri e pela serra de Ibiapaba), por todo êsse imenso interior nordestino, traçaram-se comunicações utilíssimas à unidade nacional. (...) Enquanto isto ocorria numa grande extensão de nosso território, do norte de Minas ao interior do Maranhão, com passagem em forma de arco por todo o Sertão, da Bahia ao Piauí – também em outra grande zona a ação dos paulistas e, em seguida, também de portugueses, estava incorporando ao conjunto nacional, por intermédio de outro elemento econômico, a mineração, a região do ciclo do ouro e das pedras preciosas, a larga faixa central de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso ²⁰.

A polarização exercida pela economia do ouro, que promoveu a referida integração macrorregional, desencadeou o mais expressivo movimento de ampliação da infraestrutura de vias terrestres, com as mencionadas conexões a abranger a maior parte da

¹⁸ ABREU, João Capistrano de. *Capítulos da história colonial, 1500-1800*. Op. cit., p. 203-204.

¹⁹ SIMONSEN, Roberto Cochrane. *História econômica do Brasil – 1500/1820*. Op. cit., p. 239.

²⁰ VIANNA, Hélio. *Estudos de história colonial*. Op. cit., p. 34-35.

América Portuguesa. Esse **quinto aspecto** vincula-se ao caráter urbano da economia do ouro e aos respectivos efeitos de encadeamento produtivo e comercial associados ao problema do abastecimento da cidade mineradora. Simonsen definiu quatro fundamentos econômicos que permitiram a expansão territorial da Colônia e sua permanência sob o domínio português, dos quais o primeiro e o terceiro estão diretamente relacionados com os transportes:

1º) a criação de gado, que ocupou grande faixa do sertão, formando a princípio a retaguarda econômica das zonas de engenho e, mais tarde, um decidido apoio à mineração, fixador do povoamento no interior e o objeto de grandes correntes que se estabeleceram dentro do país; (...) 3º) a mineração, o maior fator de povoamento na era colonial, formadora das principais cidades de nosso interior e origem da ocupação efetiva de regiões longínquas, definitivamente integradas ao nosso território; (...) O fundamento econômico da expansão no Sul foi, pois, o gado e a sua valorização, provocada pela mineração e pelo crescente consumo dos couros. (...) As regiões do Sul tornaram-se as fornecedoras por excelência do gado muar e cavalar, cujo mercado crescera vertiginosamente com a indústria da mineração. O gado que partia dos campos de Sacramento invernava, a princípio, nas imediações do Rio Grande e Pelotas e, depois, nas cercanias de Laguna, onde embarcava. Mais tarde, subia pela estrada de Araranguá e invernava nos campos de Santa Catarina e Paraná, antes de chegar a Sorocaba, a caminho das Minas Gerais²¹.

Hélio Vianna repisou a visão de Simonsen, e conferiu destaque ao processo de integração macrorregional promovido pela economia do ouro:

Com o descobrimento das minas de ouro, administrativamente sujeitas ao governo sediado no Rio de Janeiro, quanto ao abastecimento dependentes dos currais baianos, surgiram as estradas que mais do que o São Francisco, tornar-se-iam o grande eixo entre o Sul, o Centro e o Nordeste²².

Durante todo o período colonial, e em todas as formações regionais da América portuguesa, vigoraram altos custos de transporte. Embora esse **sexto aspecto** não tenha encontrado o mesmo destaque nos autores clássicos selecionados, depreende-se que sua vigência estabeleceu grandes limites tanto à interiorização das atividades agrícolas de exportação, quanto à circulação de longa distância da produção agrícola destinada ao abastecimento do mercado interno. Adicionalmente, os custos de transporte definiram significativos diferenciais de preços de importados entre o litoral e o interior. Capistrano de Abreu destacou o problema de circulação contingenciada pelos custos de transporte:

²¹ SIMONSEN, Roberto Cochrane. *História econômica do Brasil – 1500/1820*. Op. cit., p. 223-224.

²² VIANNA, Hélio. *Estudos de história colonial*. Op. cit., p. 127.

Os engenhos de açúcar, as roças de fumo e mantimentos cabiam dentro de uma área traçada pelo custo de transporte dos produtos. Além de certo raio vegetava-se indefinidamente, a prosperidade real nunca bafejaria o proprietário. Com a economia naturalista, o equívoco podia prolongar-se por muito tempo, mas por fim patenteava-se que só próximo do mar ou no pequeno trecho dos rios navegáveis graças à ausência de corredeiras e saltos, a labuta agrícola encontrava remuneração satisfatória²³.

João Frederico Normano analisou a *multiplicidade e isolamento* dos mercados regionais e os diferenciais dos custos de transporte:

No Brasil foi o assucar, o algodão, a borracha, o café e outros produtos, assim como o ouro, que impelleram o deslocador de fronteira á procura de novas terras. Existiram corridas locais de menor importancia, que muitas vezes resultaram na formação de mercados locais, sem fazerem parte de um mercado interno integrado da economia nacional. (...) O imenso territorio, a escassa e desigual distribuição da população e a escassez do transporte são as principais causas da multiplicidade e isolamento dos mercados internos. (...) Os mercados são algumas vezes inteiramente locais, outras vezes apenas regionais. A segregação encoraja a formação de pequenas empresas industriais locais, mas ao mesmo tempo permite preços locais quase que de monopólio. O tropeiro de antigamente e o seu successor, o caixeiro-viajante de hoje, representam o novo traço de união entre o littoral e o sertão. (...) Naturalmente, o preço da mercadoria, transportada dessa maneira fatigante e muitas vezes perigosa, é elevado²⁴.

Relações entre aspectos geográficos e econômicos foram ressaltados por Celso Furtado para analisar a elevação dos custos de produção associada ao processo de interiorização da pecuária:

Que possibilidades de crescimento apresentava esse novo sistema econômico que surgira como um reflexo da atividade açucareira? A condição fundamental de sua existência e expansão era a disponibilidade de terras. Dada a natureza dos pastos do sertão nordestino, a carga que suportavam essas terras era extremamente baixa. Daí a rapidez com que os rebanhos penetraram no interior, cruzando o São Francisco e alcançando o Tocantins e, para o norte, o Maranhão nos começos do século XVII. É fácil compreender que, à medida que os pastos se distanciavam do litoral, os custos iam crescendo, pois o transporte do gado se tornava mais oneroso²⁵.

O **sétimo aspecto** também não foi amplamente ressaltado e igualmente apresentava indubitável relevância para a circulação terrestre de longa distância. Trata-se da indispensável formação de rede de abastecimento para animais e viajantes ao longo dos

²³ ABREU, João Capistrano de. *Capítulos da história colonial, 1500-1800*. Op. cit., p. 131-132.

²⁴ NORMANO, João Frederico. *Evolução econômica do Brasil*. Op. cit., p. 18-19.

²⁵ FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. Op. cit., p. 75.

caminhos, muito especialmente nas vias de comunicação que conformavam os troncos intercapitanias ou que ligavam as zonas de produção de mercado interno do interior com os respectivos centros consumidores das zonas de produção de mercado externo do litoral. No excerto recolhido em Capistrano de Abreu está em evidência o sétimo aspecto:

Por maior cuidado na condução das boiadas, transviavam-se algumas reses, outras por fracas ficavam incapazes de continuar a marcha. Contanto com isso, alguns moradores se estabeleceram nos caminhos e por pouco preço compravam este gado depreciado que mais tarde cediam em boas condições. Além disso, faziam uma pequena lavoura, cujas sobras vendiam aos transeuntes; alguns, graças aos conhecimentos locais, melhoraram e encurtaram as estradas; fizeram açudes, plantaram canas, proporcionavam ao sertanejo uma de suas alegrias, a rapadura. No rio São Francisco, desde a barra do Salitre até São Romão, descobriram-se jazidas de sal na extensão de três graus geográficos, que preparado com algum trabalho provou excelente. Graças a estas circunstâncias, formou-se no trajeto do gado uma população relativamente densa, tão densa como só houve igual depois de descobertas as minas, nas cercanias do Rio²⁶.

