

O Caminho de Goiás e as ligações comerciais entre o Nordeste Paulista, Triângulo Mineiro e Sul de Goiás

*Paulo Roberto de Oliveira*¹

RESUMO: este trabalho investiga as ligações comerciais entre os atuais Nordeste Paulista, Triângulo Mineiro e Sul de Goiás durante o século XIX. Busca entender a importância do Caminho de Goiás para o estabelecimento de relações comerciais que persistiram mesmo após o esgotamento das minas goianas. Ao que a análise indica, o Caminho de Goiás criou certa identidade entre as regiões citadas, marcadas pela criação de gado e pela agricultura de abastecimento.

PALAVRAS-CHAVE: Brasil, Colônia, Império, economias regionais.

Introdução

O Caminho de Goiás – ou estrada do Anhanguera, como também era conhecido – passou a ser percorrido com maior intensidade a partir da descoberta de ouro em Goiás. Por ele eram importados alimentos e equipamentos para as minas goianas e, mais tarde, quando a produção destas diminuiu a ponto de não poder mais sustentar estas atividades de abastecimento, tornou-se o eixo de ocupação territorial e passagem do produto mais relevante do interior do Brasil àquela altura: o gado. Este artigo, assim como as regiões que atualmente formam o nordeste paulista, o Triângulo Mineiro e o Sul de Goiás, tem o Caminho de Goiás como seu articulador. Busca entender a sua importância para estas regiões dentro

¹ Doutor em História pela USP, e-mail: prohist@usp.br

de uma longa duração, mas focando-se principalmente nas últimas décadas do século XIX e primeiras do século XX.

Com este objetivo, o texto se dividirá em quatro partes, além desta introdução. Na primeira parte, fará a apresentação do tema. Tratará do Caminho de Goiás a partir da abertura das minas goianas, as atividades que o caracterizaram nesta etapa e sua reinvenção pelo comércio de gado em sua segunda etapa. Na segunda parte, o sul de Goiás, Triângulo Mineiro e Nordeste Paulista serão apresentados como parte deste caminho e por ele articulados – houve a formação de um espaço econômico comum entre estas regiões, que começaram a diferenciar-se ao final do século XIX. As estradas não possuem somente a conotação econômica que se costuma atribuir-lhes. Há também um forte componente político, principalmente em um país jovem como o Brasil. Destarte, na terceira parte será discutido o papel estratégico e político das estradas na formação do Estado Brasileiro, de forma modesta, sem a pretensão de se esgotar a questão. Por último, serão oferecidas algumas considerações que articulam a discussão.

1- O caminho de Goiás

Na tarde de sete de junho de 1888, a Câmara Municipal da cidade de Uberaba se reuniu em sessão extraordinária com o intuito de debater um assunto que preocupava os representantes políticos locais: um surto de varíola na cidade de Franca, distante mais de 100 quilômetros e ligada a Uberaba preferencialmente pelos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.²

Considerando que na referida data, último quarto do século XIX, as distâncias entre as cidades de Franca e Uberaba pareceriam maiores que aos olhos das pessoas de nosso tempo, assim como as dificuldades de locomoção e o Rio Grande entre ambas, este constitui um bom ponto de partida para iniciarmos uma investigação sobre ligações históricas entre o Nordeste Paulista, o Triângulo Mineiro e o Sul de Goiás. Para tanto, nos deteremos na principal via de comunicação que ligava as regiões atualmente separadas por fronteiras políticas: o Caminho de Goiás, ou Estrada do Anhanguera, como é também conhecido.

² Atas da Câmara Municipal de Uberaba, 1888. Em Franca, a 5 de agosto de 1888, a comissão nomeada pela Câmara Municipal para lidar com o problema dos lazarentos teve sua primeira reunião “ para o fim de promoverem a construção de um Lazareto, nesta cidade, por meio de donativos...” Museu histórico de Franca, caixa 19, volume 109. Os locais tratados nas diferentes regiões serão os próximos ao Caminho de Goiás. Assim, no Nordeste Paulista não trataremos de Ribeirão Preto, por exemplo.

