**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA**

VIVIANE ALVES DE MORAIS

**Estradas Interprovinciais no Brasil Central:
Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais (1834-1870)**

**SÃO PAULO
2010**

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA**

**Estradas Interprovinciais no Brasil Central:
Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais (1834-1870)**

Viviane Alves de Moraes

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Miriam Dolhnikoff

SÃO PAULO
2010

Esta pesquisa analisa o sistema de administração imperial e provincial do Brasil entre a Regência e o início da expansão ferroviária (1838-1870) através dos relatórios de ministros do Império e presidentes das três províncias centrais: Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais.

Deseja-se demonstrar que as estradas interprovinciais foram um dos meios mais importantes de estabelecer as comunicações durante grande parte do século XIX, enquanto também eram objeto de conflitos entre as três províncias e entre estas e o poder central. Ao mesmo tempo elas serviram de mote à lapidação dos conceitos de representação e interesse nacional dentro da Câmara dos Deputados.

No campo do Executivo, o estudo dos orçamentos imperiais permitiu definir o peso destas obras dentro do gasto imperial e sua importância nos projetos de Estado elaborados pelos integrantes da alta política nacional de maneira a desvendar como se deu a construção do Estado Imperial.

Palavras-chave: estradas interprovinciais, Império, orçamento, representação.

ABSTRACT

This research analyses the imperial and provincial system of administration in Brazil since Regency until the starts of railroads expansion process.(1838-1870) through the reports that was made by ministers and provincial presidents from Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais.

We desire to show that interprovincial roads were one of the most important ways to settle Brazilian communications during most part of the nineteenth, while they also were object of conflicts between the three provinces and the imperial Power. At the same time, this Road were subject to the building of some concepts as representation and national interest inside the Parliament.

In the Executive Power, to research of the budget permitted to determine the importance of this roads on the Imperial expenses and their importance related to the State projects made by the man who integrated high national politics, in a way which show how the building of Imperial State was performed.

Key-words: interprovincial roads, Empire, budget, representation.

Desde que iniciei esta pesquisa, muitos foram aqueles que me apoiaram e assim permitiram que esta dissertação fosse elaborada. Aproveito este espaço para mencionar aqueles que me acompanharam ao longo dos últimos três anos, contribuindo de diversas maneiras para que esta pesquisa chegasse ao fim.

Agradeço imensamente à FAPESP, que financiou meu trabalho durante os anos de 2008 e 2009, o que permitiu minha dedicação integral a este trabalho.

No Departamento de História, devo imensa gratidão à Mirian Dolhnikoff, que aceitou orientar este trabalho, pela solicitude e paciência desde a elaboração do projeto de pesquisa, até o presente momento. Também devo agradecer a Vera Lúcia do Amaral Ferlini, por ter acreditado em minha capacidade de pesquisa desde o período de seleção dos candidatos à vaga.

Fui igualmente agracida pelo apoio dos amigos que estiveram ao meu lado. Menciono especialmente o companheirismo de irmã, inteligência aguçada e disposição incansável de Êça Pereira da Silva; os diálogos sempre brilhantes de Francisco Barbosa e os comentários preciosos de Nilton Pereira Santos.

Sou igualmente tributária a Ifigênia Mariana e família pelo acolhimento que me foi dado em diversos períodos de redação deste texto.

A Dickson Moraes Leal, sou devedora do carinho, respeito e companheirismo que me foram dedicados. Agradeço por ter dividido tantas alegrias comigo nos últimos dois anos.

Por fim, rendo homenagens à sabedoria e paciência de meu querido irmão Humberto, conselheiro de todos os momentos. Agradeço também a meus pais, Filomena e José. Tudo que obtive até hoje não existiria sem a coragem e dedicação de ambos.

<i>Introdução</i>	07
<i>1 O problema dos transportes</i>	20
<i>1.1 Mercado interno, estradas e a circulação de mercadorias na colônia</i>	22
<i>1.2 Estradas, economia de abastecimento, ciclo tropeiro e cobrança de impostos</i>	23
<i>1.3 Século XIX: o problema da herança colonial</i>	38
<i>1.4 A região mineradora: um projeto de longa data</i>	44
<i>1.4.1. Mato Grosso e Goiás: o mito do isolamento</i>	44
<i>1.4.2. Minas Gerais: caminhos antigos e alteração das estruturas produtivas</i>	56
<i>1.5. O projeto imperial: espaços de negociação e planos gerais de transportes no século XIX</i>	61
<i>1.6 Estradas inteprovinciais e o problema das competências administrativas</i>	67
<i>2. A ação do Império</i>	73
<i>2.1. O problema do gasto imperial</i>	74
<i>2.2 A ação dos ministros</i>	101
<i>2.3 Investimento em infra-estrutura e interesse estratégico: evolução do investimento público em estradas de viação</i>	107
<i>2.4 Modelos de investimento em estradas e a posição privilegiada das Minas Gerais</i>	117
<i>2.5 1841-1846: refluxo orçamentário e diminuição das obras públicas: o problema da expansão do poder imperial frente ao déficit público</i>	126
<i>2.6 1846-1856: estabilização política e auge dos caminhos gerais</i>	131
<i>2.7 Anos 1860: o Ministério da Agricultura e o ferroviarismo como ação modernizadora dos transportes</i>	149
<i>3. O problema da ação do presidente de província</i>	152
<i>3.1 Presidentes provinciais e iniciativa presidencial na melhoria dos sistemas de transporte</i>	158
<i>3.2 GOIÁS: elites locais e o cargo de presidente</i>	164
<i>3.3 MATO GROSSO e a disputa entre grupos políticos</i>	175
<i>3.4 MINAS GERAIS: zona de convergência rumo ao Rio de Janeiro</i>	191
<i>4 Os representantes da nação</i>	208
<i>4.1 O parlamento brasileiro e o problema da representação</i>	210
<i>4.2 O papel do deputado geral: os representantes dos eleitores</i>	213
<i>4.3 Comissões parlamentares e petições à Câmara dos Deputados</i>	223
<i>4.4 Deputações e defesa provincial: institucionalizando conflitos através do sistema parlamentar</i>	227
<i>4.5 Taxas itinerárias em estradas gerais: conflito entre províncias dentro do parlamento</i>	240
<i>4.6 União e Indústria: a modernização possível versus novos projetos políticos imperiais e a epopéia do Paraíba</i>	246
<i>Considerações Finais</i>	251
<i>Fontes</i>	254
<i>Bibliografia</i>	269

LISTA DE GRÁFICOS E TABELAS

Mapa – Plano Rebelo	75
Tabela 1 - Balanço dos Anos Fiscais – 1833 a 1870 (em contos de réis)	80
Tabela 2 – Orçamentos aprovados para o ministério do Império – 1836-1871	86
Gráfico 1 – Despesa geral do Império (1833-1870)	89
Gráfico 2 – Receita Geral do Império (1834-1871)	92
Gráfico 3 – Balanço da despesa iperial – pastas ministeriais	96
Gráfico 4 – Balanço dos gastos imperiais 1833-1834	97
Gráfico 5 – Balanço dos gastos imperiais 1837-1838	97
Gráfico 6 – Balanço dos gastos imperiais 1851-1852	97
Gráfico 7 – Balanço dos gastos imperiais 1865-1866	97
Gráfcio 8 – Estradsa interprovinciais subvencionadas e fiscalizadas pelo govenro Imperial 1831-1870	101
TABELA 3- Relação dos Presidentes da Província de Goiás (1822-1870)	171
TABELA 4 – Relação dos Presidentes da Província de Mato Grosso (1834-1870)	175
TABELA 5 – Relação dos Presidentes da Província de Minas Gertais	193

Introdução

Século do capitalismo, da modernização tecnológica e do liberalismo. Estas seriam boas definições para os motores das mudanças sociais a Europa do XIX, mas seriam elas adequadas ao Brasil? Novo e velho continentes foram varridos pelas idéias do livre-mercado, da política representativa, do constitucionalismo, da divisão dos poderes estatais e, porque não dizê-lo, da luta pela liberdade individual, alcançada em terras brasileiras durante o império. Lá e cá, o liberalismo auxiliou a forjar as bases da nacionalidade – e das desigualdades – entre agentes econômicos, sob a máscara da igualdade jurídica. Na América, estes processos tomaram colorações mais acentuadas, dado o esforço que muitos fizeram, naqueles tempos de corte e império, para reforçar o processo de construção da nação, de maneira a evitar a implosão territorial e a constituição de novos estados.

Diversos problemas apareciam quando o assunto era organização do Estado Imperial, dentre os quais se destacavam as questões institucionais e as de infraestrutura. Era preciso criar o arcabouço legislativo sobre o qual funcionaria o Estado e, ao mesmo tempo, também era necessário organizar os meios de comunicação pelos quais as ordens, mercadorias, tropas e burocracia estatal circulariam. Ou seja: era preciso garantir a infraestrutura necessária à expansão do comando do centro imperial sobre as partes, ao mesmo tempo em que se asseguravam os mecanismos de participação das províncias na política central.

Neste contexto, esta dissertação estuda como se deu o processo de expansão das estradas de viação interprovinciais nas nos territórios de Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais, entre 1834 e 1870. Estas províncias foram selecionadas pois já apresentavam um sistema de comunicação durante o século XVIII, proporcionado pela economia mineradora. Tais estradas foram reutilizadas, durante o Império, para promover a ligação entre o Rio de Janeiro e a fronteira com os países platinos, enquanto novos caminhos não foram abertos e outras alternativas de transporte não se instalaram no país, pois, entre as décadas de 1830 e 1870, a maneira mais fácil de alcançar as províncias de Mato Grosso e Goiás ainda era através de estradas de viação, quadro que só mudaria a partir do fim do século XIX

O tema das estradas provinciais foi escolhido com o intuito de desvendar uma outra face dos sistemas de transporte no período. Até o momento, a bibliografia existente sobre o assunto privilegiou os modelos ferroviário e de navegação a vapor¹. Poucas menções foram feitas à expansão do sistema de transportes terrestres através de estradas para animais, apesar de serem elas um meio de transporte importante em várias regiões brasileiras até fins do XIX. Em 1860, o Império ainda caminhava no lombo de mula. Apesar de seus muitos rios e das inúmeras tentativas de introduzir novas modalidades de transporte no país, a criação das ferrovias e a abertura à navegação a vapor, a partir de 1850 serviram a três propósitos: primeiro, atender às necessidades do sistema exportador, localizado na região sudeste, mas cuja expansão foi lenta e custosa; segundo, a abertura da navegação dos rios interiores e a introdução de empresas de navegação a vapor só daria solução ao déficit de transportes a partir do fim do século XIX, logo, estas não foram soluções viáveis para o problema dos transportes na região em estudo, ao menos até a década de 1850. Com isto, vapor e ferrovias funcionaram muito mais como exemplo de uma modernização lenta, incapaz de atender às grandes expectativas colocadas sobre os ombros do Império.

Em 1870, os transportes brasileiros ainda eram terrestres, tradicionais e o comércio interno ainda obedecia à sazonalidade das tropas e de seus condutores. Tal estado de coisas fora fruto não só de contingências econômicas, mas também da visão política de muitos dirigentes nacionais e locais, que perceberam nas estradas terrestres, arcaicas e cheias de deficiências, a modalidade de transporte mais adequada às dificuldades do erário público. É sob esta perspectiva que os caminhos de viação constaram dos orçamentos anuais do império, sendo então objeto de guerra fiscal entre as províncias. Apesar de receberem poucos recursos para sua confecção e manutenção estes caminhos foram a opção de transportes adotada ao longo dos primeiros cinquenta anos do império. Apesar de arcaicas, eram por eles que se trocavam as mercadorias, as informações, as ordens e os funcionários provinciais e imperiais. Deles, algumas províncias foram capazes de retirar recursos para sua sobrevivência e, em alguns casos, conseguiram demarcar sua influência política.. Seus traçados, hoje esquecidos, foram testemunhas de um capítulo da própria modernização burocrática do Estado, que deixava de investir fundos de maneira desordenada, e criara, durante o mesmo período,

¹ Este assunto é objeto de maior análise durante o capítulo 1 desta dissertação.

um corpo de funcionários remunerados e preparados para observar os melhores pontos por onde passar um caminho, uma picada, enfim, uma estrada.

Da mesma forma, os caminhos para animais e viandantes também espelharam a evolução legislativa do país: divididos em caminhos gerais (interprovinciais), provinciais e municipais, nem mesmo os parlamentares do império sabiam, exatamente, como definir cada um e, conseqüentemente, como aplicar os recursos do império a cada um segundo sua competência legislativa, demonstrando como era difícil para estes primeiros construtores da nação estabelecer definições claras para problemas simples. As estradas foram, durante todo o século XIX, suporte não apenas da riqueza do país, mas também palco de suas indefinições e dificuldades, demonstrando então como era difícil, para os homens daquele tempo, erigir uma nação sobre os retalhos do antigo império português, e é justamente por isso que permitem observar o processo de criação e expansão do Estado nacional e alguns dos diferentes projetos políticos que lhe compunham. A partir delas, é possível verificar como diferentes projetos políticos se comportaram diante dos obstáculos impostos pela ausência de infra-estrutura no Brasil do período regencial e ao longo de parte do segundo Império, demonstrando como o desejo de modernizar conflitava com as possibilidades reais daquele estado e como as opções políticas foram, na maior parte do tempo, opções pragmáticas daqueles que almejavam se aproximar da Europa, mas que precisavam de soluções simples e baratas para seus problemas. Apostar no investimento em estradas terrestres, em caminhos simples, se tornou parte do projeto de alguns políticos nacionais, à maneira de uma opção em prol de uma modernização possível, adaptada às necessidades e às possibilidades nacionais.

Este trabalho representa a análise desta opção em três instâncias diferentes: por aqueles políticos que presidiram as províncias da região central do Brasil, pelos que chefiaram a própria política nacional, como ministros do império, e por aqueles que se consideravam representantes da nação, membros da Câmara dos Deputados. Este sistema político, que só foi organizado efetivamente a partir de 1834, momento em que as bases da organização política do Estado foram reordenadas pelo Ato Adicional, funcionou como triângulo definidor de políticas para estradas terrestres até 1870, momento em que o projeto ferroviário tomou corpo como alternativa econômica às estradas na região sudeste e o binômio ferrovia-navegação se instalou como o centro dos projetos de comunicações.

A partir disto, problema das estradas interprovinciais tem que ser compreendido no contexto geral da construção do Estado brasileiro e de suas instâncias decisórias, José Murilo de Carvalho descreveu o movimento de elaboração da política estatal como resultado de um sistema de cooptação, treinamento e homogeneização de elementos dos grupos dominantes para a formação de uma elite nacional. O uso da força, presente nas primeiras décadas do império não foi o único mecanismo de solução de conflitos. A institucionalização da política e a criação das carreiras burocráticas, sob a batuta do partido conservador é que deu estabilidade ao governo imperial a partir de 1840, de modo que, ao fim da década de 1850, o Brasil estava pacificado e sua política, ordenada em todas as partes do império. Nesta visão, o conservadorismo e o centralismo é que garantiram a manutenção territorial, em um modelo político misto entre burocracia formada nos quadros do governo e elites políticas, de proprietários rurais e comerciantes, homogeneizados pela socialização e pelo treinamento nos postos políticos.

Ainda segundo José Murilo de Carvalho, socialização e treinamento permitiam aos governantes brasileiros o uso de um conjunto de valores e linguagens comuns que embasavam a manutenção da unidade nacional e o respeito que tais homens devotavam ao processo legislativo, de modo que o uso das leis para amainar conflitos no estado brasileiro se tornou elemento generalizado a partir de 1822, contrariando a visão negativa sobre o constitucionalismo liberal apresentada por Oliveira Vianna.

A capacidade de processar conflitos entre grupos dominantes dentro de normas constitucionais aceitas por todos constituía o fulcro da estabilidade do sistema imperial: ela significava, de um lado, um conservadorismo básico na medida em que o preço da legitimidade era a garantia de interesses fundamentais de grande propriedade e a redução do âmbito da participação política legítima. Mas, de outro lado, permitia uma dinâmica de coalizões políticas capaz de realizar reformas que seriam inviáveis em situação de pleno domínio de proprietários rurais.²

Embora passe pelo problema da dominação econômica, Carvalho enxerga na política imperial caminhos paralelos – como o funcionalismo público – para a ascensão de homens livres, letrados mas que, embora oriundos dos setores exportadores, que dominavam a economia nacional deles se diferenciava como elites políticas

A terceira corrente analítica enfocará o próprio processo político como base do império brasileiro, a partir da análise de Sérgio Buarque de Holanda. Em “A Herança

² Idem, p. 42-43

colonial – sua desagregação”³ Holanda observa, já em fins do século XVIII, ressentimentos nativistas por parte dos colonos, contra a metrópole, os quais não foram solucionados com a vinda da família real em 1808, mas que também não fundamentavam a base de uma identificação geral destes colonos como tais, sendo assim chamados também de nativismos. Entre 1822 e 1831, a solução de primeira hora encontrada para a manutenção dos fundamentos produtivos da colônia no período imperial, com a elevação de D. Pedro I à categoria de Imperador, suscitou estes ressentimentos contra o próprio monarca. Porém, o exemplo de implosão do império colonial espanhol representou contraponto não-desejado, estimulando assim a coesão da nova pátria.

A solução encontrada para o enigma por alguns foi, então propor a adoção do modelo norte-americano. A idéia de uma constituição “(...) que assegurasse a unidade, respeitando o princípio federativo (...)” foi cogitada por alguns políticos de peso. Combatida pelo centralismo de D. Pedro I, a mesma idéia retornaria a partir de 1831, à maneira de arranjo político capaz de sustentar a unidade territorial.⁴ Assim, entre 1808 e 1831, efetuara-se a transação entre o passado colonial e as instituições nacionais, processo que se estendeu até 1836, quando emerge a reação monárquica centralizadora sob um sistema político-jurídico já capaz de ordenar as forças locais e gerais após a repactuação monárquica do período regencial.

Neste sentido, Miriam Dohlhnikoff⁵ apresentou a análise desta reordenação das instituições imperiais durante o período regencial, reforçando o peso da institucionalização dos conflitos políticos como pedra-de-toque da estabilidade do sistema.

Para além destas três correntes, encontra-se a obra de Ilmar Rohloff de Matos. Embora o autor também enfatize o papel do partido conservador na organização estatal,

³ HOLANDA, Sérgio Buarque de. A herança colonial – sua desagregação. In.: HOLANDA, Sérgio Buarque de. História Geral da Civilização Brasileira. São Paulo: Difel, 1985, 6ª ed., TII, vol. 1, pp 9-36.

⁴ Nas palavras do próprio Holanda: “Não entra certamente grande exagero no pretender que, já em 1831, a tendência para reduzir a esfera de ação político-administrativa do poder central, se cobre de um novo lema, o da Federação, para sustentar, tanto quanto possível, um estado de coisas que procede, entre nós, das origens remotas da vida colonial. Apesar de todas as discrepâncias entre as instituições norte-americanas, tantas vezes invocadas no Império, e o que chamamos as nossas tradições nacionais, parece fora de dúvida que o localismo, a falta de nexos poderosos entre as várias unidades regionais, concordava melhor com essas tradições do que um regime fortemente centralizador. Por outro lado, pode-se pretender que os esforços do governo de Lisboa visando a essa centralização, dentro da América lusitana, mesmo quando conduzidos com afinco, o que nem sempre se deu, só parcialmente se viram bem sucedidos. HOLANDA, Sérgio Buarque de. A herança colonial – sua desagregação. In.: HOLANDA, Sérgio Buarque de. História Geral da Civilização Brasileira. São Paulo: Difel, 1985, 6ª ed., TII, vol. 1, p 20.

⁵ DOHLNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil*. São Paulo: Globo, 2005.

sua matriz teórica não segue a linha weberiana de análise do funcionalismo público. Para Matos, a essência do processo esteve em sua relação com a constituição de uma classe senhorial. Sob esta perspectiva, as ações individuais e de alguns grupos economicamente hegemônicos é que deram a tônica da formação do estado. A classe senhorial, elevada ao posto de elite política imperial, não surgiu assim de um arranjo capaz de homogeneizá-la, mas pelo predomínio de um grupo – os saquaremas, fração dos dirigentes fluminense, que passa a dirigir o estado a partir de uma visão tripartite da sociedade. Nesta chave, o império se compunha do mundo do governo (ou da boa sociedade) e do mundo do trabalho, ambos dentro da esfera da ordem, cujas relações sociais eram alcançadas pelo estado, que as condicionava. Em contraposição a estes dois mundos ligados à economia exportadora, havia o mundo da desordem, feito de homens livres pobres, ou seja, por aqueles que não faziam parte do mundo agro-exportador, onde os ditames da ordem não chegariam.⁶

Este processo se iniciaria nos anos 30, com a constituição do núcleo duro da elite saquarema. Porem, antes de consolidar sua hegemonia dentro do estado, houve, sim, luta pelo controle do aparelho administrativo-coercitivo, durante o período de transição entre a hegemonia metropolitana e a nativa. Dentre Estes herdeiros da tradição administrativa colonial, dividiam-se entre o domínio da “casa” (seus negócios privados) e do “governo” (entendido como extensão parcial de suas relações pessoais). Como grupo, subdividiam-se, nos anos 20 e 30 do XIX, em três ramos: a monárquica centralista, a democrática e a aristocrática, cada um com um projeto político para o futuro reino. Nos anos anteriores à hegemonia saquarema, os três grupos lutaram pelo controle do estado, e suas propostas sempre eram norteadas pelo aspecto territorial, como condição para a integridade do novo corpo político.⁷

Neste contexto, o projeto aristocrático saiu vitorioso, ao colocar o Rio de Janeiro como cabeça do império, construído de fora para dentro pela própria expansão do controle central sobre as localidades, ou seja, pela centralização monárquica.⁸

⁶ MATOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema: a formação do estado imperial*. Rio de Janeiro: Hucitec, 2004.

⁷ MATOS, Ilmar Rohloff de. *Construtores e herdeiros: a tirania dos interesses na construção da unidade política*. In.: **Revista Almanack Brasileiro**. São Paulo: maio/ 2005, n 1, p. 8-26

⁸ A diferença entre Rohloff e Carvalho, no que tange à centralidade do papel dos grupos conservadores na construção da política imperial, difere no grau de importância dado à esfera privada neste processo. Para Rohloff, o predomínio do raciocínio privado sobre os negócios públicos implicou no estabelecimento de elites aristocráticas no poder imperial, as quais governaram para seus pares e negligenciaram as camadas não produtivas, incluindo neste raciocínio as regiões não-exportadoras, as quais não receberiam os benefícios do governo central. Esta tese reforçaria argumentos como o da centralização dos gastos orçamentários na região sudeste em detrimento das províncias do norte. Já Carvalho encontra nos

À medida em que se avança na historiografia, verifica-se que todas as interpretações insistem em tentar responder ao enigma da unidade territorial, a partir dos quesitos dominação, coerção e negociação ou hegemonização. Para todos os autores, o território se transformou em item de formação do estado e da futura nacionalidade, embora o intuito de manter a coesão das antigas colônias portuguesas fosse obstáculo à ação material dos governantes. As distâncias entre cidades de províncias diferentes eram enormes; os meios de transporte, ineficientes; as tropas, ineficazes e as elites locais, bastante resistentes ao novo domínio.

Neste sentido, seja qual for interpretação adotada, é essencial examinar os meios pelos quais o governo central criou as bases econômicas e políticas efetivas da unidade, ou seja, as estradas que se prestaram a unificação do território

Desde a criação de suas primeiras bases legislativas, o estado brasileiro obedeceu a uma tendência comum ao mundo ocidental: o uso do sistema político no controle dos conflitos internos através da positivação (criação de leis escritas) e do funcionamento do governo segundo o modelo representativo. Envolvido no movimento constitucionalista que varria o mundo ocidental, o Brasil acabou por caminhar no sentido do apaziguamento dos conflitos sociais e políticos através do uso de suas instituições políticas, de maneira a racionalizar as relações entre os súditos e o governo.

A legislação dos estados já nascia, a partir do século XIX, como sistema de ordenamento da ação humana, e sua legitimação se deu pelo próprio funcionamento do sistema: quando maior sua capacidade de ordenar os conflitos, mais legitimidade este adquire junto a seus participantes. Durante o século XIX, esta tendência adquire maior enrijecimento, com a positivação⁹ das normas ordenadoras do estado e da sociedade. O triunfo do pensamento sistemático e ordenador do período iluminista influenciou, assim, a construção dos estados nacionais do século XIX ao possibilitar que estes surgissem

conservadores um projeto político de nação, o qual pode ser denominado como “modernização conservadora”, já que seus principais elementos – as reformas da década de 1850 – foram efetuadas pelo partido conservador durante seu período de maioria no governo. Assim, a instituição da lei de terras, do Código Comercial e da Lei Eusébio de Queiróz mostrariam os rumos a dar a este estado, para Carvalho, enquanto para Rohloff os efeitos da política saquarema só seriam cristalizados a partir de 1853, com o fim do regresso conservador.

⁹ Positivação é conceito compreendido aqui como criação de leis escritas, cuja alteração depende de complexo processo legislativo.

como ordenamento jurídico antes da formação de uma comunidade imaginária¹⁰ detentora de laços capazes de solidificar tais grupos em unidade governativa. Assim, o governo seria criado antes da nação nos países recém-libertos do jugo colonial, e seria mediado pelo arcabouço jurídico criado por alguns membros desta sociedade.¹¹

Da pena dos legisladores brasileiros surgiram, a partir desde 1822, diversos projetos para esta nação, sempre com o mesmo objetivo: impedir a implosão do território, abarcando assim as necessidades do governo central e das diferentes regiões que compunham o império. A própria escolha da definição deste Estado como império e não apenas reino já denotava necessidade de partilhar, ao menos parcialmente, o poder¹², e, em todos os projetos de ordenação legislativa – do centralismo da constituição de 1824, passando pela partilha dos poderes e acomodação dos interesses locais, executada pelo Ato Adicional até a retomada de centralização parcial do poder judiciário, com a interpretação do ato adicional, aprovada em 1840 – em todos estes momentos, o problema das instituições políticas como molde das relações sociais estava presente, como na Europa e nos Estados Unidos. Conhecido como movimento constitucionalista, a profusão de leis regulatórias do funcionamento do Estado e das relações sociais varria o velho e o novo continente, e seu marco inicial esteve na fundação dos Estados Unidos. Em todos os países, era necessário definir quem era o “povo”, e, posteriormente, qual o grau de intervenção deste “povo” na esfera política.

No sistema estadunidense, a solução para o problema do “povo” apareceu sob a fórmula *o governo é do povo, mas o povo não governa*. Governavam seus representantes, estes sim capacitados à atuação no espaço público. A confiar na análise de Charles Beard, apresentada por Gilverto Bercovici, “(...) A constituição de 1787 não foi criada pelo povo, nem pelos Estados, mas por um grupo consolidado de interesses econômicos, que era nacional em seus objetivos”. O poder do povo estava no exercício do poder de escolher representantes, e o sistema de freios e contrapesos representado

¹⁰ ANDERSON, Benedict. *Imagined communities: reflections on the origin and spread of nationalism*. London: Verso, 2003, 13ª ed.

¹¹ FERRAZ Jr, Tércio Sampaio. *Introdução ao estudo do direito: técnica, decisão, dominação*. São Paulo: Atlas, 2007. 5ª ed, 2ª reimp., p. 65-72

¹² Segundo Ilmar Rohloff de Matos, a escolha da definição do novo estado como império foi herdada dos projetos portugueses e retratava a conciliação entre o passado colonial e o futuro independente: “(...) a opção por Império do Brasil resgatava uma herança; expressava o primeiro momento de triunfo de um projeto; revelava como os herdeiros eram também construtores; reafirmava o papel da cidade do Rio de Janeiro como cabeça; e evidenciava, sobretudo, como uma denominação distinguia-se, desde então, por enfeixar uma pluralidade de significações.” In.: MATOS, Ilmar Rohloff de. *Construtores e herdeiros: a tirania dos interesses na construção da unidade política*. In.: **Revista Almanack Braziliense**. São Paulo: maio/ 2005, n 1, p. 20.

pela necessidade de negociação nas instâncias representativas, associado ao federalismo, garantiria a representação de todos os interesses dentro deste sistema.¹³ Na França, alguns anos depois, o mesmo movimento constitucionalista serviria, a partir de 1799, para eliminar os traços radicais da revolução francesa. O ideal constitucional, em suas pretensões a racionalizar o poder, acabar com privilégios, garantir direitos de liberdade e o poder da nação representar a si mesma foi substituído pela reação conservadora, fortalecendo assim o princípio monárquico constitucional, com bicameralismo, voto censitário separação de poderes e direitos individuais.

O constitucionalismo europeu da primeira metade do século XIX é, marcadamente, um constitucionalismo monárquico, com uma estrutura dualista e balanceada entre rei e parlamento, buscando limitar o poder real com a constituição escrita. Este modelo constitucional europeu, Segundo Stolleis, surge do pacto entre monarca e estamentos ou da outorga monárquica, dificilmente pela via da deliberação em assembleia constituinte. A constituição é entendida como estabelecimento do poder, legitimando a monarquia, preservando a distinção entre Estado e sociedade e garantindo a ordem de Mercado. (...) ¹⁴

O Brasil não fugiu a esta tendência. Em 1824, a modernidade da constituição estava perceber a necessidade de criar um espaço de representação – a câmara dos deputados – como elemento defensor dos interesses da nação, eleitos periodicamente, e ao mesmo tempo em restringir as discussões do orçamento à este poder representativo, o que vedaria às instâncias de menor representatividade o direito de aumentar os impostos, legitimando o fato quando fosse feito, já que este poder estaria apenas nas mãos dos representantes eleitos. O exclusivismo dos deputados na organização dos gastos imperiais era elemento discutido não apenas no Brasil, mas também nos países europeus. Brasil, França e Inglaterra passavam pelas mesmas discussões, embora as soluções adotadas fossem diferentes. Aqui, a necessidade de legitimar o poder central fez com que a Câmara dos Deputados adquirisse importância em um item fundamental na relação entre deputados e eleitores: os impostos.

Posteriormente, a repactuação das relações entre as partes do Império, dando maior autonomia às províncias e definindo a partilha dos recursos também fez parte de um processo modernizante, capaz de racionalizar a administração para maximizar a capacidade arrecadatória e promover a expansão do império em locais de difícil acesso à maneira de um sistema federativo. Às províncias, agora dotadas de capacidade

¹³ Para mais detalhes, ver BERCOVICI, Gilberto. *Soberania e constituição: para uma crítica do constitucionalismo*. São Paulo: Quartier Latin, 2008, p. 127-134.

¹⁴ Idem, p 165.

legislativa¹⁵, teriam no presidente de província e nas representações enviadas ao parlamento elementos capazes de defender seus interesses. Além disso, como se verá, o presidente de província teve papel relevante no caso das estradas interprovinciais, objeto que trará elementos novos à imagem tradicional que se tem deste membro da elite imperial.

As províncias mineradoras: coesão e diferenciação regional

Estratificamos os padrões de comportamento de modo a explicar os três casos sem enrijecer posições dentro do debate historiográfico, de modo a compreender a função destas províncias no jogo político e econômico do Império, dado que o interesse imperial pelas três províncias foi crescente do período. Apesar de não comporem o centro agro-exportador, as três províncias eram objeto constante dos relatórios de ministros do império, e seus sistemas de comunicações foram alvos de diversos projetos, com consignação imperial, para melhoria das estradas. Apesar de seu isolamento, Mato Grosso e Goiás eram preocupação constante, a primeira por sua posição de fronteira, e a segunda por ser ponto de passagem para a região norte, local de rebeliões populares de peso durante a década de 1830. Quanto a Minas Gerais, sua posição privilegiada, funcionando como tampão entre Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo e Goiás, e a influência que alguns de seus políticos adquiriu nos quadros dos funcionários públicos, além de sua função de mercado abastecedor do Rio de Janeiro, colocou-a no centro da maior parte das discussões sobre transportes. Em matéria de estradas, estas três províncias receberam mais atenção que as da região sul e que a região nordeste.

Tais fatos, aliados à trajetória histórica das três como zona de mineração, tornaram palpável a definição delas três como uma região específica, que funcionava na órbita das economias paulista e fluminense, pelas quais eram disputadas. Interessava atingir o Mato Grosso, projeto explícito pelos planos de viação de alguns presidentes oriundos de São Paulo naquela província; porém, as relações comerciais da região possuíam, tradicionalmente, contatos mais fortes com a praça carioca, dando-se então uma disputa que saiu da política local e adentrou a política imperial. Já Goiás, região de

¹⁵ A partir de 1835, os Conselhos de Província, meramente consultivos, foram dotados de capacidade legislativa e transformados em Assembléias Legislativas provinciais.

passagem entre o Mato Grosso e Minas Gerais, sempre caracterizada pelo isolamento de seu território, não se apresenta de forma tão simples na documentação: dividida entre norte e sul, correspondia a dois projetos de ligação imperial. Um, advindo dos projetos coloniais, rumo ao norte, conectando o centro à Bacia Amazônica e ao Maranhão; outro, já conhecido durante o XVIII, conectando Goiás ao litoral carioca via Minas Gerais, e que se prolongava, a oeste, até o Mato Grosso, e que tornou o sul de Goiás região diferente do quadro de isolamento econômico pintado pela historiografia¹⁶. Apesar de todos estes fatores, as duas províncias viveram sob déficit orçamentário o período inteiro, com pequenos momentos de equilíbrio na década de 1850, o que aumentou a importância dada à ela pelos próceres do Império, e mobilizou, em alguns momentos, seus representantes na Câmara dos Deputados rumo à defesa de consignações que auxiliassem os trabalhos provinciais.

Por fim, Minas Gerais surgiu como elemento a completar a análise, não apenas por ser o antigo centro minerador, mas por sua posição em meio às rotas rumo ao Rio de Janeiro São Paulo, Bahia e Espírito Santo. Caso *sui generis*, a província possuía economia voltada ao comércio nacional, e mesmo assim conseguiu sustentar um modelo de arrecadação voltado para a cobrança de taxas itinerárias, à semelhança da congênere paulista, e obteve assim recursos para sustentar a expansão de suas estradas. A centralidade do problema das comunicações, em Minas Gerais, era tal que, já em 1835, antes mesmo da apresentação do primeiro plano de viação geral, Bernardo Pereira de Vasconcelos, primeiro presidente da província mineira, já se preocupava com um plano de viação provincial. Assim, Minas Gerais completa o estudo apresentando o caso de uma província não-exportadora que obteve sucesso em sua arrecadação adotando um modelo de modernização não-ferroviário, até 1870.

As três províncias, de maneiras diferentes, eram objeto dos esforços dos ministros do Império: seja para integrá-las à corte, seja para levar a pujança da economia paulista até seus territórios, de maneira a movimentar as economias do entorno, seja no esforço de defesa do território nacional contra ameaças externas. Destes pontos, surgiram diversas iniciativas dos ministros da pasta Império, defendendo esta ou aquela rota interprovincial. Tais projetos, elencados nas propostas anuais para a lei

¹⁶ Representada por GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. *Mato Grosso (1850-1889): uma província na fronteira do império*. Dissertação (mestrado). Universidade Estadual de Campinas: Instituto de Economia. Campinas, e GARCIA, Lúcia Salsa. *Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1870-1920)*. Dissertação, 1980. Dissertação (mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1980.

do orçamento, eram enviados à Câmara dos Deputados, onde os próprios deputados destas unidades administrativas também propunham outras estradas.

O montante encaminhado, pelo império, para a construção de estradas interprovinciais foi baixo, se comparado aos outros itens dos mesmos orçamentos. As dificuldades impostas pela falta de funcionários capacitados para a obtenção das informações necessárias à aprovação das propostas de cada obra aumentavam os empecilhos à aprovação dos projetos, e a formação de um corpo burocrático de segundo escalão, relacionado à elaboração de estudos técnicos, acompanhou a trajetória da formação dos transportes nacionais durante todo o período. A evolução da legislação e as alterações no organograma das pastas ministeriais, com a criação da Diretoria de Obras Públicas e posteriormente do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, e as tentativas de ordenação das finanças imperiais demonstraram como os esforços de modernização do Estado imperial se desenrolaram ao longo das décadas de 1830 a 1870, nem sempre ligados apenas à construção da política partidária, mas muito marcados pela ação dos conservadores em seu intuito de ordenar a administração e aumentar seu conhecimento sobre o que ocorria dentro do império. As reformas ministeriais e a criação de novos órgãos públicos representavam passos rumo à profissionalização dos setores médios da burocracia imperial, os quais nem sempre participavam da alta política, mas cujo maior ou menor conhecimento técnico eram determinantes para o sucesso da empreitada de unir o império. Neste ínterim, destaca-se o papel de alguns engenheiros, cuja ascensão dentro destes setores e a ação silenciosa, mediante relatórios técnicos bastante precisos para o momento, permitiu que o sistema de viação imperial progredisse de maneira espantosa nos anos de relativa calma política.

Observando então parte da documentação oficial deixada por presidentes de província e ministros do império, além dos Anais da Câmara dos Deputados entre 1834, ano em que a institucionalização das relações entre províncias e governo central foi sedimentada pela aprovação do Ato Adicional de 1834 e subsequentemente as atribuições de cada instância de poder foram distribuídas, de maneira a tentar evitar conflitos de jurisdição sobre a atividade arrecadadora e a aplicação de recursos públicos, e fins da década de 1860, momento em que surgiram as primeiras ferrovias ao longo do litoral brasileiro¹⁷

¹⁷ Segundo Willian Summerhill, até 1857 o Brasil possuía apenas 16 km de trilhos para a circulação de trens; entre 1857 e 1871, 853 km foram adicionados, perfazendo média de 60,9 km/ano, cifra que não

Para a análise da ação dos presidentes de província, utilizaremos os relatórios apresentados pelos mesmos, durante os trabalhos de abertura das Assembléias Legislativas Provinciais respectivas. Os projetos imperiais para a área de transportes foram conhecidos através dos relatórios apresentados pelos ministros das pastas Império, Orçamento e, a partir de 1860, Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Já os debates das propostas de orçamento, seus resultados e outros projetos de estradas interprovinciais, defendidos individualmente ou por algumas bancadas, foram desvendados pela leitura dos Anais da Câmara dos Deputados, entre 1834 e 1870, documentação que trouxe o último tópico de discussão neste trabalho: a definição do que era o conceito de representatividade para estes deputados e como os diferentes modelos de representatividade definiram a ação dos deputados gerais.

Para resolver todos os dilemas citados, esta dissertação se dividirá em quatro capítulos. No primeiro, demonstra-se como a intervenção do Estado e as atividades econômicas dividiram o território nacional em macrorregiões, cada uma com um tipo de ação imperial no campo dos transportes. A partir disso, demonstramos a dualidade entre o peso político das capitânicas em estudo e sua importância econômica no início do século XIX. No segundo capítulo, discute-se a alta política: como os ministros da pasta Império trataram o problema dos transportes, e qual a influência da dinâmica partidária sobre este cargo; já o terceiro capítulo analisa o problema da ação dos presidentes de província e pela luta de grupos paulistas e cariocas rumo à hegemonização destas zonas, através do uso dos cargos executivos provinciais, em contraposição ao baixo nível de investimento envolvido nos projetos de estradas interprovinciais, e o grande interesse em aumentar o nível de comunicação entre a Corte e as províncias, a partir do tradicional debate sobre as finanças imperiais, obtido com as propostas de orçamento emitidas anualmente pelos ministros da pasta Finanças.

No quarto e último capítulo, surge a ação dos representantes das províncias na Assembléia Geral. Dele constam as questões de aprovação do orçamento, envolvendo as lutas de políticos individuais ou de bancadas inteiras, como no caso das bancadas mineira, goiana e mato-grossense, que se mobilizavam dentro do parlamento e, em

representava grande avanço para as comunicações quando comparada ao território nacional. Este crescimento também não se deu de forma ordenada, oscilando entre anos em que nenhum trilho foi assentado (1859) e anos em que mais de 100 km de trilhos para ferrovias foram construídos.

alguns momentos, seja com o objetivo de enviar recursos às obras de suas províncias, seja para defender seus interesses econômicos frente aos assuntos ligados às estradas gerais, as modificações do sistema de cobrança de impostos de passagem ou ao desenvolvimento econômico de suas províncias, restando, logo após, as conclusões e a alguns problemas que não puderam ser respondidos pela pesquisa.