Assumindo distintos padrões nas diversas formações regionais da América portuguesa, incidiam variados encargos fiscais sobre a circulação terrestre, na forma da cobrança de taxas, tributos e impostos sobre os meios de transporte ou sobre as mercadorias. Respeitante à administração colonial, esse **oitavo aspecto** também assumiu a forma de interditos à abertura de caminhos em zonas proibidas, como no Leste de Minas Gerais, e a imposição de certos regimes de monopólio, como as restrições à criação de muares na Colônia. Em síntese, uma fiscalidade em regime de exploração colonial e em mercado interno não integrado. Como no excerto de Capistrano de Abreu, que inventariou uma série de postos fiscais onde se realizava a cobrança de direitos de entrada e de passagem:

Os direitos de entrada cobravam-se nos registros do caminho novo, na Mantiqueira, do Itajubá, do Jaguará, do Ouro Fino, do Jacuí, de Sete Lagoas, do Jequitibá, do Zabelé, do Ribeirão da Areia, de Nazaré, de Olhos d'Água, de S. Luís, de Santo Antônio, de Santa Isabel, do Pé do Morro, do Rebelo, do Inhacica, do Caeté-Mirim, do Galheiro, de Bom Jardim, de Simão Vieira, de Jequitinhonha, de Itacambira, do Rio Pardo. Pagavam entrada os escravos introduzidos pela primeira vez, cabeças de gado vacum, muar ou cavalar, e as cargas de fazenda seca ou molhada. (...) Pagava-se passagem nos rios Sapucaí, Verde, Mortes, Grande, Paraupeba, Velhas, Urucuia, Baependi, Pará, São Francisco, Jequitinhonha²⁷.

²⁶ ABREU, João Capistrano de. *Capítulos da história colonial, 1500-1800*. Op. cit., p. 136.

²⁷ Idem. Op. cit., p. 153-154.

A origem e a composição dos animais de cavalgadura utilizados nas formações regionais da Colônia estavam condicionadas, em termos legais, a determinações da Metrópole, como afirmou Lemos Britto:

A criação do cavallo nunca encontrou obstaculos da parte da metropole. Já o mesmo se não póde dizer da criação de burros e mulas. Contra esta a Corôa interveio por vezes, sendo mais notaveis as medidas tomadas no Maranhão e em Minas. No Maranhão tornou-se prohibitiva a introducção de burrideos, comminadas penas aos infractores e determinado o exterminio dos animaes que contra o Alvará se introduzissem. O pretexto para essa resolução foi a necessidade de não prejudicar a criação dos cavalos, mais util que a de machos e de mulas. Em Minas, o motivo foi outro: visava-se proteger a capitania do Rio Grande, evitando-se que ella tivesse concurrentes²⁸.

Simonsen analisou disposições restritivas da Coroa quanto a circulação, que objetivavam imprimir maior controle sobre o contrabando, bem como, e em sentido inverso, a indiferença ante os movimentos de interiorização por meio das *entradas*:

E, se pelos “caminhos dos currais”, iam dos sertões da Bahia para as zonas de mineração socorros alimentares, pelas mesmas estradas poderia ser contrabandeado o ouro, fugindo ao pagamento dos quintos... Daí a Carta Régia de 7 de fevereiro de 1701, ordenando que as Capitânicas da Bahia e Pernambuco não se comunicassem com as minas de São Paulo pelos sertões, para que dessas minas não se pudessem ir buscar mantimentos ou gados das mencionadas capitânicas. Tal determinação foi logo depois atenuada, consentindo-se que pelo caminho dos currais passasse apenas o gado em demanda dos campos de mineração. (...) Os caminhos e roteiros do século XVII eram, em sua grande maioria, simples veredas e trilhas de penetração, pelas quais as “entradas” praticavam suas investidas de tráfico vermelho, apenas tolerado pelos poderes oficiais. Piratininga vivia praticamente isolada dos demais centros povoados do país. Com o advento do ciclo repovoador, mudou essa feição; criaram-se correntes comerciais com os novos núcleos formados pelos emigrantes e com as demais vilas e povoados, onde se buscariam elementos para esse intercâmbio²⁹.

O último e **nono aspecto** foi o menos contemplado pelos autores clássicos e, provavelmente, se constitui em problema historiográfico que no presente ainda guarda pouco interesse. Versa sobre a, aparentemente, quase completa ausência de políticas públicas para os transportes no período colonial por parte da administração portuguesa, ressalvado o período joanino. A abertura e manutenção das vias de comunicação estavam, provavelmente, sob a exclusiva ação das municipalidades e dos proprietários rurais. Lemos

²⁸ BRITTO, José Gabriel de Lemos. *Pontos de partida para a história econômica do Brasil*. Op. cit., p. 449.

²⁹ SIMONSEN, Roberto Cochrane. *História econômica do Brasil – 1500/1820*. Op. cit., p. 300-301.

Britto assinalou a ausência de ação direta da Metrópole sobre a viação colonial e o protagonismo de particulares no concernente a abertura e conservação dos caminhos:

A maioria das estradas na colônia teve essa origem; muita vez, porem, as autoridades cuidaram do problema da viação interna, concedendo favores a interessados, no intuito de serem abertos novos caminhos. Na colônia, aliás, não se podiam conhecer as verdadeiras estradas de rodagem, que só se desenvolveram na Europa depois do século XIX. Quando, porem, eram suficientemente largas e conservadas, e apareciam como a nervura principal de um certo systema de caminhos, chamavam-se estradas reaes. Estava no interesse dos proprios fazendeiros e criadores de gado melhorar as estradas, pois nos tempos de inverno, e nos maus caminhos, perdiam, ora tombadas nos precipícios, ora atoladas no tremedaes, innumeras rezes. (...) Da falta de estradas por meio das quaes se communicassem facilmente as capitancias entre si, direi que a maioria daquelas que a perseverança e a bravura dos antigos bandeirantes abriam, á custa de tão duros sacrificios, estava esboroadas, dominada pelo matagal, á falta de um serviço especial e permanente de conservação³⁰.

Segundo Simonsen, o período joanino representou inflexão na tradicional ausência de ação governamental destinada a infraestrutura viária, com o advento do que pode ser considerada a primeira política pública para os transportes:

A política da Coroa era agora diametralmente oposta à que, em 1733, proibia, por motivos fiscais, novos caminhos e acesso às minas. Aos governadores, recomendava o governo que intensificassem o trabalho de beneficiamento das vias de comunicação existentes e a abertura de novas. Compreendeu, porém, a administração portuguesa que não seria possível levar por diante essa empresa útil, sem associá-la ao interesse particular. Estradas sem tráfego e sem povoados estariam condenadas ao desaparecimento. Onde, a autorização constante da Carta Régia de 4 de dezembro de 1816 para que os capitães-generais e governadores pudessem oferecer tratos de terra às margens das estradas aos que ali quisessem residir e cultivá-las³¹.