As limitações naturais entre as regiões citadas, quando colocadas frente à ânsia empreendedora de homens já no período colonial, não constituíram obstáculo intransponível. Num primeiro momento quando movidos pela busca de ouro, muitos enfrentaram e desbravaram as regiões inóspitas rumo ao objetivo pretendido (CHAUL, 1997). As regiões que hoje compreendem aos estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás possuem origens convergentes, apesar da diversa geografia. São Paulo originou-se das Capitânicas de São Vicente e Santo Amaro, no século XVI, marcada a princípio pela exploração litorânea, panorama que mudou com a fundação das vilas de Santo André e São Paulo de Piratininga, tornando-se essa última, pela sua localização privilegiada, ponto de partida para a exploração das terras desconhecidas. Estas expedições encontram ouro no início do século XVII nas regiões dos atuais estados de Goiás e Mato Grosso, alargando as fronteiras da Capitania de São Vicente. Em 1709 a coroa comprou as capitânicas de Santos e São Vicente, que se fundiram na Capitania Real de São Paulo e Minas do Ouro, desmembrada em 1720, devido ao crescimento da atividade mineradora e a consequente preocupação da coroa com fiscalização das minas. Mais tarde, em 1748, foram criadas as capitânicas de Goiás e Mato Grosso, destacadas de São Paulo (ver BRIOSCH, 1999).

O Caminho de Goiás ganhou maior importância por volta de 1725, com a descoberta de ouro nas terras de Goiás. Saindo da cidade de São Paulo atravessava todo o atual território paulista, passava pelas localidades de Jundiaí, Mogi Mirim, Mogi Guaçu, Casa Branca, Cajuru, Batatais, Franca e Ituverava. Após transpor o Rio Grande, passava pela atual região de Uberaba e cruzava o Triângulo Mineiro e o sul do atual território goiano, chegando até a terra dos índios Goiazes.

Com a propagação das notícias da descoberta de ouro em terrenos goianos, a ocupação ao longo do caminho aumentou, tanto através da concessão de sesmarias como pela legalização de antigas ocupações. Como diz Pedro Geraldo Tosi:

Havia, portanto, dois movimentos de produção material, um referente à própria mineração - de considerável escala, concentração e especialização - que se desenvolvia entre a região mineradora e a capital, e outro referente ao colar de atividades que a mineração, pelas suas próprias características, acabou criando, ou seja, produção e comércio de gêneros alimentícios e de meios de transporte (TOSI, 2002, p. 28).

Neste primeiro momento, o Caminho também passou a ser ocupado por pouso que serviam aos transeuntes que iam ou voltavam das minas de Goiás. No entanto, a maior ocupação econômica de tais áreas ainda não havia se dado ao nível possível³; o circuito somente passava pelo Triângulo Mineiro, não deixando mais que pontos de apoio ao comércio entre as pontas do caminho (BRIOSCHI, 1999). Mais tarde, com acrise das minas, estes espaços passariam a ser ocupados pelo gado, como veremos. Esses pontos de apoio, apesar de não levarem a uma ocupação econômica efetiva nesse primeiro momento, possuíam grande importância para a superação das distâncias no caminho das minas de ouro; eram os pousos que serviam de descanso e abastecimento para os que pretendiam alcançar as minas.

Com o final da grande extração aurífera, por volta de meados do século XVIII, findou o primeiro momento de ocupação dos “sertões” ao longo do Caminho de Goiás. O segundo foi ligado à implantação da pecuária pelos antigos mineradores, que passaram a buscar apoio nesta nova atividade, intensificada com a mudança da corte para o Rio de Janeiro. Deu-se então a ocupação econômica da região. Cidades como Franca e Uberaba, com as quais iniciamos o capítulo, nasceram desse movimento, sobrevivendo ao mesmo tempo com uma economia marcada pela agricultura de alcance local e pelo comércio de gado, tanto criadoras como entrepostos.

São realidades distintas, marcadas não só pela geografia. Nem todas elas conseguiram estabelecer uma ligação efetiva com a corte ou com outro grande

³ Segundo Fernand Braudel, o limite do possível é aquele que se estabelece entre o que se pode atingir e o que permanece vedado para uma sociedade, devido a meios de transporte insuficientes, falta de domínio sobre a natureza, insuficiência de recursos, etc. BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo*. Séculos XV – XVIII. As estruturas do cotidiano. São Paulo: Martins Fontes, 1997. p. 11.

centro consumidor. Alguns locais mantiveram tênues ligações com maiores centros consumidores e políticos por muito tempo.

2- Um mesmo caminho, realidades diversas (?)