Capítulo 1: O problema dos transportes

“O carro de boi lá vai / Gemendo lá no estradão
Suas grandes rodas fazendo / Profundas marcas no chão
Vai levantando poeira, poeira vermelha / Poeira, poeira do meu sertão
Olha seu moço a boiada / Em busca do ribeirão
Vai mugindo e vai ruminando / Cabeças em confusão
Vai levantando poeira, poeira vermelha/ Poeira, poeira do meu sertão
Olha só o boiadeiro /Montado em seu alazão/ Conduzindo toda a boiada / Com seu berrante na mão
Seu rosto é só poeira, poeira vermelha Poeira, poeira do meu sertão
Barulho de trovoadas /Coriscos em profusão
A chuva caindo em cascata /Na terra fofa do chão
Virando em lama a poeira, poeira vermelha/ Poeira, poeira do meu sertão
Poeira entra meus olhos / Não fico zangado não
Pois sei que quando eu morrer Meu corpo irá para o chão
Se transformar em poeira, poeira vermelha
Poeira, poeira do meu sertão
Poeira do meu sertão, poeira
Poeira do meu sertão”

GOMES, Serafim Colombo; BONAN, Luís. *Poeira*

Por muitos séculos, a palavra ‘estrada’ remeteu a cenários semelhantes ao descrito pela música acima: poeira, lama, e lentidão das tropas de animais, tangidas por peões e boiadeiros. Mal eram abertos, e os caminhos já estavam tomados por poeira e buracos, que se multiplicavam a cada chuva; em pouco tempo, o mato retomava o espaço que lhe fora retirado pelos homens. Esta imagem da estrada de terra, de chão batido, cortando lugares despovoados, ainda é comum no interior do Brasil, e predomina quando se pensa no que eram as comunicações nacionais durante o século XIX. Porém, este imaginário nem sempre condiz com os processos políticos e econômicos que envolviam a abertura e manutenção dos caminhos que cruzavam o país

durante o império, e estes fenômenos foram objeto e resultado da própria formação do estado-nacional durante o império, pois as transformações tanto da legislação como da formação da burocracia imperial alteraram os procedimentos de financiamento, abertura e conservação de obras públicas, item no qual se inseriam os caminhos interprovinciais.

As principais alterações administrativas no âmbito geral foram impulsionadas pela necessidade de ampliar a ação do Estado, incorporando novas atribuições ou instituindo procedimentos específicos para as mesmas. De maneira geral, as principais competências dos governos imperiais foram determinadas ao longo das duas primeiras décadas de existência do governo pós-independência. É neste contexto que a ação dos agentes imperiais e de seus congêneres provinciais traçaram políticas públicas de expansão da malha viária, com três intenções essenciais: promover de maneira mais eficiente o escoamento da produção de exportação para o porto; incrementar as relações dentro do mercado interno e promover maior controle do território. No caso das províncias, o objetivo essencial neste campo era incrementar suas receitas através da arrecadação de impostos. Nem sempre estes quatro elementos eram compatíveis causando conflitos entre grupos de diferentes províncias, entre as províncias e o império e entre o executivo imperial e os deputados gerais em vários momentos. Mesmo entre os deputados gerais, nem sempre havia consenso sobre o que seriam as estradas interprovinciais e de quem eram as competências para cobrar impostos sobre a passagem nestes caminhos.

Neste contexto, as regiões centro e centro-sul receberam atenção diferenciada do executivo imperial no tocante às obras públicas, obtendo auxílio pecuniário às suas obras, profissionais especializados destacados pelo Império para atuar na região e acompanhamento permanente para abertura de estradas nos territórios de Minas Gerais, Mato Grosso e, em menor medida, na província de Goiás. Estas três províncias compunham um eixo de ligação entre o sul e o norte do país, posição que lhes atribuía destaque e, ao mesmo tempo, inspirava cuidados por parte do executivo e do legislativo imperial, enquanto, no âmbito provincial, seus presidentes se movimentaram no sentido de também interferir na expansão da infra-estrutura da região, seja para auferir maior quantidade de recursos, seja para proteger os interesses da província diante das vontades do império,

Este capítulo é dedicado a demonstrar como a formação da região mineradora se constituiu em complexo regional, desde o período colonial, através das interações econômicas e dos laços políticos que uniram a região e, posteriormente, elucidar como

esta região alçou posição de destaque dentro das políticas de infra-estrutura do império, apesar de não fazer parte do centro econômico cafeeicultor, sendo então palco de interação e conflito entre diversos projetos políticos ao longo das décadas de 1830 a 1870, fatos que determinaram o modo como a política para expansão de estradas interprovinciais se desenvolveu nas três províncias de tradição mineradora.

1.1 Mercado interno, estradas e a circulação de mercadorias na colônia

O sistema de comunicações terrestres não é tema novo na historiografia; seu estudo fez parte das análises dedicadas ao comércio interno durante o período colonial e também à atividade pecuária voltada a animais de carga. Nas duas questões, o papel das estradas aparece como substrato material secundário, já que o que se buscava era estabelecer a partir de qual momento o comércio colonial obteve projeção nas trocas comerciais empreendidas pelas localidades. Vale salientar que, nos dois casos, deu-se destaque ao comércio através de estradas de viação e não pela navegação das extensas bacias fluviais, posto que a maior parte da documentação existente sobre comércio interno é resultado da cobrança de impostos em barreiras e registros ao longo dos caminhos por onde caminhavam estes animais.

Negligenciadas como elementos de ação estatal e como fator concorrente no jogo político no XVIII e do XIX, as estradas interprovinciais permaneceram objeto pouco definido na historiografia, suplantado pelos temas da economia subsidiária de gado muar, que fornecia animais às regiões de maior importância econômica, e da utilização das rotas terrestres como base parcial do sistema de arrecadação sobre a circulação de pessoas, mercadorias e animais. Porém, mesmo enquanto elemento coadjuvante na historiografia sobre o abastecimento do mercado interno, o substrato material no qual tais mercadorias circulavam aparece de maneira destacada, sendo então o estudo dos caminhos interprovinciais, definidos como estradas que ultrapassavam os limites geográficos de uma única província. O marco cronológico para o início de sua existência localiza-se em 1824, com a primeira obra legislativa a institucionalizar as relações de poder no estado brasileiro pós-independência, anunciando os princípios da futura acomodação política das províncias dentro do Império, o que envolveu também a elaboração de um sistema de transportes como elemento importante da política do período.

1.2 Estradas, economia de abastecimento, ciclo tropeiro e cobrança de impostos

Os estudos sobre as economias subsidiárias ao setor agroexportador, também conhecidas como economias de abastecimento foram apresentados por seus principais expoentes entre as décadas de 1950 e 1970. Pesquisando o período colonial, mais especificamente os setores de abastecimento ligados à economia mineradora, estes trabalhos visavam a produção de farinha de mandioca, charque, e aguardente, e estiveram ligados, obrigatoriamente, à análise do mercado de animais para transporte de cargas. O sistema de produção e venda de cavalos, bestas e mulas para transporte foi atividade subsidiária essencial a todas as atividades econômicas efetuadas no território colonial, dadas a ausência de outras modalidades de transporte disponíveis e o baixo valor de investimento necessário à criação destes espécimes.

É assim que o comércio de tropas aparece nas obras de Aluísio de Almeida¹⁸, Mafalda Zemella¹⁹, Alfredo Ellis²⁰, Cássia Baddini²¹ e em Carlos Eduardo Suprinyak²², apenas para citar alguns autores que pesquisaram as relações comerciais entre o Rio Grande de São Pedro, atual Rio Grande do Sul, e a zona mineradora sob a ótica do comércio de animais. Nestas pesquisas, as principais fontes foram a documentação deixada pelo sistema de controle dos animais estabelecido por registros e barreiras

¹⁸ Seus estudos são considerados os pioneiros na associação animais, comércio de abastecimento e cobrança de taxas, exemplo de ALMEIDA, Aluísio de. *História de Sorocaba* (1589-1822) Gráfica Guarani: Sorocaba, 1951; ALMEIDA, Aluisio de *Os caminhos do sul e a feira de Sorocaba*. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**: Rio de Janeiro. v 187, n°153, 1945, pp. 96-173, ALMEIDA, Aluisio de. *Estradas e impostos do sul do Brasil*. **Revista do Arquivo Municipal**, São Paulo: nov/1952 p. 173-83

¹⁹ ZEMELLA, Mafalda **P. O Abastecimento da Capitania das Minas Gerais no Século XVIII**. 2a ed. São Paulo: HUCITEC, 1990

²⁰ ELLIS Jr., Alfredo. *O ciclo do luar*. **Revista de História**. São Paulo: 1950. s/p

²¹ BADDINI, Cássia Maria. *Sorocaba no Império: comércio de animais e desenvolvimento urbano*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2000.

²² Como pesquisador, Suprinyak publicou diversos artigos acerca do comércio de animais entre os séculos XVIII e XIX, demonstrando a alteração das demandas a partir da modificação da composição das tropas e das flutuações das zonas de consumo dos animais, partindo da venda para a região de Potosí, no início do XVIII, para a busca da zona mineradora, durante o mesmo século, e depois com a diversificação dos mercados consumidores. Esta trajetória pode ser observada em SUPRINYAK, Carlos Eduardo. *Comércio de animais de carga no Brasil Imperial: uma análise quantitativa das tropas negociadas nas províncias do Paraná e São Paulo*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Economia da Universidade Estadual Paulista. Araraquara: 2006; SUPRINYAK, Carlos Eduardo. *Tropas conduzidas pela barreira de Itapetininga e o comportamento do mercado de muares, 1854-1869*. **História Econômica e História de Empresas** vol. IX, n.2. 2006, p. 49-72; SUPRINIAC, Carlos Eduardo; RESTITUTI, 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 a economia mineira**. Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2006. SUPRINIAC, Carlos Eduardo. *O mercado de animais de carga no Centro-Sul do Brasil Imperial*: Novas Evidências. **Revista Estudos Econômicos**. São Paulo: abril/jun 2008 v. 38, n 2, p. 319-147.

encontrados ao longo dos caminhos trilhados pelos animais. A grande massa documental nestas pesquisas concentra-se no Registro de Curitiba e na Barreira de Sorocaba.

Neste sistema, os animais eram contados no primeiro, onde se emitiam guias com detalhes sobre a tropa, a qual recolhia impostos na região de Sorocaba. Este sistema forneceu animais para Minas Gerais ao longo de todo o século XVIII. Com o arrefecimento do ciclo minerador, os animais produzidos na região sulina foram realocados para as praças paulistas, na passagem do XVIII ao XIX, em função do renascimento da economia canavieira e, posteriormente, cafeeicultura. No entanto, as tropas para cargas não deixaram de afluir para o território mineiro, posição defendida por Mafalda Zemella e Alfredo Ellis. Porém, segundo pesquisas mais recentes, ao longo do século XIX a venda de animais de carga da região sul não se restringiu às praças paulistas e ao consumo das atividades produtivas desta província.²³ O fluxo de animais para Minas Gerais permanecera, mesmo após o declínio do ciclo minerador, agora utilizando o território das minas como entreposto rumo ao mercado da Corte, função exercida principalmente pela cidade de São João Del Rey, entreposto de animais rumo à Bahia e ao Rio de Janeiro.

Conforme Suprinyak e Restituti²⁴, a revenda destes animais atingiu mercados ainda mais distantes, utilizando o território da província mineira como entroncamento de rotas comerciais vindas do sul rumo à corte, ao nordeste e mesmo às províncias de Goiás e Mato Grosso, posto que a região de São João Del Rey daria acesso à estrada para Goiás, que cortava horizontalmente o sul de Minas Gerais, rumo ao Triângulo mineiro, e de lá bifurcando para Goiás e Mato Grosso.²⁵ No rumo norte, bestas e mulas eram encaminhados à Bahia através da região do Vale do Rio Jequitinhonha, atendendo à demanda de animais das zonas produtoras de fumo para o comércio com a África.

²³O principal autor a fazer a revisão da bibliografia sobre o comércio muar é SUPRINYAK, Carlos Eduardo. *Comércio de animais de carga no Brasil Imperial...* op. cit. onde demonstra como o comércio muar atingia outras províncias para além das regiões paulistas durante os séculos XVIII e XIX.

²⁴SUPRINYAK, Carlos Eduardo; RESTITUTI, Cristiano Corte. *Os muares e as minas...* op. cit. Em seu artigo, Suprinyak e Restituti não definiram qual seria o caminho tomado pelos animais sulinos rumo ao centro do Império após sua chegada a São João Del Rey, apontando apenas a que mercado se destinariam. A alteração das funções da região leste da província mineira e a mudança na composição de suas elites comprovam a relação entre o novo perfil abastecedor e a posição mineira como ponto de confluência de diversas estradas no período, conforme será definido mais adiante.

²⁵ Este caminho, conhecido como Estrada Salineira, consta do trabalho de GUIMARÃES, Eduardo Nunes. *A influência paulista na formação econômica e social do Triângulo Mineiro. Anais do XI seminário sobre economia mineira*. Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2004. Sobre a influência paulista na formação econômica e social do Triângulo Mineiro.

As estradas eram apenas coadjuvantes nestas pesquisas, pois os caminhos percorridos entre as zonas de produção e venda não eram essenciais, num primeiro momento, à compreensão dos fluxos econômicos, importava compreender qual a importância destes fluxos na relação entre economias secundárias ou de abastecimento e as zonas de exportação, ligadas diretamente ao sistema atlântico português., de modo a enfatizar quais as causas da organização de cada atividade econômica nos lugares onde surgiram e como tais escolhas interagiam com as outras regiões produtoras. Cássia Maria Baddini²⁶, Aluísio de Almeida²⁷ e mesmo Caio Prado Jr.²⁸, definiram os locais onde houve maior êxito da criação destes rebanhos – ao longo do médio Rio São Francisco, e em toda a extensão do planalto arqueado hoje localizado entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Estes foram, durante séculos regiões de roça, de bestas e de gado, em contraposição às praças de comércio de tropas, mais precisamente Sorocaba e, em menor quantidade, São João Del Rey, entrepostos por onde tais insumos produtivos eram enviados a seu destino final. Os dois sistemas (nordestino e sulino) se desenvolveram *pari passu* ao estabelecimento de uma rede de comunicações entre as zonas produtoras, as regiões de consumo e os locais de embarque dos produtos exportados. Esta triangulação – produção de animais, rede de comunicações e sistema de produção mercantil – funcionou como base para os primórdios de um mercado interno, ao longo do séc. XVIII, criando subsistemas comerciais integrados pelas figuras de tropeiros, comissários comerciais, mascates e outros, ligados ao comércio.

Tributárias do mercado de animais são as análises que tangenciam a construção e manutenção dos caminhos terrestres enfocando não o problema dos sistemas de abastecimento, mas a ação de comerciantes, tropeiros e peões dentro do mercado de muares. Trabalhos como os de Maria Theresa Petrone, Marcos Ferreira Andrade, Paula Chaves Teixeira²⁹ e outros, observam as trajetórias individuais de comerciantes que se

²⁶BADDINI, Cássia Maria. *Sorocaba no Império: comércio de animais e desenvolvimento urbano*. Dissertação de mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo: São Paulo, 2000.

²⁷ALMEIDA, Aluísio de. *História de Sorocaba ...* op. cit. ALMEIDA, Aluísio *Os caminhos do sul...* op. cit. ALMEIDA, Aluísio. *Estradas e impostos ...* op cit.

²⁸ PRADO Jr., Caio. *Vias de Comunicação*. In.: **Formação do Brasil Contemporâneo**, 23ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1999, 3ª reimpressão.

²⁹ PETRONE, Maria Thereza Schorer. *O afluxo do gado à Sorocabana e a importância econômica do Caminho do Sul na década da independência*. **Anais do Primeiro Encontro do Núcleo Regional de São Paulo na ANPUH**. São José do Rio Preto, 1973 e PETRONE, Maria Thereza Schorer *O barão de Iguape: um empresário na época da independência*. São Paulo: Editora Nacional/ Brasília: INL, Companhia Editora Nacional 1976. ANDRADE, Marcos Ferreira. *Indicações sobre a produção e o comércio de fumo sul-mineiro: análise do livro de notas do negociante Antônio José Ribeiro de Carvalho*. **Anais do XIII seminário sobre a economia mineira**. Diamantina: 2008. TEIXEIRA, Paula Chaves.

envolveram tanto com a exportação de produtos como com o comércio tropeiro, conformando redes de relações sociais que superavam o âmbito geográfico de sua ação. Mesmo nestas pesquisas, as relações comerciais envolvidas ocorrem em torno do comércio sulino com as regiões de Curitiba e Minas Gerais, a partir da economia de muares.

Nestas pesquisas, pouco se comenta sobre a circulação de mercadorias e animais entre as capitâneas mineradoras, ou mesmo entre tais locais rumo ao centro, resultado da importância que adquiriu dentro da historiografia, ao longo do tempo, a relação entre o mercado interno e o externo. Como Minas Gerais era o centro econômico da colônia, e o volume de ouro extraído das outras capitâneas não era tão grande quanto o retirado de Minas Gerais, os caminhos que ligavam Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, embora existissem, não foram objeto de destaque nas obras que versaram sobre o período. Porém, ao observar alguns mapas de época, parece claro que estes caminhos existiam e faziam parte das relações entre comércio interno e externo, bem como também é importante observar que as relações entre as três capitâneas se deram com base em um projeto político colonial orientado para efetuar esta relação.

Alguns indícios desta relação política entre as regiões mineradoras, imposto por um projeto político externo, pelas condições geográficas encontradas e pelo próprio processo histórico foram observadas na segunda corrente historiográfica a tratar das estradas, mesmo que de maneira acessória. Esta vertente, que surgiu a partir dos anos 60 do século XX, debruçou-se sobre o estudo dos caminhos terrestres, embora não fosse seu objeto principal. Nela, as autoras Maria Sylvia de Carvalho Franco e Emília Viotti da Costa observaram as estradas como objeto de arrecadação, em suas relações com o fisco e sob a ótica do financiamento das obras. A primeira, pesquisando a situação dos homens livres dentro do sistema escravista abre a discussão sobre a mão-de-obra para obras públicas, principalmente para construção e manutenção de estradas.

Família e negócios: as redes comerciais de Gervásio Pereira Alvim (1850-1880). **Anais do XIII seminário sobre a economia mineira**. Diamantina: 2008. Maria Petrone, ao estudar os inventários do Barão de Iguape, demonstrou como eram feitas as relações entre as praças produtoras e consumidoras, incluindo aí soluções para as dificuldades em obter financiamento para uma economia subsidiária, como a do gado; já Marcos Ferreira Andrade conseguiu incluir, nos problemas encontrados pelos produtores de fumo, o mesmo problema do financiamento da produção, enquanto Paula Chaves Teixeira fez um estudo das redes comerciais mineiras para período posterior capaz de demonstrar como os contatos entre tais negociantes eram fundamentais ao comércio provincial e interprovincial, de modo que, as relações familiares e comerciais se misturassem na formação de grupos de elite econômica e política provinciais. Vale ressaltar que estes estudos percorrem períodos diferentes, demonstrando assim como o problema da formação das redes foi crucial ao sistema de fornecimento de gêneros e à própria regência da economia colonial e imperial entre 1750 e 1880.

Segundo Maria Sylvia Franco, a existência de braços livres dispostos ao trabalho à jornal em obras públicas era escassa, pois no Brasil do XIX, os homens livres, mesmo pobres, dispunham de outras fontes de sobrevivência que não a venda de sua força-de-trabalho. Esta opção foi reforçada pela disponibilidade de interstícios no sistema agroexportador em atividades subsidiárias às economias exportadoras, as quais proporcionavam encaixe de vários destes homens em posições rentáveis, tais como a do tropeiro, do peão, do vendeiro, etc. Estas atividades residuais ao sistema econômico principal proporcionaram sustento às camadas desprovidas de grandes propriedades. Acima destes homens estavam senhores de escravos e terras, cujas necessidades incluíam o suporte estatal para o crescimento da economia, enquanto o estado sofria com a interferência dos interesses privados e com a ausência de recursos para sustentar sua própria construção. Da fusão dos problemas, surgiu como solução conciliatória a destinação dos recursos retirados da economia pelo estado, na forma de tributos, à aplicação na própria infra-estrutura econômica, o que incluiu a melhoria das estradas públicas.³⁰ Editada pela primeira vez em 1969, o trabalho foi precedido, em 1966, pela primeira publicação de um conjunto de ensaios de Emilia Viotti, nos quais a mesma já apontava a correlação entre as necessidades da economia cafeeira, a situação precária das estradas provinciais em São Paulo e Rio de Janeiro, e as iniciativas dos presidentes de província em alterar o quadro, de modo a melhorar os transportes e, conseqüentemente, a arrecadação provincial, no caso paulista e viabilizar o escoamento da produção cafeeira para o porto de Santos.³¹

Cruzando arrecadação de impostos e construção do poder no século XIX a partir das mesmas fontes utilizadas pelos pesquisadores ligados ao ciclo muar, historiadores como Hernani Maia Costa, José Jobson Arruda e Francisco de Assis Silva³² abriram

³⁰ Nas palavras da própria autora, “A longo prazo, a conciliação entre o interesse privado se realizava finalmente no destino dado a esses recursos: as grandes aplicações de rendas públicas do Império, à parte o atendimento dos encargos militares, foram orientadas para promover e suportar o crescimento econômico (...)” FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. 4ª ed. São Paulo: UNESP, 1997 p. 146-157

³¹ COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. 4ª ed. São Paulo: UNESP, 1998, p.201-222.

³² COSTA, Hernani Maia. *As barreiras de São Paulo*: Estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX, Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 1984 COSTA, Hernani Maia *O Triângulo das Barreiras*: as barreiras do Vale do Paraíba Paulista, 1835-1860. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo: 2001. ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Barreiras de Cubatão, Caraguatatuba, Ubatuba e Cunha: limites e possibilidades da documentação. Anais do Museu Paulista*. São Paulo: 1977/1978, T. 28, SILVA, Francisco Alves de. *Abastecimento em São Paulo (1835-1877)*.

caminho para o estudo do sistema de arrecadação provincial. Os três mapearam não apenas o mercado de animais, mas também a relação entre o governo e a tributação dos sistemas econômicos subsidiários durante o renascimento do ciclo canavieiro (séc. XVIII e XIX) e o início do ciclo cafeeiro (séc. XIX) na província paulista. Com isso, ressaltaram a importância que o comércio de tropas adquiriu no sistema de impostos provincial, antes e depois da distribuição dos impostos entre o Império e as províncias, feito pela reforma constitucional do Ato Adicional de 1834.

Os três levantaram problemas mais próximos às estradas como estrutura física, indicando as dificuldades para sua abertura e manutenção, alguns planos de melhoria e, principalmente, o esforço por impedir o chamado “descaminho” das tropas, (contrabando praticado pelos tropeiros), sem o recolhimento dos impostos. A contrapartida estatal a este empecilho foi a melhoria dos caminhos existentes, o aumento da fiscalização e a criação de um sistema de barreiras e registros que primeiro contava e registrava tudo o que passasse por determinado caminho, emitindo guias, as quais deveriam ser apresentadas em outros pontos da mesma estrada, onde seria recolhido o imposto. Ao amarrar pontos diferentes, o governo colonial e posteriormente provincial tentava impedir que parte das tropas fosse “desviada” por picadas fora do caminho principal, iludindo o fisco. Embora passe pelo problema da manutenção das estradas, Hernani Maia Costa não aprofunda, em seus estudos, a relação entre o aumento da arrecadação das taxas itinerárias e seu reinvestimento, como alternativa política para o fortalecimento dos cofres provinciais e, conseqüentemente, da própria política provincial.

Esta relação só seria objeto de aprofundamento em fins da década de 1990, a partir dos moldes delineados por Viotti e Franco. Miriam Dolhnikoff, ao pesquisar a província paulista entre as décadas de 1830 e 1850³³, mapeou a relação entre a diferenciação das esferas administrativas, com o aumento do poder provincial, e a necessidade de incremento da arrecadação provincial. Para o caso de São Paulo, o aumento da receita e o investimento em estradas provinciais resultou em incremento ao sistema produtivo, agilidade no escoamento da produção e aproveitamento da posição destas estradas como passagem entre outros mercados para elevar o montante cobrado

Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo: 1985.

³³ DOLHNIKOFF, Miriam. *Caminhos da conciliação: O Poder Provincial em São Paulo (1835/1850)*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1993.

em taxas itinerárias, ou de passagem. Como consequência, a melhoria da rede viária foi objeto central da política provincial paulista ao longo do segundo quartel da primeira metade do XIX. Posteriormente, a autora demonstrou como se deu o mesmo problema para outras províncias, envolvendo então a cobrança de taxas de passagem para incremento do erário provincial em Minas Gerais e Rio Grande do Sul.³⁴

Embora não houvesse enfoque sobre as três capitanias mineradoras, mas sim no ciclo produtivo da região centro-sul, as conclusões destes autores foram importantes para observar o comportamento da capitania e posteriormente província mineira, já que sua economia estava ligada ao gado sulino, durante o XVIII, utilizando-o em parte como insumo produtivo, e posteriormente, com a alteração do perfil produtivo mineiro no XIX, Minas Gerais seguiu os mesmos padrões de expansão do sistema de transportes apontados para a região paulista. Alguns autores recentes buscaram observar justamente o comportamento de Minas Gerais diante do sistema de transportes em relação ao problema da arrecadação de impostos, como Cristiano Corte Restituti, associando a expansão do poder provincial à capacidade de melhorias do sistema de estradas provinciais e à arrecadação de impostos circulação, dentro da província de Minas Gerais³⁵.

Diversamente de Dolhnikoff, cuja pesquisa aprofundou-se no caso paulista e nos caminhos provinciais, Restituti define como interprovinciais os caminhos nos quais incidiam as taxas denominadas “de exportação”, as quais constituíam re-estabelecimento dos antigos direitos de passagem. As recebedorias localizavam-se estrategicamente próximas às fronteiras com outras províncias e compunham parte essencial do sistema de arrecadação provincial, constituindo inclusive motivo de controvérsia com suas congêneres lindeiras. Nelas, tributavam-se os produtos na entrada e na saída da província, demonstrando como a cobrança de tais impostos tornou-se essencial à arrecadação das Minas Gerais.

Se, por um lado, todos os pesquisadores citados observaram o problema do sistema viário, seja pela ótica do ciclo muar, seja pela ótica da fiscalidade, não houve contraposição entre a atuação das províncias e do governo imperial no tocante aos caminhos ditos “interprovinciais”, ou seja, que percorriam duas ou mais províncias.

³⁴ DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial*. op cit:

³⁵ RESTITUTI, Cristiano Corte. *As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial*, Minas Gerais, 1839-1884. Dissertação de mestrado. Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, Universidade Estadual Paulista. Araraquara: 2006, e RESTITUTI, Cristiano Corte. *Elementos da fiscalidade de Minas Gerais provincial*. **Almanack Brasileiro** n° 10. São Paulo: nov/2009, p. 115-129.

Apesar dos grandes avanços em torno do problema das comunicações em suas relações com os mercados internos e com a construção do sistema administrativo ao longo do século XIX, pouco esforço se fez até o momento para delimitar o que seria entradas municipais, provinciais e interprovinciais. Também permanece a lacuna entre os interesses imperiais e seus correlatos provinciais relativa à expansão do sistema viário.

Construir estradas que ultrapassassem o limite de uma província era encargo do Império, o qual nem sempre possuía os recursos necessários para investir em obras, embora buscasse os benefícios que melhorar as comunicações poderiam trazer tanto no campo político, como econômico. Era interesse estratégico do poder central alcançar as partes, enquanto também era importante para as províncias ter novos mercados nos quais escoar sua produção, contatar a corte de maneira mais rápida e importar o que lhe fosse necessário, tudo isto pagando sempre menos imposto. Estes quesitos estão em todas as discussões políticas encontradas sobre o assunto. Em todos os casos, para todas as estradas interprovinciais pesquisadas, a necessidade de arrecadar impostos, a ausência de recursos para sua melhoria e a ânsia em incrementar o comércio regional são objetos norteadores do discurso político, e as tentativas de integração, já no período colonial, conformaram uma rede de comunicações terrestres e fluviais, descritas por Caio Prado Jr.

Até hoje, Prado Jr. Permanece como autor de grande importância para o estudo das estradas gerais durante o período colonial, o que se demonstra ao perscrutarem-se as obras sobre a história econômica do Brasil, em busca dos caminhos presentes no território brasileiro ao longo de sua formação³⁶ em busca de indicações sobre caminhos fluviais e picadas abertas ao longo do período colonial. Poucas estradas foram objeto de monografias³⁷ e, destas indicações, a obra de Caio Prado Jr,³⁸ é a única a apresentar um panorama das vias de comunicações a servir de indicador dos fluxos comerciais e demográficos. Assim, ao observar os meios de comunicação, Prado Jr revelou um

³⁶ Apesar de utilizar, principalmente, a obra *Formação do Brasil Contemporâneo*, de Caio Prado Jr, vale ressaltar a contribuição dada por Capistrano de Abreu, em *Capítulos de História Colonial*. O texto não faz menção direta à Capistrano posto que suas indicações já estão englobadas no texto de Prado Jr.

³⁷ Há algumas exceções à regra, como SANTOS, Márcio. *Estradas Reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001, obra principalmente sobre a Estrada Real, que unia Minas Gerais ao Rio de Janeiro no século XVIII, e ANDREATTA, Margarida Davina. *Calçada do Lorena: o caminho para o mar*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo: 1998. A autora que realizou pesquisa arqueológica de fôlego sobre a Calçada do Lorena, estrada entre o planalto paulista e a região de Santos.

³⁸ PRADO Jr, Caio. Op. cit. e ABREU, Capistrano. *Capítulos de História Colonial*, São Paulo: Publifolha, 2000.

panorama inicial das comunicações no Brasil no início do XIX capaz de desvendar os fluxos de poder e riqueza a eles relacionados, servindo de ponto de partida para o conhecimento dos futuros caminhos interprovinciais.

Para Prado, a ausência de vias de comunicação foram um dos fatores a moldar a dificuldade da vida na colônia. Nos primeiros momentos da ocupação portuguesa, partiam do litoral rumo ao interior, seguindo o movimento de penetração rumo às terras distantes do litoral ou apenas proporcionando a criação de núcleos portugueses mais ou menos longe da linha costeira. Tais caminhos eram mais ou menos independentes entre si, combinando sistemas independentes formados pelos extremos litorâneos e interioranos. Ombreadas pela navegação de cabotagem, apareceriam vias que partiam de pontos diferentes no litoral, as quais se cruzavam em determinado ponto interiorano. De maneira geral, os principais caminhos coloniais eram fluviais, correspondendo ao sentido dos rios e às condições geográficas da colônia portuguesa; as vias terrestres lhes eram subsidiárias, servindo ora para ligar dois ou mais cursos d'água, ora para permitir que certos trechos, permeados por obstáculos à navegação fossem superados.

Em fins do XVIII, a comunicação no interior do território luso-americano, ainda segundo Prado Jr, seria subdividida em quatro setores diferentes e independentes: o amazônico, composto pela rede de rios navegáveis; o Nordeste, mescla de sistemas terrestre e fluvial ligando as regiões entre o Maranhão e a Bahia; o Centro-Sul, que associava as estradas rumo às capitanias mineradoras e no qual predominavam os caminhos terrestres, e o Extremo Sul, possuidor de estradas mais rudimentares e de menor destaque ao longo do período colonial. Com esta divisão, Prado Jr estabeleceu não apenas o traçado dos caminhos coloniais, mas também o sentido da ocupação de cada região a partir de suas relações econômicas com a Corte e com as outras regiões da América Portuguesa.³⁹

Ponto de grande utilização de caminhos terrestres, a região Centro-Sul era composta pelas vias que comunicam o litoral à região mineradora, mais precisamente às capitanias de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Este complexo englobava também as capitanias litorâneas, do Espírito Santo à São Paulo, e compunha a zona de maior fluxo de cargas e pessoas através de caminhos terrestres conhecida ao longo do período colonial. Esta movimento se deu em função da mineração, e ocupou a maior área da

³⁹ Excetuando o *sistema amazônico*, os outros possuíam importantes vias de comunicação terrestre, as quais funcionaram como eixos da interiorização colonial a partir das criações de gado, da busca por riquezas metálicas e dos ciclos de apreamento e catequese indígena, dependendo da região.

colônia. Cada capitania mineradora possuiu ramais de transporte próprios, que poderiam ser analisados independentemente.

Ainda segundo Prado Jr, no caso da capitania de Minas Gerais, a via paulista era a mais antiga, e dependia da travessia da serra do Mar, com o uso do Caminho do Mar, e depois, da escalada da Serra da Mantiqueira, a qual era transposta pela passagem em aberturas estreitas, denominadas gargantas, como as do Registro, no Vale do Paraíba, até chegar no rio Verde, já em território mineiro. O segundo meio de se chegar a Minas Gerais era pela capitania da Bahia, partindo do Recôncavo, acompanhando os rios Paraguassú e daí rumo ao Rio das Contas, onde o caminho se bifurcava: primeiro, rumo ao Rio São Francisco e de lá para seu afluente, o Rio das Velhas, ou então, partindo do Rio das Contas para o rio Verde Grande. Estes caminhos, conhecidos no século XVII, foram substituídos por outros, mais curtos, através de uma estrada entre o Recôncavo e a vila de São Félix, de onde rumava para o sul, no rio Gavião, e de lá seguindo para a vila do Rio Pardo, já na capitania mineira. No início do XIX, a fundação da cidade de Conquista encurtou ainda mais este trajeto. A terceira via, entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, foi aberta no início do século XVIII, para facilitar a ligação entre a Corte e a região mineira. Partia do Porto da Estrela, rumando para a serra da Estrela e passando pela região de Petrópolis, até alcançar o vale do Piabanha, de onde cruzava os rios Paraíba e Paraíba, e daí chegando a Minas Gerais. O ponto de chegada a Minas também variara, com a construção, no início do XIX, de um ramal terrestre pelas vilas de Valença e Rio Preto, rumo a comarca do Rio das Mortes. Este último ramal apareceu com aquilo que Prado chamou de transformação econômica da capitania, de mineradora para agrícola.

Após o declínio do ciclo minerador, outras vias foram criadas para atingir a capitania. Segundo Prado, “(...) refletem elas uma nova fase de maior liberalismo da política metropolitana, já não preocupada mais, como fora até então o caso, com seus quintos e os descaminhos do ouro. Procurava-se injetar nova vida na capital moribunda, e para isto facilitavam-se suas comunicações com o litoral. Elas se abrirão em zonas até então vedadas (...). O rio Jequitinhonha começa a ser freqüentado por canas que desciam de Minas Novas carregadas do algodão aí produzido, e que de Belmonte, na sua barra, levava à Bahia donde era exportado. (...). Para facilitar esta comunicação e o transporte das mercadorias, construía-se uma estrada ao longo do rio, de Minas Novas

até o Quartel do Salto, na divisa da capitania, onde depois de contornadas as cachoeiras, se embarcava a mercadoria.”⁴⁰

Segundo esta concepção, a abertura de novos caminhos e a permissão da navegação na capitania mineradora fora intencional, contrariando o Alvará de 27 de outubro de 1733, que impedia a abertura de estradas por particulares. O sentido das alterações fora dado pela readequação produtiva ocorrida nas Minas Gerais após 1780, quando algumas regiões, anteriormente dedicadas ao abastecimento das lavras ou mesmo as próprias regiões de lavoura, passaram a ter como atividade fundamental a agricultura. Este suposto renascimento agrícola, e o declínio da atividade de extração tornavam necessária a abertura dos caminhos, medida capaz de incentivar nova onda de crescimento, agora pautada na exportação destas mercadorias para a zona litorânea. Assim, para a elite ilustrada portuguesa, era necessário, incrementar as relações comerciais da colônia. Enquanto isso, elementos da elite colonial absorviam idéias liberais européias, liderando movimentos como as inconfidências mineira e baiana. Imbuídos de um republicanismo mais ou menos radical, seus representantes foram derrotados política e ideologicamente, com a queda de seus movimentos. O aborto da revolução mineira e a ameaça negra na Bahia de 1798, associada ao medo de uma revolução haitianista, empurraram as elites coloniais para uma solução de compromisso com a Metrópole, acomodação que se daria, primeiro, com a ação de D. Rodrigo de Sousa Coutinho como responsável pelos territórios coloniais e depois como ministro do Império.

(...) Os manifestos baianos de 1789 confirmaram o fato de que as palavras de ordem da Revolução Francesa, se propagadas em uma sociedade como a América portuguesa, acarretavam o risco de sublevações raciais, riscos esses inexistentes na Revolução Americana, a inspiração dos conspiradores mineiros. Após 1792, tanto os grandes senhores de escravos das regiões costeiras quanto os mineiros arrependidos estavam prontos para uma solução de compromisso com a Metrópole. Ainda mais que as reformas e a reorganização propostas por d. Rodrigo, o estabelecimento da monarquia no Brasil representava uma solução negociada bem-vinda e esperançosa, que oferecia a oportunidade de mudanças políticas sem desintegração social.⁴¹

⁴⁰ PRADO Jr, Caio. Op. cit. p.245

⁴¹ MAXWELL, Kenneth. *A geração de 1790 e a idéia do Império luso-brasileiro*. In_____. **Chocolate, piratas e outros malandros. Ensaio Tropicais**. São Paulo: Paz e Terra, 1999, p. 188-189

O refluxo dos rebeldes de 1790 e sua acomodação junto aos interesses metropolitanos, em nome da estabilidade social, presentes na geração de 1790, se perpetuaram pelas próximas gerações, ao menos até o momento da independência. Seguindo ainda as indicações de Caio Prado Jr, o movimento ilustrado português e seus ecos foram percebidos durante o período joanino, principalmente nos melhoramentos implantados na colônia, através da criação de faculdades, institutos de pesquisa botânica e de uma burocracia mais próxima do centro de controle do poder. Este movimento foi acompanhado do estreitamento das relações entre as partes do império mais próximas ao Rio de Janeiro. Novas vias eram abertas, todas relacionadas à necessidade de abastecer a nova capital, como o caso da estrada dos Campos dos Goitacases, a qual permitia a descida do gado mineiro para o Rio de Janeiro. Aberta em 1811, à ela seguiu-se a abertura do caminho do rio Doce, mescla entre caminho fluvial e terrestre.

A região do Vale do Rio Doce, no Espírito Santo, possuía melhores condições topográficas para a abertura deste caminho, encurtando o trajeto. Porém, seu destaque sempre foi arrefecido por questões políticas, já que parte do trajeto se localizava na região capixaba, e não na fluminense. Outras duas estradas de viação foram feitas no mesmo momento: a do rio Mucuri, e a que ligava Ilhéus, litoral baiano, à estrada de Conquista e do Rio Pardo. Destinada a levar o gado mineiro para o litoral baiano, este último caminho não teve sucesso, pois, conforme demonstrado por Alcir Lenharo, o centro consumidor, naquele momento, era a corte portuguesa instalada no Rio de Janeiro. A alteração das características da produção mineira não ocorreu apenas pela necessidade de criar nova forma de sustento para as populações locais, mas principalmente pela possibilidade de abastecer um mercado próximo, o qual sofria com constantes crises de desabastecimento.

“Revendo-se os diferentes momentos de inflexão das crises de abastecimento, pode-se chegar à conclusão de que o estado de crise era crônico, tornando-se agudo nas instâncias de problemas climáticos ou devido às instabilidades políticas da Corte. Não podem ser negligenciados os desequilíbrios oriundos das fontes produtoras de Gêneros, como no caso do Rio Grande do Sul, palco de freqüentes guerras que dificultavam a saída de gêneros. Principalmente a capitania de São Paulo via-se prejudicada pela permanente política de recrutamento que afetava o setor de distribuição, causando preocupações às autoridades, como se poderá ver posteriormente, através dos decretos do príncipe regente, isentando tropeiros condutores.

Várias eram as fontes de problemas que afetavam a regularização do abastecimento da Corte. Grande parte dos gêneros de maior consumo – gados, porcos, alinhas, carneiros – procediam de regiões distantes, o que exigia muitos dias de caminhada até o Rio de Janeiro. As estradas eram precárias e as perdas geralmente eram sempre consideráveis, habilitando para o comércio somente os empresários de organização e recursos mais apropriados para fazer frente aos riscos e aos custos muito altos.”⁴²

A discussão sobre a transformação do caráter produtivo e sobre a melhoria nas vias de comunicação também é constante na bibliografia e nas fontes sobre as outras duas províncias interiores da região centro-sul: Goiás e Mato Grosso. Três vias coloniais se abriam rumo a Goiás, segundo Prado: a via primitiva ou de Anhanguera, que partia de São Paulo e ainda é conhecido como a estrada entre os dois estados. O segundo caminho, que ligava Goiás ao Rio de Janeiro, e passa por Minas Gerais. O terceiro caminho, que saía da Bahia, possuía algumas variantes, incluindo a estrada que, do Piauí, passava pela Bahia e voltava ao interior, sendo uma variação da estrada do São Francisco e passando por grande trecho do território mineiro. Outro caminho, este fluvial, era observado desde o século XVIII: o caminho que ligaria Goiás ao Pará, pela navegação do complexo Tocantins-Araguaia, mas este sofria com a hostilidade dos índios e com a falta de colonos que dessem suporte à navegação na região.