Uma interpretação seminal, marco da historiografia sobre a viação colonial

Transcorridas oito décadas desde a publicação de *Formação do Brasil contemporâneo*, em 1942, a interpretação de Caio Prado Júnior permanece inexcedível no respeitante aos transportes na Colônia. Não apenas pela muito mais extensa abordagem desse campo temático, mas, sobretudo, pela integração com outros tantos planos da análise, especialmente os referentes à geografia, à demografia, à estrutura produtiva e ao próprio modelo de *sistema colonial*. Assim, sobressai o caráter instrumental dos transportes, que

³⁰ BRITTO, José Gabriel de Lemos. *Pontos de partida para a história econômica do Brasil*. Op. cit., p. 347; 373.

³¹ SIMONSEN, Roberto Cochrane. *História econômica do Brasil – 1500/1820*. Op. cit., p. 558.

estavam condicionados pelas relações entre a formação natural e os limites técnicos. Igualmente relevante, o processo de povoamento e a distribuição espacial da população que engendraram distintos padrões de viação, segundo dinâmica demográfica vinculada por fortes contrastes regionais e setoriais. Caio Prado não descurou em analisar as condicionantes das diversas estruturas produtivas da Colônia sobre a formação e desenvolvimento dos modais de transportes. Finalmente, e em chave explicativa que incide sobre uma importante controvérsia historiográfica, demonstrou o peso do *sentido da colonização* na conformação de circulação vertebrada pela hegemonia do setor de mercado externo da economia colonial. Em síntese, elevou o campo temático a posição central no âmbito da compreensão dos limites da integração das formações regionais da América portuguesa e dessas com os respectivos mercados internacionais com os quais se vinculavam e que, decisivamente, lhe conferiam dinamismo econômico.

Segundo Caio Prado, ao regime de exploração colonial, que presidiu a dinâmica de ocupação da terra e de apropriação de seus recursos, correspondeu à formação de estrutura viária funcional a extração dos excedentes pela Metrópole, seja na comunicação das zonas de produção com os terminais portuários da navegação transcontinental, seja na interligação do núcleo dinâmico de cada sistema agrário ou de mineração às suas respectivas zonas tributárias que compunham os complexos econômicos exportadores. Nesses termos, o autor demonstrou a estreita relação entre a distribuição da população europeia e africana no território, com acentuada concentração na faixa litorânea, e a conformação de vias de comunicação a atender à precípua circulação definida pelo modelo primário exportador, bem como, secundariamente, às linhas de abastecimento do mercado interno. O processo de interiorização foi orientado majoritariamente por atividades de mercado interno, com grande destaque para a pecuária. Interiorização que semeou os *caminhos das boiadas*, os *caminhos fluviais* amazônicos e os *caminhos do ouro e dos diamantes*. Em termos de periodização, salientou movimento pendular: do deslocamento do eixo econômico agrícola, praticamente exclusivo nos séculos XVI e XVII, para o eixo econômico da mineração, dominante na maior parte do século XVIII, e para o retorno ao eixo econômico agrícola na segunda metade dos Setecentos.

Caio Prado afirmou que o isolamento e autossuficiência das formações regionais da América portuguesa encontraram tradução em “disposição fragmentária das comunicações” e na formação de “sistemas autônomos” de transportes vertebrados pelos “núcleos de povoamento” litorâneos do qual se originaram e a que serviam. Apenas tardiamente, no século XVIII, verificou-se “convergência das zonas de ocupação do interior”, para além das zonas de produção e das respectivas grandes cidades do litoral “que serviam de espinha

dorsal das comunicações”. Os “quatro setores da viação colonial” guardavam autonomia decorrente de fatores históricos e geográficos: **i.** “Rede hidrográfica do Amazonas”; **ii.** “Setor do Nordeste”; **iii.** “Centro-Sul”. **iv.** “Extremo-Sul”. Embora prevalecesse desintegração, expressa nas “vias de penetração perpendiculares ao litoral” que se originaram e eram tributárias dos núcleos dinâmicos da economia colonial, a navegação marítima de cabotagem provia a única forma de integração da infraestrutura de transportes da Colônia.

Transportes nos estudos históricos sobre a capitania de Minas Gerais

Considerada a historiografia mineira que contemplou o campo temático dos transportes, pode-se afirmar a ausência de estudo que tenha abordado de forma global e integrada o que seriam os aspectos principais de uma História dos Transportes de Minas Gerais no período colonial. Para se alcançar essa visão de conjunto, entende-se fundamental análise que integre os seguintes aspectos: **i.** influência de fatores geográficos sobre os transportes; **ii.** sobreposição entre circulação intercapitanias e circulação intracapitania; **iii.** urbanização (cidade mineradora), abastecimento (agropecuária de subsistência), e os transportes que instrumentalizaram divisão interregional do trabalho interna a Minas Gerais; **iv.** integração macrorregional do mercado interno colonial polarizado pela economia do ouro e a conformar circulação de longa distância entre Nordeste, Sudeste, Sul e Centro-Oeste; **v.** fiscalidade, interditos e transportes; **vi.** estágio técnico das vias e meios, e das formas de organização dos agentes nos transportes; **vii.** padrão pré-moderno da circulação, custos de transporte e estrutura dos preços; **viii.** Estado e políticas públicas viárias gerais (administração colonial) e locais (câmaras); **ix.** as formações regionais da Colônia e os diferenciais da estrutura e dinâmica dos transportes, segundo dois paradigmas (*agrário-exportador* e *mineral-exportador*); **x.** periodização da História dos Transportes referida nos ciclos da economia regional de Minas Gerais.

Para além da lacuna historiográfica referente à ressaltada visão de conjunto, os estudos históricos sobre Minas colonial acumularam muito significativo conjunto de conhecimentos sobre aspectos específicos da História dos Transportes, com uma aparente concentração em pesquisas realizadas nas três últimas décadas. Em síntese, concentraram-se nos seguintes objetos: **i.** as primitivas trilhas dos povos originários, as incursões das conquistas e descobrimentos, e o movimento da fronteira em direção às áreas de ocupação indígena; **ii.** os relatos coevos sobre as vias (caminhos), os meios (tropas) e os agentes (tropeiros); **iii.** os grandes troncos da circulação intercapitanias, especialmente as *estradas reais*, a compreender suas variantes e trajetos internos a Minas Gerais, inclusive segundo pesquisas arqueológicas; **iv.** geoprocessamento digital da malha urbana, de propriedades

rurais e dos caminhos internos a Minas a partir da cartografia histórica; **v.** os mercados de mulas de carga, sobretudo desde o extremo-sul e por meio das feiras de gado paulistas; **vi.** a legislação e a ação administrativa portuguesas sobre espaços e respectivos caminhos interditados ou com circulação limitada segundo lógica fiscalista e de combate ao contrabando; **vii.** o problema do abastecimento da cidade mineradora e da correspondente infraestrutura de transportes.