Com o final da mineração em Goiás, muitas localidades passaram ao isolamento. Se anteriormente ligavam-se a um mercado mais amplo por meio da busca de ouro que criou um circuito próprio baseado nas estradas antigas que não só escoavam a produção mas serviam de apoio para a atividade mineradora, agora não mais serviam a esse propósito (BERTRAN, 1988, p. 28 - 31).

Via de regra, os terrenos onde se estabeleceu a mineração não desenvolveram outras atividades. Por isso, os alimentos necessários eram trazidos de outras regiões, especializadas na produção para as minas. Por isso, após a sua exaustão, muitas localidades simplesmente foram abandonadas ou regrediram para atividades básicas (PRADO JÚNIOR, 1967, p. 64, 65). Algumas regiões conseguiram se aproveitar de um certo grau de acumulação ocorrida durante a mineração e desenvolveram outras atividades econômicas importantes. Não foi esse o caso de Goiás, como é reiterado por Maria do Amparo Albuquerque Aguiar, para quem a baixa acumulação goiana durante a exploração de suas minas não permitiu o estabelecimento de atividades econômicas mais relevantes no período posterior (AGUIAR, 2003).

Se olharmos para as localidades próximas à ponta do Caminho, veremos que muitas regrediram a partir da segunda metade do século XVIII, tanto no que se refere à população, quanto à arrecadação do erário público. Como diz Chaul, Goiás sobreviveu ao ocaso das minas por meio da economia de “subsistência” que se instalou em consequência da ruralização da sociedade; passou a ser alheia ao mundo do capital e do trabalho, do qual já havia feito parte como local relevante. Naquele momento as distâncias se sobrepuseram; não havia mais o ouro para se buscar em Goiás. Mesmo o poder público deixou de ter força ao perder as atenções da coroa. Chaul diz a esse respeito: “A vida administrativa (...) também tinha suas limitações de exercício do poder. A carência de transportes e estradas, o parco contingente de pessoas aptas ao exercício dos cargos e a ausência de uma polícia fizeram com que a administração sofresse toda a sorte de limitação pra exercer o poder público (CHAUL, 1997, p. 96)”.

Por este estado de coisas, a população passou a adotar outro ritmo de vida, identificada com o ócio descrito por vários viajantes e memorialistas. Foi um ritmo voltado basicamente para o próprio sustento. O referencial deixou de ser o europeu. Foi formando um mundo à parte, diante de um governo não reconhecido ou indiferente aos olhos da população (CHAUL, 1997).

Foi por meio da criação de gado que nessa época buscou-se manter ativo um fraco circuito de trocas destinado aos atuais Centro-Sul e Norte-Nordeste brasileiros. O setor agrário e o erário público teriam sobrevivido dessa atividade, que se enquadrou nas possibilidades do momento ao requerer pouco capital e mão-de-obra, além de contar com condições topográficas favoráveis e, o mais relevante dos fatores: o produto possuía a faculdade do auto transporte.

Para tentar definir melhor a força desse tráfego de mercadorias, podemos citar os seguintes dados: em 1870, diante de um rebanho de 105.548 bovinos, foram exportadas 32.949 cabeças. Em 1875, o gado curraleiro ou pé duro era vendido por uma média de 4\$000, enquanto a raça indubrasil chegava a 7\$000. Quanto à população, de 160.000 em 1854, passou para 211.701 em 1882. Quanto à receita, de 36:732\$ 730 em 1854, para 103:000\$ 000 em 1860. Esses dados figuram na obra de Chaul.

Podemos concluir que após um período de maior isolamento, algumas regiões goianas de criação de gado conseguiram aumentar sua produção em contato com um novo circuito mercantil que também crescia, favorecido pelas antigas vias de comunicação. A economia dessas áreas passou a girar em torno da criação e distribuição de gado, sendo a agricultura atividade de curto alcance. As facilidades de comércio oferecidas pelo gado eram maiores. Foi só mais tarde com a marcha do café e o início da industrialização no Sudeste, que as terras goianas passam a ser ocupadas pela agricultura. O avanço dos modernos meios de transporte ao sul, vindos de São Paulo, passou a beneficiar a agricultura ao propiciar o escoamento de forma mais barata.

Olhando agora para o Triângulo Mineiro, mas precisamente para a localidade de Uberaba à época do ocaso das minas, não a encontramos.

A região que hoje conhecemos como Triângulo Mineiro fez parte da Capitania de São Paulo até 1748, quando passou para a de Goiás. Só em 1816

passou a integrar Minas Gerais. Ao norte possuía divisas com Goiás, ao sul com São Paulo, ao leste com Formiga, São Gotardo, Carmo do Paranaíba e Patos de Minas.