Com relação à capitania do Mato Grosso, o primeiro caminho descrito por Prado é o das monções, que iniciava com o embarque em Porto Feliz e a descida do Rio Tietê, e depois pelos rios Pardo e Paraná, até chegar à Bacia do Rio Paraguai. Entre as duas bacias, localizou-se o trecho onde se fez a fazenda de Camapoã, a qual funcionava como estalagem para descanso de homens e animais. Dali, navegavam-se outros afluentes, até a chegada ao rio Cuiabá e afinal à capital. Prado caracterizou esta via como uma via regular de comércio, por mais de um século, até ser suplantada pelo caminho terrestre de Vila Boa, capital de Goiás, a qual cortava chapadas de acesso mais fácil que a via fluvial paulista. Este segundo caminho ligava as três capitanias mineradoras: partindo do Rio de Janeiro, ia rumo a Minas Gerais, depois para Goiás, chegando ao Mato Grosso. A terceira via para o Mato Grosso, também fluvial, partia do Pará, pelos rios Madeira e Tapajós, e seu afluente, o Guaporé, e perdeu importância com a concorrência com a via terrestre rumo ao Rio de Janeiro e Bahia, centros comerciais mais importantes

⁴² LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1993. p.34-35.

na virada do século XVIII para o XIX, apesar das tentativas de reativar o comércio amazônico feitas pela administração de D. Rodrigo de Souza Coutinho.⁴³

O Extremo-Sul manteve contato constante com a região centro-sul, e compunha-se de um só tronco, que partia de Sorocaba, rumo a Curitiba, Vila do Príncipe, cruzava o Rio Negro e rumava para Santa Catarina, Lages, Pelotas e Santa Vitória, já no Rio Grande do Sul. As estradas deste tronco se articulavam, possuindo alguns ramais que se encontravam, eventualmente, neste ou naquele ponto. Sua função principal era a circulação do gado e alguns gêneros de exportação, como a erva-mate. Para Prado,

“A estrada São Paulo - Rio Grande teve um grande papel histórico. Serviu para articular o resto da colônia estes territórios meridionais disputados pela Espanha, e que de outra forma se teriam provavelmente destacado do Brasil. Concorria para isso a dificuldade de acesso por via marítima, imprópria como é a conformação do litoral rio-grandense para as articulações por mar. É aliás por compreendê-lo muito bem que a administração fez abrir aquela comunicação terrestre no terceiro quartel do séc. XVIII. Por ela se encaminharia então uma corrente de povoamento, oriunda sobretudo de São Paulo, e que irá ocupar definitivamente para a colonização portuguesa o território que seria mais tarde o Rio Grande do Sul. (...)”⁴⁴

Apesar de suas funções essenciais, as estradas coloniais possuíam condições ruins de trânsito. Tanto sua construção quanto sua manutenção não correspondiam aos interesses de melhoramento dos trajetos, mas sim ao critério da economia de esforços na construção e o limite da capacidade de tráfego. Assim, tais estradas, muitas vezes, se estendiam por trajetos maiores que o necessário; dependiam de particulares para sua construção, ou mesmo para sua abertura, e apresentavam-se como verdadeiro obstáculo à passagem de carros: na maioria dos caminhos terrestres, era possível apenas a passagem de pedestres ou de animais de carga; dificilmente tais estradas poderiam ser trafegadas por carros de boi. Diante da técnica rudimentar de construção e de sua conseqüente capacidade de tráfego reduzida, as primeiras estradas carroçáveis

⁴³ D. Rodrigo de Souza Coutinho, o primeiro Conde de Linhares (1755-1812) foi ministro dos Negócios estrangeiros e da Guerra durante a regência do Príncipe João. Ministro ilustrado, era afilhado do Marquês de Pombal; cursou o Colégio dos Nobres e Direito na Universidade de Coimbra. Foi secretário da Marinha e Domínios Ultramarinos e possuiu papel de destaque ao longo do governo joanino no Brasil, era favorável à agricultura no Brasil, partidário da teoria das vantagens comparativas. Foi responsável por algumas tentativas de melhorar a navegação na região Norte, durante o mesmo período. MAXWELL, Kenneth. op. cit. p. 188-189

⁴⁴ PRADO Jr, Caio op cit p 253

apareceriam apenas em meados do século XIX, na região próxima ao Rio de Janeiro, e construídas por particulares. Até este momento, as estradas coloniais competiam com os meios fluviais, considerados superiores por Prado, justamente pela sua facilidade de locomoção:

“Os meios de transporte e condução por terra são naturalmente restritos, dado o tipo geral das nossas estradas. Para os dois a solução é fácil: eles mesmos se transportam; e no caso do primeiro, já o assinalei, é isto que tornou possível os imensos trajetos de suas rotas comerciais. Para o resto, são os animais de carga que se empregam. Está visto que a rodagem só excepcionalmente se utiliza (...)”⁴⁵

Apesar da superioridade em velocidade e capacidade de transporte de carga apresentada pela navegação fluvial, foi a partir do transporte terrestre, que superou os trechos mais difíceis das comunicações coloniais, que surgiu a produção de muares como negócio organizado para o transporte, principalmente nos tabuleiros da região Extremo-Sul. De maneira geral, a constituição do sistema de transportes coloniais esteve organizada e lançou as bases para a organização dos transportes no império apenas na virada do século XVIII para o XIX, baseada em um sistema fluvial complementado por sistemas de viação terrestre que, embora precários, possuíam grande importância na região centro-sul, em função de suas condições topográficas e das relações comerciais estabelecidas entre as partes desta região. Assim, se para a região norte, a modalidade de transporte mais adequada era a fluvial, nas regiões Centro-Sul e Extremo-Sul, os caminhos terrestres se prestavam melhor à circulação de pessoas e mercadorias, desde o início do povoamento destas regiões, em função dos obstáculos à navegação de seus rios – planaltos, quedas d’água, depressões etc. Tais problemas acarretaram a abertura de caminhos, sempre precários, ao longo de rotas muitas vezes já conhecidas pelos indígenas, e que, na maior parte dos casos, dificilmente permaneciam abertos por tempo suficiente para uma utilização ostensiva. Espalhados pelo interior, percorreriam regiões que receberiam a peia de “sertão”.

A partir das balizas lançadas por Caio Prado, em 1942, outras pesquisas aprofundaram o estudo da construção do território da nação brasileira, ao longo do século XIX. Da mesma forma, a centralidade dada ao território mineiro como ponto de partida de sistemas de transporte também confirma algumas hipóteses definidas pelo

⁴⁵ Ibid, p. 259

autor, enquanto a própria análise do mercado interno, leva sempre à necessidade de subdivisões dentro destas macro-regiões, articulando as economias de subsistência às economias exportadoras. Apesar de dar ênfase à externalidade dos controles políticos metropolitanos sobre o território colonial, a obra de Prado permite algumas conclusões, tais como:

- a. O território colonial era composto por macrorregiões com estruturas sócio-econômicas as mais variadas. Predominavam, nas relações externas, os territórios próximos ao litoral, até o século XVII, e a região mineradora, a partir do século XVIII;
- b. A mineração alterou, em grande parte, o modo como os transportes eram vistos na colônia: ao longo do período inicial, o quesito circulação na colônia não era um ponto essencial, dado o povoamento esparso, quase inexistente, do interior da colônia; a mineração alteraria tal modelo, posto que as regiões de riqueza descobertas em fins do séc. XVII e início do XVIII localizavam-se em partes ainda pouco habitadas e vagamente conhecidas pelo colonizador. Assim, desenvolvem-se caminhos terrestres, sob a supervisão da Metrópole, e dependendo fundamentalmente do interesse e aprovação da mesma;
- c. Houve alguma articulação entre os territórios coloniais ao longo do XVIII, principalmente em torno do problema do abastecimento da região mineradora. Este movimento resultou na criação de caminhos terrestres e na tentativa de abertura de novos caminhos fluviais, que facilitassem o encontro da região mineradora. Com o declínio da mineração, tais regiões buscariam alternativas que viabilizassem o sustento de suas populações através da produção agropecuária, a qual, no caso mineiro, obtém sucesso a partir do início do séc. XIX. A rearticulação da colônia obedecera aos desígnios metropolitanos, com a instalação da corte no Rio de Janeiro e as conseqüentes alterações provocadas.

1.3 *Século XIX: o problema da herança colonial*

Outras pesquisas vieram somar às análises sobre a formação do estado brasileiro na virada do séc. XVIII para o XIX, e nestas outros elementos importantes à manutenção da região mineradora em suas relações políticas e comerciais. Uma importante corrente de interpretação surgiu com Sérgio Buarque de Holanda⁴⁶, para quem a vinda da Corte foi ponto de viragem da política colonial, idéia posteriormente observada por Maria Odila Silva Dias⁴⁷, ao argumentar que a vinda da Corte para o Brasil e a independência brasileira, propondo estes dois momentos como pontos de

⁴⁶ HOLANDA, Sérgio Buarque de. A herança colonial – sua desagregação. In.: _____. **História Geral da Civilização Brasileira**. TII, vol. 1. 6ª ed. São Paulo: Difel, 1985 pp 9-36. Para mais detalhes, ver nota 10 na Introdução desta pesquisa.

⁴⁷ DIAS, Maria Odila Silva. *A Interiorização da Metrópole*. In. MOTA, Carlos Guilherme. 1822: Dimensões. 2ª ed, São Paulo: Perspectiva, 1986. pp. 167-168

inflexão no entendimento da política colonial, composto pela tentativa de rearranjo do Império Português e, posteriormente, pela reorganização das colônias sob moldes administrativos do antigo império metropolitano, movimento que só terminaria em 1853 com a consolidação da nação. Nesta perspectiva, o período joanino representou o momento em que as contingências externas criaram condições, na colônia, para o assentamento de um novo centro político, articulador das relações políticas e econômicas na região Centro-Sul, ao mesmo tempo em que tributava com mais força as regiões norte e nordeste. Este rearranjo político incluiria mecanismos de controle social, de organização de elites dirigentes e mesmo de comunicação e transportes, de modo a estabelecer o poder metropolitano sobre o novo território, centralizando-o em um ponto específico da Colônia.

Maria Odila alterou o impacto da vinda da Corte, em 1808, na análise da formação do Império Brasileiro. A implantação do centro decisório no Rio de Janeiro, exigia meios que possibilitassem a chegada do poder central até outras regiões, mesmo que distantes da colônia, centralização que se consolidaria em 1853, após diversas oscilações políticas entre centralização e descentralização. 1853 e o gabinete do Marquês de Paraná representariam, junto à administração conhecida como “Conciliação”, o momento final de estabelecimento do arranjo político que interiorizava os princípios imperiais, sob a égide das idéias ilustradas portuguesas, mediante algumas concessões e adaptações às contingências internas, criando um “nacionalismo didático, integrador e progressista e uma consciência social eminentemente elitista e utilitária.”⁴⁸

Neste ínterim, observar como o poder chegara às localidades seria fundamental para comprovar a associação entre a organização do Estado e suas conseqüências no campo prático, com maior ou menor dominação das esferas políticas pelo império, como nas pesquisas de Alcir Lenharo⁴⁹ e Riva Gorenstein⁵⁰. Ambos procuraram traçar os processos de construção das elites do primeiro reinado, a partir do período regencial, segundo processos de ruptura e continuidade na independência brasileira.

Esta periodização é compatível com os movimentos de expansão da infraestrutura de comunicações, pois a ilustração portuguesa e o período joanino foram

⁴⁸ Ibid, p. 184.

⁴⁹ Sobre o assunto, ver MOTA, Carlos Guilherme. *Do Império luso-brasileiro ao Império Brasileiro*. In.: **Os juristas na formação do Estado - nação brasileiro (Séc. XVIII-1850)**. São Paulo: Quartier Latin, 2006, p. 23-147.

⁵⁰ LENHARO, Alcir. *As tropas...Op. cit.* e GORENSTEIN, Riva. *Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)*. Rio de Janeiro: Secretaria de transportes, 1993

marcos da modernização da colônia, conforme Alcir Lenharo demonstrou. Para o objeto desta dissertação, a pesquisa de Lenharo complementa as hipóteses de Maria Odila Dias, no tocante ao período de transição entre a política do império luso para uma política imperial nacional. A construção da nação brasileira teria como particularidade, dentre as outras nações da América, um período em que a presença do poder metropolitano, na colônia, lançara as bases para um processo de independência pautado no acordo político e na manutenção da dinastia portuguesa, através de uma aliança entre seu representante e algumas elites locais. Tal processo, fruto da ilustração portuguesa, só foi possível diante do estabelecimento do poder no Rio de Janeiro e da vinda de parte da burocracia e dos comerciantes portugueses, os quais também membros da elite do futuro império brasileiro, após processos de adaptação e interação junto às elites comerciais nacionais. Nesta linha, o estudo das contingências internas relativas ao período da regência joanina e do primeiro reinado e seus impactos sobre o sistema de transporte foi fundamental à cooptação destes indivíduos, através do financiamento das obras nos principais caminhos entre os setores produtores de gêneros de abastecimento, em Minas Gerais, e a Corte

O autor demonstrou como se deu a criação e consolidação da elite do Vale do Paraíba, a partir da pactuação entre o Império Luso, agora na colônia e representado por seus agentes e pelos comerciantes, principalmente aqueles relacionados ao trato atlântico, e as elites locais. As necessidades de abastecimento criadas pelo aporte de milhares de novos habitantes na nova capital imperial gerou “(...), um setor social novo, oriundo da distribuição de gêneros de primeira necessidade para o consumo interno”⁵¹.

Este novo setor, composto pela classe proprietária do Centro-Sul “(...) articulou-se politicamente em nível regional e se projetou no espaço da Corte. Tal movimento tomou impulso a partir da Independência, quando novos setores sociais perceberam alargadas as possibilidades de participação. No caso dos representantes políticos do setor abastecedor, tiveram facilitada sua caminhada rumo à corte através da própria prática mercantil. A sua projeção política deu-se progressivamente como que acompanhando o desdobrar dos seus negócios rumo ao mercado consumidor.”⁵²

O comércio de abastecimento de gêneros alimentícios se dava, na corte, através da navegação de cabotagem, a qual ligava a região Extremo-Sul ao Rio de Janeiro, e através de rotas terrestres de distribuição, colocando em evidência as áreas interioranas

⁵¹ LENHARO, Alcir. op cit, p. 20

⁵² Ibid.p 20

produtoras de gêneros de primeira necessidade, principalmente as localizadas em Minas Gerais, local cuja alteração dos padrões produtivo ocorrera já no século XVIII e que já possuía caminhos que ligavam a região da antiga zona aurífera ao porto do Rio de Janeiro. Embora esta não fosse a única rota existente entre as minas e o litoral, eram os caminhos que ligam-nas ao Rio de Janeiro considerados oficiais pela Coroa, e receberiam maior incremento para sua melhoria ao longo do século XVIII.

Lenharo observou a circulação de produtos dentro da região centro-sul, rumo à Corte, em relação à melhoria das comunicações internas a partir do exemplo propiciado por duas províncias onde a circulação do poder político entre as partes era muito claro, com o recrutamento de comerciantes para a nobreza nativa, processo que resultou na cooptação de grupos mercantis para o sistema político em troca de financiamento para a construção de obras, a exemplo das estradas do Comércio e da Polícia. Porém, tais ações não serviram apenas a estes propósitos: havia um plano de reorganização das relações políticas no período, que tentava responder, já naquele momento, ao desafio de estabelecer um poder centralizado sobre a colônia, acompanhado pela necessidade de fazer com que as ordens centrais chegassem aos territórios mais distantes. Em alguns casos, as rotas que ligavam a colônia à Europa eram mais rápidas que as que ligavam certas zonas brasileiras ao Rio de Janeiro, com no caso da região Amazônica. Diminuir o peso destes laços europeus e fortalecer o poder fluminense implicava em melhorar as comunicações entre as partes da colônia e, ao mesmo tempo, fazer circularem pessoas, informações e ordens.

D. João VI e sua administração foram pródigos em medidas que possibilitassem a criação de novas estradas para animais, carros e viandantes, incentivando a abertura destes caminhos por particulares, através do sistema de arrematação de obras, da concessão dos direitos de passagem futuros ao particular que assumisse o ônus da construção e através da concessão de terras àqueles que se interessassem pela empreitada. Isto resultou, para Lenharo, em um processo de concentração de terras, ao longo do Vale do Paraíba, nas mãos de antigos membros da elite mercantil portuguesa, emigrados para o Brasil junto a Dom João VI, e que constituíram a futura elite da região, ao receber terras em troca de sua ação na construção da infra-estrutura necessária às trocas mercantis nesta região⁵³.

⁵³ Sobre o processo, LENHARO afirma que a modernização começa com D. João VI “(...) Sustam-se as proibições; ao contrário, incentiva-se agora a abertura de novos caminhos, assumindo o governo a responsabilidade de levar adiante grandes empreendimentos. Desta forma, d. João procurará moldar uma

Assim, foram melhorados os antigos caminhos coloniais auríferos: o Caminho Novo, o Caminho do Couto, o Caminho para São João Del Rei e o Caminho da Terra⁵⁴. O processo de construção e reforma de estradas receberia, a partir de 1808, orientação da Junta do Comércio, espécie de Câmara consultiva que auxiliaria o governo D. João VI a tomar as decisões necessárias no período. A junta também recolhia impostos que eram investidos em obras de grande envergadura. Com as estradas abertas ou oficializadas a partir daí, o Rio de Janeiro tornou-se o centro capaz de drenar gêneros de primeira necessidade e de exportação, conservando o papel de principal centro exportador do país. Ao mesmo tempo, novas estradas eram construídas ainda dentro da ligação Minas-Rio de Janeiro: as estradas do Comércio e da Polícia, além da estrada Rio-São Paulo. Exceção feita à última, todas as outras buscavam ligar a capital colonial à Comarca do Rio das Velhas, denotando assim sua importância estratégica para a Corte como centro de abastecimento.

Mas as pretensões da Coroa Portuguesa não se limitavam apenas à aproximação com a comarca mineira: era necessário consolidar o domínio joanino em todo o território e, apesar do predomínio dos transportes fluviais, item já destacado por Caio Prado Jr., esta modalidade não era capaz de atingir outras partes do território. Os portos da região sul não eram adequados à presença de barcos; as capitanias mais a oeste, eram de difícil acesso, mesmo com a utilização de suas bacias fluviais; a região do litoral nordestino, entre Pernambuco e Rio Grande do Norte, possuía correntes marítimas contrárias ao atracar dos barcos. Diante disto, caberia optar por soluções intermediárias, capazes de levar, de alguma forma, o comércio e, principalmente, os interesses da Coroa, ao interior do reino recém-criado, e este é um dos principais problemas a resolver durante o XIX

Entre 1822 e meados da década de 1850, uma das principais respostas foi, sem dúvida, a construção de estradas interprovinciais, sob os moldes estabelecidos ao longo do período colonial. A constatação deste fato vem com a contagem das estradas provinciais que receberam subvenção do estado, as quais, apesar das oscilações no

política pragmática, improvisando medidas conciliatórias que contornassem os problemas derivados das rupturas coloniais e, ao mesmo tempo, que tendessem ao plano de fixação da Corte portuguesa no Rio de Janeiro. (...) As realizações do período joanino ganham uma significação especial na medida em que os projetos de infra-estrutura de comunicações serão interrompidos no final do Primeiro Reinado. A crise econômica que assolou o país foi o motivo central desses impedimentos. Desse modo, os projetos do período joanino, alguns prolongados nos anos 20, foram os únicos que permitiram ao estado metropolitano instalar aqui as suas bases de integração.” Alcir LENHARO. *As tropas ...* op cit... p. 47

⁵⁴ Sobre os caminhos utilizados na capitania mineira, ao longo do XVIII, ver SANTOS, Márcio. *Estradas Reais...* op cit.

campo político, abarcaram todo o território nacional, alcançando mesmo regiões onde a resposta mais comum no quesito transporte seria a navegação fluvial, exemplo da região de Mato Grosso e seu acesso pelo rio Paraguai, e de Goiás, banhada pelas bacias Tocantins e Araguaia, o que conflita com parte dos projetos ilustrados para o interior do território brasileiro. Se, para o período anterior à emancipação política, já havia um projeto de interligação do território, presente na administração joanina e tributário dos projetos da ilustração portuguesa, como este mesmo projeto se conformou ao longo do século XIX? E, principalmente, como a necessidade de atar e manter o território será adaptada às possibilidades tecnológicas alcançadas pelo Reino, e depois Império do Brasil, ao longo das décadas de 1830 a 1860, momento em que as estruturas do antigo projeto de Império Luso-Português foram adaptadas e absorvidas pelas necessidades locais sob a batuta das primeiras gerações políticas a se preocuparem com a construção de uma “nação”, forjada à partir do Estado que buscava estabelecer suas zonas de influência e, principalmente, organizar sua própria existência enquanto poder instituído?

Em verdade, o problema posto está no cerne da organização do Estado brasileiro, e se relaciona com o próprio desenho da ordem jurídica nacional. Se a construção do Estado depende da definição de suas instituições, entendidas como as regras de funcionamento entre os partícipes deste Estado, ordenar deveres de cada esfera política compreendia definir quem se responsabilizava pela estrutura física subsidiária às ações dos agentes econômicos, quais eram as prioridades na organização dos caminhos que uniriam este território – se levar o poder político às partes, priorizando uma ação mais centralizada no território, ou se o estado serviria às regiões de maior capacidade econômica, de modo a interiorizar paulatinamente sua ação através da expansão das trocas comerciais, as quais levariam a infra-estrutura sem grandes gastos para o próprio Estado. Este primeiro conflito, de ordem política, teve desdobramentos na formulação dos projetos políticos nacionais para a área de transportes, oscilando entre ações pontuais em auxílio de algumas províncias, que previa mais responsabilidade provincial no provimento orçamentário das obras, e um plano geral de viação pública, com maior participação do Estado Imperial em seu financiamento. O cerne destes debates encontrou-se, novamente, na escolha entre a continuidade do projeto colonial de ocupação do território e a tentativa de redimensionar as relações entre os poderes local e geral nos campos político e econômico.

1.4 A Região mineradora: um projeto de longa data

1.4.1 Mato Grosso e Goiás: o mito do isolamento

Objeto de diversas disputas políticas, o interior da colônia portuguesa na América só obteve definição legal de seus contornos a partir do século XVIII, durante a ilustração portuguesa. O problema da fronteira oeste só se resolveu em 1750, com o Tratado de Madri, com o uso do conceito *uti possidetis*, segundo o qual as terras povoadas pelos portugueses ficariam sob domínio destes. Assim, Mato Grosso e boa parte do território amazônico ficariam sob o domínio lusitano. Aquela época, o Mato Grosso já poderia ser caracterizado como região mineradora sob domínio português, com a existência de jazidas sob exploração e alguns caminhos ligando o Mato Grosso ao Pará, a São Paulo e a Goiás e de lá rumo a Minas Gerais e ao Rio de Janeiro.

Apesar das diferenças geográficas e do bioma, Mato Grosso, Minas Gerais e Goiás conformam uma região específica, unida pelos processos de ocupação, exploração e pelas diretrizes metropolitanas que ordenaram a própria criação das capitanias, pois “(...) Região é, portanto, tudo aquilo que delimitamos como tal, isto é, todo dependerá do fim, do objetivo que norteia a segmentação do território. Tal afirmação só pode ser percebida como a-histórica se tomada do ponto de vista eminentemente conceitual, desconsiderando a centralidade da questão metodológica aqui defendida. Sendo assim, o uso e a forma que se dê a uma regionalização é que pode resultar em interpretações anacrônicas. Trata-se mesmo de uma declaração de princípios, posto a pensar “região” e “regionalização” articuladas à história, e em particular, às possibilidades concretas e necessidades permanentes da história econômica. São essas balizas que permitem a compreensão do conceito de região em uma perspectiva histórica, ou seja, segundo os critérios anteriormente definidos: necessariamente coesa e necessariamente dinâmica.”⁵⁵

Segundo a definição acima, compreender a formação de uma região depende da heterogeneidade da paisagem e dos recursos naturais (ambos com grande impacto na organização da vida social) e da interação entre os elementos históricos e naturais. Logo, região não é apenas um conjunto geográfico com características específicas, mas

⁵⁵ Apesar dos diferentes conceitos de região existentes, neste trabalho adotou-se a definição dos pesquisadores Alexandre Mendes Cunha, Rodrigo Ferreira Simões e Joaquim Antônio de Paula, para os quais CUNHA, Alexandre Mendes; SIMÕES, Rodrigo Ferreira; PAULA, João Antônio. *Texto para discussão* n 260. Belo Horizonte:2007

o resultado da interação entre tais características e a presença humana. Comparando critérios como conjunto de atividades econômicas interligadas, relacionadas a um determinado modelo de ocupação capaz de interligar as capitanias mineradoras, segundo um projeto colonial de compartimentação dos espaços em função do sistema de extração mineradora, as características herdadas deste projeto, e as novas ligações criadas após aquele período, determinaram a formação de elementos comuns à região entre Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais, laços que permaneceriam durante o período imperial, conflitando em alguns momentos com os interesses de outras províncias, tais como a paulista, e mesmo com os interesses dos políticos da Corte.

No início, para os planos coloniais, um dos problemas mais importantes para a organização da ocupação do território era o da comunicação. Tanto a região Amazônica como a região centro-oeste eram banhadas por vários rios, o que facilitava a passagem por seus territórios e localizavam-se em bacias hidrográficas de grande importância geopolítica. Enquanto a ocupação amazônica ocorreu sob empreitada jesuítica, em seus pontos mais longínquos, e com a participação dos colonos que habitavam a região do Maranhão, através de suas investidas no território Amazônico, a região mato-grossense, que também foi objeto de missionários, sofreu intervenções mais objetivas do poder metropolitano, visando garantir a presença portuguesa em território originariamente espanhol, e serviu como tampão entre as principais zonas mineradoras e a fronteira espanhola.

Criadas pela Carta Régia de 9 de março de 1748, as capitanias de Goiás e do Mato Grosso eram, até então, parte do território da capitania paulista, e ambas surgiram da tentativa de aumentar o controle sobre o território de produção aurífera. Seria possível enfatizar a importância da região como zona de defesa entre o pólo aurífero mineiro e a fronteira com os povos espanhóis, destacando importância da capitania e seus laços com a ocupação paulista, ao mesmo tempo em que o destaque dado à região aumentava acompanhando a evolução do ciclo minerador, criando então uma barreira de defesa do território, contra possíveis assaltos espanhóis. Esta tese seria muito relevante, não fosse um pequeno detalhe: as incursões portuguesas em território goiano e mato-grossense datam de períodos anteriores. Basta lembrar que os primeiros caminhos para a região, abertos por paulistas, datam ainda do século XVII, com as rotas de monções e os primeiros caminhos que ligavam Goiás ao Pará, através das tentativas de navegação dos rios que de lá desciam. Para autores como Domingos Sávio da Cunha a região do Mato Grosso possuiu dois momentos de destaque: o primeiro, do ciclo aurífero e das

preocupações lusitanas, durante o século XVIII, e o segundo com o crescente aumento dos conflitos entre países platinos e a resultante Guerra do Paraguai, já da década de 1860. Lúcia Salsa, ao pesquisar a história do Mato Grosso, corroborou esta posição e enfatizou a importância dos incidentes no Prata como ponto de viragem no papel desta província dentro do jogo político imperial, principalmente para a vila de Corumbá:

Em meados do século XIX, entretanto, os primeiros incidentes do Império com a República do Paraguai resultantes da disputa de ambos pela posse de Fecho-do-Morro na região extremo-sul da Província de Mato Grosso, às margens do Rio Paraguai, viriam alterar a precária situação da fronteira mato-grossense. Sob o pretexto da preservação dos limites territoriais do Brasil, considerando também que eram frágeis as relações diplomáticas entre o Império e a República paraguaia, desenvolveu-se uma ação governamental de amparo à fronteira que favoreceu o crescimento de Corumbá como centro urbano e comercial com grande destaque na Província de Mato Grosso.⁵⁶

Antes do conflito, a região era objeto de pouca preocupação política, segundo Salsa. Domingos Sávio Garcia⁵⁷, escrevendo quase vinte anos após a tese de Salsa, concordou com a tese do isolamento matogrossense durante boa parte do Império, mas definiu como momento de retomada da importância da região o renascimento comercial ocorrido ao longo dos anos 50 do século XIX. Promovido pela abertura da navegação do rio Paraguai, o chamado Ciclo das Casas comerciais ocorreu ao mesmo tempo em que a importância da província de Mato Grosso crescia na dinâmica dos conflitos platinos.

Embora divirjam sobre a causa que rompeu o isolamento da província, um dos elementos centrais destas análises é o chamado “mito do isolamento”, segundo o qual após o declínio da mineração a região fora isolada do resto do Império, até seu ressurgimento na segunda metade do XIX. Este mito foi analisado por Romyr Conde Garcia⁵⁸, em sua tese de doutorado. Para o autor, o mito do isolamento foi formado por historiadores do IHMT⁵⁹ e funcionou como exaltação de possíveis antepassados paulistas, os quais conseguiram romper as barreiras geográficas de acesso ao território.

⁵⁶ GARCIA, Lúcia Salsa. *Corumbá...* op. cit p. 30

⁵⁷ GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. *Mato Grosso (1850-1889)...op cit*

⁵⁸ GARCIA, Romyr. Conde. *Mato Grosso (1800-1840): crise e estagnação do projeto colonial*. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo: 2003.

⁵⁹ Instituto Histórico do Mato Grosso.

Este processo de criação do mito se assemelharia, então, à exaltação da figura do bandeirante na historiografia paulista. Apesar da força do termo “isolamento”, ainda segundo Romyr Garcia, a expressão não foi utilizado pelos próprios historiadores do IHMT, mas sim pelas correntes que lhes eram contrárias. A maneira correta para denominar a corrente historiográfica tradicional, legada a este instituto, seria “distanciamento”, já que os autores locais não visavam falar do isolamento geográfico, mas sim das dificuldades de atingir o território, exaltando a figura dos pioneiros:

Resumindo, quero dizer que a tese do isolamento é apenas um mito. Ela não existe na historiografia local como uma formulação teórica acabada ou uma abordagem histórica. Aliás, se a tese do isolamento existe, quem a criou, em primeiro lugar, foram os administradores, depois, os viajantes (...)⁶⁰

Assim, a tese do distanciamento, que fora criada por viajantes e políticos do século XIX, e reafirmada pelo IHMT, transpassa as teses de Lúcia Salsa e Domingos Garcia, pois ambos ressaltaram as dificuldades em alcançar o território como ponto central para a viragem econômica mato-grossense: apenas após a abertura da navegação do Paraguai (caso de Domingos Garcia) ou da melhoria dos trechos de navegação e de estradas capazes de alcançar a região de Corumbá (caso de Lúcia Salsa) é que a economia local obteve maior dinamismo, ao mesmo tempo em que a proximidade com os países platinos, a construção de caminhos terrestres entre a fronteira e cidades do Paraguai, a melhoria dos caminhos existentes e o auxílio na abertura de novos entre a província e São Paulo também auxiliaram a romper com este distanciamento para com as outras partes do império. Mesmo assim, a visão comum da história do Mato Grosso, entre os séculos XVIII e XIX, foi a da narrativa sobre o isolamento de uma região de fronteira. Esta tradição interpretativa, que também visava exaltar a figura do paulista na abertura deste território⁶¹ tem raízes não apenas na historiografia regional, mas também na obra de Sérgio Buarque de Holanda⁶².

O conjunto de ensaios que compõem a obra “Monções”, de Sérgio Buarque de Holanda, foi publicado pela primeira vez em 1945, contemporaneamente ao trabalho já citado de Caio Prado Jr. Porém, Holanda descreveu um amplo panorama da penetração colonial nas terras ditas “do sertão”, através de expedições terrestres que partiram de

⁶⁰ GARCIA, Romyr. Conde. *Mato Grosso* (1800-1840) op. cit... p p. 32.

⁶¹ Ibidem p. 32

⁶² HOLANDA, Sérgio Buarque. *Monções*. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.

São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia.⁶³ Sob a perspectiva de Holanda, as determinações externas, ou o “sentido” da colonização, apesar de influenciarem a ocupação do Mato Grosso, não apagaram a influência africana e portuguesa em sua capacidade de adaptação à região. Na América, o europeu se via obrigado a se adaptar ao nativo que lhe servia de esteio à colonização:

“(…) Só muito aos poucos, embora com extraordinária consistência, consegue o europeu implantar, num país estranho, algumas formas de vida, que já lhe eram familiares no Velho Mundo. Com a consistência do couro, não a do ferro ou do bronze, dobrando-se, ajustando-se a todas as asperezas do meio.

É inevitável que, nesse processo de adaptação, o indígena se torne seu principal iniciador e guia. Ao contato dele, os colonos, atraídos para um sertão cheio de promessas, abandonam, ao cabo, todas as comodidades da vida civilizada. O simples recurso às rudes vias de comunicação, abertas pelos naturais do país, já exige uma penosa aprendizagem, que servirá, por si só, para reagir sobre os hábitos do europeu e de seus descendentes mais próximos. (...) ⁶⁴

O aprendizado sobre as vias de comunicação levou às primeiras monções, as quais utilizavam vias fluviais e foram responsáveis pelo auge da ocupação do Mato Grosso durante o século XVII. Importante destacar, também, a diferença entre as monções e as bandeiras, posto que, nas bandeiras, os rios são obstáculos a vencer, enquanto nas monções de povoamento, são os rios que permitem o deslocamento em longas distâncias, carregando o necessário para a criação de um enclave português no meio do terreno hostil.⁶⁵ Assim, embora a importância da bandeira fosse diminuta, os paulistas bandeirantes ainda eram, para Holanda, responsáveis por boa parte da abertura e povoamento do Mato Grosso, cabendo papel menor às outras regiões de onde partiam grupos para habitar o sertão.

⁶³ Ibidem p. 11

⁶⁴ Idem, p. 16-17

⁶⁵ Sobre o assunto, Holanda afirma: “O fato é que as monções já não pertencem à história das bandeiras. Sem renunciar à existência móvel do bandeirante, os que participam do comércio de Cuiabá e Mato Grosso tem ambições mais disciplinadas. Um ritmo que já não é o da simples energia individual e livre de expandir-se regula toda sua atividade. A própria vida há de sujeitar-se neles a limites novos, a novas opressões. Aos freios divinos e naturais, os únicos, em realidade, que compreendiam muitos dos sertanistas de outrora, acrescentaram-se, cada vez mais poderosas, as tiranias legais e jurídicas, as formas de vida social e política, as imposições freqüentemente caprichosas dos governantes. Apenas sua coragem tranqüila e sua aparente indiferença às ameaças, aos perigos e, muitas vezes, às maiores catástrofes, indicam que não existe uma separação muito nítida entre o ânimo que gerou o movimento das bandeiras e o que inspira as navegações do Cuiabá no decurso do século XVIII. Ibidem p. 113

Outro fator importante, que coaduna com as análises da historiografia tradicional e que esteve presente em Holanda, era a observação das estradas terrestres como caminhos suplementares às rotas fluviais. O comércio fluvial entre paulistas e a região do Mato Grosso, que só ocorrerá com mais frequência a partir dos anos vinte do XVIII, dominaria o acesso à região até o início da navegação dos rios Tapajós e Madeira, e a única rota terrestre a possuir relativo grau de importância, no XVIII, seria a rota por Goiás, a qual não suplantou a rota fluvial ao longo do período das monções por três motivos: primeiro, o transporte por animais de carga não supre, com eficácia, a quantidade transportada por barco; segundo, o custo dos barcos era baixo, e o dos animais de tropa, alto; e terceiro, o comércio por tropas de animais não resolvia o problema de cargas volumosas.

Por estes motivos, a rota terrestre, que de São Paulo ligava Minas Gerais, Goiás e por fim Mato Grosso (e que possuía uma variante partindo do Rio de Janeiro, rumo a São Paulo, e daí pelo percurso já descrito) era considerada extensa demais e, ao mesmo tempo, cara demais devido ao custo do frete, desde o período colonial. Esta rota teria maior importância ao longo do século XIX, em sucessivas tentativas de reavivar o percurso e promover a ligação entre as bacias hidrográficas da região Extremo-Sul, via rio Paraguai, às do Norte, via rios Tocantins e Madeira. Isolamento e dificuldade dos fretes caracterizaram, na historiografia, as rotas terrestres que partiam do Mato Grosso, e dificultaram o comércio da região com a Corte.

Apesar destas dificuldades, estudos feitos por Alcyr Lenharo e Romyr Conde Garcia⁶⁶ começam a questionar o mito do isolamento mato-grossense, sob diferentes perspectivas: primeiro, pela possível existência de comércio entre as regiões produtoras de prata, no alto Peru, e a região de fronteira; segundo, pelas relações comerciais entre o Paraguai e o Mato Grosso. Ao longo desta pesquisa, não houve indício de que estas afirmações possuíam peso no histórico da província em questão.⁶⁷ Exceção feita às relações entre a província de Chiquitos e algumas regiões mineradoras de fronteira, os

⁶⁶ GARCIA, Romyr. Conde. *Mato Grosso (1800-1840)* op.cit e LENHARO, Alcyr. *Rota menor: o movimento mercantil da economia de subsistência no centro-sul do Brasil (1808-1831)*. In.: **Anais do Museu Paulista**. São Paulo: 1977/1978.

⁶⁷ Romyr Conde Garcia apresenta suas conclusões sobre o assunto, na mesma direção: “Infelizmente não pude comprovar documentalmente estas idéias. Elas talvez se colocassem a favor da historiografia renovadora, no que se refere a uma mercantilização das relações mato-grossenses e de um papel intenso da prata do Alto Peru, como substitutivo do ouro local. Na ausência de uma verificação histórico-econômica mais precisa para explicar uma função local para uma possível prata importada, deve-se reconhecer ainda uma certa insuficiência de dados, desde a tese do papel substitutivo da prata na região nesse período.” GARCIA, Romyr. Conde. *Mato Grosso (1800-1840)* ... op. cit p. 16

documentos pesquisados, bem como a bibliografia, demonstram que o projeto de assegurar a região sob posse portuguesa, através da instalação de colônias militares, presídios e postos avançados, foi bem-sucedido. Esta estratégia poderia ser denominada como o “Projeto Mato Grosso”:

(...) para a Coroa Portuguesa, a capitania de Mato Grosso deveria ser, primeiramente, o ‘ante-mural’ da Colônia. Uma trincheira do exército colonial na defesa da capitania de Minas Gerais e da Colônia como um todo. Por sua vez, a capitania de Goiás serviria como reserva estratégica das duas capitanias, onde deveria existir uma guarnição capaz de socorrer, caso fosse necessário, tanto Mato Grosso como Minas Gerais. É certo que a existência de ouro nessas capitanias facilitava a execução desse projeto militar. Os ministros do rei dom João V levaram em consideração a crescente produção aurífera das duas regiões interiores na formulação do audacioso projeto militar. Entretanto, durante o reinado de Dom José I quando as minas de Mato Grosso e de Goiás entraram em decadência, tal projeto perdera grande parte de seu suporte, tornando-se muito onerosa a manutenção dos quintos, o projeto para ser mantido, mesmo que os recursos escasseassem, haveria de recorrer ao seu exterior.

O cerne do “Projeto Mato Grosso” seria assim o conjunto de ações, medidas e políticas adotadas pela Coroa Portuguesa no intuito de criar na fronteira ocidental do seu império uma estrutura militar e administrativa composta por guarnições militares, fortalezas e aldeamentos indígenas, forte o suficiente para fazer frente às ameaças espanholas (...)⁶⁸

Este projeto só era possível devido às dificuldades de comunicação daquele território, o que contraria algumas pesquisas pautadas no não-isolamento da província. Esta tese, que diminui o peso das dificuldades de acesso ao território de fronteira, foi lançada a partir da década de 1950 e possui em Alcir Lenharo seu expoente mais famoso. Segundo esta corrente, o desenvolvimento de ligações internas via caminhos terrestres permitiu que Mato Grosso não entrasse em declínio no fim do XVIII. As distâncias existiam, mas não tornavam o Mato Grosso um estado isolado dada a preexistência de ligações econômicas com outros territórios e dentro da capitania, principalmente no comércio de abastecimento de outras regiões. Esta afirmação encontra-se bem delineada em um ensaio de Lenharo, “Rota menor: o movimento mercantil da economia de subsistência no centro-sul do Brasil (1808-1831)”⁶⁹, porém o artigo não apresenta comprovação empírica, prescindindo de pesquisa detalhada.

⁶⁸ Ibid, p. 63-64

⁶⁹ LENHARO, Alcir. Rota menor.... op. cit.

Outros trabalhos como os trabalhos de Lúcia Salsa Garcia e Domingos Sávio da Cunha Garcia⁷⁰, não apresentam comprovação desta corrente historiográfica.