O **primeiro objeto** compreende recorte de tempo que abarca todo o período colonial mineiro, para além dos antecedentes que remontam aos dois primeiros séculos da colonização, bem como os desdobramentos históricos da expropriação das terras indígenas nos séculos XIX e XX. Dados os limites impostos pelas fontes para o estudo da circulação anterior à presença europeia na América de colonização portuguesa, o conhecimento sobre as trilhas e caminhos indígenas está em geral limitado às fontes e relatos de terceiros, ou de não indígenas. Sobreposta ou não a malha da circulação dos povos originários, as incursões dos paulistas, sobretudo para a redução de indígenas à escravidão e para a pesquisa mineral, lograram as primeiras formas de territorialização. Em um segundo estágio, os descobertos de metais e pedras preciosas lançaram os fundamentos espaciais da formação da economia do ouro. Nesses termos, mencionam-se, entre outras, as contribuições de Espíndola (2005)³², Venâncio (2007)³³ e Andrade (2008)³⁴.

O estágio do conhecimento sobre o **segundo objeto** encontra-se relativamente mais avançado na historiografia mineira. O rico e abundante repertório de descrições e impressões, ancoradas nos diários e relatos e na iconografia de viajantes estrangeiros, contemplam o período joanino e o período imperial. Faz-se necessário, e segundo uma periodização que considere os ciclos da circulação determinados pela dinâmica da economia do ouro, alargar o recorte temporal, inclusive para validar ou não a comum generalização para todo o período colonial de subsídios recolhidos em fontes do século XIX. Exemplo conspícuo do largo e reiterado recurso aos viajantes na produção historiográfica é a recorrência aos relatos de viagem de Auguste de Saint-Hilaire referente às vias, meios e agentes do tropeirismo. Entre outros autores que se dedicaram a esse

³² ESPÍNDOLA, Haruf Salmen. *Sertão do Rio Doce*. Bauru: EDUSC, 2005.

³³ VENÂNCIO, Renato Pinto. "Antes de Minas: fronteiras coloniais e populações indígenas". Em: RESENDE, Maria Efigênia Lara de; VILLALTA, Luiz Carlos (orgs.). *As Minas setecentistas*. Belo Horizonte: Autêntica, Companhia do Tempo, 2007.

³⁴ ANDRADE, Francisco Eduardo de. *A invenção das Minas Gerais: empresas, descobrimentos e entrada nos sertões do ouro da América portuguesa*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, Editora PUC Minas, 2008.

segundo objeto, registram-se os resultados de algumas pesquisas pioneiras, como as de Dornas Filho (1957)³⁵, de Goulart (1961)³⁶ e de Pimenta (1971)³⁷.

A historiografia dos transportes no período colonial conferiu elevada importância ao **terceiro objeto**. São muitos os fatores que concorreram para a ênfase conferida à circulação intercapitanias, mormente a importância para os fluxos mercantis e para a comunicação administrativa. Adicionalmente, nas últimas décadas, assomou grande interesse pelas *estradas reais* no âmbito de políticas públicas voltadas ao Turismo. Por fim, sobrepõe o caráter instrumental dos caminhos para a integração das zonas de mineração do interior com o litoral, a viabilizar a extração dos excedentes ancorada em fiscalismo que presidia a exploração colonial em Minas Gerais. Secundariamente, a historiografia dos transportes ressaltou a centralidade dos caminhos intercapitanias para a formação e consolidação do processo de integração macrorregional polarizado pela economia do ouro. Vertente relativamente recente do estudo das *estradas reais*, o instrumental e métodos da arqueologia proporcionou o refinamento do conhecimento de aspectos técnicos construtivos das vias, entre outros dados materiais. Da numerosa literatura sobre esse terceiro objeto, releva mencionar as pesquisas de Santos (2001)³⁸, Costa (2005)³⁹ e Guimarães (2007 e 2008)⁴⁰.

Nas duas últimas décadas, a incorporação de novas ferramentas digitais permitiu acelerado avanço no trabalho com fontes cartográficas e na elaboração de mapas, a conformar o **quarto objeto**. Imprescindível para a História dos Transportes de Minas colonial, a cartografia responde, entre outras funções, pela consolidação da representação da infraestrutura viária, especialmente referida na malha urbana. A alentada cartografia histórica do século XVIII mineiro, sobretudo de autoria de padres matemáticos e de engenheiros militares, conheceu verdadeiro devassamento, por meio de procedimentos de vetorização de dados para bases atuais e de sobreposição de informações adicionais às constantes nos mapas originais, como a hierarquização da rede urbana, a proposição de regionalizações, o cruzamento com dados sócio-demográficos e econômicos. São exemplares

³⁵ DORNAS FILHO, João. "Tropas e tropeiros". Em: *Primeiro Seminário de Estudos Mineiros*. Belo Horizonte: Imprensa da Universidade de Minas Gerais, 1957.

³⁶ GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

³⁷ PIMENTA, Dermerval José. *Caminhos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1971.

³⁸ SANTOS, Márcio. *Estradas reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

³⁹ COSTA, Antônio Gilberto (org.). *Os caminhos do ouro e a Estrada Real*. Belo Horizonte: UFMG; Lisboa: Kapa, 2005.

⁴⁰ GUIMARÃES, Carlos Magno (coord.). *Levantamento histórico-arqueológico da Estrada Real no trecho Ouro Branco – Ouro Preto/MG*. Relatório Final. Belo Horizonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG; Fapemig, maio 2007. GUIMARÃES, Carlos Magno (coord.). *Levantamento histórico-arqueológico da Estrada Real no Capão do Lana – Ouro Preto/MG*. Relatório Final. Belo Horizonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG; Fapemig, maio 2008.

da produção recente os trabalhos de Moraes (2005)⁴¹, Santos (2010)⁴² e Castro (2017 e 2019)⁴³.

Em estreita dependência com a expansão das zonas de criação de animais de carga na região platina, a formação do Ciclo do Muar demarcou nova fase da História dos Transportes de Minas Gerais, a definir o **quinto objeto**. No decorrer da primeira metade do século XVIII, e no âmbito do processo de integração do mercado interno da América portuguesa polarizado pela economia do ouro, configurou-se demanda nova e em escala inédita por animais de carga. Com elevada concentração da oferta originada das zonas meridionais de criação da Colônia, o longo percurso em direção aos mercados mineiros favoreceu a formação de feiras de gado em São Paulo, responsáveis pela concentração, comercialização e distribuição dos muares. Assim, justifica-se o interesse pelo estudo desse quinto objeto, em recorte de tempo largo, a compreender os séculos XVIII, XIX e XX, dada a predominância desse modal para muito além do início da Era Ferroviária. São referências importantes as investigações históricas realizadas por Klein (1989)⁴⁴, Suprinyak e Restitutti (2006)⁴⁵ e Gil (2018)⁴⁶.

O **sexto objeto** demarca condicionantes, no sentido restritivo, dos transportes inseridos em relações de subordinação estabelecidas pelo pacto colonial. Não será improvável que se venha a constatar, com o avanço dos estudos sobre o lugar do Estado na constituição da infraestrutura de transportes da América portuguesa, que as políticas públicas se voltaram mais para restringir do que propriamente promover a maior eficiência da viação. Zonas proibidas, caminhos interditados, agentes vedados e mercadorias ilícitas compunham universo de obstáculos à livre circulação e à vigência de mecanismos de mercado a presidir as relações mercantis internas a Colônia. Sobre esse sexto objeto são

⁴¹ MORAES, Fernanda Borges de. *A rede urbana das Minas coloniais: na urdidura do tempo e do espaço*. Programa de Arquitetura e Urbanismo, USP, 2005. 3 volumes. Tese de Doutorado.

⁴² SANTOS, Márcia Maria Duarte dos. "Espaço e representação nas Minas setecentistas". *Revista do Arquivo Público Mineiro*, ano XLVI, n. 2, 2010.