A ocupação do local em que hoje encontramos Uberaba teve suas origens nos migrantes do antigo Sertão da Farinha Podre. Com o esgotamento das minas desses sertões, os seus habitantes migraram para oeste a procura de melhores condições de vida. Juntamente com essas entradas para o oeste do Desemboque, José Francisco de Azevedo deu início à fundação de um pequeno núcleo populacional na cabeceira do Ribeirão do Lageado. O núcleo não excedia uma dezena de casas precárias e recebeu o nome de Arraial da Farinha Podre ou Arraial da Capelinha.

Com a deterioração das condições e perspectivas de sobrevivência no Arraial do Desemboque – localidade a leste do Triângulo mineiro – as entradas para a exploração do sertão às marges do Caminho de Goiás se intensificaram. Entre os desbravadores estava o Sargento Mor Manuel da Silva e Oliveira e seu irmão, futuro Sargento Mor Antônio Eustáquio, responsável pela organização de uma entrada, em 1809, que alcançou o Ribeirão da Prata. Em 1811, organizou a sua segunda entrada (REZENDE, 1991).

Durante as suas entradas conheceu o Arraial da Capelinha. Notando a falta de elementos que garantiriam a prosperidade do local, avançou mais quinze quilômetros para oeste, nas terras indígenas, e próximo ao córrego da Lage construiu sua morada a qual deu o nome de Chácara da Boa Vista. A pequena distância dali construiu um retiro, que passou a atrair, devido as suas melhores condições, a população da Capelinha. Essa nova povoação foi elevada à categoria de freguesia em 20 de março de 1820 e vila em 6 de fevereiro de 1820, separada de Araxá com o nome de Santo Antônio de Uberaba. Em 2 de maio de 1856 foi elevada a condição de cidade.

Seguindo o mesmo caminho das áreas mais ao norte, citadas acima, o novo povoado passou a desenvolver apecuária como atividades principal, o que se deve em grande medida a propriedade das terras para o estabelecimento de pastagens. A agricultura, praticada periféricamente, assim como em Goiás, também foi a de curto alcance. A ocupação das terras para a pecuária foi marcada pela grande propriedade, onde o que tinha verdadeiro valor era o gado. A terra abundante era barata.

Uberaba também passou a se destacar como distribuidor comercial para o “sertão” e como entreposto, passagem do gado de Goiás rumo aos mercados do sul.

Para entender melhor esta função, podemos recorrer às palavras de Hidelbrando Pontes, queixando-se da perda de importância de Uberaba no século XX:

Uberaba era, até bem pouco, a praça comercial intermediária entre as grandes praças do Rio de Janeiro, São Paulo e Santos e as suas pequenas praças do interior, quer no Triângulo Mineiro, quer em Mato Grosso e em Goiás. As pequenas praças do Triângulo, algumas do Sul de Goiás, e uma pequena parte do Mato Grosso faziam diretamente suas compras nesta cidade. (...) De modo que assim havia duas classes de comerciantes - uns fixos, que tinham suas transações nesta praça e outros ambulantes, que tinham suas atividades nos centros de atividade pastoril sertaneja. Hoje, em virtude dos prolongamentos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, no Sul de Mato Grosso e Estrada de Ferro Goiás, no estado deste nome, e os transportes em todos os sentidos pelo automóvel, Uberaba restringiu o seu comércio a este município apenas, exceto a parte sudoeste que se abastece das praças de Bebedouro e Barretos, Estado de São Paulo, para onde, igualmente, se desviaram todos os boiadeiros (PONTES, 1970, p. 382).

Algo que favoreceu muito o crescimento do local foi o fato de se encontrar na região da antiga passagem do ouro, ou seja, do Caminho de Goiás; muitas das principais ligações de Uberaba já haviam nascido muito antes da mesma. Para o norte se ligava com a grande criação de gado de Goiás; para o sul, a ligação com o litoral se dava via Porto da Espinha, por São Paulo - passando por Franca, até o Porto de Santos. Também existiam as ligações com o Rio de Janeiro, por São João Del Rei. Era uma posição geográfica privilegiada que ajudou a se tornar um importante centro regional.