Recentemente, Carlos Eugênio Nogueira⁷¹, ao pesquisar a ocupação das regiões de Mato Grosso e Goiás, apontou a existência de redes de transportes, incluindo estradas ilegais, ligando as duas capitanias à Bahia e ao Rio de Janeiro, o que conferiu um aspecto de unidade ao Brasil Central do séc. XVIII, para além da zona litorânea. Diferente dos autores já citados, a demonstração da existência de um pequeno sistema de circulação de produtos fica comprovada através de dados. Apesar disso, Nogueira restringe o alcance de suas afirmações, pois “(...) toda a documentação consultada nos leva a afirmar que o período de fausto do ouro não teve, em terras goianas e mato-grossenses, volume suficiente para que as capitanias atingissem níveis de acumulação que transformasse essa riqueza em equipamentos de infra-estrutura satisfatoriamente duráveis, muito embora a atividade realmente tenha financiado a constituição de núcleos de atração que vieram a funcionar como os afastados nexos de integração do território colonial em formação.”⁷²

Assim, a construção de presídios e colônias militares ao longo dos rios de Goiás e Mato Grosso proporcionou pontos de auxílio aos fluxos comerciais e às trocas de informação na região considerada “de fronteira”, ao mesmo tempo em que o território mato-grossense não se encontrava isolado do resto da colônia, estrutura esta que auxiliou à elaboração de um sistema de transportes entre a fronteira seca e os portos da Bahia e do Rio de Janeiro. Embora não fosse o problema principal de Nogueira, seu trabalho contrapõem-se aos dados apresentados pelos autores que preferiram observar o isolamento do centro do Brasil. A trajetória destes postos avançados do estado e sua relativa recriação como zonas de produção para consumo local não condizem com a criação de sistemas de transporte entre Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso apenas para a circulação aurífera. Em verdade, as rotas terrestres possuíam outra função essencial, a qual perpassou todo o período colonial, adentrando o império e permanecendo durante o período entre 1835 e 1870, a qual observei os relatórios dos presidentes das províncias citadas. Colônias, presídios e estradas compunham parte de um sistema de interesse fundamental à colônia e ao império que lhe seguiu: o fisco.

⁷⁰ GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. *Mato Grosso (1850-1889)* op. cit GARCIA, Lúcia Salsa. *Corumbá* op. cit

⁷¹ NOGUEIRA, Carlos Eugênio. *Nos sertões do poente: conquista e colonização do Brasil Central*. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo São Paulo: 2008.

⁷² *Ibidem*. p 72.

Registros e contagens, aparelhos fixos de fiscalização e controle do território localizavam-se nas passagens, principalmente entre rios e serras, pontos importantes nas rotas terrestres e fluviais. Mais tarde tais aparelhos passaram a cobrar direitos de entrada, impostos sobre as mercadorias e animais que entrassem na região das minas. As contagens complementavam o trabalho, fiscalizando as guias emitidas ao longo do caminho. Junto às fortificações, aldeamentos e presídios, tais aparelhos conformavam a materialização do projeto de ocupação e influência metropolitana na colônia.

Observando a importância da mineração para a ocupação de algumas áreas, e incluindo neste contexto imensas regiões de passagem, Nogueira acredita que a colonização da região iniciou, efetivamente, com a abertura das estradas ilegais a partir das minas de Meia-Ponte, formando um complexo minerador. Isto posto, a importância das estradas, e a abertura de caminhos ilegais, para descaminho do ouro, foi importante não só para a ocupação territorial, como também no jogo político entre colonos e metrópole e entre súditos e império.⁷³

Na documentação pesquisada, o peso da distância e das dificuldades de comunicação entre o Mato Grosso e o resto do império aparece como fator fundamental ao desenvolvimento local e à manutenção da unidade territorial. Ao longo dos relatórios presidenciais pesquisados⁷⁴, o quesito “comunicações” foi essencial para todos os presidentes que passaram pela província. Por outro lado, os dirigentes escolhidos para encabeçar este território sempre foram políticos de relativo destaque nas querelas imperiais, denotando preocupação do império para com a província, conforme se discutirá no capítulo 2. O relevo político da província mato-grossense se deu não apenas pela posição como área de fronteira, mas também em função das tentativas de desenvolver o território, seja através da retomada da mineração, seja por incentivos às comunicações – e se dava tanto por parte do Império como pelos presidentes alocados na província.

Mas a relação dos presidentes de província com o chamado “projeto Mato Grosso” oscilou, de maneira que ora se privilegiavam as relações comerciais com o Rio de Janeiro, aplicando recursos na melhoria dos caminhos que para lá levariam, ora os esforços iam para a abertura de caminhos com a província paulista. Esta oscilação foi,

⁷³ Ibid., 90-93.

⁷⁴ Esta pesquisa incluiu os relatórios presidenciais emitidos entre 1835 e 1870 das províncias de Goiás, Minas Gerais e Mato Grosso, de maneira a cobrir o período de construção do estado-nacional durante a regência e o segundo reinado, até o início da era ferroviária, a partir de 1864 com a inauguração da EF D. Pedro I e de outras ferrovias em São Paulo, Pernambuco, Rio de Janeiro etc.

em parte, fruto da alternância dos políticos enviados para encabeçar o executivo provincial, cada qual representando interesses ora locais, ora gerais (a razão de Estado), ora associando-se à província paulista na construção de caminhos financiados pelas duas. Assim, a permanência do “Projeto Mato Grosso” como forma de defesa do território contra ataques externos, foi uma das correntes presentes no desenho do sistema de comunicações mato-grossenses, mas não a única. Colonizado sob a perspectiva estratégica de proteção à região de maior riqueza metálica – qual seja, as Minas Gerais – o Mato Grosso obteve menor prestígio como capitania mineradora, mas acabou absorvendo grande atenção das elites portuguesa e, posteriormente, brasileira a partir da questão da defesa de fronteiras.

O mesmo não ocorrera com a terceira capitania mineradora, Goiás.

Criada também pela Carta Régia de 9 de março de 1748⁷⁵, Goiás era parte do território da capitania paulista, e ao ser criada, absorveu também boa parte dos territórios centrais da colônia portuguesa, chegando à fronteira com a região amazônica. Na historiografia, sua principal distinção era o despovoamento, o qual lhe concedeu a marca de “sertão”. Goiás ficou conhecida, na literatura de viajantes e nos relatórios de seus dirigentes, como região de fronteira entre os territórios dominados pela lógica européia e aqueles ainda sob o poder indígena diferentemente de sua congênere, conhecida como limite territorial efetivo. Para Ledonias Garcia:

O isolamento, as grandes distâncias, a presença de índios, a necessidade de capitais vultuosos foram os principais argumentos utilizados para justificar a falta de investimentos e de interesse para com a capitania/província de Goiás, reforçado a situação político-econômica inexpressiva dessa região após o esgotamento das minas de ouro no final do século XVIII. Com o fim das atividades de exploração do ouro, a população foi forçada a buscar outras formas de contato com a terra, outros mundos de sobrevivência, outros valores. Para a Coroa portuguesa a Capitania passou a significar, em primeiro lugar, um território de fronteira.⁷⁶

⁷⁵ A data de criação das duas províncias é controversa. Se a Carta Régia de 9 de março de 1748 definia a separação dos territórios da província paulista, para Carlos Nogueira, a criação das novas entidades político-administrativas ocorreu, para Goiás, em 1744, mas com a posse de seu primeiro governador, o Conde de Arcos, apenas em 1749; para o caso do Mato Grosso, sua criação foi definida em 1748, chegando seu primeiro governador, o Conde de Azambuja, apenas em 1751, após a assinatura do Tratado de Madri. NOGUEIRA, Carlos Eugênio. *Nos sertões ...* op cit p. 100.

⁷⁶ GARCIA, Ledonias Franco. *Goyaz: uma província do sertão: entre o signo da unidade nacional e a força do isolamento*. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo: 1999, p. 113.

O interesse historiográfico pela capitania de Goiás parece ter sido menor que o demonstrado pelas províncias vizinhas. Poucos estudos foram encontrados para a elaboração desta dissertação. Além da tese acima, outra obra que versa sobre o problema da constituição do território goiano é o livro de David McCreery, *Goiás: 1822-1889*, no qual o autor vai mais longe, afirmando que a história de Goiás, entre o fim do séc. XVIII e todo o séc. XIX, é a história da luta de seus habitantes contra uma herança de pobreza, isolamento e violência.⁷⁷

A produção aurífera goiana foi maior que a mato-grossense, ao longo do século XVIII, e muitas vezes sustentou o orçamento de sua vizinha de fronteira, remetendo-lhe ouro e alimentos⁷⁸. Com o declínio de sua atividade mineradora, o território sofreu uma reorganização econômica, subdividindo-se em duas áreas principais – norte e sul. O norte, pioneiro na produção comercial e na venda de gado, enviava animais principalmente para a Bahia. A atividade pecuária era feita de modo extensivo, resumindo-se à cata do gado, que pastava solto pela região. Solos pobres, acesso limitado aos mercados e domínio da pecuária extensiva limitaram o crescimento da agricultura na região, resultando em fome crônica e altos preços para os alimentos. Dada a atenção inicial ao norte, antiga zona mineradora, apenas no início do XIX houve povoamento do sul, com o crescimento do número de propriedades. Migrantes mineiros povoaram a região sudeste da província, produzindo algodão, tabaco, gado e capivaras, vendidas para outras regiões ao longo do Rio São Francisco.

Povoado em um sistema de arquipélago de arraiais em torno da zona mineradora, no início do XIX Goiás já era uma fronteira velha, baseada em zonas urbanas. As cidades mantiveram suas funções, mesmo com uma economia ruralizada. Mas a causa da permanente pobreza da região, segundo McCreery, esteve na incapacidade de encontrar um produto que despertasse o interesse capitalista para a região, que permaneceu assim desintegrada do resto do império tanto econômica quanto fisicamente. Não havia motivação suficiente para mobilizar recursos capazes de melhorar as comunicações com o resto do Império.

(...) This was not for want or effort by Goiás's elites, but try as they would provincial leaders never discovered a product of sufficient demand and value during the nineteenth century to attract the capital necessary to build the roads or railroads that would have more tightly integrated Goiás into the national and world economies. By the 1860s and

⁷⁷ MCCREERY, David. *Frontier Goiás, 1822-1889*. Stanford: Stanford University Press, 2006, p. 6

⁷⁸ Idem

1870s, when travelers from Rio de Janeiro could reach Cuiabá in Mato Grosso or ascend to the heart of the Amazon in two weeks by ship, it still took as many months of hard overland travel to reach Goiás: in an admittedly extreme case, the chief judge of the province's newly created appellate court in the mid-1870s complained of "a long and painful" five months to get to the capital. Goiás was not, as administrators repeatedly complained, poor because of inadequate communications. Rather, the province suffered from primitive communications because it was poor, because there were no reasons and no resources available to invest to improve there. At the risk of reification, capitalism had scant need of Goiás: there was little there whether labor, raw materials, or markets, that could not be obtained on equal or better terms elsewhere.⁷⁹

Esta interpretação, feita a partir da generalização dos relatórios provinciais e das tendências encontradas ao longo do período colonial, pode ser também questionada. Carlos Nogueira⁸⁰ aponta que o sistema de apropriação de terras, com doação de sesmarias, respondia, nestas regiões, aos interesses de um padrão especial de ocupação, correspondente aos trechos próximos dos caminhos que promovessem a circulação dos produtos na colônia – principalmente dos setores de abastecimento das regiões de mineração, correspondendo aos interesses daqueles que se aventuraram na expansão do gado ao longo do rio São Francisco e da abertura de novas regiões mineradoras, a partir da expulsão dos paulistas de Minas Gerais em 1711. Além disso, a preocupação fiscalista portuguesa e a preferência dos comerciantes pela rota terrestre, via Goiás, para chegar ao Mato Grosso, permitiram o aumento do número de caminhos, capazes de ligar as regiões norte e sul de Goiás, ramificando-se rumo ao litoral por diferentes caminhos através dos territórios baianos e mineiros. Analisando as regiões de criação dos arraiais e vilas, fica clara a formação de um sistema em forma de cruz, no qual uma verdadeira “muralha” de registros e contagens dominavam, de norte a sul, o território goiano, desde as proximidades da fronteira maranhense, até a região próxima ao triângulo mineiro, contrariando assim as afirmações de David McCreery e Ledonias Garcia sobre o isolamento desta região. Ao observar este sistema de comunicações terrestres, fica patente o isolamento maior nas regiões mato-grossenses, e não na zona goiana.

⁷⁹ Ibid., p. 17.

⁸⁰ NOGUEIRA, Carlos Eugênio. *Nos sertões* op. cit

1.4.2. Minas Gerais: caminhos antigos e alteração das estruturas produtivas

A terceira capitania mineradora teve destino diferente na historiografia. O interesse pela história mineira suscitou várias pesquisas no campo econômico, resultando na substituição da mineração pela produção para o abastecimento nas imediações de Rio de Janeiro e São Paulo, defendida por Caio Prado⁸¹, e por Francisco Iglésias⁸². Considerado um dos maiores especialistas em história mineira, Iglésias apresenta uma visão bastante pessimista sobre o sistema de transportes na província mineira. Se, no período colonial, os caminhos eram raros e de má conservação, o panorama do início do XIX não seria diferente:

Em conexão com as atividades mineratórias é que se coloca a abertura de caminhos. Entre eles, destaca-se o que liga as terras de Minas ao litoral, no Espírito Santo. Essas terras até então haviam sido vedadas, pelo temor de descaminho do ouro. Daí apresentarem alto contingente indígena: o Botocudo refugiou-se em suas matas, onde não era molestado pelo colonizador. Abertos caminhos na floresta, a convivência com o nativo foi problema que causou muitos cuidados à administração desde o início do século XIX, até que se estabelecessem aí núcleos populacionais expressivos, gênese de importantes cidades e atividades. As primeiras estradas em direção ao leste datam de 1816 (...)⁸³

Apanhada pela política liberal de D. João VI, a província viu surgirem possibilidades de incremento produtivo, mas, para Iglésias, estas foram mal aproveitadas, pois a economia local não estava preparada para alterar seu sistema produtivo, modernizando-se. No campo da política, os principais presidentes de província eram apenas marionetes da política imperial, e não desenvolveram planos concretos para a província; os poucos momentos de desenvolvimento foram patrocinados pelos funcionários provinciais, que ficaram mais tempo à frente de seus cargos que os chefes do poder executivo. Durante o Império, os transportes mantiveram as mesmas características precárias de antes:

(...) Eram poucos e maus os caminhos da Província em situação delicada por ser central. Bem escrevia em 1835 Limpo de Abreu que “as péssimas estradas são a chave encantada que de muitos anos fecha os tesouros da Província, tornando-os improdutivos”.(...)

⁸¹ PRADO Jr, Caio. *Formação... op. cit.*

⁸² IGLÉSIAS, Francisco. *Minas Gerais*. In.: HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira**. TII, v 2, 6ª ed. São Paulo: Bertrand Brasil, 1989, pp. 364-412

⁸³ Idem, p 379

E as razões para este estado de coisas eram muitas: ineficiência da lei de empresas, desconhecimento do território, falta de engenheiros e outros funcionários especializados, etc. Iglésias chega a comentar o panorama das comunicações durante a década de 1830 com mais detalhes:

Mostrando caminhos em situação de ruína, verdadeiros perigos de vida, assinala que o remédio está em contrato com particulares uma vez que o governo não dispõe de fundos. A falta de espírito de associação leva os capitalistas a não comprometerem recursos em companhias de êxito problemático, como se queixa Bernardo Jacinto da Veiga em 1840. A primeira Assembléia Legislativa cuidou atentamente do assunto, estabelecendo verdadeiro programa de obras: lei de 1835 fixou a construção de “quatro estradas principais, e tantas laterais, e sublaterais e pontes, quantas forem necessárias para facilitar a comunicação entre a capital desta província, suas cidades e vilas.” Com todas as minúcias, cuidava de calçamento, com pequenas pedras quebradas, para facilidade de carros; na forma abobadada, para escoamento de águas, de reparos e conservação diária; de critério rígido de indenização aos proprietários de terás; da criação de barreiras para cobrança de taxas itinerárias. Seu cumprimento exigia capital, assistência constante do governo e muitos engenheiros. Como essas condições falhavam, não se deu seguimento ao plano. Várias obras, porém, tiveram início: logo se contratou a construção ligando Ouro Preto a Queluz. O período não se distingue em iniciativas do gênero, quando se insiste sobretudo no aproveitamento dos rios como meios de transporte, em experiências sem maior êxito.⁸⁴

Estudos recentes têm discordado da opinião pessimista de Iglésias com relação aos transportes na província mineira. Utilizando como fontes os mesmos relatórios dos presidentes de província e as compilações das leis provinciais, Marcelo Godoy e Lidiany Barbosa⁸⁵ inverteram o raciocínio proposto por Iglésias. Ao invés de observar as dificuldades dos transportes como sinal do atraso econômico da decadência do ciclo aurífero, os autores propuseram analisar o sistema de transportes de Minas Gerais como um modelo bem-sucedido, apesar das dificuldades, de sistema de transportes para economias não-exportadoras. Assim, ao longo do século XIX, Minas Gerais aproveitou o espaço produtivo deixado pela diminuição das atividades anteriores, alterando o perfil de sua economia rumo a uma modernização compatível com os problemas de atração de capitais da economia nacional durante o império. Ora, na ausência de capitais que emperrou o desenvolvimento ferroviário, a expansão da malha de estradas terrestres seria solução tanto para a circulação das mercadorias como para o aumento dos montantes arrecadados pelo fisco provincial, através da cobrança de taxas itinerárias.

Os projetos estatais para a área representaram o conflito entre dois modelos econômicos de desenvolvimento: o primeiro, ligado aos imperativos da economia de

⁸⁴ Idem, p 399

⁸⁵ BARBOSA, Lidiany. Silva. □ GODOY, Marcelo Magalhães. *Uma outra modernização:... op. cit*

base exportadora e que propunha a aposta no modelo ferroviário, e o segundo, atrelado à trajetória histórica de Minas, de uma economia de abastecimento, e este foi o projeto de maior ênfase até a década de 1850, utilizando as ligações anteriores, do período colonial, reformando-as e alterando alguns caminhos de maneira a melhorá-los. Conclusão parecida foi apresentada em outro artigo, onde Godoy e Mendes⁸⁶ reafirmam a importância dos investimentos em obras públicas, em prol do aumento da arrecadação, ao longo de todo o império. Apesar de afirmar que as taxas itinerárias arrecadadas nas estradas para viandantes correspondiam a quase 90% da arrecadação do item exportações, utilizado de maneira equivocada como sinônimo de comércio interprovincial, Godoy apontou, neste trabalho, a opção ferroviária como responsável pelos gastos com obras públicas, embora não pudesse apresentar dados discriminados da aplicação de recursos, ao mesmo tempo em que aponta como auge dos investimentos no setor o período entre 1847 e 1865, quando as ferrovias ainda não estavam instaladas em território mineiro e os governos imperial e provincial fizeram altos investimentos em entradas para viandantes, conforme apresentaremos abaixo.

Apesar desta controvérsia entre o setor de transportes que recebeu incentivos, o avanço representado pelas pesquisas de Godoy, Barbosa e Mendes também são confirmadas por Restituti⁸⁷, para quem a transformação dos direitos de entrada e de passagem, cobrados durante o período colonial, passaram a compor a receita mineira sob a rubrica de taxas itinerárias e possuíam grande importância no montante final da arrecadação. Para que este sistema funcionasse, Minas Gerais dependia de um complexo sistema de estradas terrestres provinciais e gerais, parcialmente herdadas do período colonial, e reconstruídas ou alteradas ao longo da primeira metade do império, com auxílio dos cofres gerais, mas que em grande parte dependeram das próprias taxas cobradas em seus trajetos.

Apesar deste modelo de arrecadação não ser novo, como demonstram as pesquisas sobre economia mineira já citadas, o caso mineiro se diferencia pela estrutura herdada pela província de seu período colonial. Já existia, em Minas Gerais, um sistema fiscal relativamente organizado, que tentara evitar os descaminhos do ouro; as estradas gerais, mesmo que precárias, eram presentes e compunham uma malha de caminhos que tocavam as outras capitanias mineradoras, conforme demonstrou-se acima, e as relações

⁸⁶ GODOY, Marcelo Magalhães; MENDES, Philipe Scherrer. *Finanças públicas da província de Minas Gerais*. In.: **Anais do XIII seminário sobre economia mineira**. Diamantina: CEDEPLAR/ UFMG, 2008

⁸⁷ RESTITUTI, Cristiano Corte. *Elementos de fiscalidade de Minas Gerais provincial*. In.: **Almanack Brasiliense** n° 10, nov/2009, pp. 115-129

comerciais que uniam as três capitanias mineradoras ao Rio de Janeiro foram estabelecidas muito antes da independência. No entanto, o conjunto de melhorias efetivadas ao longo destes caminhos nunca foram objeto de consenso. Durante o império, não bastava a herança colonial de caminhos abertos para convencer presidentes de província, ministros de estado e deputados gerais de que as estradas eram alternativas plausíveis para as comunicações internas.

Novas opções de transporte surgiam no quadro internacional, enquanto as economias provinciais buscavam mercados consumidores para seus produtos. Sem uma produção voltada para a exportação, os setores produtivos das províncias centrais, desprovidos de ligação direta com o oceano, dependiam rigorosamente de seus caminhos, alguns herdados da colônia, para que suas economias sobrevivessem, tanto vendendo produtos no mercado interno como obtendo aquilo que suas economias não eram capazes de produzir.

Por suas próprias trajetórias, tais economias já possuíam alguns caminhos para sua ligação com a corte. Porém, o império se compôs, a partir de 1831, de diferentes projetos, nem todos fluminenses, e nem todos diretamente ligados aos ideais europeus de modernização, fatores explícitos na construção da infra-estrutura nacional, e que interferiram na orientação das economias provinciais a partir de então.

Neste estudo, a análise das estradas de viação de longo alcance, capazes de ligar províncias diferentes – daí sua denominação mais comum, “estradas interprovinciais” – corresponde à tentativa de compreender como este quesito entrou na pauta política e econômica do século XIX, ao longo do período de expansão e estabilização do Estado imperial. Observando a formação da estrutura política imperial e a atuação dos presidentes das províncias, a ação dos membros da elite imperial, as relações entre o processo de formação dos membros da burocracia nacional, e a escolha de determinados políticos para o controle das províncias da área em recorte, verificou-se que, durante a primeira década do século XIX, as opções estratégicas relacionadas ao tratamento do sistema de transportes e à formação do corpo burocrático nacional dependeram de grupos em conflito entre si pela hegemonia no poder imperial e com as províncias, pelo domínio do aparato estatal em prol de seus interesses de grupo.

A formação do Império não dependeu apenas do controle de uma elite de bacharéis formada nas academias de direito do Império.⁸⁸ As elites provinciais e a elite

⁸⁸ Sobre este assunto, é interessante ressaltar que a interferência dos bacharéis na formulação da política imperial foi enorme não apenas em função da tradição jurista portuguesa, mas principalmente pelo

nacional em formação foi capaz de englobar, para o caso das zonas de fronteira, engenheiros militares, bacharéis e, em pequena medida, alguns comerciantes ligados ao comércio local ou à própria elaboração do sistema de comunicações nacional. Da estratificação dos ocupantes destes cargos públicos resultariam os diferentes projetos delineados ao longo do século XIX para a área de transportes, os quais contrariam tanto as teorias isolacionistas, aqui apresentadas, quanto a ênfase excessiva nas comunicações destes territórios com a província paulista e com a região norte. Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais permaneciam como uma região específica, interligada por um conjunto de relações econômicas que os encaminhavam à praça carioca e incluíam financiamentos, laços familiares e rotas terrestres já conhecidas desde o período colonial, cujos trajetos representavam também um fluxo de riqueza tributável, cobiçado pelas províncias lindeiras.

A defesa destas rotas caberia àqueles cujos laços com as três províncias fossem mais fortes, e cuja capacidade de alcançar o poder imperial fosse mais eficaz. No entanto, o resultado final das lutas políticas, entre as décadas de 1830 e 1870, foi diferente para cada uma delas. Ao Mato Grosso, coube a posição de zona de fronteira, importante ponto de ascensão para diversos políticos nas fímbrias do Império. Na província goiana, o desinteresse pela atuação em sua política permitiu que boa parte de seus presidentes fossem mais associados aos interesses comerciais locais, predominando então uma política mais conservadora no tocante à busca de novas rotas comerciais terrestres. E, com relação à Minas Gerais, sua inserção na política nacional como local de cooptação de elite e de zona de abastecimento da corte resultou em maior capacidade de defender os interesses locais diante dos imperiais, através da ação política destes mineiros na política imperial. A política provincial mineira, contrariando as conclusões de Iglésias, não pareceu ser mero desdobramento da política imperial.

papel que estes operadores do direito tiveram na criação de um sistema ordenador das decisões políticas, de maneira que sua presença insistente nas esferas de poder se deve não apenas por sua especialização, mas pela própria necessidade de criação de normas para o funcionamento deste novo órgão político. De certa maneira, a existência de políticos juristas e de juristas ligados à política demonstrou como a necessidade de ideologização deste estado desembocou no aproveitamento de um estamento burocrático pronto, disponível nas academias de Recife e São Paulo, com predominância da paulista, conforme demonstrou Sérgio Adorno em *Os Aprendizes do Poder: o bacharelismo liberal na política brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. Segundo ele, a atuação dos bacharéis paulistas na construção do estado se deu, principalmente, na definição do liberalismo brasileiro, de modo que o aprendizado científico destes bacharéis não foi o essencial de sua formação, a qual se dava nas esferas políticas, na atuação em jornais, clubes etc. Coube à ciência jurídica o papel de instrumento para a construção da ordem jurídica sob a batuta das necessidades de conformação do território nacional, o que explicaria, por exemplo, como a interpretação do quesito Poder Moderador, constante da Constituição do Império de 1824 permitiu tantas versões diferentes.

Para confirmar tais hipóteses, é necessário perscrutar a formação e a ação dos presidentes das três províncias interiores: Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais, de modo a reconstruir as tendências que impulsionaram a construção do sistema de transportes nacional, de modo a demonstrar a qual a importância dada à comunicação terrestre pela política imperial e seus arautos provinciais.

1.5 O projeto imperial: espaços de negociação e planos gerais de transportes no século XIX

Se compararmos a quantidade de estudos publicados sobre a história mineira à goiana e mato-grossense, a diferença é gritante. A profusão de estudos sobre Minas Gerais segue, em parte, a longa tradição de pesquisa sobre o auge da mineração e à estratificação produtiva ocorrida na província mineira pós-decadência da mineração.

Até o momento, descreveram-se os principais eixos de comunicação terrestre utilizados durante o fim do período colonial. Ao longo da segunda metade do século XVIII, contingências externas, pautadas no reordenamento da posição política da colônia no cenário do império Português iniciavam mudanças internas, no sentido de fortalecer dois pólos de poder: o do Rio de Janeiro, e o de Belém do Pará.⁸⁹; porém, com a vinda da família real, a concorrência entre ambos arrefecera, pois o predomínio do pólo carioca ficaria explícito, com a instalação da Corte nesta região. As alterações políticas posteriores, com a Independência de 1822, a abdicação de 1831 e as reorganizações político-administrativas de 1834 e 1840 demonstram que o período foi marcado pelo rearranjo dos atores políticos e de seus interesses. Deste processo, surgiriam tanto o arcabouço institucional do novo governo, como um conjunto de projetos políticos a partir dos quais se faria o desenho institucional, que tornara possível a manutenção do território da ex-colônia portuguesa, sob um governo monárquico independente, e seria marcado pela continuidade de diversas práticas administrativas ao longo da primeira metade do século. No tocante ao sistema de transportes, boa parte das dificuldades descritas para o período colonial persistiriam ao longo de todo o império.

Descrito deste modo, deixa-se em alguns momentos, a impressão de atraso diante dos países europeus. No entanto, no início do século XIX, a situação dos transportes no velho continente não era muito diferente do encontrado na América, ou

⁸⁹ NOGUEIRA, Carlos Eduardo, op cit.

mesmo no interior do Brasil: predominavam transportes terrestres de baixa velocidade; embora as trocas aumentassem, a maior parte da circulação de produtos ainda era feita de maneira precária.⁹⁰

Mas o século XIX também foi marcado pelas revoluções burguesas. Na Europa, este era também um momento de reordenamento político e econômico: no início deste século, o concerto europeu rumava no sentido de criar um sistema de poder que pudesse ordenar os estados-nação, recém chegados à ordem internacional, às potências já existentes. A palavra de ordem era: modernizar. A Revolução Industrial já determinava o ritmo da política, da economia e do cotidiano dos habitantes de alguns países, e seu poder crescia rapidamente sobre outros, e para tanto, a infra-estrutura das regiões afetadas precisava acompanhar o ritmo das novas trocas produtivas. O período entre 1789-1848 correspondeu à formação dos estados-nação, na Europa e na América.

Para as nações que acabavam de se constituir, um problema central se apresentava: o do estabelecimento de sua autoridade perante territórios remanescentes das antigas colônias. Na América espanhola, o problema resultaria em um conjunto de guerras capazes de pulverizar a antiga colônia. Já na América Portuguesa, tradicionalmente se aponta o processo de independência feito à maneira de transição suave, através de um acordo entre elites portuguesas enraizadas no território e elites regionais interessadas na manutenção do livre comércio, parecia ser a solução para o problema da manutenção das relações políticas e sociais anteriores⁹¹. Esta “manutenção” passou por questionamentos historiográficos ao longo das últimas décadas, a partir das diferentes formas de resistência impostas ao processo de

⁹⁰ Segundo Eric J. Hobsbawn, “ (...)O final do século XVIII era, pelos padrões medievais ou do século XVI, uma era de comunicações rápidas e abundantes, e mesmo antes da revolução, eram notáveis os aperfeiçoamentos nas estradas, nos veículos puxados a cavalo e no serviço postal. Entre a década de 1760 e o final do século, a viagem de Londres a Glasgow foi reduzida de 10 ou 12 dias para 62 horas. O sistema de carruagens postais ou diligências, instituído na segunda metade do século XVIII, expandiu-se consideravelmente entre o final das guerras napoleônicas e o surgimento da ferrovia, proporcionando não si uma relativa velocidade (...) como também regularidade. Porém, o fornecimento de transporte de passageiros por terra era pequeno e o transporte de mercadorias, também por terra era vagaroso e proibitivamente caro. (...) Se eles [os negociantes] ou suas mercadorias se moviam por terra, isso era feito na imensa maioria das vezes a pé ou então nas baixas velocidades das carroças, que mesmo no início do século XIX transportavam cinco sextas partes do trânsito de mercadorias da França, a um pouco menos de 20 milhas por dia.(...)” HOBBSAWN, Eric J. *A era das revoluções*. 18ª ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004. p 25-26.

⁹¹ Esta interpretação consta da obra clássica de PRADO Jr, Caio. *Evolução política do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1999.

independência, bem como pela pesquisa da ação dos políticos regionais nas Cortes Portuguesas de 1821-1822 e na própria elaboração do projeto de constituição de 1823⁹²

Deste lado do continente, o processo de independência da antiga colônia portuguesa foi incapaz de solucionar os problemas de controle e uniformidade do território e de suas elites, problemas que persistiram ao longo do período, suscitando como resposta diferentes projetos políticos capazes de solucionar o problema das comunicações na nação que se objetivava construir.

No primeiro momento, três eram as possibilidades para o deslocamento no território: cabotagem, estradas terrestres e navegação interior. A cabotagem, muito utilizada para o contato com as regiões litorâneas, não abarcava o acesso ao interior do país. A navegação interior era, quase sempre, dificultada pelas condições geográficas; os caminhos terrestres eram conhecidos pela grande dificuldade de manutenção, pelo perigo dos ataques indígenas e por não facilitar a passagem de carros. Ora, ao longo do século, duas novas modalidades foram introduzidas no quadro internacional, fruto da revolução da “indústria” no plano externo: as estradas de ferro, capazes de transportar grandes toneladas ao longo de trechos muito extensos, e a navegação à vapor, capaz de transpor oceanos e de permitir o estabelecimento de linhas de navegação no interior dos continentes, independentemente do sabor do fluxo dos rios.

Tais inovações, produzidas na Europa já no início do XIX, não apareceriam aos brasileiros como a solução para o contato entre as partes do território de maneira concreta antes da década de 1850, apesar das iniciativas para implantação de ferrovias em São Paulo em 1835 e dos debates sobre a abertura dos rios interiores à navegação à vapor já na década de 1840. Porém, sua instalação seria difícil, em dois sentidos: primeiro, não havia capacidade de investimento privado ou público para sua implantação; segundo, mediante a necessidade de grandes inversões de capital para sua criação, tanto navegação à vapor quanto ferrovias exigiriam grande capacidade de retorno, por parte dos setores produtivos ligados aos locais de instalação. Só assim, o território seria capaz de atrair investimentos externos para a implantação destes novos sistemas de transporte. Outra alternativa seria a composição de capitais internos para a

⁹² Sobre o assunto, ver BERBEL, Márcia Regina. Deputados do Brasil nas Cortes Portuguesas 1821-1822. São Paulo: Hucitec, 1999. Sobre a política brasileira pós-1822, Sérgio Buarque de Holanda (A herança colonial, op cit.) e Maria Odila Dias (A interiorização da metrópole, op cit) destacaram a formação do Brasil sob a luta de um projeto de América Portuguesa unida, chefiado pela elite fluminense, em contraposição às forças centrípetas das elites provinciais. Esta interpretação é revista, posteriormente, por Miriam Dolhnikoff, (DOLHNIKOFF, *O pacto imperial op cit*), para quem a política imperial foi objeto de barganhas constantes, as quais permitiram a constituição de um sistema de partilha de poder entre elites locais e centrais, elaborando assim um pacto político capaz de sustentar a unidade territorial.

construção de tais sistemas, mas esta composição exigiria um arranjo empresarial capaz de articular os interesses de dezenas ou centenas de sócios, o que dificultou a implantação do disposto na primeira lei redigida para incentivar a implantação de ferrovias, no Brasil, data de 1835.⁹³

Flávio Saes⁹⁴ e Odilon Matos, ao estudarem a expansão da malha ferroviária, afirmam que este fenômeno ocorreu nas regiões de produção cafeeira. Matos, observando o período entre 1835 e 1870, comenta as iniciativas malfadadas de Thomas Cockrane na implantação de um sistema ferroviário, e as leis de incentivo provinciais, lançadas por São Paulo, as quais facilitariam a implantação das primeiras ferrovias em território nacional; depois, com a expansão do sistema de ferrovias paulistas entre 1870 e 1840, houve, segundo o autor, realocação de capitais da agricultura para estas, pois os produtores paulistas buscavam diversificar seus investimentos diante das oscilações dos preços do café. Assim, foi possível à EF Sorocabana ser feita com maioria de capitais nacionais, demonstrando como seria possível obter expansão da malha ferroviária com inversão de capitais nacionais. A grande dificuldade encontrada pelos entusiastas do novo sistema antes da década de 1850 foi a falta de regulamentação para a criação de empresas no regime de sociedade anônima, as quais, através do lançamento de ações em mercado, seriam capazes de captar recursos com mais agilidade. Este tipo de empresa só iniciou sua evolução legal, no Brasil a partir da aprovação do Código de Comércio, em 1850. Embora não haja estudo sobre o assunto – aparentemente a historiografia não se dedicou em profundidade ao estudo das instituições econômicas em sua vertente legal, durante o Império, fato é que as dificuldades para arrecadação de capital suficiente para empresas como ferrovias e mesmo para a abertura de estradas modernas, tais como Estrada União e Indústria, apontam como problema geral a

⁹³ SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Editora Hucitec, 1981, p. 20. A mesma informação também é dada por Odilon MATOS, em seu ensaio “Vias de Comunicação”: “Apenas decorrido um lustro desde o estabelecimento definitivo da estrada de ferro no mundo, cuidou o Brasil da introdução de tão importante melhoramento. As dificuldades a vencer eram, ainda, inúmeras, não sendo das menores a falta de confiança no novo invento, o qual, mesmo na Europa, não vencera ainda a resistência daqueles que nele não acreditavam. Eis por eu afigura-se-nos da maior importância a chamada Lei Feijó, sancionada pelo então regente do Império, aos 31 de outubro de 1835, visando ligar o Rio de Janeiro às capitanias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Estabelecia, entre outras vantagens, privilégio de quarenta anos, isenção de direitos de importação para todas as máquinas durante os cinco primeiros anos, cessão gratuita dos terrenos necessários à estrada, se pertencesse ao governo, e o direito de desapropriação no caso de pertencessem ao governo e ao direito de desapropriação no caso de pertencerem a particulares, estabelecendo ainda o prazo de oitenta anos para a concessão, findo o qual reverteria ao patrimônio nacional. Apenas não definia nem delimitava zona privilegiada” MATOS, Odilon. *Vias de Comunicação* In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira**. 5 ed. T.II, Vol IV., São Paulo: Difel, 1985, p.47.

⁹⁴ SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Editora Hucitec, 1981; MATOS, Odilon Nogueira de. *Vias de Comunicação... op. cit.* Pp 43-59.

ausência de capitais no mercado, mas também estão relacionados às dificuldades para abertura de empresas, pois a instituição das sociedades empresariais por participação anônima só teria sua forma definitiva estabelecida em fins da década de 1862. Este pequeno exemplo demonstra como, de certa maneira, a primeira metade do século XIX seria marcada pela necessidade de organização das instituições políticas, de modo a permitir o funcionamento de mecanismos econômicos de acumulação e expansão dos investimentos. Ambos só estariam em pleno funcionamento na segunda metade do século, momento em que o Brasil alcançaria, de fato, a implantação de modernos sistemas de transporte.

Mais: até 1870, as ferrovias não eram exclusividade das regiões cafeeiras. Em 1864, havia ferrovias nos territórios da Bahia e de Pernambuco (as EF Bahia e EF Recife), conforme o Relatório do ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de 1864. Ou seja, apesar do predomínio da região cafeeira, existiram tentativas para a expansão da malha ferroviária em regiões não-cafeeiras, principalmente com recursos governamentais.

No caso da navegação à vapor, as discussões para sua implantação passavam não apenas pela necessidade de capital, mas pelo sistema de concessão, pelo tempo em que determinada linha seria concedida a certa pessoa ou grupo de pessoas e, por fim, pelo problema da soberania sobre o território. A introdução dos vapores nas bacias hidrográficas produziria, por um lado, facilidade no alcance de longas distâncias; por outro, dependia de capitais, muitas vezes inexistentes nas regiões atendidas por tais vapores. Duas regiões merecerão, ao longo do XIX, grande discussão sobre a abertura da navegação de seus rios: a Bacia Amazônica e a região do Mato Grosso, que, além da navegação dos rios das Bacias do Paraná e Paraguai, envolveria também negociação diplomática para a abertura da região do Prata, de modo a compor interesses não só brasileiros, mas também paraguaios e uruguaios. Não por acaso, as duas regiões eram, já no século XIX, objeto de projetos políticos para manutenção da integridade de seu território, de modo a estabelecer mecanismos de ocupação, defesa e controle local, com o estabelecimento de colônias e presídios ao longo dos rios Tocantins, Araguaia, Guaporé, Paraguai e afluentes, o que formaria uma “barreira” a possíveis invasões estrangeiras. No campo político, a livre navegação destes rios representava questão de

política internacional, pois poderia envolver a abertura à circulação de vapores estrangeiros, dada a insuficiência dos capitais nacionais.⁹⁵

Ferrovias e navegação à vapor eram, então, modalidades dispendiosas, as quais dependiam de regulamentação para sua implantação, e que envolveriam debates de cunho político e econômico, bem como a própria discussão da soberania nacional. A elaboração de suas perspectivas legislativas fora processo longo, o qual ocorreu no mesmo período analisado por esta pesquisa. Assim, o problema prático enfrentado pelos homens de estado da primeira metade do século XIX era efetivar a ação do Estado brasileiro. Era necessário promover a circulação de mercadorias, pessoas, idéias, emissários do governo, ordens, impostos. A forma encontrada, ao longo do período em questão, fora muito semelhante à forma utilizada no período colonial, perfazendo, muitas vezes, mera continuidade de suas diretrizes políticas. Em outras, o estabelecimento de um sistema de transportes, com a melhoria das estradas e picadas existentes, a abertura de novas e sua manutenção tornavam-se objeto de planos do Estado, mediante propostas de planos gerais de viação, oferecidas por engenheiros pertencentes às secretarias de Estado, os quais informavam parte da ação do parlamento e dos ministros. Tais planos, associados à vontade política de alguns atores do cenário nacional, resultaram em grandes avanços no quesito comunicações terrestres ao longo das administrações de 1837-1838 e de 1848-1851.

Para as províncias a questão dos transportes parecia ainda mais preponderante. Todos os relatórios provinciais pesquisados possuíam menção ao assunto, e em muitos, apresentavam-se propostas de melhoria dos caminhos de longo alcance, tentativas de associação ao governo central, de modo a facilitar tais obras, tentativas de alteração de caminhos, de modo a beneficiar esta ou aquela região, e mesmo iniciativas locais, com associação entre duas ou mais províncias, para a elaboração de caminho terrestre entre ambas.