⁴³ CASTRO, José Flávio Moraes. *Geoprocessamento de mapas de Minas Gerais nos séculos XVIII-XIX*. Belo Horizonte: Editora PUC Minas, 2017. CASTRO, José Flávio Moraes. *Atlas digital da cartografia histórica de Minas Gerais*. Curitiba: Appris, 2019.

⁴⁴ KLEIN, Herbert. "A oferta de muares no Brasil central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880". *Estudos Econômicos*, v. 19, n. 2, maio-ago. 1989.

⁴⁵ SUPRINYAK, Carlos Eduardo e RESTITUTTI, Cristiano Corte. "Os muares e as Minas: relações entre a demanda mineira e o mercado de animais de carga nos séculos XVIII e XIX". *Anais do XII Seminário sobre Economia Mineira*. Diamantina: Cedeplar/UFMG, 2006.

⁴⁶ GIL, Tiago Luís. *Coisas do caminho: crédito, confiança e informação na economia do comércio de gado entre Viamão e Sorocaba (1780-1810)*. Brasília: Editora UNB, 2018.

contribuições importantes os estudos de Cambraia e Mendes (1988)⁴⁷, Rodrigues (2003)⁴⁸ e Resende (2007)⁴⁹.

Entre os fatores que impulsionaram a constituição e expansão dos transportes associados à economia do ouro preponderou o caráter incontornável que define o **sétimo objeto**. Os concomitantes processos de interiorização, crescimento demográfico, urbanização e expansão do mercado interno impuseram outra dinâmica à viação colonial. O problema do abastecimento se apresentou em escala inédita, e a implicar o desenvolvimento de nova infraestrutura viária, uma nova modalidade de transporte e seus respectivos agentes, e singular dependência de muito diversificado provimento de bens necessários à produção mineral e a reprodução material dos mineradores. Em outros termos, a malha viária de Minas Gerais no final do período colonial era na sua maior parte herança dos caminhos que atenderam aos fluxos comerciais de sentido campo-cidade, do rural agrário para o urbano minerador. Na dilatada produção historiográfica relativa ao abastecimento e que concomitantemente aborda a circulação mercantil e, em alguma medida, a infraestrutura viária menciona-se as pesquisas de Zemella (1951)⁵⁰, Meneses (2000)⁵¹ e Silva (2008)⁵².

Questão de método: dois paradigmas de infraestrutura viária e circulação

Propõe-se o enquadramento do estudo da História dos Transportes no período colonial segundo a vigência de dois paradigmas e com fortes referências espaciais e temporais. A segmentação proposta permite aferir o peso de determinações estruturais sobre os transportes, decorrentes: **i.** do padrão de integração das formações regionais aos mecanismos da exploração colonial; **ii.** do caráter dos complexos econômicos primários exportadores; **iii.** e do grau de autonomia das correspondentes frações do setor de mercado interno que desempenhavam funções complementares e subsidiárias. O paradigma agrário-exportador dos transportes apresentava elevada concentração espacial no litoral e vigência

⁴⁷ CAMBRAIA, Ricardo de Bastos e MENDES, Fábio Faria. "A colonização dos sertões do leste mineiro: políticas de ocupação territorial num regime escravista (1780-1836)". *Revista do Departamento de História*, Belo Horizonte, v. 6, 1988.

⁴⁸ RODRIGUES, André Figueiredo. "Os sertões proibidos da Mantiqueira: desbravamento, ocupação da terra e as observações do governador dom Rodrigo José de Meneses". *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 23, n. 46, p. 253-270, jan./dec. 2003.

⁴⁹ RESENDE, Maria Efigênia Lage de. "Itinerários e interditos na territorialização das Gerais". Em: RESENDE, Maria E. L. de; VILLALTA, Luiz Carlos. *História de Minas Gerais – As minas setecentistas*. Belo Horizonte: Autêntica, Companhia do Tempo, 2007.

⁵⁰ ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec e Edusp, 1951.

⁵¹ MENESES, José Newton Coelho. *O continente rústico: abastecimento alimentar em Minas Gerais setecentista*. Diamantina: Maria Fumaça Editora, 2000.

⁵² SILVA, Flávio Marcus. *Subsistência e poder: a política do abastecimento alimentar nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. Tese Doutorado.

durante todo o período colonial. O paradigma mineral-exportador dos transportes abrangia espaços do interior e duração praticamente restrita ao século XVIII. Para além dos dois paradigmas, no âmbito do setor primário-exportador merece destaque apenas o extrativismo amazônico, entre o final do século XVII e a primeira metade do século XVIII. No final do período colonial, a ampliação da autonomia de frações do setor de mercado interno em relação às determinações dos complexos primário-exportadores relativizou as distinções fundamentais entre os dois paradigmas. Com o advento da Era Ferroviária, a partir da década de 1870, conhece-se acelerado e definitivo esvaziamento dos dois paradigmas, substituídos por um único modelo que se generaliza progressivamente, por meio da transformação que substituiu, em ritmos regionalmente muito variáveis, os transportes tradicionais pelos transportes modernos. No quadro a seguir estabelece-se a comparação de diversos aspectos referentes aos dois paradigmas, com a natural ênfase nas implicações diretas e indiretas sobre a estrutura e a dinâmica dos transportes.

PARADIGMA AGRÁRIO-EXPORTADOR	PARADIGMA MINERAL-EXPORTADOR
Formação desde o século XVI; multiplicação dos sistemas agrário-exportadores nos séculos XVII e XVIII; complexo da economia do açúcar a forma mais avançada; concentração espacial no Nordeste	Experiências pioneiras no século XVII; formação do complexo da economia dos metais e pedras preciosas no século XVIII; concentração espacial em Minas Gerais, secundariamente em Goiás e Mato Grosso
Economia de base rural; pouca relevância das cidades pequenas e médias; prevalência de concentração urbana nas grandes cidades portuárias, polos administrativos e entrepostos mercantis	Economia de base urbana; extensa rede de cidades pequenas e médias, e poucas cidades grandes; relativa desconcentração urbana e das funções administrativas e mercantis
Relativa lentidão do crescimento demográfico e do efeito cumulativo da imigração; mercado interno com expansão moderada	Taxas de expansão demográfica inéditas, por meio de crescimento vegetativo e de vigorosa imigração; imposição de nova dinâmica para o mercado interno
Elevado grau de autonomia relativa das unidades produtivas agrárias que compõem o núcleo dinâmico da economia regional; menor dependência do mercado interno	Reduzido grau de autonomia relativa das unidades produtivas minerárias (núcleo dinâmico da economia regional); muito maior dependência do mercado interno
Relativamente, uma incipiente infraestrutura viária terrestre, composta principalmente por picadas e caminhos de curta, média e longa distância	Complexa infraestrutura viária terrestre, composta por grande malha de caminhos e estradas de curta, média e longa distância
Infraestrutura viária terrestre com circulação de abastecimento relativamente pouco dinâmica, seja no comércio vicinal, seja no comércio de longa distância	Muito dinâmica infraestrutura viária terrestre com circulação de abastecimento, no comércio vicinal e nos fluxos de média e longa distância