A localização de Uberaba a colocava em contato com outros centros comerciais importantes, mas também criava um problema para o governo mineiro: o relevante centro comercial se encontrava distante em relação à capital e outras regiões de Minas Gerais. As ligações comerciais e culturais do Triângulo Mineiro davam-se com a Província/Estado de São Paulo. Esse não era um problema somente do Triângulo Mineiro. Muitas regiões mineiras, pelo menos até o início do século XX, não possuíam ligações mais efetivas entre si e com a Capital (WIRTH, 1982).

As primeiras décadas do século XX assistiram a reiteradas tentativas de incorporação do Triângulo Mineiro à economia de Minas Gerais por meio da construção de ferrovias, como a Estrada de Ferro Goiás, que teria um ramal para a cidade de Araguari.⁴

⁴ Sobre a Estrada de Ferro Goiás, que ligaria Uberaba a Goiás, ver: BORGES, B. G. *O despertar dos dormentes*. Goiânia: UFG, 1989. Sobre as disputas regionais entre os estados de Goiás e Minas Gerais em torno deste projeto, ver OLIVEIRA, P. R. *Um caminho*

Agora, atravessaremos o Rio Grande e contemplaremos o Belo Sertão do Rio Pardo. O mesmo movimento descrito acima levou a ocupação da região. Como no Triângulo Mineiro, o ponto principal se encontra no ocaso das minas (de Desemboque) e na busca de novas terras para o estabelecimento das pessoas anteriormente ligadas à atividade mineradora.

A Vila Franca Del Rey surgiu em 1816, passando a ser denominada Franca do Imperador em 1824. Assim como Uberaba, se beneficiou de sua localização próxima das vias de comunicação tradicionais, principalmente do Caminho de Goiás. Também como em Uberaba, surgiu ligada à pecuária e a uma agricultura de curto alcance. Desde logo, Franca se tornou um entreposto comercial importante para o gado do Triângulo Mineiro e de Goiás. Sobre sua ligação com Uberaba, podemos dizer que ambas as cidades faziam parte de um mesmo circuito mercantil baseado no gado e no sal, ligadas pela tradicional passagem do Rio Grande localizado no extremo noroeste da Freguesia de Franca, que como diz Tosi, não era só o caminho mais antigo, mas o mais provável.⁵

Um comércio variado ligava Franca, Uberaba e o Sul de Goiás a um mesmo circuito, constituído, grosso modo, pelas seguintes etapas: em um primeiro momento, as pessoas que anteriormente sobreviviam da mineração tiveram que buscar uma nova atividade que lhes garantisse a sobrevivência. Foi o momento de adaptação à nova condição que, seguindo o raciocínio de Antônio Cândido, pode seguir dois preceitos: “o encontro de soluções que permitam explorar o meio físico para obter recursos de subsistência” e “o estabelecimento de uma organização social compatível com elas (CÂNDIDO, 1964).” Na busca pela sobrevivência, agora desvinculada de um mercado mais amplo, instalaram a agricultura de subsistência e a pecuária, pelos motivos já discutidos.

Aos poucos, favorecidos pelas estradas já existentes, passaram à comercialização do gado, produto que se encaminhava para centros consumidores a centenas de quilômetros, como por exemplo as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Essas regiões então se enquadraram em um jogo de trocas, não só exportando gado e alguns produtos agrícolas, mas importando sal e outros produtos que, no caso de Uberaba, passaram a abastecer as regiões mais isoladas,

voltado para dentro: o circuito goiano e o comércio entre Goiás e São Paulo na Primeira República. Tese (Doutorado em História Econômica). FFLCH/USP, 2014.

⁵ TOSI, em *Capitais no interior* analisa o surgimento da cidade de Franca e a criação do circuito ao qual nos referimos.

os “sertões”, que não conseguiram se colocar de forma direta neste circuito. Criaram-se então, novas estradas para o abastecimento e distribuição.

Foi uma empresa comercial que se desenvolveu, com base em precárias e tradicionais vias de comunicação. Para ter as dimensões aproximadas dessa empresa, basta citar que, na primeira metade do século XIX, existiam cerca de 2500 carros de bois fazendo o transporte de sal para Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, como afirma Rezende (1991).