⁹⁵ Vitor Marcos GREGÓRIO, ao analisar a navegação no Amazonas, demonstra como os projetos de implantação de vapores na região amazônica envolveram discussões acerca do Direito Internacional de Navegação, da política interna de abertura ao investimento externo e de suas negociações no campo político, a partir do embate parlamentar em período idêntico ao desta pesquisa. Para ele, sendo o Brasil grande defensor da livre navegação da bacia platina, não desejava a abertura da navegação na bacia amazônica. Objetando uma perspectiva política, demonstra a evolução do debate parlamentar, sem aprofundar o debate sobre a questão da navegação à vapor no processo de modernização dos transportes nacionais, enfoque este mais próximo ao estudo sobre a navegação à vapor na Bahia. GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: a navegação do rio Amazonas e a formação do estado brasileiro*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo: 2008.

Dada a preocupação das duas instâncias – local e geral – com o problema dos transportes, ficava patente a necessidade de escalonar a responsabilidade das instâncias administrativas na abertura, manutenção, fiscalização e na cobrança de impostos em cada um destes caminhos. Este processo, embora secundário àquele apresentado para as formas mais modernas de transporte, é demonstrativo das concepções de estado e de governo em debate entre 1822 e 1860. Tais concepções serão essenciais para a determinação dos arranjos administrativos, pautados nas instituições e no sistema de governo criado a partir da Constituição de 1824, e determinariam o futuro dos planos de viação ao longo de todo o Império.

Da impossibilidade temporária em implantar sistemas modernos, custosos e ainda não regulamentados, restava aos dirigentes do país argumentar acerca do futuro destas modalidades, ao mesmo tempo em que operava o estado a partir dos modelos antigos. À semelhança do que propunha o Visconde de Cairu para o problema da indústria brasileira, ainda no período joanino, definindo-a não apenas como fruto do engenho mas como fruto da arte, e implantada em suas modalidades mais rústicas, os transportes no Brasil Império, até o momento da implantação das primeiras ferrovias, eram geridos de maneira rústica. À ausência de ferrovias, implantavam-se estradas de longa distância; à ausência de navegação à vapor, organizavam-se longos trechos de navegação, quando a topografia assim o permitissem, ligados a trechos de picadas e caminhos terrestres que acompanhavam a margem dos rios, de modo a permitir a manutenção das comunicações, mesmo que de maneira precária, entre um centro ainda não totalmente definido, e suas partes, algumas delas mais distantes do que um vizinho platino. Assim, definir o que eram e como seriam geridas as estradas interprovinciais auxilia a compreender como foi gestado o arranjo institucional entre o todo e as partes do Império.

1.6 Estradas interprovinciais e o problema das competências administrativas

O arranjo institucional criado pela Carta de 1824 manteve a diferenciação das estradas em interprovinciais, provinciais e municipais, já existente no projeto

constitucional de 1823⁹⁶. Este arranjo passou por revisão pelo Ato Adicional de 1834 e pela Lei de Interpretação do Ato Adicional de 1840. Nas duas reformas, o item “estradas” não sofreu alteração, mas as modificações sofridas pelos itens “Presidente de Província” e “arrecadação” alteraram as políticas com relação à aplicação de recursos locais e gerais no item “Obras Públicas”.

A Constituição de 1824, em seu Título 4º, descreve os ramos e atribuições do Poder Legislativo, o qual era composto por duas casas, a Câmara dos Deputados e o Senado; de cuja junção surge a Assembléia Geral, a qual possuía como funções, dentre outras, as de fazer leis, interpretá-las, suspendê-las e revogá-las⁹⁷; fixar anualmente as despesas públicas e repartir a contribuição direta⁹⁸, autorizar o governo a contrair empréstimos e estabelecer os meios para o pagamento das dívidas⁹⁹. Porém, segundo este documento, *era atribuição privativa da Câmara dos Deputados a iniciativa sobre os impostos*.

Nas províncias, o poder legislativo ficara a cargo dos Conselhos Gerais de Província; exceto no Rio de Janeiro, que, por ser local da capital do Império, não possuía Conselho Provincial¹⁰⁰. Os conselhos possuíam vinte e um membros nas províncias mais populosas (Pará, Ceará, Maranhão, Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro) e de treze membros nas outras¹⁰¹. Suas atribuições não incluíam a edição de leis, bem como era lhes vedado deliberar ou propor sobre os interesses gerais da nação, sobre ajustes entre as províncias e execução de leis, embora pudessem se dirigir à Assembléia Geral sobre o assunto, e principalmente, sobre imposições de iniciativa parlamentar. Isto significa que não cabia aos Conselhos provinciais legislar sobre impostos, uma das principais atribuições da Câmara dos Deputados.

Cada província era chefiada por um Presidente de Província, nomeado pelo Imperador. A Constituição de 1824 possuía poucos dispositivos sobre a organização das províncias, resumindo-se à designação dos conselhos, e o modo de indicação dos presidentes de província. Apesar de atribuir ao conselho o papel de organizador do interesse das localidades, este órgão não possuía autonomia para deliberar sobre o

⁹⁶ Até 1824, as estradas mais importantes eram conhecidas como “estradas reais” ou “estradas gerais”, e esta denominação continuará, confundindo-se com o termo estrada interprovinciais.

⁹⁷ Constituição do Império, 1824, T4, Cap I, art. 15 §VIII.

⁹⁸ Constituição do Império, 1824, T4, Cap I, art. 15 §X.

⁹⁹ Constituição do Império, 1824, T4, Cap I, art. 15 §XIII e XIV.

¹⁰⁰ Constituição do Império, 1824, T4, Cap V, art. 72.

¹⁰¹ Constituição do Império, 1824, T4, Cap V, art. 73.

principal problema das províncias: a arrecadação. A carta também não delibera sobre a divisão da arrecadação, nem mecanismos de repasse ou de recolhimento por parte do governo central. Em seus títulos, os elementos que mais receberam atenção do legislador foram os poderes do monarca e os direitos dos súditos. Embora possuísse os princípios básicos da organização do Estado, a carta deixava em branco os quesitos acerca de seu funcionamento e, principalmente dos meios necessários para a construção do aparelho de Estado e de sua burocracia, restando aos próximos legisladores a tarefa de definir como seria possível combinar os interesses difusos dos mais diversos cantos do Império, de modo a permitir a criação do Estado brasileiro.

Em 29 de agosto de 1828, foi publicada lei que organizava regras pra a navegação dos rios, abertura de canais, edificações de estradas, pontes, calçadas ou aquedutos. Em 10 de julho de 1832, novo decreto imperial ordenava a abertura de estradas públicas e melhoramentos nas existentes na província de São Paulo, aprovada por solicitação do presidente da província. Ambas determinavam o compartilhamento da responsabilidade entre Império e Províncias, confirmado pelo Ato Adicional de 1834 que solucionaria parcialmente o problema da lacuna do legislativo nas províncias, fornecendo às Assembléias Legislativas provinciais autonomia tributária e capacidade legislativa referente a obras públicas¹⁰². O Ato Adicional também permitia às províncias legislar sobre assuntos vitais para o sustendo da província, tais como as economias municipais e a fixação dos orçamentos dos municípios, a fiscalização sobre a aplicação dos recursos e sobre os transportes dentro da província, que não pertencessem à administração geral.¹⁰³

Com tudo isso, o panorama das estradas mudara a partir de 1834, pois com a reorganização do poder Executivo e da capacidade tributária imperial, os mecanismos de cobrança de impostos tornam-se um novo problema entre as províncias e o Império. A primeira decisão a tomar, por parte de ambos, era escolher sua hipótese de incidência dos tributos: produção ou circulação. Este problema foi examinada, nas últimas duas décadas, por vários historiadores, incluindo Viviane Tessitore, Cristiano Corte Restituti, Maria Isabel Danieli, Adalton F. Diniz, Wilma Perez Costa, Miriam Dolhnikoff e Maria

¹⁰² Ato Adicional de 1834, art. 10 e 11.

¹⁰³ Ato Adicional de 1834, art. 10

de Lourdes Viana Lyra¹⁰⁴. A maior parte destes estudos enfoca o debate sobre a divisão dos tributos entre poder central e províncias, principalmente a partir do Ato Adicional de 1834 e de sua revisão, em 1840, esclarecendo como as províncias bem-sucedidas no campo da arrecadação escolheram tributar a propriedade urbana com as sisas sobre prédios, e a circulação dos produtos, através de taxas itinerárias.

Várias dificuldades envolviam a relação estrada-impostos. A cobrança de taxas itinerárias ou direitos sobre os gêneros em passagem já era tradição no Brasil colonial, remetendo à própria fiscalidade portuguesa. No Brasil Império, a questão passou por reformulação a partir da chegada da Família Real e, posteriormente, da regulamentação das esferas provinciais, ou seja, a atribuição de poder de cobrança de impostos sobre circulação dentro da província para as Assembléias Provinciais foi capaz de fornecer mecanismos de obtenção de dividendos para o investimento em obras públicas.¹⁰⁵

É também nesta legislação que se encontra a regulamentação acerca dos caminhos interprovinciais, os quais se tornavam objeto de discussão e projetos pela Câmara dos Deputados e pelo Senado. O governo imperial e os governos provinciais deveriam consignar recursos de seus orçamentos para sua construção ou manutenção, e o processo de decisão sobre quais caminhos seriam agraciados com os auxílios imperiais dependia de complexa discussão parlamentar, e sua execução deveria ser acompanhada pela Junta de Comércio e Navegação, criada em 1836, mas cuja ineficácia obrigou à solicitação de criação de uma Secretaria de Obras Públicas, já no relatório do Ministério do Império de 1838.

Enquanto a determinação da execução de obras interprovinciais dependia do processo legislativo, a arrecadação necessária à sua execução passava, primeiro, por definir o montante do orçamento disponível para o exercício seguinte, elemento ligado à definição da pauta tributária. Em muitos casos, também se argumentava que não caberia

¹⁰⁴ TESSITORE, Viviane. *As fontes da riqueza pública. Tributos e administração tributária na Província de São Paulo (1832-1892)*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo 1995. RESTITUTI, Cristiano Corte *As fronteiras da província...* op cit DANIELI, Maria Isabel Basilio Celia. *Economia mercantil de abastecimento e rede tributária: São Paulo, séculos XVIII e XIX*. Tese de Doutorado. Instituto de Economia, Universidade de Campinas. Campinas, 2006. DINIZ, Adalton Franciozo. *Centralização política e apropriação de riqueza. As finanças do Império Brasileiro (1821-1889)*. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo: 2000. COSTA, Wilma Perez. *Nem cidadãos nem contribuintes – Fiscalidade e Construção do Estado no Brasil*. Relatório de pesquisa apresentado à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, março de 2005, não publicado; DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial* op. cit e LYRA, Maria de Lourdes Vianna. *Centralização, sistema fiscal e autonomia provincial no Império brasileiro (1808 a 1835)*. Tese de doutorado. Universidade de Paris: Paris, 1985.

¹⁰⁵ O tema foi melhor desenvolvido por DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial* op.cit e em sua dissertação de mestrado DOLHNIKOFF, Miriam. *Caminhos da conciliação ...* op. cit

ao império arcar com a maior parte dos gastos em transportes, legando o problema às províncias. Concluir qual seria a origem das verbas das duas instâncias de poder dependia de grandes discussões políticas no parlamento, assim como definir a alíquota, porcentagem ou taxa a ser arrecadada nos impostos que foram dados às províncias dependeria, depois de 1834, de discussão nas assembleias provinciais e, em alguns casos, de discussão também no parlamento, pois muitas vezes o imposto cobrado na circulação de produtos em uma província interferia no comércio de sua vizinha, que dependia de uma rota ou estrada que ficava fora de seus limites geográficos.

Mesmo com a revisão constitucional de 1834, a definição do sistema de construção de estradas interprovinciais permaneceu um problema sem solução ao longo da primeira metade do Império, já que o estabelecimento de infra-estrutura não foi objeto claro do legislador de 1834 e do de 1840. Mantiveram-se padrões coloniais de construção e manutenção coloniais, como o sistema de arrematação de obras, enquanto a responsabilidade pela construção das mesmas ficava a cargo do governo imperial, que alegava não possuir fundos suficientes para efetivar a abertura e manutenção das estradas interprovinciais.

Isto criou novos pontos de tensão entre as províncias e o império¹⁰⁶, pois a dispensa de verbas para tais obras dependia da receita provincial, na maioria dos casos. Enquanto os tributos eram divididos entre Império e províncias, cabia ao Império a arrecadação das alfândegas e todo o poder residual de tributar, ou seja todo e qualquer assunto que não fosse discriminado na legislação tributária seria objeto de tributação do Império. Às províncias ficava restrita a arrecadação ao plano da produção e da circulação interna de bens e produtos, bem como a cobrança de impostos territoriais e, eventualmente, sobre escravos que estivessem em propriedades de seu território.

O problema da divisão da capacidade tributária era agravado pelas dificuldades do sistema de arrecadação. Desde o início do Império, todos os impostos – provinciais e imperiais - eram arrecadados por funcionários da Coroa, o que causava sobrecarga aos cobradores, segundo vários relatórios de presidentes de província. Diante disto, e para que o sistema tivesse funcionamento efetivo, foram criadas mesas de rendas provinciais, responsáveis pela arrecadação local, posto que, até a década de quarenta, muito da arrecadação provincial ainda era feita por funcionários imperiais que desempenhavam o

¹⁰⁶ Esta discussão consta também em DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil*, op. cit. COSTA, Wilma Perez. *Nem cidadãos nem contribuintes... op.cit COSTA, Wilma Perez. Do domínio à Nação: os impasses da fiscalidade no processo de Independência*. In **Seminário Internacional Brasil: a formação do Estado e da Nação (1780-1850)**, São Paulo: setembro. 2001.

duplo papel de fisco geral e provincial. Porém, a criação destas mesas de renda, não ocorreu de modo uniforme em todas as províncias, dado que prescindiam da criação de cargos por lei e da disponibilidade de dotação orçamentária provincial para contratação de funcionários de carreira, responsáveis pelo importante papel do fisco.

Diante deste panorama de escassez de recursos e de quadro administrativo para o preenchimento dos cargos públicos, a evolução do sistema de comunicação nacional sofreria sérias restrições. Nesta situação, caberia o investimento em modalidades simples, com baixo dispêndio para sua criação, denominadas como “arcaicas” pelos políticos nacionais na década de 1830, enquanto o resto do mundo encontrava-se no limiar da introdução das ferrovias? Diante dos relatórios dos ministros do Império, constatou-se haver profusão de caminhos construídos entre o período regencial e o surgimento das primeiras ferrovias. Subjacente a isto estavam dois problemas: primeiro, qual o motivo da inflação de estradas em todo o país ao longo dos anos quarenta e cinquenta do XIX? E, segundo, qual a relação deste fenômeno com a expansão da politização dos conflitos entre grupos dominantes por todo o território, introduzindo-os na política imperial a partir da década de quarenta do mesmo século?

Capítulo 2 – A ação do Império

Em 1838, o Eng. Silvestre Rebelo, funcionário imperial, apresentou à Secretaria de Assuntos do Império, um Plano de Viação para o Brasil. Seu objetivo era simples: ligar as principais capitais do país recém-criado através de grandes ferrovias. Com suas projeções sobre o território, Rebelo já apontava a importância crescente que a temática das vias de comunicação viria a adquirir durante todo o XIX no sentido de unificar nação. Outros seis planos de viação diferentes seriam propostos até o fim do Império, sempre por engenheiros a serviço do Executivo Imperial. Tanto o primeiro projeto de viação como os que lhe seguiram fizeram parte das tentativas de unificação do território e expansão do controle do centro sobre as regiões mais distantes, mas também foram objeto da ação de presidentes de província, deputados gerais e de grupos economicamente dominantes, os quais dialogaram e idealizaram propostas que lhes convinham para os trajetos provinciais, seja em âmbito geral – através de cartas enviadas ao parlamento, relatórios enviados aos ministros de Estado ou mesmo através de relações pessoais e partidárias que facilitaram a aprovação de certos projetos. Esta teia de relações foi estabelecida ao mesmo tempo em que avançava a institucionalização do Estado com a criação de leis e novas repartições administrativas, no intuito de possibilitar a expansão de novas práticas de investimento em infra-estrutura, para tornar tais obras interessantes à iniciativa privada.

Entre 1834 e 1870, os funcionários do Estado Imperial projetaram a expansão de sua ação pelo território de maneira bastante moderna. Além do plano citado, outros seis grandes planos de viação foram apresentados aos ministros imperiais para apreciação, porém, nenhum deles foi executado conforme suas plantas. Uma das causas do fracasso foi o custo envolvido na expansão das modalidades de transporte escolhidas – ferrovias e navegação a vapor - pois cada um deles projetava grandes extensões de trilhos de ferrovias, bem como a abertura de canais que facilitassem a navegação, os quais só poderiam ser executados diante de grande inversão de capitais.

Nem o Estado Imperial, nem a iniciativa privada possuíam recursos disponíveis e em quantidade suficiente para a execução dos planos. No entanto, a necessidade de melhorar os caminhos que ligassem a corte às fronteiras com outros países e com as províncias mais distantes era uma questão de Estado, e para solucioná-la, o governo

central foi obrigado a encontrar alternativas. Acreditavam os membros da elite imperial que melhorar o sistema de comunicações garantiria o incremento das relações comerciais e consequentemente, a participação e interesse dos locais mais distantes na política imperial e a diminuição dos conflitos capazes de ameaçar a unidade territorial. Tais eram as motivações que imbuíam os engenheiros imperiais que imaginaram os planos de viação observados a partir de 1869, mas também eram estes os objetivos daqueles que, antes disso, auxiliaram o Estado a formar um sistema de viação de feição arcaica, baseada em estradas de rodagem abertas em parceria com as províncias. De fato, entre o início da regência e o início do gabinete conservador do Barão de Rio Branco (1871), o governo imperial agiu como incentivador das ações privadas e também como investidor direto no quesito infra-estrutura, formulando o arcabouço legislativo que permitiria o uso dos capitais do café na criação de empresas capazes de modernizar as comunicações na região Centro-Sul e, ao mesmo tempo, atingindo diversas regiões onde os escassos recursos provinciais eram insuficientes para a expansão do sistema de transportes.

Construir estradas era um ponto estratégico das administrações imperiais, mas também era objeto das administrações provinciais, funcionando como meios de negociação de investimento direto – sob a forma de repasses para as obras – do Estado nas províncias. Embora, como será demonstrado neste capítulo, o montante investido em obras públicas – item composto por pontes, canais e obras públicas – não fosse de grande monta, os valores foram capazes de alterar o panorama das comunicações, antes mesmo da introdução das ferrovias. Neste capítulo, será estudada, então, a relação entre investimento, planejamento e execução de estradas interprovinciais pelo Estado Imperial, sob o ponto-de-vista dos interesses do governo central, à luz das alterações ocorridas na economia, na legislação e na administração imperial entre 1834-1870.

2.1 O problema do gasto imperial

Os primeiros planos de viação de que se tem notícia foram traçados pelas províncias após a transformação dos Conselhos em Assembléias Provinciais, medida que concedeu maior escopo decisório para as elites provinciais através de seus deputados nas assembléias, as quais passavam a ter capacidade tributária autônoma, a partir da reforma constitucional de 1834. O primeiro plano geral de viação, de 1838, foi

elaborado após iniciativas como a de Minas Gerais, que lançou um plano de viação provincial em 1835, antes mesmo do governo central elaborar proposta no mesmo sentido. Quando o engenheiro e conselheiro Silvestre Rebello projetou a criação de três longos trajetos de estrada de ferro pelo território com o intuito essencialmente político de ligar as províncias ao centro político do império – o Rio de Janeiro – através do que havia de mais moderno em matéria de comunicações à época - as ferrovias, Esta idéia já não era mais uma novidade.

O ano escolhido para a apresentação do projeto não poderia ser mais emblemático de suas intenções: em 1838, momento em que o regresso conservador estava no poder e também ano da fundação do Instituto de História e Geografia do Brasil (IHGB), instituição voltada para o progresso da pesquisa científica e que funcionou, durante todo o império, como pólo centralizador dos debates teóricos acerca da construção da nação brasileira. Também foi em 1838 que os parlamentares da Assembléia Geral iniciaram a discussão sobre a revisão do Ato Adicional de 1834, sob os olhos do novo regente, o Marquês de Olinda, que substituíra o liberal Feijó naquele ano e que chefiou a guinada centralizadora no poder.

É neste contexto que surge apareceu o primeiro conjunto de idéias concatenadas para interligar o território imperial de maneira ordenada, mediante grande inversão de capitais, desejoso de fortalecer o Estado em face dos movimentos rebeldes que ameaçavam a integração política da época e garantir sua integridade territorial. Curiosamente, a apreciação foi restringida apenas ao escopo do Executivo imperial, pois não há menção alguma ao projeto nos anais da Câmara dos Deputados, apesar de, a partir de 1838, os transportes tornaram-se ponto importante no planejamento político da nação, conforme demonstra-se neste capítulo. Isto ficava claro no próprio traçado dos eixos ferroviários, cuja intenção parecia clara: atingir os principais focos de rebelião naquele período, de modo a fortalecer o poder central.

Plano Rebelo

Fonte: Brasil. Conselho Nacional de Transportes. *Planos de Viação*. Evolução histórica (1808-1973). Rio de Janeiro, 1973.

O desenho acima propunha três eixos e duas intenções: primeiro, fazer com que os centros povoados do país possuísssem ao menos um grande caminho de ligação com a Corte. Segundo, estabelecer a base material para trocas de mercadorias, pessoas e informações entre o centro político nacional e as zonas de fronteira de povoamento dentro do Império, de modo a fortalecer o controle do centro sobre as partes. A nova estrada de ferro seria capaz de alcançar regiões rebeladas (no caso do Rio Grande do Sul e Pará) e, apesar de não solucionar totalmente o problema dos localismos, atingia ponto importante para as províncias e para o império: a viabilização comercial das relações entre o centro e as partes como maneira racional de cooptar as regiões mais distantes da corte.¹⁰⁷ Neste sentido, é possível falar no uso do instrumental político para incremento

107 □ GALVÃO, Olímpio J. Arroxelas. *Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – uma perspectiva histórica*. In: **Planejamento e Políticas Públicas**, nº 13, jun/1996, pp 183-213. Neste estudo, Galvão relaciona a expansão do sistema de comunicações à lógica do fortalecimento do mercado interno como meio de fortalecer o Império, através da implantação de políticas públicas. Porém, o autor analisa a instalação das ferrovias no Brasil, enquanto este trabalho propõe a expansão desta lógica para as modalidades arcaicas de transporte.

da infra-estrutura transporte como uma das principais ações rumo à pacificação e unificação territorial.

Outro dado importante surgiu também do plano Rebelo: as regiões despovoadas não seriam diretamente atingidas pela abertura de ferrovia; pois estas seriam alcançadas a partir dos pontos mais extremos da via, que serviriam de alavanca para o domínio territorial imperial, já que a via não se estendia pela fronteira seca. Belém e Mato Grosso eram os extremos povoados que serviriam para assentar o domínio político sobre locais onde o poder imperial já era relativamente presente, embora fraco, o que significa que, nos planos deste engenheiro, funcionário do Império durante o regresso conservador, o principal problema a ser enfrentado, e que dominaria a Regência, era o da manutenção da unidade nacional em um plano de integração territorial, introduzindo as diversas regiões na lógica de funcionamento do Império, chegando às fronteiras povoadas do Império de maneira a completar as tentativas de possuir maior controle destas áreas. Vale salientar que a única região não-litorânea contemplada pelo plano é justamente a zona mineradora, pesquisada neste trabalho.

O insucesso do plano Rebelo pode ser explicado tanto pela ausência de capitais, pela crise do déficit que acometeu o Império já na regência ou mesmo pelas próprias rebeliões provinciais, que desviavam parte dos recursos e esforços políticos para a pacificação das províncias. Porém, o problema enfrentado pelo plano permaneceu em discussão nos poderes Executivo e Legislativo imperiais. Em ambos, apareciam opiniões de diversos matizes sobre o assunto, as quais, nas décadas de 1830 e 1840, eram predominantemente favoráveis à expansão das estradas de viação como mecanismo de ligação do território pelo aproveitamento dos caminhos já existentes, com aplicação dos escassos recursos em modalidades arcaicas de transporte. Este movimento teve força até metade da década de 1850 e foi levado a cabo pela ação de diversos agentes, dentre os quais se destacaram os membros do Executivo imperial – ou seja, dos ministros, principalmente dos relacionados à Secretaria de Negócios do Ministério do Império.

A preocupação dos estadistas com a melhoria das comunicações não era recente. Conforme já foi demonstrado por Alcir Lenharo¹⁰⁸, deste os tempos de D. João VI, - que foi responsável pelo fim da proibição à construção de caminhos terrestres na colônia portuguesa na América - a temática já aparecia. Durante sua estadia na América, o rei

¹⁰⁸ LENHARO, Alcir. *As tropas ...* op. cit

português buscou incentivar particulares para que estes se dedicassem à construção de obras públicas, principalmente estradas de rodagem, mas nem todos os caminhos receberam atenção dos comerciantes interessados em auxiliar a expansão do sistema de estradas. Conforme Lenharo os investimentos ficaram restritos ao âmbito do sistema agropastoril de abastecimento da Corte, dada as necessidades produzidas pelo aumento populacional efetuado pela vinda da Família Real.

Ao longo do primeiro reinado pouco se avançou no quesito comunicações. As dificuldades políticas e a ausência de legislação específica, aliadas as dificuldades financeiras do império resultaram na ausência de planos de viação nacionais. Pouco se fez sobre o tema, embora fosse assunto de importância nacional, tanto que, em 1828, surgiu no Brasil a primeira lei do império sobre obras públicas.

Publicada em 29 de agosto de 1828, a lei que ordenava o sistema de obras públicas definia a responsabilidade de cada unidade administrativa dentro do império com relação a canais, pontes e estradas públicas. Composta por 18 artigos, definia que as obras seriam divididas em municipais, provinciais e gerais, e também definia o poder competente sobre cada uma delas:

Art. 2. Todas as obras especificadas no artigo antecedente, que pertencessem à província capital do Império, ou a mais de uma província, serão promovidas pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império; as que forem privativas de uma só província, pelos seus Presidentes em Conselho; e as que forem do termo de alguma cidade, ou vila, pelas respectivas Câmaras Municipais.¹⁰⁹

As obras gerais, ou seja, aquelas que estivessem entre duas ou mais províncias ou que fossem da capital do Império, eram de competência do poder imperial, porém, a iniciativa para sua construção e melhoria era provincial. Cada província deveria elaborar o plano de obras, orçamento e demais detalhes, enviando-o ao poder central, e lá o parlamento decidiria se a província iria ou não receber um repasse, equivalente a parte ou ao todo dos gastos. Este sistema não garantia repasse às províncias, e como os parlamentares demoravam em aprovar as leis de orçamento, não havia garantia nenhuma sobre o reembolso de dinheiro gasto pela província em obra que fosse de competência do governo central. Além disso, a exigência de plantas e orçamentos efetuados por engenheiros ou homens de inteligência, conforme os arts. quatro e cinco

¹⁰⁹ Coleção de Leis do Império.

da lei, também era impeditiva para as províncias, posto que tais profissionais fossem escassos na época e assim o foram ao longo de todo o período imperial. Com relação à cobrança de impostos, a lei garantia que o responsável pela obra ficaria com o fruto das taxas e direitos ali cobrados, cuja alíquota ou valor seria estabelecido pelo próprio governo imperial¹¹⁰.

A lei foi o maior avanço da área legislativa imperial sobre o assunto comunicações terrestres, predominando o sistema de arrematação de obras implantado por D. João VI. Em 1832, já durante o período regencial, as tendências da época joanina permaneciam como característica do planejamento brasileiro para o campo dos transportes, com Nicolau Vergueiro¹¹¹ à frente da pasta dos Negócios do Império. Segundo o ministro, o sentido da inversão de dinheiro público em obras de infra-estrutura era claro:

Entre as Obras Públicas, as que interessam mais direta, e poderosamente à riqueza nacional, são as estradas, e canais: elas abrem novos mercados, e enriquecem os existentes com utilidade dos produtores, e consumidores, por quem se reparte a despesa poupada nos transportes. O Governo lhes tem dado toda a atenção, ainda que os resultados não possam por ora corresponder aos seus desejos.¹¹²

A intenção de promover ligação entre diversos pontos do país para incrementar o comércio e, por conseguinte, impulsionar a economia, aparecia já no início da regência como assunto permanente nos comentários dos ministros. Em 1832, Vergueiro propunha o mesmo raciocínio trazido pelos administradores joaninos, onde o comércio seria a mola propulsora das relações políticas entre centro e partes.¹¹³ Porém, todos os trechos de estrada propostos por Vergueiro estavam no eixo de Minas Gerais ao Rio de Janeiro, conformando o mesmo processo de auxílio ao abastecimento carioca, já descrito no capítulo 1.

No ano seguinte, o sucessor de Vergueiro, Antônio Pinto Chichorro da Gama, ampliou o escopo imperial ao trazer em seu relatório dados sobre estradas fora do eixo de abastecimento da corte, traçadas entre Rio Grande do Sul e Santa Catarina, caminhos que ligavam o Rio de Janeiro a São Paulo, além de observar vagamente algumas

¹¹⁰ Lei de 29/08/1828, art 15 e 16.

¹¹¹ Segundo Sisson, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro era um homem favorável a um 'liberalismo moderado'; afiliou-se ao partido liberal, do qual foi liderança por longo tempo. Português formado em Coimbra, fez parte da geração de 1820; foi eleito deputado geral por São Paulo e depois senador pela mesma província, onde mantinha seus negócios como produtor rural e comerciante. SISSON, S.A. *Galeria dos brasileiros ilustres*. Brasília: Senado Federal, 1999, Vol 1 p 377-383.

¹¹² Relatório do Ministério do Império, 1832, p. 25

¹¹³ Para mais detalhes, ROCHA, Antônio Penalves (Org.). *Visconde de Cairu*. São Paulo: Editora 34, 2001.

estradas no nordeste, sem especificá-las. Mesmo assim, o foco das atenções, nesta discussão, permanecia no setor de abastecimento:

A Província de Minas, senhores, muito necessita de boas Estradas Pontes, e Canais. O governo confia, que na Lei do Orçamento deis a devida atenção às suas precisões nesta parte, tendo especialmente em vista a proposta do respectivo Conselho Geral para a construção de uma Estrada, que facilite a rápida passagem dos carros, e carruagens, desde a Capital do Império à Cidade do Ouro Preto, e desta a Minas Novas, e se bem que a soma para isso necessária pareça exceder nossas faculdades melhorarão à medida, que tais empresas se realizarem.¹¹⁴

Encontrar ligações mais confortáveis rumo a Minas Novas e Ouro Preto não era apenas essencial à política, mas principalmente, garantia acesso à produção agropecuária da região. O trajeto já fora objeto de outras obras, ao longo do período joanino, e retornava à pauta imperial justamente em função de sua relevância como pólo produtivo dentro do mercado interno que se formara desde os tempos da mineração, um século antes. Mas faltava ao ministro meios para incrementar as relações comerciais entre a Corte e as Minas; a solução, postulada já em 1833, era usar a arrecadação obtida no próprio trajeto para a cobrança de impostos dos produtos enviados à Corte e aos portos para exportação, reinvestindo o montante arrecadado para solucionar as dificuldades do setor de obras públicas. Vergueiro e Chichorro da Gama não ficaram sozinhos em suas preocupações com a ausência de dinheiro para expansão do sistema viário: todos os ministros entre as décadas de 1830 e 1840 mencionaram, de alguma maneira, a ausência de recursos para obras públicas, e consequentemente, para a inversão em transportes, panorama econômico que se agravou ao longo do século.

Esta falta de recursos ficava clara a cada fechamento dos balanços do Império. Como a arrecadação era baixa, e os gastos crescentes, a situação de déficit nas contas do governo foi permanente ao longo das quatro décadas estudadas nesta dissertação.

Tabela 1 - Balanço dos Anos Fiscais – 1833 a 1870 (em contos de réis)

	Despesa Geral	Receita consolidada	Saldo	% do déficit sobre a receita
1833-1834	11.477.903.110	12.379.872.480	901.969.370	7,29
1834-1835	12.908.250.702	14.416.389.856	1.508.139.154	10,46
1835-1836	14.339.943.457	14.053.610.315	-286.333.142	-2,04
1836-1837	13.979.507.719	14.404.255.463	424.747.744	2,95

¹¹⁴ Relatório do Ministério do Império, 1833, p. 37

1837-1838	18.919.682.110	12.466.810.043	-6.452.872.067	-51,76
1838-1839	18.131.070.612	16.016.448.734	-2.114.621.878	-13,20
1839-1840	24.968.661.360	17.897.222.898	-7.071.438.462	-39,51
1840-1841	22.772.185.493	19.617.695.622	-3.154.489.871	-16,08
1841-1842	27.483.018.370	19.770.136.744	-7.712.881.626	-39,01
1842-1843	29.113.263.571	17.985.056.344	-11.128.207.227	-61,87
1843-1844	25.947.239.689	20.580.034.987	-5.367.204.702	-26,08
1844-1845	25.634.626.652	24.275.883.143	-1.358.743.509	-5,60
1845-1846	24.523.596.678	25.693.674.030	1.170.077.352	4,55
1846-1847	25.221.755.454	26.764.225.408	1.542.469.954	5,76
1847-1848	25.372.938.152	24.124.719.509	-1.248.218.643	-5,17
1848-1849	28.289.125.378	25.204.279.312	-3.084.846.066	-12,24
1849-1850	28.949.589.402	26.077.836.430	-2.871.752.972	-11,01
1850-1851	33.224.586.997	31.532.764.693	-1.691.822.304	-5,37
1851-1852	42.745.781.651	35.786.821.853	-6.958.959.798	-19,45
1852-1853	31.653.505.406	36.391.032.008	4.737.526.602	13,02
1853-1854	36.234.489.055	34.516.455.658	-1.718.033.397	-4,98
1854-1855	38.740.319.791	35.985.478.482	-2.754.841.309	-7,66
1855-1856	40.242.689.707	38.634.356.105	-1.608.333.602	-4,16
1856-1857	40.373.963.436	49.156.414.724	8.782.451.288	17,87
1857-1858	51.755.656.906	49.747.007.187	-2.008.649.719	-4,04
1858-1859	52.718.580.668	46.919.995.475	-5.798.585.193	-12,36
1859-1860	52.606.151.769	43.807.346.450	-8.798.805.319	-20,09
1860-1861	52.358.417.288	50.051.703.661	-2.306.713.627	-4,61
1861-1862	53.049.731.987	52.488.989.605	-560.742.382	-1,07
1862-1863	57.000.122.835	48.342.189.476	-8.657.933.359	-17,91
1863-1864	56.494.440.045	54.801.409.895	-1.693.030.150	-3,09
1864-1865	83.346.158.893	56.662.394.912	-26.683.763.981	-47,09
1865-1866	121.856.028.775	58.523.379.929	-63.332.648.846	-108,22
1866-1867	120.889.799.023	64.776.843.923	-56.112.955.100	-86,63
1867-1868	165.984.772.258	71.200.927.474	-94.783.844.784	-133,12
1868-1869	150.894.798.686	87.543.534.284	-63.351.264.402	-72,37
1869-1870	141.594.107.234	94.847.342.301	-46.746.764.933	-49,29
1870-1871	100.074.292.766	95.885.278.061	-4.189.014.705	-4,37
	1.901.870.753.085	1.469.329.817.474	-432.540.935.611	-827,53

Fonte: BRASIL. Balanço da Receita e Despesa do Império, 1833-1889.

Conforme a tabela acima, em três décadas, os balanços das finanças imperiais apresentaram saldo positivo em apenas sete dos 28 anos fiscais apresentados. Apesar do aumento substancial das arrecadações, que saíram de 12.379.872.480 em 1833-1834 para 95.885.278.061 em 1870-1871, a despesa saltou de 11.477.903.110 para 100.074.292.766.. Tanto ministros quanto deputados gerais possuíam razão ao apontar a

necessidade de controle do gasto imperial e de reformas no sistema de arrecadação de impostos gerais, de modo a sanar o problema da incapacidade estatal em arcar com os gastos da manutenção e expansão de suas atividades. Neste campo, diversas reformas do Tesouro foram objeto de política pública ao longo do século, porém, nenhuma delas eliminou o déficit crônico das contas públicas imperiais.¹¹⁵

A escassez de recursos e o déficit constante são temas clássicos da historiografia sobre império. Desde Castro Carreira¹¹⁶, trabalho pioneiro publicado no final do período imperial, o império foi considerado incapaz de prover todas as necessidades do aparelho administrativo através da arrecadação de impostos, e conseqüentemente sempre houve dificuldade em definir como aplicar os recursos escassos e como aumentar a carga tributária sem causar problemas políticos. No campo da alta política, as soluções para a questão orçamentária resultaram em uma grande clivagem entre centralistas e federalistas, no âmbito da política imperial, ou entre elites provinciais e a elite imperial, ainda em construção. Desta cisão, dois projetos diferentes surgiam: o primeiro, de centralização das rendas nas mãos do poder imperial, e o segundo de partilha da competência tributária, apesar de centralizar grande parte das rendas nas mãos da elite imperial, na tentativa de criar brechas capazes de permitir arrecadação por parte das províncias. Para Guilherme Devesa¹¹⁷, José Murilo de Carvalho¹¹⁸ e Adalton Diniz¹¹⁹, o projeto centralista foi o vitorioso, conclusão subsidiária à da supremacia conservadora na elaboração das instituições governamentais no XIX.

Curiosamente, os autores não construíram suas análises a partir dos mesmos dados: Guilherme Devesa e Castro Carreira estudaram a arrecadação com base nos orçamentos aprovados pela Assembléia Legislativa Geral, ou seja, tomaram como fonte aquilo que os políticos do século XIX, envolvidos na elaboração das contas do Império, objetavam como a arrecadação possível e a despesa necessária. Castro Carreira, apesar de escrever antes de Devesa, incluiu os empréstimos votados e aprovados pelo parlamento imperial de maneira diferenciada no item arrecadação, para demonstrar a

¹¹⁵ Ver DINIZ, Adalton Franciozo. *Centralização política* op. cit.

¹¹⁶ CASTRO CARREIRA, Luís. *História financeira e orçamentária do Império* — desde a sua fundação. Brasília: Senado Federal/ Fundação Casa de Rui Barbosa, 1980. 2 v.

¹¹⁷ DEVEZA, Guilherme. *Política tributária no período imperial*. In.: HOLANDA, Sérgio Buarque (Org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. 5ª. ed, Tomo II, v. 4: São Paulo: Difel, 1985 p 61-84

¹¹⁸ CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. 3ª. Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. CARVALHO, José Murilo de. *Federalismo e centralização no Império Brasileiro: história e argumento*. In.: **Pontos e Bordados**, Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998.

¹¹⁹ DINIZ, Adalton Franciozo. *Centralização política* op. cit.

gravidade dos déficits públicos, o que explica a diferença no montante do déficit sobre o balanço geral, agravado nos estudos de Castro Carreira.

Já para Adalton Diniz, José Murilo de Carvalho¹²⁰ e André Villela¹²¹, o problema das contas públicas deve ser analisado através dos Balanços das Receitas e Despesas do Império, publicados pelo Ministério da Fazenda através de seu órgão responsável pela compilação das contas imperiais, - a Secretaria dos Negócios da Fazenda. O uso desta fonte, e não dos dados de relatórios ministeriais anuais permitiu-lhes compilar os chamados balanços consolidados, ou seja, os montantes efetivos de arrecadação e despesa em cada ano fiscal, já adicionados das receitas pendentes e de gastos não lançados em seu respectivo ano fiscal, problema comum às administrações da época. Mesmo assim, nos Balanços consolidados existiam falhas na soma do montante anual arrecadado.

Além da controvérsia sobre fontes, outro problema não aparece claramente nas obras citadas, pois nenhum dos autores efetivou uma comparação ente os dados obtidos dos orçamentos aprovados – ou seja, as propostas de orçamento enviadas pelos ministros ao parlamento, as leis orçamentárias aprovadas após os debates na Assembléia Geral, os quais eram fruto do debate entre diferentes correntes políticas e os dados obtidos dos Balanços imperiais, os quais trariam os resultados factuais de cada ano fiscal. Esta questão merece mais atenção do que a que lhe foi dada, já que, nos debates parlamentares e nos relatórios presidenciais, as discussões acerca da capacidade de previsão orçamentária eram constantes, enfatizando as dificuldades encontradas na elaboração de um orçamento que se aproximasse da realidade.¹²²

¹²⁰ Apesar de propor a análise das finanças imperiais através dos balanços oficiais, os dados sobre arrecadação utilizados por José Murilo de Carvalho para a receita entre 1825-1885 e sua respectiva tabela apontam como fonte a obra de Castro Carreira, enquanto as outras referências à despesa e receita apontam como fonte os balanços publicados pelo ministério da Fazenda. Neste trabalho, optou-se por utilizar apenas dados dos balanços consolidados, pois o próprio Liberato Carreira admitia, em sua nota introdutória, ter coletado os dados sobre receita nos relatórios ministeriais os quais não apresentavam o montante completo arrecadado, ao mesmo tempo em que as estimativas de proposta orçamentária eram questionadas o tempo todo pelos deputados da Assembléia Geral Legislativa, sob o argumento de que as previsões não possuíam embasamento nem na arrecadação real dos três últimos anos, nem em previsões possíveis para os próximos períodos fiscais, pois não eram capazes de tomar em seus cálculos possíveis desvios do mercado internacional ou problemas internos, tais como rebeliões, secas ou falta de mão-de-obra nas lavouras de exportação. CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem...op. cit.* p. 265 e 425 e CASTRO CARREIRA, Liberato op cit, pp 3-11.