Comércio terrestre de média e longa distância relativamente inexpressivo, salvo a condução de animais do Sertão e do Agreste para a Zona da Mata nordestina e, depois, para as zonas de mineração	Muito dinâmico comércio terrestre de média e longa distância, com diversificada composição de bens da agricultura, da pecuária e da indústria de transformação rural
Complexo agrícola-exportador estimulou, fundamentalmente, a formação e desenvolvimento de mercados abastecedores de escala regional	Formação e desenvolvimento do complexo da mineração polarizou a formação de estrutura de mercados abastecedores de escala colonial
Ausência de estrutura de mercados abastecedores de escala colonial favoreceu a atomização da economia da América portuguesa em formações regionais não integradas, ou em arquipélago de sistemas agrário-exportadores	Formação de estrutura de mercados abastecedores de escala colonial conformou divisão interregional do trabalho, com Minas Gerais como região polo; conquanto com despolarização progressiva na segunda metade do século XVIII
Infraestrutura de transporte de escala regional relativamente estagnada, salvo o caso da formação tardia do espaço canavieiro de São Paulo, serra acima, que induziu a construção da Calçada do Lorena	Divisão interregional do trabalho a requerer nova infraestrutura de transporte, com a abertura de caminhos e estradas, ascensão de novo modal e multiplicação dos agentes dos transportes
Transporte terrestre de cargas com pouca relevância nas formações regionais agrário-exportadoras até a terceira quadra do século XVIII; interiorização do cultivo e transformação da cana (São Paulo) e, depois, da cafeicultura integraram o Ciclo do Muar	Formação e consolidação de um novo modal terrestre (tropa de muares) e de uma nova categoria social (tropeiro) na primeira metade do século XVIII; novo modal hegemônico nos períodos colonial e imperial
Centralidade do modal navegação na circulação, com articulação navegação fluvial e navegação marítima, e integração inter-regional por meio da navegação de cabotagem; adensamento geográfico da produção de exportação e restrita interiorização associados a nivelamento dos custos de transporte	Em geral, baixa relevância do modal navegação na circulação, com significativa importância para a navegação no Rio São Francisco e nos rios que integravam a circulação fluvial entre São Paulo e o Centro-Oeste, inclusive no curso longo
Secundária articulação intermodal de transporte, terrestre e fluvial/marítimo, aplicável para cursos médio e curto, e mais incidente com a tardia interiorização das unidades produtivas agrário-exportadoras	Secundária articulação intermodal de transporte, terrestre e fluvial, predominante para cursos médio e curto, excetuado no caso do Rio São Francisco, também com curso longo
Poucas grandes cidades portuárias da costa litorânea polarizaram as comunicações, centralizaram a produção agrária, principalmente por meio da navegação de cabotagem, e desempenharam a função de entrepostos das exportações	Muitas cidades polarizaram as comunicações, como centros da produção mineral e da reprodução material da população direta ou indiretamente na mineração; poucas cidades centralizaram os aparelhos de fiscalização e tributação
Importância secundária dos troncos viários terrestres de comunicação e do comércio inter-regional de abastecimento das zonas de produção agrícola de mercado externo; função desempenhada, sobretudo,	Centralidade dos troncos viários terrestres de comunicação e do comércio inter-regional de

pela navegação de cabotagem; excetuados os caminhos das boiadas	abastecimento das zonas de produção mineral de mercado externo
Ausência de significativos processos cíclicos de reconversão da estrutura viária intercapitanias, quanto a composição dos bens e a direção dos fluxos de abastecimento	Dinâmica no tempo de reconversão cíclica dos troncos viários intercapitanias, quanto à composição dos bens e a direção dos fluxos de abastecimento, especialmente no período de transição entre os séculos XVIII e XIX
Relativa pouca importância na longa duração de significativa estrutura viária articulada por linhas tronco pré-modernas, e de meios e agentes tradicionais de transporte	Persistência na longa duração de estrutura viária articulada por linhas tronco pré-modernas, e de meios e agentes tradicionais de transporte
Ausência de significativa rede de prestação de serviços e de abastecimento nos troncos intercapitanias, salvo os caminhos do Nordeste para abastecimento do complexo da mineração e para a condução do gado para as zonas açucareiras	Padrões de deslocamento dos transportes tradicionais (tropas de muare) e a formação de rede de prestação de serviços e de abastecimento nos troncos intercapitanias e, secundariamente, na circulação interregiões mineiras
Rede de prestação de serviços e de abastecimento nos troncos intercapitanias com relativo menor impacto no processo de apropriação do espaço e territorialização	Rede de prestação de serviços e de abastecimento nos troncos intercapitanias e na circulação interregiões mineiras como uma vertente da formação do território
Ausência de relevante fronteira regional sob a dinâmica da expansão da agricultura mercantil de abastecimento, e independentemente da variável custos de transporte	Movimento de expansão da fronteira regional da agricultura mercantil de abastecimento da cidade mineradora condicionado pela variável custos de transporte
Estrutura dos preços dos gêneros básicos de subsistência relativamente menos condicionada por fatores geográficos incidentes na circulação; excetuado aqueles relativos à pecuária	Centralidade da inter-relação entre fatores geográficos, vias e meios tradicionais e custos do transporte na definição da estrutura dos preços dos gêneros básicos de subsistência
Mercadorias importadas com estrutura de preços essencialmente definida pelos custos do transporte das navegações marítima e fluvial	Mercadorias importadas com estrutura de preços definida pelos custos do transporte resultante da intermodalidade navegação marítima e circulação terrestre
Periodização para a evolução dos transportes em todas as formações regionais agrário-exportadoras definida pela vigência de três períodos: i. formação, ii. consolidação, iii. estabilização; conquanto com variações cíclicas em cada período	Periodização para a evolução dos transportes em Minas Gerais definida por: i. formação, ii. consolidação (em duas etapas – ver periodização a seguir), iii. apogeu, iv. regressão e v. reconversão da estrutura viária
No interior da típica unidade produtiva, o engenho de açúcar, a circulação não se alterou no tempo, salvo pela	Entre a formação e o apogeu, vigorou febril circulação na cidade mineradora, em quadro de sobreposição

multiplicação dos fatores produtivos que presidia padrão extensivo de reprodução ampliada	espacial da produção e reprodução material, para além do crescimento do tecido urbano
Variação cíclica nos transportes do engenho relacionava-se com o grau de concentração de fatores produtivos na atividade nuclear, decorrente dos preços e demanda do açúcar no mercado internacional	Entre a regressão e a reconversão, observou-se o declínio e a relativa revitalização da circulação em quadro de redefinição funcional das cidades pós-mineradoras, ampliada pela circulação das cidades não mineradoras
Ausência de políticas públicas para os transportes terrestres interiores, excetuado o caso do açúcar em São Paulo, no final do século XVIII, com a construção da Calçada do Lorena	Ausência de políticas públicas de transportes com caráter de coordenação, planificação e intervenção sistemática na construção e manutenção de estradas e pontes; entrave à constituição de sistema de transportes
Medidas administrativas praticamente restritas ao sistema portuário, a assegurar a realização da produção em mercados europeus, por meio das exportações de bens coloniais a partir das grandes cidades do litoral, entrepostos do comércio exterior	Medidas administrativas referentes aos transportes orientadas por dois objetivos: i. assegurar a transitabilidade mínima, sobretudo de fluxos de abastecimento; ii. combater o descaminho dos metais e pedras preciosas por meio de interditos de circulação
Ausência de interditos de circulação, salvo, em termos, os caminhos do Nordeste para o abastecimento de Minas Gerais, e também utilizados para o contrabando	Contrabando, fiscalismo e a constituição de infraestrutura de transportes não exclusivamente orientada por funções econômicas e sociais
Ausência de atribuição de responsabilidade no concernente à manutenção dos caminhos, ante o predomínio de picadas e caminhos na circulação de longa distância	Construção e manutenção dos caminhos sob a atribuição principal da esfera pública camarária e, também, imposta como de responsabilidade dos proprietários fundiários próximos aos caminhos

Periodização: os ciclos dos transportes segundo a dinâmica secular da economia do ouro

Assume-se periodização para a História dos Transportes de Minas Gerais no período colonial que objetiva apreender os ciclos da principal formação regional do paradigma mineral-exportador. Direta ou indiretamente, a dinâmica da economia do ouro definiu o principal eixo da evolução da circulação, de base essencialmente terrestre, subordinada pela centralidade da exploração colonial, segundo seus mecanismos e determinações. Do final do século XVII à emancipação política, ressaltam-se os aspectos fundamentais que conferem identidade a cada um dos seis períodos.