Lélio Luiz de Oliveira em *Heranças guardadas e transições poonderadas*, trata da economia francana 1890 a 1920. Para entender o seu recorte, o autor investiga o funcionamento da economia local ainda no século XIX, baseada no comércio de gado e na agricultura de abastecimento interno. Mesmo com a marcha do café, no final do século XIX e primeiras décadas do século XX, as atividades voltadas para o mercado interno continuaram marcantes em Franca, dinamizadas pela chegada da ferrovia, o meio de transporte mais moderno da época. Nas palavras de Lélio Luiz de Oliveira:

O estudo da expansão da cafeicultura, em Franca, expõe um processo diferente. Município do Nordeste paulista, originado no caminho das minas de Goiás, desenvolveu produção para abastecimento interno local e regional. Com a chegada de levas de mineiros, principalmente nas duas primeiras décadas do século XIX, consolidou-se importante produção regional. Os mineiros, criadores de gado, formaram fazendas de perfil diversificado, com elevado grau de auto-suficiência interna e de mercantilização do excedente (OLIVEIRA, 2006 p. 22).

Fernand Braudel afirma que o transporte é um limite da economia. Seguindo seu raciocínio, podemos entender as vias de comunicação como veias que constituem um sistema de trocas. É através delas que se deslocam os nutrientes que alimentam os mercados mais distantes, num movimento de integração que consegue chegar onde a institucionalidade do Estado só consegue se fazer presente de forma parcial. As veias menores, saídas de Uberaba e Franca chegavam a lugares em que não se ouviu falar com tanto alarde da substituição de um imperador por um presidente.

Eram essas vias que uniam Sertão da Farinha Podre ao Sertão do Rio Pardo. Era por meio delas que o surto de varíola em Franca poderia chegar a Uberaba e até mesmo ao Sul de Goiás.

3 - Estradas: integração política e econômica

Em 1864 o Governo Imperial, por meio da Diretoria de Obras Públicas e Navegação, expediu a Circular que solicitava informações sobre as condições das estradas no país para que mais tarde fossem tomadas as providências para os seus reparos.⁶ Por mais precárias que pudessem ser tais estradas, era em grande parte por meio delas que a Corte, centro de decisões, mantinha contato com as localidades e seus súditos mais longínquos.

Dentro do processo de formação do Estado Brasileiro, era necessário a integração das diferentes áreas para que a pactuação entre o poder central e os poderes locais pudesse consolidar-se. Esse expediente de conversação entre os níveis de poder deveria ser constante. Nas palavras de Fernando Uricoechea, as relações entre os dois níveis (poder central e elites regionais) era “um processo complexo, composto de antagonismos relativos, identidades relativas e autonomia relativa entre os dois (...) Nem um monismo administrativo, nem um monismo agrário podem capturar dialeticamente este aspecto do processo histórico.” Muitas vezes este arranjo era prejudicado pela escassez completa de recursos materiais à disposição do Estado e seus efeitos no estabelecimento de um comando burocrático unificado e centralizado (URIOCOECHEA, 1978, p. 108 e 285).”

José Murilo de Carvalho defende que muitas das características do Estado brasileiro são devidas a maneira como ocorreu a geração mútua entre Estado e elite. Recorrendo ao seu texto:

Do processo de geração mútua entre Estado e elite resultou, em boa parte, segundo minha visão, alguns dos traços marcantes do sistema político imperial, como sejam a monarquia, a unidade, a centralização, a baixa representatividade. A elite produzida deliberadamente pelo Estado foi eficiente na tarefa de fortalecê-lo, principalmente em sua capacidade de controle da sociedade. Ela foi eficiente em alcançar o objetivo que, parafraseando Marx, chamei de acumulação primitiva de poder (CARVALHO, 1988, p. 11).

A evolução dos meios de comunicação, nos parece, influía na maneira como se relacionava o Estado e as elites regionais. Daí a necessidade de dinamizá-los. Mais tarde, durante a Primeira República, o Presidente do Estado de Minas Gerais, Delfim Moreira da Costa, colocou a questão em termos quase precisos:

⁶ Encontramos cópias da circular tanto nos arquivo de Uberaba quanto em Franca. Nesta última se localiza caixa 90, volume 568.

No dia em que, de qualquer parte central do país, sem embaraços e com fretes razoáveis, puderem ser despachados diretamente gêneros de nossa lavoura ou indústria para os Estados do Norte ou do Sul, teremos dado um novo impulso à produção e ao comércio nacional e estreitado muito mais os vínculos da Federação pelo desenvolvimento das relações particulares e comerciais.⁷

As estradas de terra, as ferrovias, as vias fluviais, além de possuir um significado econômico claro, também traziam em si aspectos políticos, estratégicos e culturais. As regiões servidas pelas estradas de ferro passavam a ser vistas pela elite local como parte do mundo moderno. O fascínio exercido pela ferrovia é muito bem colocado por Francisco Foot Hardmam na análise da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Pela ferrovia, “a técnica se desgarrava das formas que a produziram e assume feição sobrenatural (HARDMAM, 1988, p. 37).”