¹²¹ VILLELA, André. *Distribuição Regional das receitas e despesas do Governo Imperial – medindo o grau de centralização fiscal no II Reinado, 1844-1889*. Artigo apresentado à ANPEC, s/d, mimeo e VILLELA, André. *Política tarifária no II Reinado: evolução e impactos, 1850-1888*. **Nova Economia**: Belo Horizonte, n° 15, jan-abril/2005. p.35-68

¹²² Este debate apareceu de maneira clara ao longo de toda a discussão parlamentar do ano de 1840. Anais da Câmara dos Deputados, 1840, vol 1 e 2.

Aparentemente, a dificuldade em mensurar a arrecadação do ano fiscal futuro era enorme. Os dados utilizados pelos técnicos na elaboração das propostas de orçamento e dos dados apresentados à Assembléia Geral eram, quase sempre, incompletos: havia enorme dificuldade em manter atualizadas as informações sobre quantias arrecadadas; boa parte da arrecadação era feita na forma de títulos, o que significa que os valores nem sempre entravam nos cofres públicos no ano em que eram lançados como arrecadados.

Como os dados apresentados como balanço parcial eram os mesmos a usar para elaborar a proposta de orçamento do ano futuro, a solução utilizada para evitar grandes distorções era projetar a arrecadação futura através da média aritmética do balanço de arrecadação dos três anos anteriores. Embora não fosse capaz de incluir variáveis relacionadas aos distúrbios do mercado internacional, o método permitia calcular a receita futura conforme uma tendência de médio prazo, e a partir disto, a previsão de despesa era ordenada para cada item dos gastos de cada pasta ministerial, e encaminhada à Assembléia Geral para deliberação. Neste processo, o item “Canais, pontes e estradas”, contido no artigo 2º da proposta de lei de orçamento – relativa ao ministério do Império – continha a previsão de gasto com obras gerais, rubrica onde se localizavam as estradas interprovinciais. Estes dois parágrafos estão fora de lugar, eles tem que estar lá atrás, onde você discute a questão dos orçamentos e balanços

Estas diferenças eram tão claras para os contemporâneos de D. Pedro II que, além das referências pontuais à necessidade de maior precisão nos dados apresentados à Assembléia Geral, durante toda a década de 1840 os representantes da nação fizeram vários debates sobre a natureza do orçamento, a titularidade legislativa no aumento dos impostos, a veracidade dos dados apresentados pela Fazenda em suas propostas de orçamento e a própria aplicação da lei orçamentária.

A controvérsia toda começou em 1840. Durante a discussão da proposta de orçamento para o ano fiscal de 1840-1841, o senado propôs emenda que aumentava a Despesa Geral do Império de 18.965:727\$755 para 19.047:295\$051¹²³, desencadeando enorme reação entre os deputados, que passaram a discutir se o Senado poderia ou não fazer emenda que aumentasse o gasto público, já que, nos anos anteriores, os déficits nas contas públicas obrigaram a aprovação de crédito suplementar e de pedidos de

¹²³ Anais da Assembléia Geral, 13/03/1840, p 26

empréstimo para suprir as lacunas orçamentárias. Diante da proposta, o deputado paulista Martim Ribeiro de Andrada propôs a inconstitucionalidade da emenda, pois a Constituição Imperial de 1824 afirmava, em seu Capítulo II, art. 36:

“É *privativa*¹²⁴ da Câmara dos Deputados a iniciativa
I – sobre os impostos;
II – sobre o recrutamento;
III – sobre a escolha da nova Dinastia, no caso de extinção da Imperante.”¹²⁵

Ora, o termo “privativa” daria aos deputados gerais a exclusividade na elaboração das leis de orçamento ou apenas sobre a criação de novos impostos? E quanto ao aumento das alíquotas de cada imposto, era este também privativo da Câmara? A emenda de inconstitucionalidade sobre as emendas do senado à lei do orçamento foi tão polêmica que atrasou a aprovação da lei orçamentária daquele ano. Apesar de concluir pela inconstitucionalidade das emendas dos senadores, o problema não terminaria aí, pois a questão possuía dois lados importantes: um composto pelo trâmite legislativo próprio à lei do orçamento, o qual será tratado no próximo capítulo, e outro, de ordem financeira, o qual surgiu de maneira tangencial à pesquisa e se transformou em um dos maiores problemas a se enfrentar ao objetar o investimento público geral em estradas interprovinciais: o gasto excessivo e a arrecadação insuficiente empurravam os balanços para o negativo, e muitas vezes os deputados discutiam e aprovavam redução de gastos na lei de orçamento, o que resultou em disparidades consideráveis entre o que o Executivo planejava arrecadar e gastar, o que os deputados aprovavam como gasto futuro baseado em tais previsões e a realidade de gastos e arrecadação consolidados.

A resposta concreta aos déficits imperiais foi o endividamento externo, com a solicitação de empréstimos a Londres e outras praças. Porém, esta não foi a única hipótese de solução posta em vigor no período. Com o intuito de resolver os problemas do balanço de contas do governo central, ministros da fazenda e deputados do império tentaram obstinadamente regular as contas públicas através de intensos debates acerca da Lei de Orçamento, responsável pela aprovação da previsão de gasto anual para os itens subvencionados a cada pasta ministerial.

¹²⁴ Grifo da autora.

¹²⁵ Constituição de 1824, cap II, art. 36, inc. I, II e III.

Tabela 2 – Orçamentos aprovados para o ministério do Império – 1836-1871

	Proposta de Orçamento		Lei do Orçamento		Proposta	Lei de Orçamento	
	Império	Canais, pontes e estradas	Império	Canais, Pontes e Estradas	% do orçamento da pasta Império a investir em obras públicas gerais	% do orçamento da pasta Império a investir em obras públicas gerais	
1836-1837			1.400.762.000	60.000.000		4,28	
1837-1838	1.304.912.000	80.000.000	1.527.092.000	72.000.000	6,13	4,71	
1838-1839	1.273.952.000	84.000.000	1.460.783.000	30.000.000	6,59	2,05	
1839-1840	1.301.911.000	80.000.000	1.395.078.330	100.000.000	6,14	7,17	
1840-1841	1.829.683.000	80.000.000	1.809.787.400	30.000.000	4,37	1,66	
1841-1842	2.219.854.120	80.000.000	2.587.750.120	70.000.000	3,60	2,71	
1842-1843	2.594.719.800	80.000.000	2.535.791.800	70.000.000	3,08	2,76	
1843-1844	3.182.964.000	80.000.000	2.644.544.000	80.000.000	2,51	3,03	
1844-1845	2.860.263.000	40.000.000	2.644.544.000	80.000.000	1,40	3,03	
1845-1846 (2ª proposta)	2.840.517.000	40.000.000	2.811.715.000	40.000.000	1,41	1,42	
1846-1847	2.939.556.000	40.000.000	2.942.790.000	112.000.000	1,36	3,81	
1847-1848	3.005.734.000	40.000.000	2.942.790.000	112.000.000	1,33	3,81	
1848-1849	3.145.643.000	80.000.000	2.942.790.000	112.000.000	2,54	3,81	
1849-1850	3.259.229.000	200.000.000	3.323.951.000	304.000.000	6,14	9,15	
1850-1851	3.197.285.000	200.000.000	3.288.024.336	200.000.000	6,26	6,08	
1851-1852	3.191.285.000	200.000.000	3.288.024.336	200.000.000	6,27	6,08	
1852-1853	3.319.157.360	200.000.000	3.694.175.000	500.000.000	6,03	13,53	
1853-1854	3.720.308.000	500.000.000	3.711.199.334	500.000.000	13,44	13,47	
1854-1855	4.472.256.000	500.000.000	4.698.256.000	1.000.000.000	11,18	21,28	
1855-1856	4.839.336.000	500.000.000	4.843.636.000	500.000.000	10,33	10,32	
1856-1857	5.309.739.000	400.000.000	5.312.539.000	400.000.000	7,53	7,53	
1857-1858	11.884.286.560	400.000.000	5.750.172.482	400.000.000	3,37	6,96	
1858-1859	6.019.917.000	400.000.000	7.354.465.000	1.440.000.000	6,64	19,58	
1859-1860	7.975.305.000	1.440.000.000	9.776.484.700	1.240.000.000	18,06	12,68	
1860-1861	8.841.864.500	1.240.000.000	9.776.484.700	1.240.000.000	14,02	12,68	
1861-1862	10.676.563.800	1.240.000.000	10.996.087.800	605.681.806	11,61	5,51	
1862-1863	5.224.254.380	150.000.000	10.996.087.800	605.681.806	2,87	5,51	
1863-1864	4.735.530.686	100.000.000	4.727.960.086	100.000.000	2,11	2,12	
1864-1865	4.781.491.730	100.000.000			2,09		
1865-1866			5.074.794.908	16.000.000		0,32	
1866-1867	5.100.000.000	100.000.000	5.074.794.908	16.000.000	1,96	0,32	
1867-1868	5.055.726.828	200.000.000	4.984.986.828	100.000.000	3,96	2,01	

1868-1869	4.984.986.828	100.000.000			2,01	
1869-1870	4.932.966.828	400.000.000			8,11	
1870-1871	5.004.412.654	113.732.785	5.010.350.654	113.732.785	2,27	2,27

Fonte: Os dados sobre proposta de orçamento foram retirados dos Relatórios do Ministério da Fazenda (1834-1971); já os montantes relativos à lei do orçamento foram obtidos através da Coleção das Leis do Império (1834-1871)

O orçamento do Império era feito anualmente, seguindo um rito estabelecido pela própria constituição de 1824. Anualmente, o ministro da fazenda enviava um relatório sobre a situação financeira do Império, o qual continha uma proposta de arrecadação e gastos para o próximo ano fiscal, baseada na média dos três anos anteriores. Neste documento, o ministro da fazenda compilava as necessidades apontadas por cada ministério, elencando os itens que deveriam receber consignação e qual o valor a ser repassado a cada pasta para cada item de seu orçamento. Esta proposta era então debatida pelos deputados gerais, pelos senadores e novamente pelos deputados gerais que, após alterar a proposta no que considerassem pertinente, aprovavam uma lei que definia o orçamento do império para o ano fiscal futuro.

Conforme a tabela acima, houve uma grande variação entre o valor solicitado pelo ministro do Império, através da proposta de orçamento, para o quesito Canais, pontes e estradas gerais, e o valor aprovado pelos deputados, mas, de maneira geral, a consignação era igual ou maior ao solicitado pelo ministro – exceção feita à década de 1830. A mesma tendência foi vista para os gastos previstos e os aprovados para a pasta Império dentro da lei de orçamento: a tendência era de aumentar, mesmo que apenas ligeiramente, a possibilidade de gasto da pasta. O comportamento dos deputados, de maneira geral, parecia então ser contrário ao controle do déficit público através da lei de orçamento – pois caso fosse assim, a tendência deveria ser cortar os gastos propostos, e não aumentar a consignação do item obras públicas dentro da pasta Império e da própria pasta. No entanto, comparando os dados sobre a despesa total do Império – estimada pelos ministros da Fazenda, aprovada pela lei de orçamento e consolidada nos balanços imperiais, tem-se que a variação entre a despesa prevista e a solicitada era bem pequena e os valores sempre estavam próximos ao valor projetado como arrecadação – que foi, em quase todo o período, menor que o valor da arrecadação real. Porém, os balanços consolidados demonstraram que os gastos foram muito mais altos que os previstos ou aprovados, de maneira que, o esforço para dar maior equilíbrio às contas públicas, através de um orçamento onde despesa e receita fossem iguais, esbarrou anualmente

em gastos reais maiores que o aprovado e que o arrecadado, resultando assim em déficit:

Gráfico 1 - Despesa geral do Império (1833-1870)

Fonte: Balanço da receita e despesa do Império (1824-1889); Relatórios do Ministro da Fazenda (1833-1871); Coleção de leis do Império, (1833-1871)

A tabela compara os gastos imperiais sob três aspectos, primeiro, a partir das previsões estipuladas pelos ministros da fazenda, as quais eram apresentadas à Câmara dos Deputados através dos relatórios anuais dos ministros desta pasta; depois, sob a ótica da Assembléia Geral, que possuía poder para alterar a proposta, reajustando-a até que se tornasse lei para liberação e verbas no ano fiscal seguinte, a qual era publicada na forma de lei, anualmente, e consta da Coleção de Leis do Império¹²⁶. Por fim, as barras vermelhas apresentam o gasto público real, efetuado em cada ano fiscal apresentado, o qual consta do Balanço das finanças imperiais¹²⁷. Chama atenção o fato de que não há disparidade grande entre o gasto projetado e o gasto efetuado em vários períodos: 1833 – 1837, e depois 1843 a 1850. A partir de 1851, há aumento gradativo da diferença entre o gasto previsto e o gasto arrecadado, até o momento em que há uma explosão dos gastos públicos, a partir de 1863. Também é relevante o fato de que, apesar do orçamento ser duramente debatido pelos deputados gerais antes de sua aprovação, não há grande diferença entre os valores solicitados pelo ministro e os valores aprovados pelos deputados. A grande disparidade entre gasto previsto, orçado e efetuado ocorre só na década de 1860, durante a guerra do Paraguai. Neste sentido, as previsões de gasto eram dotadas de plausibilidade, apesar das dificuldades em estabelecer um método de análise do orçamento durante o XIX.

O problema toma dimensão maior a partir da comparação entre gastos e receitas. Observe-se o a comparação entre a receita prevista pelos ministros da fazenda, a expectativa de receita aprovada pelo parlamento e a receita consolidada nos balanços do império. Para os primeiros anos da década de 1830, a elaboração do orçamento ainda não era feita de maneira rotineira, pois o corpo de funcionários à disposição da Fazenda era reduzido e a legislação sobre orçamento ainda não se encontrava completa. Além disto, não havia divisão suficientemente clara entre as rendas provinciais e gerais. Somente a partir da votação do Ato Adicional, com a respectiva ordenação das receitas provinciais e imperiais, que o orçamento para o ano de 1835-1836, discutido e votado em 1834 pôde trazer previsão de receita na qual se balizaria o gasto público. Até 1838-1839, previsão ministerial, valor aprovado em lei e receita consolidada teve valores aproximadamente iguais, demonstrando que o método para o cálculo da receita

¹²⁶ Disponível em www.camara.gov.br/legislação.

¹²⁷ Os dados foram obtidos através da compilação feita por DINIZ, Adalton Franciozo. *Centralização política* op. cit

futura (média aritmética simples dos últimos três exercícios) era funcional ao contrário do que se acreditava na época.

Gráfico 2: Receita Geral do Império

Fonte: Balanço da receita e despesa do Império (1824-1889); Relatórios do Ministro da Fazenda (1833-1871); Coleção de leis do Império, (1833-1871).

Durante todo o período, apenas nos anos fiscais de 1853-1854, 1860-1861 e 1862-1863, o valor aprovado pelo parlamento para o item receita foi significativamente menor que o previsto na proposta de orçamento dos ministros da fazenda, ou seja: apesar das acaloradas discussões sobre orçamento entre os deputados e da sempre presente afirmação de que as rendas eram insuficientes e que o modo de organizar o orçamento era inadequado, não se questionava a maneira como eram previstas as rendas, mas sim o montante dos gastos, pois, analisando o gráfico 1 fica clara a tentativa constante de diminuir o déficit imperial com o controle de gastos na lei de orçamento, ocorrido nos anos fiscais de 1844-1845, 1846-1847 a 1850-1851 a 1852-1853 e 1861-1862. A ocorrência poderia ser maior, não fosse a ausência de orçamento aprovado no parlamento em vários anos, nos quais apenas se deu a permanência do orçamento do ano anterior, através de decreto do Executivo que prorrogava a lei do ano fiscal passado em função da dissolução da Câmara dos Deputados, ou mesmo pela demora em aprovar a lei pelos próprios deputados, em momentos de engajamento militar, como durante alguns anos da guerra contra o Paraguai. É importante observar que pelo gráfico a receita arrecadada foi sempre maior do que a estimada. O incremento na arrecadação, que foi constante ao longo de todo o período em estudo, não foi suficiente para dirimir os déficits demonstrados acima, pois o gasto do governo imperial era superior a sua capacidade de incremento de receita, logo, apesar dos aumentos na arrecadação, era preciso diminuir o déficit público.

As tentativas de diminuição do gasto público com cortes no orçamento tiveram êxito parcial, promovendo o corte de gastos nos períodos 1833-1834 a 1836-1837, 1843-1844 a 1849-1850, a partir do qual o gasto público sofre aumento enorme com relação ao previsto na lei de orçamento, voltando à relativa paridade entre despesa orçada e despesa efetuada apenas nos anos fiscais de 1860-1861 a 1863-1864, momento em que os gastos voltam a aumentar mais que o previsto. Este padrão também implicou em problemas na relação Receita x Despesa: as arrecadações efetuadas só superaram a expectativa de arrecadação prevista no orçamento nos períodos de 1850-1851 a 1858-1859 e depois a partir de 1865-1866 em diante, momento em que as rendas apresentaram tendência de aumento crescente. Em todos os outros anos fiscais, as rendas imperiais permaneceram dentro das expectativas de ministros e parlamentares, com tendência de aumento lento até a metade da década de 1860.

Comparando então os dados sobre receita e despesa orçadas e consolidadas, dois movimentos ficam claros: primeiro, houve esforço por parte do parlamento em

aproximar receita e gasto, em prol de um equilíbrio orçamentário, de maneira que o parlamento cortava gastos previstos na proposta de orçamento enviada pelo ministro da fazenda. Porém, as tentativas do parlamento não resultaram em controle do déficit público, já que o gasto consolidado foi, em geral, superior ao gasto previsto pelo ministro da fazenda e ao aprovado pelos parlamentares, ficando então claro que o governo gastava mais que o previsto – dado que se tornou constante, conforme a tabela acima, , de maneira que em 1845, o deputado Ferraz se levantaria na Câmara para suscitar o debate sobre a aplicação da lei de orçamento, chamando a discussão da lei de “ficção”:

(...) fixação das despesas públicas e a criação de meios para satisfazê-los é negócio tão vital, que a constituição o pôs a cargo do corpo legislativo, sob a iniciativa desta câmara. Têm-se julgado sempre isto como a mais útil das garantias constitucionais, e todos os povos civilizados a reputam como muito importante, e trabalham por conservá-la na sua pureza. Infelizmente, porém entre nós a lei do orçamento é mera ficção, e o abismo argumentando o número de ficções do governo representativo a colocou entre as primeiras. Por certo o que é entre nós a lei do orçamento? Uma vã formalidade. Cansam-se as câmaras, gastam longo tempo em discutir o modo mais conveniente de fixar a despesa pública, fixam essa despesa segundo as informações que se lhe fornecem, mas de que vale isto? O governo gasta quanto e conforme quer, tira dinheiros de uma consignação para aplicá-los a outras, e assim, aumenta estas e diminuiu aquelas, e o faz fundado na faculdade que há algum tempo para isso se lhe deu. As câmaras rejeitam certos pedidos, o ministro os encaixa na verba das despesas eventuais, de expediente, etc., e independente do voto das Câmaras obtém o que deseja.¹²⁸

O argumento era incisivo: apesar dos esforços da câmara, o executivo gastava mais do que podia. Porém, a afirmação de que este gasto ocorria à revelia do parlamento é apenas parcialmente verdadeira, pois os gastos acima do previsto na lei eram, em muitos casos, autorizados a título de crédito complementar, pelo próprio parlamento, de maneira que nem sempre o montante previsto era o montante final posto à disposição dos ministros de cada pasta.

Alterar o orçamento era prerrogativa dos deputados da Câmara. De fato, esta era a única coisa que lhes era exclusiva, o que marcava, para os homens da época, o caráter representativo de sua atuação – pois somente os representantes eleitos da nação poderiam aumentar o peso do Estado sobre colocado sobre os ombros do contribuinte. Ao mesmo tempo, esta prerrogativa também era um dos mecanismos de controle do Executivo utilizado pelos deputados gerais. Porém, o deputado Ferraz definia a lei do orçamento como acessória à sua execução, pois o Executivo não obedeça as previsões legais de gasto anual.

¹²⁸ Anais da Câmara dos Deputados, 10/03/1945, p 124.

Observando o Gráfico 1, isto fica mais claro. Durante todo o período, os gastos imperiais superaram a previsão aprovada nas leis de orçamento, e na década de 1860, a diferença entre o gasto aprovado e o gasto efetivo cresceu de maneira significativa. Porém, os deputados gerais já detectavam o problema na década de 1838, fazendo um longo debate sobre o assunto já em 1841.¹²⁹ Como resultado, havia tanto o aumento do déficit das contas como, também, a invasão da competência legislativa de formular o orçamento, descrita por Carvalho:

(...) o modelo parlamentar adotado pelo país incluiu a prática de submeter obrigatoriamente ao parlamento a aprovação da lei de meios, como era chamado o orçamento. O governo não podia funcionar legalmente sem que a lei fosse aprovada. Em caso de impossibilidade de aprovação, havendo dissolução, por exemplo, da Câmara, votava-se a prorrogação do orçamento do ano anterior para o ano seguinte. O ritual da discussão do orçamento era seguido com rigor e constituía uma arma poderosa na mão do Legislativo que podia negar ao Executivo os meios de governar.¹³⁰

Sendo então o orçamento um palco de disputa política entre Executivo e Legislativo Imperial, superar o gasto aprovado era sempre uma ação que incomodaria aos deputados, promovendo desconfiância deste para com os ministros do Império. No caso das obras públicas, embora fossem de interesse geral, o investimento empreendido não foi de grande monta durante todo o período, conforme demonstrado na Tabela 2. Os valores empreendidos no item Canais, pontes e obras públicas giraram em torno de 2 a 11% do orçamento da pasta ministerial, o que significa dizer que grande parte do gasto da pasta Negócios do Império não se deu com o investimento em obras públicas, mas sim com o pagamento de funcionários. A expansão da burocracia era concorrente direta da expansão dos sistemas de comunicações. Da mesma forma, a própria pasta Império perdeu espaço no orçamento geral, ao longo do tempo, principalmente com as reformas administrativas efetuadas entre as décadas de 1850 e 1860, conforme demonstra o gráfico abaixo:

¹²⁹ O assunto será aprofundado no capítulo 4 desta dissertação.

¹³⁰ CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem*, op cit, p 263.

Gráfico 3 - Balanço da despesa imperial - pastas ministeriais

Fonte: Balanço da Receita e Despesa do Império(1831-1871) , apud DINIZ, Adalton Franciozo. *Centralização política e apropriação de riqueza: análise das finanças do império brasileiro (1821-1889)*. Tese de doutorado. São Paulo: DH/FFLCH/USP, 2002.

Balanço dos gastos Imperiais – participação dos ministérios no montante geral – anos escolhidos

Fonte: Balanço da Receita e Despesa do Império(1831-1871) , apud DINIZ, Adalton Franciozo. Centralização política e apropriação de riqueza: análise das finanças do império brasileiro (1821-1889). Tese de doutorado. São Paulo: DH/FFLCH/USP, 2002.

Segundo os dados acima, a pasta dos Negócios do Império manteve sua participação no gasto geral durante as décadas de 1830 a 1850; esta porcentagem diminuiu durante a década de 1860, por dois motivos: primeiro, os gastos efetuados com a Guerra do Paraguai, que levaram a um incremento do custo da pasta Guerra e, em segundo lugar, devido à própria reforma ministerial ocorrida em 1859, que dividiu a pasta Negócios do Império em duas: Negócios do Império e Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Somadas as duas, para o ano fiscal de 1865-1866, o peso de ambas dentro do orçamento geral era da ordem de 11%, ligeiramente maior que os 9% de 1837-1838, comprovando que, apesar das crises financeiras, o império permaneceu investindo na expansão da estrutura burocrática e na expansão de suas relações com as províncias durante todo o período, exceção feita a alguns anos onde o déficit obrigou os deputados a consignar valores menores que os solicitados para as obras gerais.

Vale salientar que divisão da criação da nova pasta poderia resultar em incentivo à efetivação de um projeto modernizador, tanto no campo da produção como no quesito transportes interprovinciais – e esta era a intenção observada com a criação da nova pasta. Desejava-se reorganizar a administração, de modo que o Ministério dos Negócios do Império se responsabilizasse apenas pela administração de funcionários e pagamentos, enquanto o planejamento da expansão econômica ficaria a cargo da nova pasta¹³¹. Isto também era explícito pela escolha de itens que compunham a nova pasta, conforme Diniz, para quem o aumento constante da participação da pasta Agricultura nos gastos imperiais sempre foi justificado pela busca da modernização econômica. Porém, ainda segundo o autor, o novo ministério não estava comprometido com esta nobre intenção:

Esse desempenho do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas pode dar margem a que se pense que no final do Império o governo estava comprometido com a tarefa de estimular o desenvolvimento econômico do país. Essa idéia é reforçada por alguns dos objetos que estavam sob competência do ministério criado em 1860: a) negócios relativos ao comércio; b) o que é concernente ao desenvolvimento dos diversos ramos da indústria e a seu ensino profissional; c) os estabelecimentos industriais e agrícolas; d) introdução e melhoramento de raças e animais e as escolas veterinárias; e) coleção e exposição de produtos industriais e agrícolas; f) aquisição de plantas e sementes; g) os institutos agrícolas, a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e quaisquer outras que se proponham aos mesmos fins; h) a mineração; i) a autorização para incorporação de companhias ou sociedades relativas aos ramos de autorização para incorporação de companhias ou sociedades relativas aos ramos de indústria acima mencionados e a aprovação dos respectivos estatutos; j) a concessão de patentes pela invenção e melhoramento da indústria útil e de prêmios pela introdução de indústria estrangeira; k) os negócios concernentes ao registro de terras possuídas; à legitimação ou revalidação das posses, sesmarias ou outras concessões do Governo Geral ou dos provinciais; à concessão. Medição, demarcação, descrição, distribuição e

¹³¹ Relatório do Ministério dos Negócios do Império, 1859 e 1860.

venda das terras pertencentes ao Estado e à sua separação das que pertencem ao domínio particular; l) a colonização; m) a catequese e civilização dos índios; n) as obras públicas gerais e no município da Corte e nas províncias; o) as estradas de ferro, de rodagem e quaisquer outras, e as companhias ou empresas encarregadas de sua construção, conservação e custeio; p) a navegação fluvial e os paquetes; q) os correios terrestres e marítimos; r) a iluminação pública da Corte s) os telégrafos.¹³²

A contar com as atribuições que lhe foram incumbidas, a nova pasta era encarregada, ao menos institucionalmente, de planejar o desenvolvimento da economia nacional em bases modernas, privilegiando inclusive a introdução de novas tecnologias agrícolas e industriais no país. No entanto, as dificuldades impostas à pasta também eram enormes, resultando assim em fracasso da iniciativa:

(...) o ministério criado em 1860 foi incumbido de uma tarefa magnífica, porém, jamais esteve aparelhado para desempenhá-la adequadamente. Até o fim do Império, o ministério não teve um corpo permanente de engenheiros, necessário à elaboração de estudos técnicos e superintendências de obras, reclamado sempre pelos titulares da pasta. Mesmo no que diz respeito ao auxílio à atividade tradicional da economia brasileira, a agricultura, a atividade do ministério foi pouco eficaz (...)¹³³

Não foi possível encontrar, durante a pesquisa, valores gastos por item, apenas por pasta ministerial. Mas, pelos dados apresentados, fica clara a tendência de aumento gradual e constante dos investimentos em obras públicas, embora sua aplicação nem sempre resultasse em incremento das condições econômicas nacionais. Além disto, o mero estabelecimento das atribuições da nova pasta, o qual era composto basicamente por itens relativos ao incremento econômico e ao desenvolvimento das atividades produtivas, caracterizava a iniciativa governamental rumo a uma modernização que já se fazia presente na legislação de 1850, e que envolvia a melhoria dos transportes – o que foi representado pelo investimento em diversas estradas, conforme aparece no gráfico abaixo. Porém, apesar da disposição de vários estadistas em investir no setor de transportes, sob o argumento de que este seria o ponto essencial do crescimento da nação, o resultado nem sempre parecia o almejado, e sempre havia queixa de algum membro da alta política imperial acerca do estado das estradas do país, enquanto as próprias autoridades admitiam não ter solução fácil para o problema. O Estado brasileiro tentou então, durante todo o século, encontrar alternativas, com o apoio da iniciativa privada, para efetuar a abertura de caminhos que cruzassem o país, de modo

¹³² DINIZ, Adalton Franciozo. *Centralização política..* op cit, p. 120-121

¹³³ Idem.

que é preciso desvendar estas duas questões: primeiro, como se deram as tentativas de reordenar o gasto público no âmbito legislativo e, segundo, quais foram as alternativas encontradas pelos estadistas do império em busca de incentivar a melhoria nos sistemas de comunicação interprovincial via estradas.

2.2 A ação dos ministros

Entre 1832 e 1870, os relatórios do Ministério do Império (1832-1860) e do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1860-1870) fizeram menção às estradas que receberiam subvenção do governo central. Na década de 1850, o número de estradas a receber investimento imperial chegou a seu auge. Abaixo, o quadro demonstra a evolução quantitativa do interesse imperial em desenvolver as comunicações terrestres dentro do território:

Fonte: Relatórios do Ministério do Império 1832-1862 e Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1860-1870

A partir da tabela, observa-se que as obras com estradas interprovinciais recebem atenção crescente, destacando-se o ano de 1838, e depois o período 1848-1859 como momentos em que as obras tiveram maior destaque no planejamento imperial. Apesar de não demonstrar a quantia total de estradas que possuíam dotação orçamentária, os dados¹³⁴ têm como objeto a quantia de caminhos com dotação e cujas obras eram objeto real de fiscalização imperial, permitindo inferir que esta preocupação, crescente, perdeu força com a reforma ministerial de 1860, quando a pasta Império foi desmembrada em duas, e as obras públicas passam à fiscalização da pasta Agricultura. Esta perda de espaço nos relatórios e no sistema de fiscalização imperial não se dá por descuido com a área de transportes, mas sim pela alteração na política pública do Império para o setor: a partir da reforma ministerial, o setor de transportes passou a destacar os investimentos nos setores de ferrovias e navegação a vapor.

Para explicar por que a solução encontrada para a área de transportes, até 1860, parecia ser a aposta em estradas terrestres, caminhos arcaicos e de difícil manutenção, a primeira hipótese, já arrolada acima, apresenta o problema da regulamentação do sistema empresarial nacional, o qual só estaria pronto para operar empresas com grandes capitais a partir de 1860. A segunda hipótese relaciona-se à interferência da orientação política dos membros do governo na elaboração das políticas públicas, as quais tomam a coloração do grupo no poder, pois, conforme a tabela apresentada, os períodos de maior preocupação com a criação de sistemas de transportes, respeitados os limites orçamentários, corresponderam aos momentos de predomínio conservador no poder: 1837-1838, e 1848-1860.

Como resultado, descortinou-se para a pesquisadora um novo universo, diferente daquele demonstrado pelo problema da modernização nacional entendida como transportes de motor a vapor. Averiguaram-se relações não apenas entre políticas locais e imperiais, ou acerca da expansão da infra-estrutura nacional, mas, principalmente, a ação modernizante do Estado no sentido da construção de uma burocracia, dentro das possibilidades de uma economia agro-exportadora, de baixa inversão de capital e de um estado comumente caracterizado como deficitário. Sob tais condições, a racionalização administrativa não se apresentava apenas como resultado da formação de quadros do funcionalismo, mas também como incorporação dos conflitos jurisdicionais e

¹³⁴ Retirados dos relatórios dos ministros dos Negócios do Império, entre 1833 e 1862 e dos ministros da Agricultura, Comércio, indústria e Obras Públicas, entre 1860 e 1871.

orçamentários ao âmbito da discussão política parlamentar através da regulação para a política orçamentária, para a criação de cargos do funcionalismo público, para a divisão de esferas jurisdicionais provinciais e imperiais, arrecadação de verbas e criação dos meios de infra-estrutura para o funcionamento do Estado de tipo moderno e burocrático.

Tais esforços partiam tanto da administração imperial¹³⁵ como das províncias¹³⁶, cujo aumento da capacidade de agir, promovido pelo Ato Adicional de 1834, teve seus dispositivos relacionados à criação de infra-estrutura mantidos após a revisão de 1840. Da mesma forma, a questão orçamentária e, principalmente, da divisão dos tipos tributários entre as esferas políticas imperial e provincial sofreu adaptações ao longo de todo o período estudado, mediante revisões do próprio parlamento e das assembleias legislativas. Nas províncias, auferir recursos era um problema constante, e as populações passavam por alterações de taxas e impostos tanto com o intuito de aumentar a arrecadação como, em alguns casos, sob a necessidade de melhorar determinadas produções ou mesmo fomentando o crescimento do comércio. O resultado disto era a instrumentalização dos mecanismos de arrecadação como meio de viabilizar o crescimento da produção e do comércio destas províncias. Aqui, os caminhos de terra, arcaicos e muitas vezes ineficientes, aparecem com grande importância, mesmo no discurso dos presidentes de província.

As taxas cobradas sobre a circulação de mercadorias dentro da província permaneceram, durante todo o período, nas mãos das assembleias legislativas respectivas. Dada a dificuldade em se taxar a produção, faziam estas a cobrança de impostos sobre a circulação de pessoas e produtos, lançando mão do mecanismo colonial de taxação em barreiras e registros, medida que criou problemas dentro do parlamento, cujas atas apontam uma dicotomia entre o interesse provincial e o interesse de uma suposta “unidade” imperial, onde o aumento do imposto de circulação nas províncias levava a onerar os produtos vindos de outras províncias, que dependiam da passagem por caminhos que não estivessem dentro de seus limites territoriais.

Por definição, todo caminho que percorresse duas ou mais províncias seria considerado interprovincial, mas nem sempre tal definição resultava em jurisdição e auxílio pecuniário do império para a rota, agravando os problemas entre as partes do império. As estradas confinadas ao território da província eram de responsabilidade da Assembleia local, que deveria consignar no orçamento provincial os recursos para sua

¹³⁵ Conforme demonstrado neste capítulo através dos relatórios ministeriais.

¹³⁶ Dados que serão levantados a partir dos relatórios dos presidentes de província, no próximo capítulo

construção e manutenção, enquanto as estradas que ligavam duas ou mais províncias eram da competência do parlamento, que deveria prever no orçamento geral os investimentos neste item. A ligação das diferentes partes do Império não se relacionava apenas ao crescimento econômico, mas também, e principalmente, à extensão do domínio territorial por parte do Estado. Tais intenções aparecem quando, apesar da pouca verba designada para o item “Obras Públicas” ao longo de todo o período e, conseqüentemente, a pouca dotação orçamentária relativa às construções e reformas de estradas para carros e viandantes, ainda assim, tem-se um aumento enorme dos projetos aprovados e apoiados pelo Império no quesito obras em estradas de rodagem, bem como a proposição de sua melhoria por parte dos ministros imperiais, e não apenas por parte dos representantes das províncias interessadas.

A relação entre orçamento, estradas e poder político é clara. Como objeto do discurso rumo ao crescimento econômico, as estradas terrestres receberam grande atenção política por parte de presidentes de província e ministros do Império, surgindo como item lembrado em todas as referências ao desenvolvimento do comércio e da agricultura, por facilitar as comunicações entre partes mais distantes e centros consumidores. Nos discursos parlamentares, o tópico estradas também possui esta colocação, mas adquire outra: como tais caminhos eram meio de cobrança de impostos, as estradas se tornam ponto de discussão entre representantes de diferentes províncias sobre o problema dos direitos de entrada e saída, e dos impostos cobrados por carga transportada ou animal trasladado, pois a tributação feita em cada província sobrecarregava a província anterior.

No âmbito do Executivo, estes tópicos foram objeto de ministros das pastas Império e Fazenda. Cabia ao Ministério do Império a disposição do orçamento, orientação dos engenheiros, ordenamento e reordenamento do trajeto destas mesmas obras, bem como a elaboração de planos de viação nacionais. Já à pasta Fazenda, cabia a elaboração do orçamento anual a ser aprovado na Câmara dos Deputados, no qual o item “Obras Públicas” ganharia maior ou menos montante, dependendo da situação das finanças imperiais e da coloração partidária deste ou daquele ministério.

Três componentes são essenciais na barganha política que se dá, dentro do Parlamento, sobre o item “Obras Públicas”: a modernização do aparelho arrecadador de modo a aumentar a quantia disponível e assim promover maior repasse para o item Obras Públicas; a mudança nas condições técnicas de construção de estradas, com a atuação de engenheiros militares e a introdução de civis formados em engenharia,

processo este que fora lento dada a escassez de pessoal preparado para o trabalho, e que demonstra a importância de alguns destes funcionários de segundo escalão dentro da máquina burocrática, alterando trajetos, cancelando obras e propondo novas; e, por fim, a ação de políticos localizados em dois pólos, muitas vezes antagônicos: representantes provinciais, que, como membros do parlamento, defendiam as causas de sua região e poderiam representar os interesses de projetos saídos tanto das Assembléias Provinciais como incentivados pelos próprios presidentes de província; ministros que, como membros do alto escalão, discursavam em nome da unidade territorial e da soberania da nação, representada na própria instituição imperial, e, por fim dos presidentes de província, cujas iniciativas oscilavam segundo sua posição nos quadros imperiais: àqueles que possuíam maior desenvoltura, ou almejavam cargos maiores ou então que já estavam na presidência de províncias privilegiadas, atribuem-se iniciativas locais para melhoria ou abertura de estradas interprovinciais, suplantando a responsabilidade imperial e solicitando apenas auxílio pecuniário parcial por parte do Império, conforme se demonstra no capítulo acerca da ação dos presidentes de província.

Assim, ao longo do século XIX são componentes essenciais para a compreensão do que eram as estradas interprovinciais e de sua importância na construção do Estado, não apenas como elementos de fomento ao comércio, mas também os processos de racionalização administrativa, com a alteração dos mecanismos de construção das estradas; de fortalecimento do sistema representativo, com a discussão destes projetos em parlamento e a subsequente relação entre projetos de nação sob enfoques mais ou menos descentralizados, e por fim, o processo de burocratização estatal, pois é apenas com a construção de um corpo técnico especializado, com a Secretaria de Obras Públicas, depois transformada em Departamento de Obras Públicas, fruto de um longo trajeto de reorganização do poder ocorrido nas décadas de cinquenta e sessenta do XIX que o desenvolvimento das estradas, picadas e caminhos terrestres sob fiscalização e dotação orçamentária imperial pôde aumentar e é apenas após a profissionalização de um corpo de funcionários estatais – engenheiros responsáveis por organizar, orientar e fiscalizar as obras públicas – que um projeto real de ligação do território nacional pôde ser construído.

Após a década de 1860, este panorama mudaria. A conjuntura econômica nacional melhorara, o cultivo do café provia os cofres públicos com maior arrecadação e seu transporte passaria a exigir transportes mais rápidos, mais “modernos”. O investimento imperial em estradas de rodagem foi substituído pelo investimento em

ferrovias em algumas regiões, as quais nem sempre obedeciam a lógica produtiva, mas sim tentativas de integração de mercados, ou então fomento de regiões em decadência, conforme é possível constatar observando as ferrovias construídas até a década de 1870.¹³⁷ Às estradas comuns, salvo algumas exceções, restava o investimento local, da própria província, na manutenção de seus caminhos, ou apenas o desaparecimento rápido pela ausência de manutenção, nos casos das estradas de pouca circulação.

Outros problemas atrapalhavam o caminho da infra-estrutura. Primeiro, o problema da criação dos corpos técnicos de médio e baixo escalão – engenheiros, construtores e congêneres, não através da verificação dos cursos e de sua formação, mas principalmente, como funcionários de um Estado que se pretendia cada vez mais burocrático. Assim, para além da compreensão dos membros do jogo político, fica o lembrete da importância destes elementos como construtores indiretos da nação, posto que são eles que iniciam a racionalização administrativa, a partir da criação dos respectivos postos de trabalho que permitiram a revisão e reorientação das obras. Biografias como a de Fernando Halfeld, engenheiro contratado pela província de Minas Gerais e, posteriormente, pelo ministério do Império, são essenciais para a observação da orientação das obras não apenas como objeto de interesse dos grupos políticos relacionados às regiões por onde passavam, mas como processos burocráticos que, a partir da década de quarenta, são definidos segundo critérios científicos, e não apenas de barganha política. Isto fica patente quando, ao percorrer os relatórios dos presidentes de província, surgem informes sobre a paralisação das obras de determinadas estradas para averiguação de trajetos e, posteriormente, projetos substitutivos que alteravam parcial ou totalmente o trajeto previsto pelos contratadores que, até os anos cinquenta, eram responsáveis pela abertura de tais caminhos, muitas vezes apenas com seus conhecimentos empíricos da região e de seu relevo.