PERIODIZAÇÃO

Final do século XVII - 1710	<ul style="list-style-type: none"> • Trilhas indígenas e bandeiras sertanistas paulistas; dos descobrimentos à circulação primitiva • Primórdios da diferenciação da estrutura produtiva, da formação dos caminhos internos e do processo de substituição de importações • Primazia do tronco paulista (Caminho Velho); matriz da primeira onda de povoamento
1710 - 1730 Consolidação dos troncos intercapitanias (<i>estradas reais</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Progressão da especialização produtiva interna (mineração e agropecuária) e expansão dos caminhos internos • Primazia do tronco fluminense (Caminho Novo); primeiras iniciativas públicas para os transportes • Dinamização e desdobramentos do antigo Caminho do São Francisco (Caminho Geral do Sertão)
1730 - 1750 Consolidação da rede de abastecimento da cidade mineradora	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidação de diferenciação regional e de circulação segundo rudimentar divisão interregional do trabalho • Aceleração da substituição de importações e da constituição da rede viária intracapitania • Progressivo recuo da circulação de abastecimento intercapitanias concomitante a formação do Ciclo do Muar
1750 - 1775 Auge e início da crise da economia do ouro	<ul style="list-style-type: none"> • Fastígio da centralidade da cidade mineradora e de seus encadeamentos sobre os transportes • Apogeu da infraestrutura viária orientada para o abastecimento da cidade mineradora • Auge da circulação polarizada pela extração de pedras e metais preciosos
1775 - 1808 Transição: reestruturação produtiva, dispersão populacional, ruralização	<ul style="list-style-type: none"> • Despolarização da economia do ouro e recuo da centralidade da cidade mineradora sobre os transportes • Multiplicação da circulação interna no âmbito da dispersão populacional e concomitante ruralização • Reestruturação produtiva e formação da circulação mineira de abastecimento do mercado interno colonial
1808 - 1822 Período Joanino, ruptura do pacto colonial e primeira política pública de transportes	<ul style="list-style-type: none"> • Transferência da Corte, levantamento de interditos e o projeto de integração do Centro-Sul • Novas variantes dos troncos intercapitanias no âmbito da dinâmica das <i>tropas da moderação</i> • Consolidação da circulação mineira de abastecimento do mercado interno colonial

A viação em fontes clássicas para Minas Gerais: memórias, descrições, relatos e diários⁵³

⁵³ A pesquisa com essas fontes primárias contou com a colaboração de Leonardo Souza Godim de Oliveira, bolsista de Iniciação Científica.

A exploração de fontes primárias constitui aproximação de determinados aspectos da percepção de agentes à serviço da administração portuguesa e de outros observadores coevos sobre os transportes em Minas Gerais no período colonial. São registros que remontam aos descobrimentos minerais e à formação da economia do ouro, entre o final do século XVII e o início do século XVIII, e que se distribuem por distintos períodos da dinâmica econômica e social da capitania, e se estendem até o começo do século XIX. São fontes, na sua maioria, entendidas como clássicas, sobretudo pela recorrência de sua utilização em estudos históricos. Entretanto, acredita-se que a abordagem adotada é original pelo campo temático investigado em expressivo *corpus*, bem como por cobrir recorte de tempo que compreende praticamente todo período colonial mineiro. Como aproximação, o recurso a essas fontes objetiva uma demarcação inicial do problema histórico e historiográfico ressaltado anteriormente, ou seja, a importância da infraestrutura e da circulação em formação regional da América portuguesa que se singularizou pela sobreposição de diversos atributos.

O referido *corpus* é composto por algumas dezenas de documentos e respectivos autores, em doze publicações, com muito variado aporte de subsídios sobre os transportes, em termos de quantidade e qualidade dos dados. As fontes foram compulsadas sob a orientação definida em estrutura de palavras-chave de referência que compreenderam aspectos direta e indiretamente pertinentes ao campo temático. O **primeiro núcleo**, “geografia e transportes”, abrange a condição interior e a noção de “sertão”, formas de percepção do espaço e de diferenciação regional, influência de fatores geográficos a modular a transitabilidade, a regularidade, a velocidade e a segurança da circulação, e os custos de transporte associados ao limite técnico vigente. O **segundo núcleo**, “agentes, meios (modais) e vias (infraestrutura)”, compreende todas as variantes de sujeitos nas empresas de transporte (como tropeiros, comboieiros e boiadeiros), de agentes mercantis (como negociantes, mascates e ambulantes), de meios (como tropas, carros de tração animal e embarcações), e de modalidades de vias e respectivas obras de arte (como caminhos, estradas e pontes). O **terceiro núcleo**, “instituições, legislação, políticas públicas e fiscalidade”, abarca todas as formas diretas e indiretas, privadas/particulares, locais/camarárias e centrais/metropolitanas, de regulação e intervenção nos transportes (como construção e manutenção de vias, formas de interditos à circulação e a incidência de impostos, tributos e taxas sobre a circulação). Pela natureza das fontes, os subsídios recolhidos sobre os transportes são diversos quanto à objetividade das informações, com gradação entre os mais impressionistas e os mais precisos, bem como, quanto ao grau de generalização, com gradação entre os mais generalizantes e os mais específicos. Os subsídios

foram lançados em planilha para compor banco de dados com discriminação de autoria, identificação do documento, ano de produção ou publicação, espaço de referência, tempo de referência, e natureza do subsídio ou aspecto contemplado. O banco de dados compreende 357 registros. No quadro a seguir foram relacionadas as doze publicações:

ANÔNIMO. "Diário da jornada, que fez o excelentíssimo senhor Dom Pedro desde o Rio de Janeiro até a cidade de São Paulo, e desta até as Minas no ano de 1717". Ministério da Educação e Saúde. *Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, nº. 3, pp. 295-316, Rio de Janeiro, 1939.

ANÔNIMO. "Informação sobre as Minas do Brasil". Serviço Gráfico do Ministério da Educação. *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. LVII, pp. 154-186, Rio de Janeiro, 1935.

ANÔNIMO. "Notícia diária e individual das marchas e acontecimentos mais condignos da jornada que fez o senhor mestre-de-campo regente e guarda-mor Inácio Correia Pamplona, desde que saiu de sua casa e fazenda do Capote às conquistas do sertão, até se tornar a recolher à mesma dita fazenda do Capote etc. etc. etc.". *Anais da Biblioteca Nacional*, v. 108, pp. 45-113, Rio de Janeiro, 1988.

ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil, por suas drogas, e minas*. Lisboa: Oficina Real Deslenderina, 1711.