Documentos da segunda metade do século XIX, encontrados tanto no Arquivo Histórico de Uberaba quanto no Museu de Franca e Arquivo Histórico de Goiás, mostram que a preocupação com a conservação de estradas passava pelos demais níveis da administração; tanto os governos provinciais como os municipais buscavam a manutenção das vias de tráfego. Por exemplo, em 1891, os administradores do estado de Goiás preocupavam-se com as vias de comunicação que possuíam. Era recorrente a preocupação com a manutenção da Estrada do Sul pela qual era mantido o comércio com os centros do Triângulo Mineiro e com o Estado de São Paulo.

No terceiro quarto do século XIX, em Franca, foram tomadas várias medidas para a manutenção da ponte sobre o Rio Sapucaí, contando com verbas provinciais e execução da Câmara Municipal.⁸ Estas não constituíram medidas isoladas; para a mesma época encontramos várias citações sobre tais procedimentos, inclusive alguns que tratavam da manutenção da ponte sobre o Ribeirão Poente, no caminho para Uberaba, no total de um conto de réis.⁹

Encontramos a mesma preocupação com caminhos em Uberaba. Em 28 de abril de 1886, a questão entrou na pauta da Sétima Sessão Ordinária da Câmara Municipal; tratava-se do fechamento, por Antônio Borges de Araújo, de uma via

⁷ Mensagem dirigida pelo Presidente do Estado Dr. Delfim Moreira da Costa Ribeiro ao Congresso Mineiro em sua Segunda Sessão Ordinária da 7ª Legislatura, no ano de 1916. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1916. p. 15.

⁸ No caso da manutenção da Ponte sobre o Rio Sapucaí, em 1863, o governo provincial cobra providências sobre a ultrapassagem do valor antes estabelecido, 1.100\$000 réis, para o valor de 2.374\$000 réis, mais tarde, o contratado para o serviço, José García Duarte justifica o excesso de gastos por acidentes naturais. Isso dá uma idéia do montante despendido pela província para a manutenção das vias. MUSEU HISTÓRICO DE FRANCA, Caixa 90, V. 568

¹² MUSEU HISTÓRICO DE FRANCA. Caixa 90, volume 568.

¹³ Quanto a tentativa de integração de áreas distantes em uma mesma comunidade política, podemos citar a circular federal de 1863, que visava padronizar as medidas pela adoção do sistema métrico francês. Encontramos a circular em arquivos de Uberaba e Franca.

que dava acesso a Goiás. O caminho fechado por Borges de Araújo era utilizado pelas boiadas que desciam de Goiás e se encaminhavam ao mercado paulista ou para o mercado do Rio de Janeiro. Esse problema se estendeu por vários meses, inclusive envolvendo o governo provincial.¹⁰

Havia, portanto, grande preocupação com a manutenção das estradas que tentavam englobar o território nacional em uma mesma comunidade política, ao mesmo tempo em que integravam mercados.¹¹ Apesar de sua limitação, de seu estado precário, da lentidão para percorrê-las e da dificuldade de manutenção, estas vias de comunicação eram as únicas capazes de, em um momento anterior à ferrovia e da difusão do telégrafo, manter uma certa integração política e econômica.

Isso mudou com uma consequência dos novos tempos, com a chegada de um novo meio de transportes e de um produto que garantia a sua rentabilidade; com o advento da estrada de ferro e do café. Deste feito, o circuito se dinamizou; as trocas e a integração política alcançaram novos patamares. Mesmo com isso, os caminhos de terra, chamados de estradas de rodagem pelos atores históricos, continuaram a ter grande importância para a integração política e para o desenvolvimento de áreas que não foram servidas diretamente pelas ferrovias. No Plano de Viação organizado pela Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo em 1913, era defendido um vasto plano para o desenvolvimento das estradas de rodagem no Estado.¹²

Mas isso já é objeto de outras reflexões.

Considerações finais

O Caminho de Goiás, como afirma Brioschi, foi durante muito tempo a principal via de penetração a partir de São Paulo em direção ao Brasil central. Este artigo se dedicou a estudá-lo em um momento específico de sua existência, marcado pela formação ou expansão de cidades importantes que cresceram e se especializaram em contato com esta importante via de comunicação, a qual passou

¹⁰ Atas da Câmara Municipal de Uberaba, 19 de janeiro de 1898.