As constantes alterações dos rumos dados aos caminhos, feitas na base de tentativas e erros pelos contratadores, foi substituído por um sistema metódico, científico de planejamento e execução de obras, o qual não se inicia ao mesmo tempo em todas as províncias e que, para o império, passa pelo difícil processo de reorganização de sua estrutura administrativa, com o desmembramento da pasta

¹³⁷ No relatório do Ministério do Império de 1858, constam oito linhas férreas, das quais apenas três eram relacionadas à zona cafeeira. Em 1864, o Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio apresentava a seguinte relação de estradas de ferro: D. Pedro II, do Recife, da Bahia, de São Paulo, de Cantagallo, de Mauá e Carris de ferro da Tijuca, já terminados e sendo a do Cantagallo e a da Tijuca, trechos urbanos na Corte.

Ministério do Império em Império, de um lado, e Agricultura, Comércio e Indústria, do outro, cabendo ao segundo as questões de infra-estrutura de uma nação imensa- e quase sem caminhos que ligassem seus diversos pontos ao centro imperial.

Desta feita, o estudo das estradas interprovinciais proporciona a compreensão não apenas da barganha política e da importância que a representação parlamentar tinha nas discussões de interesse nacional, extrapolando-os e atingindo dois outros objetivos: primeiro o da compreensão da formação de um Estado moderno mediante condições econômicas e sociais totalmente adversas e, segundo, a verificação de que estes projetos de expansão das vias de comunicação não prescindiam apenas de grupos políticos dominantes, mas também de alterações sócio-econômicas, de racionalização administrativa, formação de quadros burocráticos e, principalmente, de condições locais prévias, pois a desigualdade com que as tendências apresentadas se mostram é clara quando se comparam províncias vizinhas, componentes de uma mesma região - a América Portuguesa Meridional, ou o centro-sul caracterizado por Caio Prado.

2.3 Investimento em infra-estrutura e interesse estratégico: evolução do investimento público em estradas de viação

A partir dos gráficos acima, verifica-se que tanto ministros da fazenda como deputados se empenhavam em controlar o gasto público elaborando previsões de gastos muito próximas da expectativa de arrecadação anual e, na maior parte do período, a câmara dos deputados buscou equilibrar o montante solicitado pelos técnicos que elaboravam as propostas de orçamento, exceção feita ao período entre 1858-1859 a 1860-1861, quando a previsão de gasto público foi maior que o solicitado pelo ministro em sua proposta de orçamento. Em comparação, a linha que apresenta a totalidade do gasto real efetuado em cada ano fiscal demonstra tendências relativas de aumento durante todo o período, exceto para 1843-1844 a 1849-1850, momento que previsão, aprovação e gasto real estiveram realmente muito próximos. Este foi, justamente, o momento de reorganização do Império sob as bases do segundo reinado, onde a diminuição do gasto com tropas para o controle das rebeliões provinciais e a maior estabilidade política proporcionou campo para melhorar o investimento público na construção de estradas interprovinciais e outras obras públicas e, ao mesmo tempo, buscar o controle do gasto imperial.

De maneira simplificada, é possível afirmar que na década de 1830 a escassez de recursos, o déficit constante e a relativa instabilidade do conjunto territorial impulsionara, a partir de 1832, propostas de melhorias nas comunicações, por parte do executivo geral, em busca de aumentar seu controle sobre o território nacional. Esta tendência, que evoluiu a partir do problema do abastecimento da Corte para a formação do mercado nacional, foi cristalizada na opinião geral, entre políticos do império, de que construir caminhos melhores era a maneira mais rápida de consolidar as trocas comerciais e, conseqüentemente, a unidade do território.

Se tanto Vergueiro quanto Chichorro da Gama¹³⁸ apontaram esta lógica por trás do investimento público em estradas interprovinciais, seus sucessores no comando dos negócios imperiais também reforçariam esta posição, durante a década em um movimento crescente¹³⁹. Porém, agindo com ênfases diferentes sobre o processo de investimento que levaria à expansão da malha de estradas interprovinciais durante a regência.

De maneira geral, entre 1832 e 1840, três pólos se articularam para a ampliação do setor de comunicações terrestres. O primeiro deles resultou da permanência de um processo colonial de financiamento de obras públicas: a arrematação; o segundo representou resultado da absorção parcial do conflito entre elites locais e elites provinciais a partir do Ato Adicional e da criação das Assembléias Legislativas e pode ser observado como iniciativas de grupos de comerciantes ou produtores e dos presidentes de província para facilitar, melhorar ou mesmo assumir o ônus da abertura de estradas interprovinciais. Já o terceiro e último pólo da ampliação do sistema de transportes coube à utilização das rotas mineiras, já conhecidas, e de sua posição geográfica privilegiada, de modo que esta província foi posta na condição de entroncamento de rotas entre o resto do país e o Rio de Janeiro.

¹³⁸ Antonio Pinto Chichorro da Gama, nascido em Nazaré, Bahia, nasceu em 1800. Formou-se bacharel em Direito por Coimbra, exerceu carreira jurídica e política. Foi deputado geral por Minas Gerais na legislatura de 1830-1833, e 1834-1837, e por Pernambuco em 1848, e Senador pelo Rio de Janeiro a partir de 1864. Também foi presidente das províncias do Espírito Santo em 1831, Alagoas, em 1832 e Pernambuco, em 1845, além de ministro de Estado nas pastas Fazenda e Império, além de ocupar cargos do judiciário, chegando ao Supremo Tribunal de Justiça em 1860.

¹³⁹ O único ministro a não referir-se de modo ordenado a qualquer estrada interprovincial no período foi José Ignácio Borges, nascido no Recife em 1770, formado militar, depois presidente da província do Rio Grande do Norte e senador do Império pela província de Pernambuco. Ao comentar o ano de 1835 em seu relatório, apresentado em 1836, afirmou ter solicitado informações sobre as obras em andamento, sem dar detalhe algum sobre qualquer uma delas.

O sistema de arrematação de obras foi utilizado pela metrópole portuguesa como mecanismo de repasse do ônus público a indivíduos privados, de modo que estes angariavam o direito de fruir de parte dos resultados –geralmente pecuniários – obtidos da criação daquela melhoria. Esta maneira de financiar obras é essencial para explicar como funcionavam as relações entre empresários e império, desde o período joanino, passando pela administração de D. Pedro I e chegando à regência. Alcir Lenharo chegou a demonstrar como esta modalidade de relação estado-indivíduo foi importante a outros setores da economia, como por exemplo o setor de abastecimento de carnes à Corte:

O sistema de arrematações das carnes verdes, eliminando pelo decreto em questão, era organizado pelo Senado da Câmara, a quem era de direito realizar os contratos com os particulares. Pelas condições requeridas, era permitido aos cofres públicos receber, adiantadamente, a quantia fixa por um prazo estipulado. O sistema de arrematações era extensivo a uma diversidade de serviços públicos, ficando nas mãos de particulares tarefas significativas, tais como a cobrança dos dízimos, dos impostos aduaneiros internos e dos registros, entre outros.

Nesta etapa inicial de formação das bases institucionais do Estado nacional, a política de arrematações tinha significado especial, uma vez que permitia ao Estado apropriar-se previamente do dinheiro que iria arrecadar. Isto numa época em que as necessidades financeiras eram crescentes e os recursos escassos. De outro lado, o Estado se desincumbia das deficientes ofertas de gêneros já que somente o arrematante ficava na obrigação de manter regularizado o abastecimento do produto que havia contratado. Além do que se livrava dos gastos que necessariamente haveria de ter com a manutenção de um quadro de funcionários.¹⁴⁰

No caso específico das estradas, o sistema de arrematação já era utilizado desde a mineração, e continuou a sê-lo durante as primeiras décadas do império, e era visto com bons olhos por Joaquim Vieira da Silva e Sousa¹⁴¹ e Antonio Paulino Limpo de Abreu¹⁴², pois ambos comentam a ação de empresários privados na construção de estradas: o primeiro, citando os particulares José Coutinho Guimarães (responsável por construção de uma ponte na região de Rio Preto, entre Minas Gerais e Rio de Janeiro), e João Machado de Miranda, que conseguiu permissão para construir uma ponte sobre o rio Paranaíba, acima da barra do Rio Grande, na rota entre Minas Gerais e Goiás. Nos dois casos, as obras eram essenciais ao funcionamento da própria rota entre corte, Minas Gerais e Goiás, porém, o Império não possuía cabedal para concretizar as obras, que ficaram então a cargo dos particulares privados. A mesma posição apareceu nas

¹⁴⁰ LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação ... op. cit.* p. 40

¹⁴¹ Nascido no Maranhão, Joaquim Vieira da Silva e Souza se formou bacharel em Coimbra ; foi deputado geral em 1834 e 1838, presidente de provincial entre 1832 e 1834 e senador a partir de 1860.

¹⁴² Antônio Paulino Limpo de Abreu nasceu em Lisboa. Graduado em Direito por Coimbra, foi presidente da provincial de Minas Gerais, ministro do Império, da Fazenda e senador por Minas Gerais.

informações de Antônio Paulino Limpo de Abreu enviadas ao parlamento em 1836, embora as obras não estivessem autorizadas por ausência de plantas e orçamentos.¹⁴³

A iniciativa no campo das arrematações em estradas gerais, concedidas pelo governo central, ficou restrita a alguns eixos durante a década de 1830, precisamente a estradas que percorriam as rotas comerciais entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, e eventualmente a alguma ponte, como no caso mencionado. Os homens do império, já na década de 1830, observavam a possibilidade de ordenar parte dos transportes a partir da malha de estradas já existente, à semelhança do que ocorrera com as rotas econômicas entre a zona mineradora mineira e o Rio de Janeiro.

Até o fim do século XVIII, Minas Gerais enviava ouro ao Rio de Janeiro, o qual seria reexportado para a metrópole. Com a diminuição da quantidade de ouro retirada do solo, a economia mineira alterou seu perfil para uma economia agrária, que passou ao fornecimento de gêneros de abastecimento. Esta mudança de perfil não foi repentina ou proposital, pois, conforme observa Zemella¹⁴⁴, mesmo durante o século XVIII a produção de Minas Gerais já era diversificada, com especialização do entorno das fazendas para fornecimento de gêneros para as regiões mineradoras, as quais circulavam pelo território mineiro em estradas que cruzavam toda a região. Além disso, a província mineira também era um ponto importante na geografia imperial por ligar-se, ao sul, com São Paulo, de onde partia a estrada geral rumo a Vacaria e ao Rio Grande do Sul e com o Rio de Janeiro, capital do país; a oeste, com Mato Grosso e Goiás, capitanias de tradição mineradora com as quais Minas possuía rotas comerciais desde o século XIX; ao norte, com a Bahia, ponto de entrada rumo ao litoral nordestino e ao Maranhão, fornecedor de gado ao norte-nordeste; e, por fim, a leste, Minas Gerais possuía extensa fronteira com o Espírito Santo, objeto de diversas tentativas de criar uma rota mais rápida rumo ao mar que aquelas que iam para a Bahia ou Rio de Janeiro.

Com esta posição geográfica, a província mineira possuía uma enorme vantagem sobre as outras no quesito rotas de transporte, pois era caminho entre o Rio de Janeiro e as regiões norte e centro-oeste, ao mesmo tempo em que também possuía uma extensa fronteira com São Paulo e Bahia, acessando assim nordeste e sul do Império, e os responsáveis pelo executivo imperial, durante a década de 1830, não eram alheios a isto:

¹⁴³ Relatório do Ministério do Império, 1836.

¹⁴⁴ ZEMELLA, Mafalda. *O Abastecimento*op. cit

O jurista Antonio Pinto Chichorro da Gama, em 1833, já defendia, diante do parlamento, a necessidade de melhorar as estradas de Minas Gerais, sob um argumento típico do século XIX: os benefícios comerciais recompensariam o gasto:

A Província de Minas, senhores, muito necessita de boas Estradas Pontes, e Canais. *O governo confia, que na Lei do Orçamento* deis a devida atenção às suas precisões nesta parte, tendo especialmente em vista a Proposta do respectivo conselho Geral para a construção de uma Estrada, que facilite a rápida passagem dos carros, e carruagens, desde a Capital do Império à Cidade do Ouro Preto, e desta a Minas Novas, e se bem que a soma para isso necessária pareça exceder nossas faculdades melhorarão à medida, que tais empresas se realizarem.¹⁴⁵

Chichorro não era membro do grupo de produtores e comerciantes que atuava em Minas Gerais. Tampouco nascera na província. Baiano de nascimento e jurista por formação, o ministro atendia, naquele informe, à necessidade de garantir a circulação de mercadorias entre Minas Gerais e Rio de Janeiro. Dois anos depois, Bernardo Pereira de Vasconcelos¹⁴⁶, à frente da presidência da província mineira, elaboraria um plano de viação que privilegiava a melhoria das rotas comerciais dentro da província, com traçados à maneira de uma malha quadriculada capaz de ligar as diferentes regiões de produção até as zonas de fronteira com outras províncias, privilegiando o caráter de ‘passagem’ atribuído àquele território. Ora, Francisco de Paula Almeida Albuquerque, em 1838, ao comentar a ação do governo no ano anterior, observava com cuidado as necessidades viárias de Minas Gerais:

Diversos negociantes da vila de Baependi representaram ao Governo Geral sobre os prejuízos, que sofrem por causa do estado de ruína em que se acha a estrada, que desta Corte se dirige pelo Picú à Província de Minas. O requerimento dos ditos negociantes foi remetido ao Presidente da referida Província para ele informar sobre aquele objeto, e será prontamente tomado na consideração que merecer.¹⁴⁷

Políticas públicas e ação de arrematadores não eram as únicas maneiras de propor a abertura ou melhoria de um caminho terrestre. Em muitos casos, grupos de pessoas interessadas solicitavam obras junto ao governo central através de

¹⁴⁵ Relatório do Ministério do Império, 1833, p 57.

¹⁴⁶ Bernardo Pereira de Vasconcelos era mineiro de Ouro Preto. Filho de uma família de juristas, formou-se em direito por Coimbra em 1819. No Brasil, foi considerado político liberal durante o longo período em que esteve na Assembléia Geral, entre 1826 e 1837. A guinada ao conservadorismo se deu a partir de 1838, momento em que se tornou um dos homens fortes do Regresso Conservador. Tornou-se senador no mesmo ano, além de passar por várias pastas ministeriais a partir de então. Ver.: CARVALHO, José Murilo de. *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. São Paulo: Editora 34, 1999, p 9-34

¹⁴⁷ Relatório do Ministério do Império, 1838, p 33.

representações junto às assembleias provinciais ou à Assembleia Geral. Porém, durante a primeira metade do século XIX, não parecia clara a definição do que seriam estradas interprovinciais ou gerais, tanto para os representantes do legislativo quanto para os membros do executivo. Manoel Alves Branco, em 1837, ao defender a posição do governo no quesito divisão de obras públicas, apontava este problema sob o ponto de vista de um ministro da Fazenda:

O nobre deputado pergunta se a estrada que segue daqui para Minas é geral ou provincial. Sobre isto nada vejo de exato. Uns dizem que são gerais aquelas estradas que ligam as províncias entre si. Eu entenderia por estrada geral, aquela que comunicasse as capitais das províncias com a do império, considerando a corte como um centro, donde partissem os diversos raios. Não consideraria geral a nenhuma das outras, mas provinciais ou municipais, segundo o maior serviço que fizessem à província de Minas.¹⁴⁸

A dificuldade em definir o que seria uma estrada geral, por parte do parlamento e do executivo, resultava em problemas para conceder subvenção a obras públicas. No caso da estrada do Paraibúna, que ligava o Rio de Janeiro a Minas Gerais, havia certa disputa entre poder provincial e poder geral: a província mineira tentava, através de seus deputados, conseguir maior auxílio às suas obras enquanto alguns políticos do governo imperial, principalmente a partir de 1837, tentariam afirmar que a responsabilidade sobre a construção destes caminhos era da província. O resultado eram dois discursos diferentes: para aqueles que defendiam o auxílio imperial à província, a responsabilidade sobre as obras gerais era de cunho imperial, logo, estradas interprovinciais – aquelas que ultrapassavam os limites de mais de uma província – deveriam ter subvenção geral. Já para quem opinava pela responsabilidade provincial, estradas gerais ou interprovinciais eram apenas as que comunicavam a corte a outras capitais provinciais, conforme defendeu o ministro em 1837, o que implicava em problemas como as representações enviadas pelos particulares: em 1838, a representação dos comerciantes de Baependi foi devolvida à Assembleia Provincial Mineira, apesar do interesse imperial na melhoria da comunicação com aquela província, pois a visão preponderante no executivo e no legislativo apontava para a relativização da responsabilidade imperial sobre estradas gerais, elemento contido nos esforços de diminuição do déficit orçamentário. O império possuía poucos recursos, conforme aparece na Tabela 1; os gastos, em aumento constante, precisavam ser

¹⁴⁸ Anais da Camara dos Deputados, 3/05/1837, p. 55

combatidos, e uma das iniciativas importantes era conter a despesa imperial, cortando consignações, ou ao menos dificultando a liberação de dinheiro para itens que pudessem, de alguma forma, serem supridos pelas províncias.

O corte de gastos foi então assunto dos debates sobre a lei de orçamento e, entre 1836-1837, 1837-1838 e 1838-1839, o valor aprovado pelos deputados gerais como gasto total do império foi ligeiramente menor que o valor solicitado pelos ministros da fazenda, que por sua vez também tiveram em mente a preocupação em cortar o gasto público, de modo a evitar os déficits que já apareciam nos balanços imperiais, conforme tabela 1.

É neste jogo que os ministros do império atuam, solicitando então algum auxílio às obras em estradas gerais sob o argumento de que elas melhorariam o estado das finanças ao incrementar a arrecadação, e Almeida Albuquerque, aproveitando o fluxo de informações que chegava a seu gabinete, completava sua análise sobre os transportes interprovinciais em Minas Gerais com outras duas rotas, também importantes: a primeira, entre Minas e o Espírito Santo:

É necessário cuidar na construção de uma estrada que comunique pelo sertão a Província do Espírito Santo com a de Minas Gerais. Estrada semelhante já esteve aberta, e por ela se fizeram conduções; porém não sendo convenientemente guarnecida, e não se tendo dado as precisas providências para a sua conservação, fechou-se, perdendo-se assim todo o trabalho, que ali se havia empregado;(...)¹⁴⁹

A trajetória da busca de Minas Gerais por uma saída para o mar foi objeto de muitos projetos durante o dezenove. Um deles, acima descrito, era o de ligar o norte de Minas ao Atlântico com uma estrada que cruzasse o Espírito Santo, província que se dividia em três regiões principais: Vitória, Itapemirim e São Mateus. As estradas que ligariam Minas ao litoral passavam pela região de São Mateus, no norte capixaba, marcado pela produção de farinha de mandioca para o mercado carioca, pela presença de áreas de mata fechada e pela presença de tribos que resistiam aos invasores; logo, o sucesso da abertura destes caminhos não dependia apenas de engenharia e esforço político. Poucas pessoas se dispunham a morar ao longo destas estradas, o que tornava quase impossível o repouso tranquilo em alguma paragem, ou mesmo colocar os animais para invernar e era considerado motivo do fracasso das iniciativas locais e provinciais. Em 1839, estes fatores, associados a prerrogativa de cortar gastos, levaram a

¹⁴⁹ Relatório do Ministério dos Negócios do Império, 1838, p. 33.

tentativa de privatizar o gasto com a colocação da estrada em hasta publica, o que significa dizer que a estrada foi vendida a particulares.¹⁵⁰

Vale dizer também que, além dos problemas envolvidos na abertura e manutenção dos caminhos entre Minas e Espírito Santo, a região de São Matheus, por onde passaram quase todas as tentativas de abertura de estradas, era também a região dos vales dos rios Mucuri e Doce, objeto de disputas entre baianos, capixabas e mineiros, fator que potencializava os problemas locais. Para o Espírito Santo, as obras de transportes na região de São Matheus não representaram grande alteração em sua capacidade comercial, pois, segundo Ana Lúcia Cogo, “Para o transporte e a comercialização dos gêneros da província, usavam-se carros de bois para pequenos percursos terrestres que ligavam as áreas de lavoura às margens dos rios, onde os gêneros agrícolas, em sua maioria, eram recolhidos em canoas e conduzidos até o porto marítimo mais próximo. As áreas produtoras geralmente se encontravam muito próximas aos principais rios da província, facilitando assim o transporte por terra, cujos meios eram proporcionados por uma parte dos lavradores que se dedicavam também à criação de gado de diferentes espécies.”¹⁵¹

Neste contexto, o investimento em estradas de rodagem deixava de ser um elemento importante para a província, pois estas não significavam possibilidade de maior arrecadação; a maior parte da receita capixaba surgiu, durante todo o século, de impostos sobre a exportação de produtos (comércio com outras províncias, pela via marítima), e em suas despesas as estradas também não alcançaram lugar de destaque.

Esta situação mudou durante a década de 1840. Com incentivo do governo imperial, o executivo do Espírito Santo buscou melhorar as comunicações com Minas Gerais, enquanto a província vizinha fazia o mesmo do outro lado da fronteira, com o intuito de fortalecer a economia regional utilizando como propulsor a economia mineira. O incentivo do governo central às autoridades locais e a alteração do modo como se pensava política pública e arrecadação de impostos se alterou, levando à província capixaba uma nova posição diante do problema dos transportes no mesmo momento em que estradas de rodagem eram planejadas e construídas por todo o país.¹⁵²

¹⁵⁰ Idem, p. 33 e Relatório do Ministério dos Negócios do Império, 1839, p. 55.

¹⁵¹ COGO, Ana Lúcia. *História agrária do Espírito Santo no século XIX: a região de São Mateus*. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo: 2007, p. 31

¹⁵² Ibidem, p. 105

Ainda no relatório de Francisco de Paula de Almeida Albuquerque, as comunicações entre a Bahia e Minas Gerais eram objeto de amplo plano de ligação entre o centro imperial e as províncias do norte-nordeste: partindo da região do Rio das Contas, norte de Minas e sul da Bahia, trechos de estradas mais a navegação de alguns rios promoveriam a interligação entre Minas, Bahia, Piauí e Maranhão. Todas as estradas neste sistema eram freqüentadas, mas o mau estado de conservação e a má disposição dos caminhos, que não foram projetados por profissionais, dificultavam a circulação de pessoas e animais.

Todas as estradas são atualmente freqüentadas; levam, porém tantas tortuosidades na sua direção, que muito caminho se pouparia, se acaso se descurvassem os rodeios por meio de uma estrada tirada à agulha. É de crer que com pouco trabalho, e pouca despesa se tornariam boas estas estradas, por ser na maior parte plano, e seco o terreno que percorrem. Descurvas elas, desassombradas de algum arvoredor, afastado o pedregulho em alguns lugares, e aplainadas as escabrosidades produzidas pelas torrentes, tornar-se-iam assaz cômodas; exercendo-se constante vigilância na sua conservação.¹⁵³

O plano de ligar Minas à Bahia e de lá a Bahia ao Maranhão, compondo uma rede que levaria o poder da Corte ao norte do país utilizando o espaço mineiro era objeto não só de intenções políticas, mas também econômicas, pois “Apesar do rodeio, que aquela direção tem de causar, costeando toda a enseada da Bahia, obter-se-á uma grande vantagem para esta cidade, e vem a ser, facilitar-lhe a comunicação com muitas Vilas, Povoações, Aldeias, Engenhos e Fazendas (...)”¹⁵⁴

Inicialmente, o projeto custaria 240:000\$000, quantia bastante alta diante da situação financeira imperial. Mesmo assim, propunha-se a alteração do circuito da estrada sob propósitos políticos, pois:

Toda a estrada, para ser a mais conveniente ao país, deve utilizar ao maior número possível de habitantes. (...) e no seu melhoramento se gastará a soma de 448.000\$000 réis. [a nova direção] traria grande benefício à província da Bahia, porque a atravessaria quase pelo meio; mas não atingiria ao fim, que se tem em vista, quando à Província de Minas Gerais, porque não vai desembocar no centro dela. Para uma estrada conduzir mais diretamente da Província da Bahia, a centro da Província de Minas, deve partir de Nazareth, passar por Santa Cruz, Cabeça de Boi, atravessando o Rio Grangugi, passando na Conquista, e na Ressaca, entrar em Minas, Esta direção terá 85 léguas, e custará a sua despesa 272:000\$000 réis.¹⁵⁵

Esta afirmação, bastante categórica, já era capaz de demonstrar como os homens do futuro partido conservador analisavam o problema das comunicações: como uma

¹⁵³ Relatório do Ministério do Império, 1838, p 33.

¹⁵⁴ Relatório do Ministério do Império, 1839, p 55.

¹⁵⁵ Ibidem, p 55.

questão de Estado, independente das idas e vindas orçamentárias – mesma posição encontrada nos discursos do Marques de Monte Alegre enquanto ministro do Império. A intenção aqui, não é limitar o incentivo ao incremento econômico apenas a um partido político- no caso, o conservador, pois também existiam lideranças liberais que propunham investimentos na área, mas é preciso delimitar em quais momentos o executivo empenhou esforços políticos rumo à criação de um sistema de transportes terrestres de caráter nacional. Neste ínterim, dentre homens que assumiram a pasta Negócios do Império, o envolvimento dos liberais moderados que posteriormente conformariam as fileiras do partido conservador, e de outros, que desde sempre estiveram dentro deste partido, demonstra que, ao ocuparem o poder executivo, estes eram bons defensores das estradas interprovinciais, chegando a ponto de descrever um projeto de comunicações através de estradas da magnitude de um plano geral de viação, como o faria o Marques de Monte Alegre em seus relatórios de 1848, 1849 e 1850. Seu companheiro de partido, Francisco de Paula de Almeida Albuquerque, também defendia, apesar das oscilações, a tese de que a aplicação de dinheiro em obras de infraestrutura deveria ser feita independente do montante a ser gasto; era então objeto da razão de estado, da vontade dos representantes do povo, que o exerciam na Assembléia Geral e ponto de diálogo entre as instâncias de poder, conforme demonstra o trecho citado acima

Se o Plano Rebelo, de 1838 não foi discutido pela Câmara dos Deputados, sua influência pode ser capturada em 1839, quando Francisco de Paula Almeida Albuquerque, responsável pela pasta Império, apresentou à Câmara dos Deputados o relatório ministerial extremamente detalhado no quesito comunicações. Nele, o iminente conservador desenhava o futuro das comunicações imperiais com estradas carroçáveis, porém, com a presença de um sistema interligado de estradas, à semelhança do plano Rebelo capaz de alcançar o sertão do país, com a reabertura do caminho entre Minas Gerais e Espírito Santo, estrada entre a Bahia, partindo de Cachoeira, e o Maranhão, passando por Serro Frio em Minas Gerais, Jacobina e vila da Barra,

(...) ponto este mui freqüentado pelos mercadores, e viajantes, que descendo da província de Minas Gerais, navegam pelo Rio de São Francisco abaixo, ou atravessam para a Província do Piauí, e para a do Maranhão: finalmente a que, começando pela mesma vila da Cachoeira, passa pela Vila Nova da Rainha, pela do Juazeiro, corta a Província do Piauí, e vai terminar na Capital da Província do Maranhão. *Todas as estradas são atualmente freqüentadas; levam, porém tantas tortuosidades na sua direção, que muito caminho se pouparia, se acaso se descurvassem os rodeios por meio de uma estrada tirada à agulha. É de crer que com pouco trabalho, e pouca despesa se*

*tornariam boas estas estradas, por ser na maior parte plano, e seco o terreno que percorrem. Descurvadas elas, desassombradas de algum arvoredo, afastado o pedregulho em alguns lugares, e aplainadas as escabrosidades produzidas pelas torrentes, tornar-se-iam assaz cômodas; exercendo-se constante vigilância na sua conservação.*¹⁵⁶

O ministro também se preocupava com a ligação do norte ao sul, com a estrada carroçável entre o Mato Grosso e Pará, sobre a qual Albuquerque comentara:

Há entusiasmo na Província de Mato Grosso pela abertura de uma estrada, que a comunique com o Pará; abertura em que geralmente se crê que se farão ricas descobertas, e que reduzirá a dois meses o tempo das viagens, nas quais atualmente se gastam oito.¹⁵⁷

De certa forma, o sistema de viação planejado por Rebelo e Francisco de Paula Albuquerque possuía caminhos que já eram conhecidos desde o período colonial. A inovação estava na elaboração de uma visão ordenada e integrada do território, direcionada pelo intuito de unificar o país, pacificar revoltas e fortalecer o centro imperial não apenas politicamente, como tentavam os conservadores desde 1837, mas também do ponto de vista estrutural, criando mecanismos de comunicação de baixo investimento e capaz de demonstrar quais regiões mereceriam maior atenção do império e, conseqüentemente, quais os planos do governo central para um território agitado por revoltas. As estradas projetadas pelos dois seriam capazes de melhorar a defesa do território de forma a fazer chegar o poder central a diversas regiões do país, dinamizando as trocas econômicas e descobrindo novos recursos naturais.

2.4 *Modelos de investimento em estradas e a posição privilegiada das Minas Gerais*

Do que foi demonstrado até o momento, parece claro que na década e 1830 existiram três pólos articuladores da ampliação do setor de comunicações: terrestres: o financiamento por arrematação¹⁵⁸, o provincial, através da ação das Assembléias

¹⁵⁶ Relatório do Ministério do Império, 1839, p 33

¹⁵⁷ Ibidem, p 35

¹⁵⁸ O sistema de arrematação de obras foi utilizado pela metrópole portuguesa como mecanismo de repasse do ônus público a indivíduos privados, de modo que estes angariavam o direito de fruir de parte dos resultados – geralmente pecuniários – obtidos da criação daquela melhoria. Esta maneira de financiar obras é essencial para explicar como funcionavam as relações entre empresários e império, desde o período joanino, passando pela administração de D. Pedro I e chegando à regência. Alcir Lenharo chegou a demonstrar como esta modalidade de relação estado-indivíduo foi importante a outros setores da economia, como por exemplo, o setor de abastecimento de carnes à Corte: “O sistema de arrematações das carnes verdes, eliminando pelo decreto em questão, era organizado pelo Senado da Câmara, a quem

Legislativas Provinciais e dos presidentes de província, , representados por iniciativas próprias, associações entre províncias – como Mato Grosso e São Paulo – e o incentivo imperial ao incremento das antigas rotas mineradoras, que privilegiou a província mineira em alguns momentos por utilizar seu território.¹⁵⁹

Ora, Minas Gerais possuía uma enorme vantagem sobre as outras no quesito rotas de transporte, pois era caminho entre o Rio de Janeiro e as regiões norte e centro-oeste, ao mesmo tempo em que também possuía uma extensa fronteira com São Paulo e Bahia, acessando assim nordeste e sul do Império, e os responsáveis pelo executivo

era de direito realizar os contratos com os particulares. Pelas condições requeridas, era permitido aos cofres públicos receber, adiantadamente, a quantia fixa por um prazo estipulado. O sistema de arrematações era extensivo a uma diversidade de serviços públicos, ficando nas mãos de particulares tarefas significativas, tais como a cobrança dos dízimos, dos impostos aduaneiros internos e dos registros, entre outros. Nesta etapa inicial de formação das bases institucionais do Estado nacional, a política de arrematações tinha significado especial, uma vez que permitia ao Estado apropriar-se previamente do dinheiro que iria arrecadar. Isto numa época em que as necessidades financeiras eram crescentes e os recursos escassos. De outro lado, o Estado se desincumbia das deficientes ofertas de gêneros já que somente o arrematante ficava na obrigação de manter regularizado o abastecimento do produto que havia contratado. Além do que se livrava dos gastos que necessariamente haveria de ter com a manutenção de um quadro de funcionários In.: LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação.... op. cit* p. 40

159 □ Interessante notar que o sistema de arrematação já era utilizado nas rotas mineiras desde o século XVIII, continuou a sê-lo durante as primeiras décadas do império, e era visto com bons olhos por Joaquim Vieira da Silva e Sousa (Nascido no Maranhão, Joaquim Vieira da Silva e Souza se formou bacharel em Coimbra ; foi deputado geral em 1834 e 1838, presidente de provincial entre 1832 e 1834 e senador a partir de 1860) e Antonio Paulino Limpo de Abreu (que nasceu em Lisboa. Graduado em Direito por Coimbra, foi presidente da provincial de Minas Gerais, ministro do Império, da Fazenda e senador por Minas Gerais), pois ambos comentam a ação de empresários privados na construção de estradas: o primeiro, citando os particulares José Coutinho Guimarães (responsável por construção de uma ponte na região de Rio Preto, entre Minas Gerais e Rio de Janeiro), e João Machado de Miranda, que conseguiu permissão para construir uma ponte sobre o rio Paranaíba, acima da barra do Rio Grande, na rota entre Minas Gerais e Goiás. Nos dois casos, as obras eram essenciais ao funcionamento da própria rota entre corte, Minas Gerais e Goiás, porém, o Império não possuía cabedal para concretizar as obras, que ficaram então a cargo dos particulares privados. A mesma posição apareceu nas informações de Antônio Paulino Limpo de Abreu enviadas ao parlamento em 1836, embora as obras não estivessem autorizadas por ausência de plantas e orçamentos.

A iniciativa no campo das arrematações ficou restrita a alguns eixos durante a década de 1830, precisamente a estradas que percorriam as rotas comerciais entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, e eventualmente a alguma ponte, como no caso mencionado. Os homens do império, já na década de 1830, observavam a possibilidade de ordenar parte dos transportes a partir da malha de estradas já existente, à semelhança do que ocorrera com as rotas econômicas entre a zona mineradora mineira e o Rio de Janeiro.

Até o fim do século XVIII, Minas Gerais enviada ouro ao Rio de Janeiro, o qual seria reexportado para a metrópole. Com a diminuição da quantidade de ouro retirada do solo, a economia mineira alterou seu perfil para uma economia agrária, que passou ao fornecimento de gêneros de abastecimento. Esta mudança de perfil não foi repentina ou proposital, pois, conforme observa Mafalda Zemella, mesmo durante o século XVIII a produção de Minas Gerais já era diversificada, com especialização do entorno das fazendas para fornecimento de gêneros para as regiões mineradoras, as quais circulavam pelo território mineiro em estradas que cruzavam toda a região. Além disso, a província mineira também era um ponto importante na geografia imperial por ligar-se, ao sul, com São Paulo, de onde partia a estrada geral rumo a Vacaria e ao Rio Grande do Sul e com o Rio de Janeiro, capital do país; a oeste, com Mato Grosso e Goiás, capitânicas de tradição mineradora com as quais Minas possuía rotas comerciais desde o século XIX; ao norte, com a Bahia, ponto de entrada rumo ao litoral nordestino e ao Maranhão, fornecedor de gado ao norte-nordeste; e, por fim, a leste, Minas Gerais possuía extensa fronteira com o Espírito Santo, objeto de diversas tentativas de criar uma rota mais rápida rumo ao mar que aquelas que iam para a Bahia ou Rio de Janeiro.

imperial, durante a década de 1830, não era alheios a isto. O jurista Antonio Pinto Chichorro da Gama, em 1833, já defendia, diante do parlamento, a necessidade de melhorar as estradas de Minas Gerais, sob um argumento típico do século XIX: os benefícios comerciais recompensariam o gasto:

A Província de Minas, senhores, muito necessita de boas Estradas Pontes, e Canais. *O governo confia, que na Lei do Orçamento* deis a devida atenção às suas precisões nesta parte, tendo especialmente em vista a Proposta do respectivo conselho Geral para a construção de uma Estrada, que facilite a rápida passagem dos carros, e carruagens, desde a Capital do Império à Cidade do Ouro Preto, e desta a Minas Novas, e se bem que a soma para isso necessária pareça exceder nossas faculdades melhorarão à medida, que tais empresas se realizarem.¹⁶⁰

Chichorro não era membro do grupo de produtores e comerciantes que atuava em Minas Gerais. Tampouco nascera na província: baiano de nascimento e jurista por formação, o ministro atendia, naquele informe, à necessidade de garantir a circulação de mercadorias entre Minas Gerais e Rio de Janeiro. Dois anos depois, Bernardo Pereira de Vasconcelos¹⁶¹, à frente da presidência da província mineira, elaboraria um plano de viação que privilegiava a melhoria das rotas comerciais dentro da província, com traçados à maneira de uma malha quadriculada capaz de ligar as diferentes regiões de produção até as zonas de fronteira com outras províncias,¹⁶² privilegiando o caráter de ‘passagem’ atribuído àquele território. Ora, Francisco de Paula Almeida Albuquerque, em 1838, ao comentar a ação do governo no ano anterior, observava com cuidado as necessidades rodoviárias de Minas Gerais¹⁶³

Em paralelo a este movimento, grupos de pessoas interessadas solicitavam obras junto ao governo central através de representações junto às assembleias provinciais ou à Assembleia Geral. Porém, durante a primeira metade do século XIX, não parecia clara a definição do que seriam estradas interprovinciais ou gerais, tanto para os representantes

¹⁶⁰ Relatório do Ministério do Império, 1833, p 57.

¹⁶¹ Bernardo Pereira de Vasconcelos era mineiro de Ouro Preto. Filho de uma família de jurisconsultos, formou-se em direito por Coimbra em 1819. No Brasil, foi considerado político liberal durante o longo período em que esteve na Assembleia Geral, entre 1826 e 1837. A guinada ao conservadorismo se deu a partir de 1838, momento em que se tornou um dos homens fortes do Regresso Conservador. Tornou-se senador no mesmo ano, além de passar por várias pastas ministeriais a partir de então. In.: CARVALHO, José Murilo de. *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. São Paulo: Editora 34, 1999, p 9-34

¹⁶² Sobre o assunto, ver RESTITUTI, Cristiano Corte. *As fronteiras da província ... op. cit.*

¹⁶³ “Diversos negociantes da vila de Baependi representaram ao Governo Geral sobre os prejuízos, que sofrem por causa do estado de ruína em que se acha a estrada, que desta Corte se dirige pelo Picú à Província de Minas. O requerimento dos ditos negociantes foi remetido ao Presidente da referida Província para ele informar sobre aquele objeto, e será prontamente tomado na consideração que merecer.” Relatório do Ministério do Império, 1838, p 33.

do legislativo quanto para os membros do executivo.¹⁶⁴ Esta dificuldade resultava em problemas para conceder subvenção a obras públicas. No caso da estrada do Paraibúna, que ligava o Rio de Janeiro a Minas Gerais, havia certa disputa entre poder provincial e poder geral: a província mineira tentava, através de seus deputados, conseguir maior auxílio às suas obras enquanto alguns políticos do governo imperial, principalmente a partir de 1837, tentariam afirmar que a responsabilidade sobre a construção destes caminhos era da província. O resultado eram dois discursos diferentes: para aqueles que defendiam o auxílio imperial à província, a responsabilidade sobre as obras gerais era de cunho imperial, logo, estradas interprovinciais – aquelas que ultrapassavam os limites de mais de uma província – deveriam ter subvenção geral. Já para quem opinava pela responsabilidade provincial, estradas gerais ou interprovinciais era apenas as que comunicavam a corte a outras capitais provinciais, conforme defendeu o ministro em 1837, o que implicava em problemas com as representações enviadas pelos particulares: em 1838, a representação dos comerciantes de Baependi foi devolvida à Assembléia Provincial Mineira, apesar do interesse imperial na melhoria da comunicação com aquela província, pois a visão preponderante no executivo e no legislativo apontava para a relativização da responsabilidade imperial sobre estradas gerais, elemento contido nos esforços de diminuição do déficit orçamentário¹⁶⁵.

Mesmo assim, o ministro Almeida Albuquerque, aproveitou o fluxo de informações que chegava a seu gabinete, completava sua análise sobre os transportes interprovinciais em Minas Gerais com outras duas rotas, também importantes: a primeira, entre Minas e o Espírito Santo: É necessário cuidar na construção de uma estrada que comunique pelo sertão a Província do Espírito Santo com a de Minas Gerais. Estrada semelhante já esteve aberta, e por ela se fizeram conduções; porém não sendo convenientemente guarnecida, e não se tendo dado as precisas providências para a sua conservação, fechou-se, perdendo-se assim todo o trabalho, que ali se havia empregado; (...)