CÓDICE COSTA MATOSO. *Coleção das notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América que fez o doutor Caetano da Costa Matoso sendo ouvidor geral das do Ouro Preto, de que tomou posse em fevereiro de 1749, & vários papéis*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1999. Dois volumes. Coleção Mineiriana, Série Obras de Referência.

COELHO, José João Teixeira. *Instrução para o governo da capitania de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1994. Coleção Mineiriana. Série Clássicos.

COUTINHO, José Joaquim da Cunha de Azeredo. *Discurso sobre o estado atual das Minas do Brasil*. Lisboa: Imprensa Régia, 1804.

COUTO, José Vieira. *Memória sobre a capitania de Minas Gerais: seu território, clima e produções metálicas*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos, 1994. Coleção Mineiriana. Série Clássicos.

LEME, Antônio Pires da Silva Pontes. "Memória sobre a utilidade pública em se extrair o ouro das minas e os motivos dos poucos interesses que fazem os particulares, que mineram igualmente no Brasil". *Revista do Arquivo Público Mineiro*. Ouro Preto, v. 1, n. 3, pp. 417-426, jul.-set., 1896.

OTTONI, Jozé Eloi. "Memoria sobre o estado atual da capitania de Minas Gerais, estando em Lisboa no ano de 1798". *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXX, pp. 301-318, Rio de Janeiro, 1912.

ROCHA, José Joaquim da. *Geografia histórica da capitania de Minas Gerais. Descrição geográfica, topográfica, histórica da capitania de Minas Gerais. Memória histórica da capitania de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995. Coleção Mineiriana. Série Clássicos.

VASCONCELOS, Diogo Pereira Ribeiro de. *Breve descrição geográfica, física e política da capitania de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1994. Coleção Mineiriana. Série Clássicos.

Exploração do banco de dados conduziu a oito constatações, segundo a recorrência de percepções e afirmações: **i.** vigorava um conjunto de interrelações entre o imperativo do abastecimento, a localização geográfica interior e o padrão da infraestrutura viária; **ii.** também um conjunto de dinâmicas inter-relacionavam a fiscalidade, os interditos, a sonegação, o contrabando e a viação clandestina ou descaminho; **iii.** os custos de transporte estavam condicionados por diferenciais de distância, de transitabilidade, de regularidade e da variável ônus fiscal incidente sobre a circulação; **iv.** a trama de caminhos de Minas Gerais no período colonial formou-se e consolidou-se segundo os efeitos de polarização exercidos pela cidade mineradora, portanto, potencialmente funcional à acumulação engendrada por economia de base extrativista; **v.** as grandes vias intercapitanias respondiam pelos fluxos de bens, pessoas e informações e atendiam a dois sentidos preponderantes, do exterior para o interior de Minas Gerais provinham, sobretudo, mercadorias que atendiam ao abastecimento, do interior para o exterior enviavam-se, especialmente, os metais e as pedras preciosas da acumulação privada e da exação fiscal metropolitana; **vi.** pela ausência de dados, depreende-se a inexistência de qualquer política pública de transportes precedida por algum diagnóstico, orientada por qualquer forma de planejamento e que guardasse certo sentido de continuidade ou caráter sistêmico, conquanto despontasse, progressivamente, a consciência de presumido potencial da navegação fluvial, mormente em direção ao litoral; **vii.** municipalidades e particulares respondiam, de forma fragmentada e não coordenada, pela abertura e manutenção dos caminhos e pontes; **viii.** os transportes terrestres concentravam-se fortemente nas tropas de muares, com poucas articulações intermodais, como no caso da navegação do rio São Francisco e suas conexões com caminhos em direção ao interior da capitania, e as estradas carroçáveis eram virtualmente inexistentes.

Adicionalmente, os subsídios recolhidos guardam profusa informação sobre distâncias entre núcleos urbanos, também entres estes e acidentes geográficos, com dados sobre o tempo de deslocamento e fatores intervenientes na velocidade de deslocamento, inclusive o necessário provimento de gêneros básicos de subsistência aos viajantes, as

condições ou qualidade das vias e os respectivos obstáculos associados à topografia, a vegetação, a hidrografia e ao clima. Também comum que as informações sobre as distâncias estejam, tantas vezes, acompanhadas da descrição dos caminhos, a contemplar o grau de ocupação das zonas percorridas, principalmente no caso dos troncos intercapitanias.

Entre os documentos compulsados, o *Diário da Jornada que fez o ouvidor Caetano da Costa Matoso para as Minas Gerais* (Código Costa Matoso, 1999 [1749]: 882-897) se destaca pela amplitude e precisão descritiva, bem como por contemplar vários aspectos referentes à infraestrutura viária e a circulação no Caminho Novo. O relato compreende doze dias de viagem, entre 27 de janeiro e 7 de fevereiro de 1749, da cidade do Rio de Janeiro até próximo de Carandaí, posto que não remanesceu a parte do documento referente ao restante do itinerário concluído em Vila Rica, onde o autor assumiu a função de ouvidor da comarca. A maior parte do percurso compreendeu o *caminho do mato*, que se estendia até a Borda do Campo, e apenas os dois últimos dias cobriram parte do *caminho do campo*. Em evidente contraste, no primeiro trecho, a combinação de floresta tropical úmida, relevo acidentado e via que em muito se aproximava de uma mera picada resultava em caminho qualificado sempre de forma negativa, ao passo que, no segundo trecho, a vegetação de campo de altitude favorecia circulação relativamente desimpedida e, portanto, caminho qualificado de forma positiva. Percebe-se, portanto, forte influência de fatores geográficos ante a ausência de efetiva intervenção por meio de recursos técnicos que poderiam mitigar as adversidades da formação natural, como a virtual ausência de obras de artes, como pontes, que foram identificadas apenas duas vezes ao longo de toda a viagem. O mais importante tronco de ligação de Minas com o litoral e que concentrava a circulação mercantil, de pessoas e informações restava em condições de trafegabilidade semelhantes a vias secundárias ou mesmo terciárias, e debaixo de muito onerosa exação fiscal incidente sobre os viajantes e bens em circulação. Contudo, o relato aparentemente exaustivo das paragens no transcurso da viagem, em que não se descuro de anotar as formas de ocupação produtiva ao longo do caminho e as correspondentes formas de prestação de serviço para os viajantes, patenteiam a intensidade e importância da circulação no Caminho Novo. São dados que demonstram o quanto determinados eixos de ligação entre o litoral e o interior engendraram um específico processo de ocupação e forjaram uma forma singular de expansão da fronteira associada a circulação. Decorrido meio século, e em outro ciclo da economia regional, a avaliação de José Vieira Couto (1994 [1799]), destacada na epígrafe do capítulo, permite afirmar certa estagnação que conservou o Caminho Novo, principal artéria da capitania, em condições de tráfego inalteradas do ponto de vista técnico, conquanto, como se afirmou, funcional ao estatuto colonial e também a formas de acumulação privada.

A exploração dessas fontes sinaliza o potencial de investigação histórica especificamente orientada para a compreensão dos transportes da Minas colonial, norteadas pelos aportes ressaltados dos clássicos da historiografia econômica, especialmente Caio Prado Júnior, e a se beneficiar do grande volume de contribuições sumariadas dos estudos históricos sobre a capitania. Investigação que assuma a vigência dos paradigmas propostos, a consolidar as especificidades que conferem identidade à configuração mineral-exportador, e seja sensível a periodização que permita apreender os movimentos cíclicos da formação regional mineira.

Recebido em 18 de julho de 2024
Aceito em 26 de outubro de 2024