¹⁴ Plano de Viação apresentado ao Dr. Secretário da Agricultura pelo consultor técnico da Secretaria, Engenheiro Clodomiro Pereira da Silva. São Paulo: Tipografia Levi, 1913.

a se caracterizar por pontos dedicados à produção ou a intermediação de gado. Para as cidades de Catalão, Uberaba e Franca, o Caminho possuiu grande papel, interligando-as em momento anterior à expansão da ferrovia e colocando-as em contato com mercados mais distantes, como o paulista ou o carioca – durante um longo período o gado que descia de Goiás seguia pelas intermediações do caminho até Uberaba e após isso se desviava para o oeste, abandonando a via aberta pelo Anhanguera e seguindo por outros caminhos.

Como se viu, esta via de comunicação criou certa identidade econômica entre as regiões tratadas, com uma vida material parecida que as unia: criação de gado, intermediação deste mesmo produto e do sal.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

AGUIAR, Maria do Amparo Albuquerque. *Terras de Goiás: estrutura fundiária (1850 – 1920)*. Goiânia: UFG, 2003.

ABREU, Capistrano. *Capítulos de História Colônia (1500 – 1800) e Caminho Antigos e povoamento do Brasil*. Brasília: UNB, 1963.

BERTRAN, Paulo. *Uma Introdução à História Econômica do Centro Oeste do Brasil*. Goiânia: UCG ; Brasília: CODEPLAN, 1988.

BORGES, B. G. *O despertar dos dormentes*. Goiânia: UFG, 1989.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo. Séculos XV – XVIII. As estruturas do cotidiano*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo. O jogo das trocas*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

BRIOSCHI, L. R. Caminhos do ouro. In: BACELLAR, Carlos Almeida Prado ; BRIOSCHI, Lucia Reis. *Na Estrada do Anhanguera: uma visão da história regional paulista*. São Paulo: USP, 1999.

CANDIDO, Antônio. *Os parceiros do Rio Bonito*. Estudo sobre o caipira paulista e as transformações de seu meio de vida. Rio de Janeiro: José Olympio, 1964.

CARVALHO, José. Murilo de. *Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Editora da Revista dos Tribunais / IUPERJ, 1988

CHAUL, Nars. Fayad. *Caminhos de Goiás. Da construção da decadência aos limites da modernidade*. Goiânia: UFG, 1997.

PONTES, Hidelbrando. *História de Uberaba e a Civilização no Brasil Central*. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1970.

HARDMAM, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HOLANDA, Sérgio. Buarque de. *Monções*. São Paulo: Brasiliense, 1990.

OLIVEIRA, Lélío Luíz. L. de. *Heranças guardadas e transições ponderadas: História Econômica do interior paulista (1890 – 1920)*. Franca: UNESP/UNIFACEF, 2006.

NOVAIS, Fernando Antônio. *Portugal e Brasil na crise do antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: HUCITEC, 2001.

OLIVEIRA, P. R. *Um caminho voltado para dentro: o circuito goiano e o comércio entre Goiás e São Paulo na Primeira República*. Tese (Doutorado em História Econômica). FFLCH/USP, 2014.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1967.

REZENDE, M. M. *Uberaba 1811 – 1910: uma trajetória sócio-econômica*. Uberaba: Arquivo Público, 1991.

TOSI, Pedro. Geraldo. *Capitais no interior*. Franca e a indústria couro-calçadista (1860 – 1945). Franca: FHDSS/UNESP, 2002.

URICOECHEA, Fernando. *O Minotauro Imperial*. A burocratização do Estado Patrimonial brasileiro no século XIX. Rio de Janeiro: DIFEL, 1978.

WIRTH, Jhon. D. *O fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira (1889 – 1937)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

FONTES:

ATAS da Câmara Municipal de Uberaba, 1888.

MENSAGEM dirigida pelo Presidente do Estado Dr. Delfim Moreira da Costa Ribeiro ao Congresso Mineiro em sua Segunda Sessão Ordinária da 7^o Legislatura, no ano de 1916. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1916.

PLANO de Viação apresentado ao Dr. Secretário da Agricultura pelo consultor técnico da Secretaria, Engenheiro Clodomiro Pereira da Silva. São Paulo: Tipografia Levi, 1913.