E a segunda, entre Minas Gerais e a Bahia:

¹⁶⁴ Manoel Alves Branco, em 1837, ao defender a posição do governo no quesito divisão de obras públicas, apontava este problema sob o ponto de vista de um ministro da Fazenda: “O nobre deputado pergunta se a estrada que segue daqui para Minas é geral ou provincial. Sobre isto nada vejo de exato. Uns dizem que são gerais aquelas estradas que ligam as províncias entre si. *Eu entenderia por estrada geral, aquela que comunicasse as capitais das províncias com a do império, considerando a corte como um centro, donde partissem os diversos raios. Não consideraria geral a nenhuma das outras, mas provinciais ou municipais*, segundo o maior serviço que fizessem à província de Minas”. Anais da Câmara dos Deputados, 3/05/1837, p. 55

¹⁶⁵ “Diversos negociantes da vila de Baependi representaram ao Governo Geral sobre os prejuízos, que sofrem por causa do estado de ruína em que se acha a estrada, que desta Corte se dirige pelo Picú à Província de Minas. O requerimento dos ditos negociantes foi remetido ao Presidente da referida Província para ele informar sobre aquele objeto, e será prontamente tomado na consideração que merecer.” BRASIL. Relatório do Ministro da pasta Negócios do Império, 1838, p. 33.

(...) as estradas, que na Província da Bahia merece maior cuidado, são a que, começando na vila da Cachoeira, dirige-se à do Rio de Contas, e dali, atravessando a Comarca de do mesmo nome, comunica-se com a do Serro do Frio, e com outros lugares da Província de Minas Gerais: a que, principiando também na Vila da Cachoeira, passa pela de Jacobina, e segue para a da Barra, ponto este mui freqüentado pelos mercadores, e viajantes, que descendo da Província de Minas Gerais, navegam pelo Rio de São Francisco abaixo, ou atravessam para a Província do Piauí, e para a do Maranhão: finalmente a que, começando pela mesma vila da Cachoeira, passa pela Vila Nova da Rainha, pela do Juazeiro, corta a Província do Piauí, e vai terminar na Capital da Província do Maranhão. Todas as estradas são atualmente freqüentadas; levam, porém tantas tortuosidades na sua direção, que muito caminho se pouparia, se acaso se descurvassem os rodeios por meio de uma estrada tirada à agulha. É de crer que com pouco trabalho, e pouca despesa se tornariam boas estas estradas, por ser na maior parte plano, e seco o terreno que percorrem. Descurvas elas, desassombradas de algum arvoredor, afastado o pedregulho em alguns lugares, e aplainadas as escabrosidades produzidas pelas torrentes, tornar-se-iam assaz cômodas; exercendo-se constante vigilância na sua conservação.¹⁶⁶

Enquanto isto, os caminhos entre Minas Gerais e Espírito Santo permaneciam um problema. Abertos na década de 1830, foram rapidamente engolidos pelo mato¹⁶⁷, voltando ao quadro político nos anos 1850. Nos anos 50, a ligação entre o Espírito Santo e Minas Gerais seria novamente objeto de obras públicas, com as iniciativas da colônia de Teófilo Otoni ao longo do rio Mucuri.

A situação da região de São Matheus era das mais peculiares. Segundo Ana Lúcia Cogo, a província capixaba efetuou esforços no sentido de ampliar suas comunicações terrestres com os territórios vizinhos, apesar da falta de inserção no mercado externo. No pós-independência as preocupações de seus presidentes “(...) giravam em torno da melhoria das vias de comunicação, principalmente a abertura da estrada para Minas Gerais. Esta, nos idos dos 1840, tornou-se a grande meta a ser atingida pela província, pois se considerava a ligação do Espírito Santo com Minas um forte agente propulsor da prosperidade e do desenvolvimento regional. Tal questão tornou-se consensual no âmbito do governo provincial do período, sobretudo entre 1838 e 1849.”¹⁶⁸

O mesmo movimento é confirmado por Áureo Eduardo Magalhães Ribeiro¹⁶⁹, que, ao pesquisar o povoamento das regiões do Jequitinhonha e Mucuri, destaca que os caminhos da região foram feitos do litoral para a mata, enquanto o povoamento obedeceu ao sentido inverso. Durante a década de 1850, a Companhia de Navegação do Rio Mucuri, responsável pela colonização da região, empreendeu também a construção

¹⁶⁶ Relatório do Ministério do Império, 1838, p. 33.

¹⁶⁷ Relatório do Ministério do Império, 1840, p. 40.

¹⁶⁸ COGO, Ana Lúcia. *História agrária do Espírito Santo ... op. cit.* p. 105.

¹⁶⁹ RIBEIRO, Áureo Eduardo Magalhães. *As estradas da vida: história da terra, da fazenda e do trabalho no Mucuri e Jequitinhonha*, Minas Gerais. Tese de Doutorado. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade de Campinas. Campinas: 1997.

de uma estrada entre Minas Novas (MG) e Santa Clara (ES) tarefa que se mostrou muito difícil:

Ao fim de seis anos de serviço, com o trabalho de 100 escravos e 100 chineses moídos na pancada, a rodovia chegou a Filadélfia, um pobre carreiro na mata, ligava este povoando a Minas Novas. Implantar o arraial no meio da selva – a vila, de nome pomposo e traçado retilíneo, foi inaugurada em 1857, com a entrada triunfal de carros puxados por bestas, missa solene, poesias de encomenda e casamentos – ligado ao mar por uma estrada e 120 quilômetros de navegação fluvial e unido a Minas Novas por uma picada apenas transitável, foi o mais perto que a Companhia conseguiu chegar dos planos iniciais de Otoni. O empreendimento jamais deu um tostão de retorno aos seus esperançosos dirigentes. (...) ¹⁷⁰

Terminaria assim, melancolicamente, a epopéia das estradas da região de São Matheus.

Já com relação ao caminho entre Minas Gerais e a Bahia, bem como entre Minas e o Maranhão,

“Ainda se não acha o Governo em estado de poder formar um juízo definitivo a respeito das estradas de comunicação entre a Província da Bahia, e as de Minas e Maranhão. Alguns esclarecimentos se fazem mister, os quais se exigiram em meado de fevereiro deste ano do Presidente da primeira das mencionadas Províncias. Pelo que respeita às comunicações entre a Província da Bahia, e a de Minas, em lugar de se cuidar em estradas, talvez convenha mais cuidar-se do melhoramento da navegação pelo Rio Grande de Belmonte, e pelo Jequitinhonha; navegação, com a qual parece que não só se proverá mais facilmente de sal a mencionada Província de Minas, que tanto consumo faz deste gênero, e que o recebe por subido preço, em consequência das enormes despesas do transporte por terra, mas também se aproveitarão imensos terrenos, explorar-se-ão minas riquíssimas, e se conseguirá, senão a civilização dos Índigenas, que infestam aqueles lugares, ao menos o seu afastamento, e a paralisação das suas hostilidades(...)” ¹⁷¹

A terceira estratégia de expansão rodoviária no período partiu das províncias rumo ao centro, e o caso mais marcante é o de Mato Grosso. O governo imperial demonstrava interesse sobre o assunto no meio da década de 1830:

Tem o governo desde muito tempo em vista a abertura de uma estrada, que dê fácil trânsito aos viandantes desde a província de São Paulo até a de Mato Grosso. O atual presidente desta última enviou algumas informações a este respeito: espera-se também que ele remeta o plano, a planta, e o orçamento da obra, se isso lhe for possível, para se dar algum impulso a este interessantíssimo objeto. ¹⁷²

Diversamente de Minas Gerais, onde as relações comerciais entre centro e província eram explícitas e os esforços de ambos se combinavam – seja na ligação com o Rio de Janeiro, seja nos trechos que envolvessem territórios distantes, os problemas do Mato

¹⁷⁰ Idem, p. 33-34

¹⁷¹ Ibidem, p 40-41.

¹⁷² Relatório do ministro da pasta Negócios do Império, 1835, p. 38.

Grosso envolviam interesses mais estratégicos, ligados à defesa do território nacional contra os países vizinhos, mas também envolveu dois outros movimentos: primeiro o dos interesses dos comerciantes locais em suas relações com a Corte, e segundo, os interesses paulistas em manter laços com o Mato Grosso.

Enquanto a província de São Paulo foi capaz de angariar fundos para a construção de caminhos terrestres dentro de seu território, e em diversos casos solicitou ou iniciou obras para a comunicação entre São Paulo e as províncias que lhe eram lindeiras. Naquele mesmo ano, o ministro Joaquim Vieira Sousa informava que:

A Assembléia Legislativa da Província de São Paulo representou ao Governo Geral a necessidade de uma estrada, que se dirigindo da Corte à cidade de Porto Alegre, e ramificando-se para Missões, facilite as recíprocas relações daquela Província, da de Santa Catarina, da de São Pedro, e da do Rio de Janeiro. Vai o governo incumbir a uma comissão de Engenheiros a formação de um plano a tal respeito, a fim de dar as ulteriores providencias, que em suas faculdades couberem.¹⁷³

Não houve solicitação de auxílio pecuniário para a obra, a qual foi custeada pelas próprias províncias interessadas. Os dirigentes da província paulista agiram da mesma forma com relação ao Mato Grosso: investiam suas rendas para efetuar estradas até a zona de fronteira, de modo que caberia aos mato-grossenses terminarem as obras.

A relação entre os presidentes de província e seus grupos de origem será estudada com mais profundidade no capítulo relacionado aos presidentes. Neste, interessa demonstrar como o cargo de presidente de província permitia aos chefes do Executivo local interferir nas decisões dos ministros. O principal instrumento de ação dos presidentes eram seus relatórios, enviados aos ministros, nos quais davam informações sobre a situação local e solicitavam auxílio a obras públicas ou para sanar catástrofes naturais, epidemias e problemas semelhantes. Sendo o Mato Grosso uma região de fronteira, a importância destas solicitações assumia vulto diferenciado, e dadas as dificuldades em manter caminhos terrestres abertos, em função dos biomas locais, as solicitações e a partilha de informações eram mais que constantes.

Se, por um lado, São Paulo buscava caminhos para o Mato Grosso com seus próprios recursos, do lado de lá, a escassez de recursos parecia a tônica da administração, como se observará no próximo capítulo. Para os presidentes da província do Mato Grosso, executar obras em estradas de rodagem era custoso e,

¹⁷³ Relatório do Ministro da pasta Negócios do Império, 1834, p 38.

portanto, a solução era recorrer ao governo geral solicitando-lhe auxílio e braços para a abertura de caminhos, como em 1836, sob a chefia de Antônio Paulino Limpo de Abreu:

O presidente da província de Mato Grosso propôs uma alteração na nova estrada, que dali deve dirigir-se para a de São Paulo a alteração que reduz a cento e noventa léguas a viagem de trezentas e setenta, que pelo rumo anterior seria necessário fazer para se chegar de Cuiabá ao Porto de Santos. Esta alteração foi aprovada, e a obra da estrada auxiliada pelo Governo Geral com a quantia de quatro contos de réis.¹⁷⁴

No ano seguinte, o tom sóbrio de Limpo de Abreu foi substituído por uma defesa enfática dos caminhos interprovinciais que uniriam Mato Grosso às outras províncias, sob a guarda do ministro Bernardo Pereira de Vasconcelos:

A província do Mato Grosso, dotada de proporções para representar entre as primeiras do Império, definha por falta de comunicação com as Províncias Marítimas. Já no lugar competente fostes informados das diligências empregadas pelo Presidente para restabelecer o seu comércio pelo Rio Amazonas com a Província do Pará: cumpre-me agora trazer ao vosso conhecimento que ele empenha iguais esforços na abertura de uma cômoda estrada para a Província de São Paulo. No intuito de obter os conhecimentos preliminares indispensáveis em semelhantes empresas, o dito Presidente dali expediu duas Bandeiras, mas das quais teve a fortuna de chegar ao seu destino, da outra ainda não tinha recebido notícia. O Governo Imperial não só está disposto a coadjuvar tão louváveis diligências, como também a empenhar o vosso patriotismo, para que auxiliéis a dita Província, cuja renda apenas chega para a terça parte da sua despesa, com alguns meios para abrir novas estradas no seu mesmo interior, e melhorar as existentes. Os capitais empregados neste objeto não serão perdidos: eles reverterão com usura aos Cofres Nacionais.¹⁷⁵

Neste caso, a argumentação para que a estrada recebesse consignações futuras na lei de orçamento, como foi aprovado em 1838, era justificada de maneira corriqueira: mais estradas implicam em melhoria do comércio e conseqüentemente aumento da quantia de impostos arrecadados, gerando então resultados para o governo geral. Porém, o conhecimento de Vasconcelos sobre o estado das comunicações não se resumia àquela região em específico: melhorar as comunicações era parte de um plano maior de Bernardo Pereira, como político. Sua estadia no governo mineiro, em 1835, e suas ações como chefe de pastas imperiais, ao longo da carreira, demonstraram que, para ele, as estradas eram cruciais ao incremento da produção, principalmente em províncias não-litoraneas. Durante a década de 1830, a escassez de recursos públicos e a própria ausência de leis que permitissem a criação de empresas no sistema de sociedade anônima, capazes de captar recursos com a venda de ações¹⁷⁶ impediam a instalação de

¹⁷⁴ Relatório do Ministro da pasta Negócios do Império, 1836, p 38

¹⁷⁵ Relatório do Ministro da pasta Negócios do Império, 1837, p 55-56.

¹⁷⁶ A primeira lei de sociedades anônimas é de 1849; e 1850, com o Código Comercial, quatro artigos foram dedicados ao assunto, e a situação da formação de empresas para captação de recursos no mercado interno permaneceu difícil, necessitando de aprovação em parlamento e expedição de permissão de funcionamento.

ferrovias e desencorajavam a formação de companhias de barcos a vapor. Restou então aos políticos que enxergavam no mercado interno um propulsor da economia investir em estradas de carros e bois, e esta era a proposta dele em 1837.

Este movimento, rumo a um projeto rodoviarista para o Império, foi sumarizado por Francisco de Paula Almeida Albuquerque, conservador que esteve no poder no ano de 1838 e produziu um dos relatórios mais detalhados da década de 1838. Nele constam, além das observações citadas acima sobre a iniciativa de particulares na construção de uma nova estrada entre o Rio de Janeiro e São João Del Rey e do problema da representação dos comerciantes da vila de Baependi, uma nova menção ao caminho entre São Paulo e Rio Grande do Sul, agora com a proposta de auxiliar as obras daquela estrada e de alguns ramais, com a quantia de vinte contos de réis¹⁷⁷ a qual seria aprovada e enviada à província de Mato Grosso para melhoria em seu trecho da estrada. Também observou Albuquerque caminhos terrestres no Nordeste, comunicando Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco e Ceará¹⁷⁸, todos feitos com consignações das respectivas províncias, das quais o governo geral obtivera pouca ou nenhuma informação, a não ser o pedido do presidente da província do Ceará, que solicitara quatrocentos mil réis para o término de seu trecho da enorme rodovia que ligaria as províncias.

Na Província do Ceará faz-se muito necessária uma estrada, que da vila do Jardim se dirija a algumas das primeiras vilas da Província de Minas Gerais pela margem do Rio São Francisco, recebendo as comunicações das Províncias de Pernambuco, Bahia,

¹⁷⁷ “Segundo as informações dadas pelo Presidente da Província de Santa Catarina em princípio de 1837, as das estradas, por onde aquela Província comunica com a de São Pedro, e a de São Paulo necessitam de melhoramento, o qual não depende tanto de mudança na sua direção, como da construção de calçadas, estivas, e pontes, da escavação de morros, e do estabelecimento de embarcações próprias para a passagem naqueles Rios de maior largura, em que ela atualmente se faz com grande risco, em pequenas, e más canoas a cargo de arrematantes, ou administradores pouco zelosos, sobre os quais não é possível exercer eficaz inspeção por causa da distância, em que eles estão, e da dificuldade, que se encontra em achar pessoas, que os substituam. Conviria muito a abertura de uma nova estrada entre a Vila de São Francisco na Província de Santa Catarina, e a vila de Curitiba na Província de São Paulo; assim como a abertura de outra entre a vila de Lages na mesma Província de Santa Catarina, e Missões na Província de São Pedro. Supõem-se que com a quantia de vinte contos de réis poder-se-ão melhorar as estradas existentes, e abrir as outras, de que acabo de falar.” BRASIL. Relatório do Ministro da pasta Negócios do Império, 1838, p.32.

¹⁷⁸ “A estrada, que dá comunicação da Província do Rio Grande do Norte para a da Paraíba, além de ser dirigida com a retidão, que as diferentes localidades permitem, tem a vantagem de oferecer um caminho mais curto, evitando rodeios, para a Província de Pernambuco; seguindo sempre larga, e cômoda, e podendo-se ir a esta Província sem se tocar naquela. A estrada, que da mesma província do Rio Grande do Norte, vai ter ao Ceará, é feita pelos lugares, que melhores proporções oferecem; por quanto, dirigindo-se da Vila da Princesa, alonga-se sempre igual pelas planícies de Mossoró até Aracati, próxima a costa do mar, para evitar as perigosas subidas, que seria necessário fazer, se fosse em linha reta, atravessando as íngremes serranias de Portalegre, e Martins.” BRASIL. Relatório do Ministro da pasta Negócios do Império, p 35.

Sergipe, Alagoas, e Espírito Santo: outra, que da mesma Vila do Jardim fosse à capital da Província da Bahia, e que até ao Rio de São Francisco podia ser a mesma, que deixo mencionada: e finalmente uma terceira, a mais indispensável de todas, da Capital da Província do Ceará à Capital da Província de Pernambuco, com quem aquela faz o seu maior comércio, visto que a navegação da costa até ao Cabo de São Roque é dificultosíssima. Cumpre notar aqui que já se deu princípio a esta estrada, a qual em 1837 tinha chegado até a Vila do Aracati; porém o Governo Geral ignora se os trabalhos tem continuado, se foram abandonados, ou em fim se estão inutilizados. Com uma consignação mensal de quatrocentos mil réis poderia esta estrada, segundo informou o Presidente da Província em 1837, ser em pouco tempo concluída; fazendo-se assim um grande benefício ao Ceará, ao Rio Grande do Norte, a Paraíba e a Pernambuco.¹⁷⁹

O mais relevante, no entanto, foi a tentativa de reanimar o projeto de ligação entre o Mato Grosso e o Pará. Durante o período colonial, as regiões possuíram um projeto de interligação, a partir das idéias de D. Rodrigo de Souza Coutinho, conforme descrito no capítulo 1; em 1838, o propósito era retomado, porém, através do uso de estradas, e não da navegação, pois as tentativas anteriores pareciam ter fracassado justamente na dificuldade em transpor alguns dos trechos daqueles rios:

Há entusiasmo na Província de Mato Grosso pela abertura de uma estrada, que a comunique com o Pará; abertura em que geralmente se crê que se farão ricas descobertas, e que reduzirá a dois meses o tempo das viagens, nas quais atualmente se gastam oito.

A iniciativa aqui também era da província de Mato Grosso, que buscava encontrar saída para regiões marítimas e um local onde pudesse comprar produtos manufaturados. A venda de produtos para outras províncias não parecia ser objeto dos mato-grossenses, pois sua produção era suficiente apenas para o consumo interno à província, dispondo dificilmente de excedente.¹⁸⁰

Os sucessores de Albuquerque mantiveram a mesma posição diante das estradas gerais que passavam por Mato Grosso e Minas Gerais. Não era essencial, aos olhos da administração imperial, comunicar Mato Grosso a Goiás, mas sim a São Paulo e ao Pará, formando eixos verticais, como os eixos entre Minas Gerais e o nordeste e, apesar da falta de receita disponível e dos entraves do processo legislativo, o império buscou, durante aquela década, integrar o país com o uso de estradas interprovinciais. Este foi um mecanismo efetivo de manutenção territorial durante o período regencial, principalmente no que toca a todas as administrações, mas principalmente as conservadoras, tendência que não mudaria na década de 1840.

¹⁷⁹ BRASIL. Relatório do Ministro da pasta Negócios do Império, 1838, p. 35.

¹⁸⁰ GARCIA, Romyr. Conde. *Mato Grosso* (1800-1840): ... op. cit

2.5 1841-1846: refluxo orçamentário e diminuição das obras públicas: o problema da expansão do poder imperial frente ao déficit público

Observando a tabela 1, verifica-se que é justamente a partir de 1838, ano em que o interesse pelas estradas interprovinciais aumenta, que o déficit do império sobe, tornando o resultado das contas imperiais negativo. Sucessivamente, os déficits foram de 51,76%, 13,20%, 39,51%, 16,08%, 39,01%, 61,87%, 26,08% e 5,60% sobre a arrecadação total. No mesmo período, os valores solicitados pelos ministros para obras públicas nas províncias, as quais incluíam o item estradas, ficaram em torno de 80:000\$000, cifra considerada condizente com as necessidades imperiais, mas a Câmara dos Deputados, responsável pela aprovação de tais pedidos na lei de orçamento, promoveu cortes sucessivos nos valores, como demonstrado na Tabela 2. Tais cortes eram parte da política de controle do déficit público imaginada por vários políticos da época; apenas no ano de 1839-1840 o valor aprovado para o item canais, pontes e obras públicas foi maior que o enviado no projeto de lei orçamentária. O período ente 1841 e 1845 foi, assim, de cortes no orçamento e restrição aos projetos de expansão da infraestrutura em estradas. Por outro lado, não houve defesa enfática do quesito nos relatórios apresentados à Câmara dos Deputados.

Entre 1840 e 1841, Candido José de Araújo Viana, à frente da pasta Império, fez poucas defesas enfáticas dos planos de estradas; ao contrário, criticou aquelas cujas províncias não enviaram os dados de planta e orçamento, e em decorrência disto deixaram de receber os recursos que lhes foram disponibilizados, caso do Espírito Santo, que não apresentou contas sobre o caminho aberto até Minas Gerais e portanto não foi reembolsado de parte da quantia gasta. No caso da estrada ente Minas Gerais e Bahia, as obras foram paralisadas pelo próprio governo, que decidira averiguar se a navegação dos rios locais não seria melhor negócio que a abertura de uma grande estrada. Já no trajeto entre Mato Grosso e São Paulo, uma rebelião do lado paulista resultou em paralisação das obras. O caminho foi então arrematado, em partes, para empresários particulares, os quais, em 1844, pediram prorrogação do prazo para entrega da obra. No ano seguinte, os mesmos contratadores reclamariam “(...) ter gasto 56:870\$440, havendo-a contratado por 20:000\$000; pedindo indenização, pedido

encaminhado para consideração da Câmara(...)”¹⁸¹ o trecho restante, entre o dito Barranco e o Mato Grosso, a cargo de Henrique de Beaupaire Rohan, doente, estava sob cargo de Ernesto Antonio Lassanse, mas o governo não possuía informações do estado em que se encontrava a obra.

Entre 1845 e 1846, a pasta do Império ficou a cargo de Joaquim Marcelino de Brito, baiano, bacharel em direito formado por Coimbra. Seus esforços no sentido de abrir estrada na região nordeste foram maiores que os vistos até ali, mas pouco frutíferas. A atenção do império permanecera voltada para os caminhos que fossem ao Mato Grosso ou que cruzassem Minas Gerais. A exemplo disto, veja-se o que dizia Brito acerca da estrada entre Espírito Santo e Minas Gerais, cuja estrada estava aberta mas não poderia ser freqüentada:

(...) porque as sombras das florestas impedem a ação do Sol, sem a qual se não podem dissipar os grandes atoleiros, que embarçam o seu trânsito: para torná-la pois transitável, cômoda, e talvez mesmo mais curta, é mister fazerem-se cortes em algumas montanhas, mudar-lhe a direção em certos lugares, alargar convenientemente todo o caminho, reparar as estivas e pontilhões existentes, e proceder quanto antes à construção de duas grandes pontes sobre os caudalosos rios do Castelo, e do Norte, que no tempo das cheias não permitem a passagem. Atendendo o Governo ao muito que interessa a ambas as mencionadas Províncias a conclusão desta obra, fez pôr a disposição do Presidente do Espírito Santo toda a soma para ela votada, a fim de que se apressasse a conclusão.¹⁸²

As mudanças propostas no traçado, bem como a presença de observações mais técnicas sobre o trajeto foram resultado da reforma parcial da pasta Império, pois em 1838 foi autorizada a criação de uma Secretaria de Obras Públicas composta por engenheiros e técnicos, responsáveis por acompanhar, a partir de então, os projetos que receberiam subvenção ou auxílio por parte do governo geral. A nova secretaria, subordinada imediatamente ao ministro da pasta, seria responsável pela organização das obras conforme a legislação que obrigava cada obra a possuir estimativa de gastos, planta e estudos de trajeto anteriores à sua implantação. No entanto, em seus primeiros anos de funcionamento, a secretaria acabou por alterar trajetos em construção ou já terminados, como no caso acima, ou mesmo por paralisar obras consideradas por seus engenheiros como pouco funcionais ou impossíveis, caso da estrada que subia a Serra da Estrela, entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, cujo grau de inclinação do trajeto tornava impossível seu uso por animais de carga.

¹⁸¹ BRASIL. Relatório do ministro da pasta Negócios do Império, 1845, p 45

¹⁸² BRASIL. Relatório do ministro da pasta Negócios do Império, 1846, p 72.

No caso da estrada entre São Paulo e o Mato Grosso, sua abertura já se tornara uma epopéia para os próceres do Império:

Ao que vos expus no último Relatório acerca da parte restante da nova estrada de São Paulo a Mato Grosso, compreendida entre esta última Província e o Barranco do Paraná, tenho de acrescentar que achando-se já adiantada a estação própria para explorar e reconhecer a mais conveniente direção da mesma estrada, e sendo impedido em sua marcha o Engenheiro incumbido dessa comissão, por não encontrar em Santana do Parnaíba os trabalhadores necessários, e outros recursos, com que contava, ficou por então paralisado aquele trabalho; tendo ainda de lutar-se com outra grande dificuldade, qual a de encontrar quem queira encarregar-se da obra por arrematação, visto que os únicos que podiam empreendê-la senão animam, em consequência dos prejuízos, que lhes dera arrematação da parte já concluída entre a Província de São Paulo e o Barranco do Paraná. *A insto acrescenta o Presidente da Província do Mato Grosso em seu último ofício sobre semelhante objeto, que alguns emigrados da Província de Minas fizeram ultimamente, na antiga estrada entre esta corte e aquela província, um atalho de mais de 60 léguas, que muito diminuirá o interesse e vantagens da nova estrada.* Ordenou o Governo ao mesmo Presidente que enviasse, na falta de mapa, uma descrição dos lugares principais, por onde tem de passar a estrada de comunicação entre as Províncias de São Paulo e Mato Grosso, e aqueles por onde virá a passar pelo novo atalho a de comunicação entre esta última Província e a de Minas, indicando circunstanciadamente, sobre as mais exatas informações, que puder obter quais as vantagens que uma terá sobre a outra, tanto em relação a prestar serviços mais importantes, e mais numerosas comunicações, como a encurtar distancias, e a tornar os trabalhos menos difíceis e dispendiosos: ainda porém não chegaram estes esclarecimentos.”¹⁸³

O esforço em comunicar São Paulo e Mato Grosso tornara-se agora bandeira do próprio império; às dificuldades encaradas no primeiro caminho citado, buscou-se alternativa até no desvio de outra estrada, rumo ao sul, que ao se aproximar do rio Paraná poderia alcançar a província do Mato Grosso:

Estando incumbida ao Major do Imperial Corpo de Engenheiros Henrique de Beupaire Rohan a importante comissão de determinar a mais curta e conveniente direção de uma estrada, que partindo de Guarapuava na Província de São Paulo, se dirija à margem esquerda do Paraná, verificando ao mesmo tempo se o Rio Iguaçu é navegável até a sua confluência com o mesmo Paraná, encarreguei aquele oficial de examinar igualmente se as terras, por onde tenha de passar a nova estrada, são próprias para o assento de Colônias, meio sem dúvida o mais eficaz de povoá-las prontamente. Se grandes são as vantagens da realização desta estrada, não o serão por certo menores as da abertura de uma outra, que partindo das imediações de Santo Ângelo, nas Missões de São Pedro, atravesse o Uruguai, siga costeando os nossos limites do Periguassú e Santo Antônio, passe o Rio Iguaçu, e prossiga costeando o Paraná para ir atravessá-lo na ponta superior da Ilha Grande do Salto das Sete Quedas para a oposta margem da Província do Mato Grosso, onde começam amplas campanhas, que dão livre trânsito a toda a sua extensão, que a de cem léguas seria de uma utilidade incalculável, quer em relação à importante Província de Mato Grosso, tão isolada e distante de socorros, quer em relação à São Pedro, cujo comércio mais avultaria, quer finalmente se considere com quanta felicidade seria então vigiada toda a nossa fronteira do Peperi, Santo Antônio, Iguaçu e Paraná. Todas estas considerações determinaram o Governo a mandar proceder às precisas averiguações, e desde que esteja seguro da exequibilidade da empresa, tem por certo que lhe não negareis os meios de realizá-la

¹⁸³ Idem, p 74

Não se tem em suma descuidado o Governo de exigir dos Presidentes das Províncias circunstanciadas informações sobre quaisquer obras públicas gerais, de que elas mais precisem, a fim de que possam convenientemente ser atendidas na distribuição da quota consignada para obras tais.¹⁸⁴

Os dois trechos mostram como era forte o envolvimento do Império nas iniciativas para ligar São Paulo ao Mato Grosso. Tradicionalmente, esta é a ligação privilegiada por parte da historiografia, desde Sérgio Buarque de Holanda e seus estudos sobre as monções paulistas rumo ao Mato Grosso.¹⁸⁵ No entanto, este não parecia ser o caminho privilegiado pelos comerciantes de Mato Grosso, principalmente aqueles localizados mais a oeste da província, no entorno de Vila Bela. Conforme Romyr Conde Garcia, houve, na primeira metade do século XIX, uma luta entre os grupos de Vila Bela e de Cuiabá pela hegemonia política e comercial no Mato Grosso, na qual saíram vencedores os comerciantes cuiabanos, apenas após a abertura da navegação no rio Paraguai. Durante o século XVIII e as primeiras décadas do XIX, Vila Bela foi o centro político, comercial e militar do Mato Grosso, funcionando como posto avançado de defesa da região contra invasões e, ao mesmo tempo, como zona de lavras. A diminuição da mineração, a partir de 1810 naquela região promoveu, assim, alterações no quadro político, permitindo que parte das famílias de origem paulista que se deslocaram para a região, ou que faziam comércio com Cuiabá, passassem a pleitear maior papel político na província. Da mesma maneira, a província paulista empreendeu esforços enormes, tanto financeira quanto politicamente, para se comunicar com o Mato Grosso, e tais esforços viriam de seus presidentes, de políticos paulistas no poder central e também dos homens de São Paulo que ocuparam a cadeira de presidente da província mato-grossense, conforme veremos a seguir.

Aqui, salienta-se que, apesar dos esforços paulistas para reforçar a ligação junto ao Mato Grosso e da própria cisão das elites provinciais entre os partidários do comércio cuiabano e os homens ligados ao norte do Mato Grosso, Minas Gerais também aderiu ao jogo de forças, com iniciativas de particulares mineiros em ligar Mato Grosso e Minas Gerais. Tais iniciativas não eram novas: eram compostas da reativação de caminhos coloniais, conhecidos durante o período aurífero e que compunham caminho comercial entre a Corte e o Mato Grosso, de maneira que, se no século XVIII houve diferenciação entre os caminhos de Mato Grosso rumo ao Pará e rumo às Minas Gerais, no XIX a rota paraense já não era problema: a clivagem esteve

¹⁸⁴ BRASIL. Relatório do ministro da pasta Negócios do Império, 1846, p 75.

¹⁸⁵ HOLANDA, Sérgio Buarque. *Monções*. ... op. cit

entre os esforços paulista e mineiro na promoção de tais rotas. Para o poder imperial, importava mais a vertente paulista; para os comerciantes locais, excetuando os cuiabanos, a rota mineira foi privilegiada, conforme percebe-se na leitura dos relatórios dos presidentes daquela província, o que não é de se espantar dada a tradição comercial colonial entre ambas e dado o perfil dos caminhos que ligavam ambas através do Triângulo Mineiro, de maior segurança e, menor índice de acidentes pois aqueles caminhos já eram povoados há algum tempo, e desembocavam no sistema de estradas mineiro, ligando-se com a Corte, Bahia, Goiás e mesmo São Paulo.

Outros fatores fundamentais neste jogo político eram os conflitos no Prata, que já grassavam na década de 1840, e o esforço empreendido a partir de 1840 para pacificar os separatismos sulinos. São Paulo era a porta-de-entrada para a região sul, enquanto o Mato Grosso era visto como “sertão” por diversos políticos que ocuparam os ministérios naquela década. Vale salientar que, em 1841, enquanto os deputados gerais se digladiavam para cortar o orçamento e ao mesmo tempo enviar parcelas razoáveis de repasse às suas províncias, o déficit financeiro do império aumentava e as estradas não ganharam destaque nos objetivos políticos da pasta Império.

2.6 1846-1856: estabilização política e auge do dos caminhos gerais

O problema era viabilizar este processo de incorporação das regiões centrais ao jogo político do poder imperial e às relações comerciais que dinamizavam a economia naquela época. Faria sentido, naquele momento, aprofundar esforços no sentido de incorporar o Mato Grosso à zona de influência paulista, enquanto Minas Gerais permaneceria como região de passagem e de produção para o mercado interno. O problema a ser resolvido era, então, a província de Goiás: sem saída para o mar, disposta entre as duas primeiras. Para tanto, a segunda metade da década de 1840 e a primeira metade dos anos 1850 foram o momento de auge da expansão de estradas interprovinciais, dados o aumento dos recursos disponíveis com o incremento à receita provocado pela cafeicultura, a política de estabilização dos déficits orçamentários, e o interesse parlamentar pela expansão das comunicações nacionais, entendido como infraestrutura e a manutenção de diretrizes políticas com a permanência de um mesmo ministro por períodos mais longos na chefia do executivo.

A estabilidade política, resultado do fim das revoltas provinciais e da melhora na situação do erário público, também teve contrapartida política: os gabinetes ministeriais após 1845 permaneceram, na maior parte do tempo, mais de um ano. No caso da pasta Império, Joaquim Marcelino de Brito ocupou o cargo em 1845 e 1846; José da Costa Carvalho, de 1848 a 1851; em 1852 e 1853, Francisco Golçalves Martins; e de 1854 a 1856 Luiz Pedreira do Couto Ferraz esteve à frente da administração de funcionários, obras públicas e reformas da pasta. Em onze anos, apenas 5 homens chefiaram a pasta. A continuidade dos gabinetes auxiliou a execução de projetos em diversas áreas, e a alteração de um ministério a outro não interferiu nas obras em execução. Fica claro o aumento do número de obras e a própria burocratização do Estado-nação, com o aumento da interferência a Inspetoria de Obras Públicas, posterior secretaria de obras públicas. O número de relatórios enviados por tais engenheiros e a influência creditada a profissionais como Henrique Beaupaire Rohan e Candido Jacob Niemeier foi crescente, e o movimento foi acompanhado pelas províncias, que criaram, durante os anos quarenta e cinquenta, suas próprias Inspetorias de Obras Públicas.

O processo caminhou com a expansão dos cursos de engenharia no Brasil Império. Segundo Figuerôa,

Os engenheiros se mostraram, a um só tempo, não apenas os iniciadores de numerosas mudanças técnicas, mas também os organizadores e administradores dos novos sistemas técnicos, garantindo sua continuidade e correta implementação.

O Brasil acompanhou esse movimento, numa relação, como não poderia deixar de ser, permeada de contradições, posto que o desenvolvimento tecnológico se deu integralmente no apoio à implementação de uma economia agro-exportadora, que ao mesmo tempo em que foi estimulante também delimitou seu alcance, no limite de uma industrialização tardia. Desde a transferência da Corte em 1808, ampliou-se os espaços institucionais para a formação de profissionais engenheiros, devido à consciência de alguns homens fortes do governo, como o ministro D. Rodrigo de Sousa Coutinho, quanto à significativa defasagem do Império português em relação à Revolução Industrial em curso. Primeiramente, foi criada a Academia Real Militar (1810), depois transformada em Escola Militar (1839), seguida da Escola Central (1855), herdeira do ramo civil da engenharia, que então se separava definitivamente da engenharia militar no país, e transformada em Escola Politécnica do RJ em 1874 (Figuerôa, 1995). Em 1875, surge também a Escola de Minas de Ouro Preto, destinada a fomentar a geração de profissionais para a área da mineração, mas que, rapidamente, teve que se adequar às demandas concretas e abrir outras modalidades e cursos, dentre outras escolas de engenharia que se seguiram.¹⁸⁶

¹⁸⁶ FIGUERÔA, Sílvia Fernanda de Mendonça. *Ciência e Tecnologia do Brasil Imperial: Guilherme Schuch, Barão de Capanema (1824-1908)*. In.: *Varia História*, Belo Horizonte, vol 21, n 34, jul/2005 pp 437-455.

Poucas pesquisas foram encontradas sobre o trajeto da Engenharia no Brasil Imperial; estudos como os de Sérgio Adorno¹⁸⁷ e José Murilo da Costa Carvalho¹⁸⁸ privilegiaram o bacharelismo, em função de seu peso no quadro administrativo central, mas a observância das camadas de médio escalão – Secretarias, Diretorias e outras – e o peso da infra-estrutura na formação imperial foram pauta nos poderes executivo e legislativo durante todo o século, de forma que a carreira de engenheiro militar acabou por suprir as necessidades nacionais, ao menos até a criação da Escola Central e da Academia Politécnica do Rio de Janeiro.

É a partir de 1847 que a influência de alguns destes engenheiros se faz presente.

Henrique de Beaupaire Rohan, engenheiro que figurou frequentemente nos relatórios do Ministério do Império, é um destes homens de cuja vida pouco se sabe. Foi membro da sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, durante a última década do Império; nasceu em 1812 e atuou, a partir dos anos 40, como engenheiro a serviço do governo geral. Seus relatórios eram precisos e detalhado, de tal maneira, que muitas vezes trechos enormes eram inteiramente reproduzidos pelos ministros da pasta Império dentro dos relatórios enviados à Câmara dos deputados. O oficial, major Imperial do Corpo de Engenheiros, chegou a presidente da província do Pará entre 1856 e 1857, o que indica que seus serviços eram muito estimados durante o Império.

O major do Imperial Corpo de Engenheiros Henrique de Beaupaire Rohan, incumbido, como sabeis da importante comissão de determinar a mais curta e conveniente direção de uma estrada, que partindo de Guarapuava, na Província de São Paulo, (...) terminou o trabalho de exploração e reconhecimento acerca da direção que convém dar à parte restante da nova estrada de São Paulo para Mato Grosso; segundo o roteiro apresentado pelo engenheiro incumbido deste trabalho, e as informações ministradas pelo Presidente da Província, deverá a nova estrada ser dirigida do porto do Taboado no barranco do Paraná, onde termina a parte já aberta, pela Freguesia de Santa Anna do Parnaíba, e daí pela primeira já trilhada picada até as cabeceiras do rio Sucuriú, confluyente do Paraná; sendo a partir deste pelo espigão, que divide as águas do rio Paraguai e Araguaia; e afirma ele que a picada agora aberta pode ainda ser retificada de modo que encontre o caminho de Goiás ainda a menor distância de Cuiabá, passando sempre por terras firmes, águas correntes e pequenos intervalos, e bons encontros e pastagens para os animais. A picada ora aberta, em relação à antiga, chamada dos Pantanaís, que só é transitável durante a seca, apresenta uma diminuição de 20 a 30 léguas na distância de Santa Anna do Parnaíba à Capital da Província de Mato Grosso; mas diz o Engenheiro que por causa da escabrosidade e acidentes do terreno, exigirá a nova estrada em alguns lugares muito trabalho e sacrifícios para tornar cômoda; orlando toda a sua despesa em oito contos de réis.

¹⁸⁷ ADORNO, Sérgio. *Os aprendizes do poder: o bacharelismo liberal na política brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

¹⁸⁸ CARVALHO, José Murilo. *A construção da ordem....* op cit

Havia uma espécie de competição entre os trabalhos dos oficiais engenheiros imperiais, na construção do caminho paulista para o Mato Grosso, e a ação do Barão de Antonina, que, partindo da região de Curitiba, também buscou caminho para o vizinho:

Ao passo que se executavam estes trabalhos na Província do Mato Grosso, outros não menos importantes se empreendiam na de São Paulo, ambos com o fim de facilitar os meios de comunicação entre as duas Províncias. Refiro-me aos trabalhos do Barão de Antonina, que continuando a prestar úteis serviços à Comarca de Curitiba, deu parte ao Governo da direção que descobrira para a abertura de uma estrada, que comunique aquela Comarca com a Província do Mato Grosso. Do porto de Antonina para a Vila de Castro pela estrada atual que passa por Curitiba há a distância de mais de 40 léguas; um, atalho porém ultimamente reconhecido reduz essa extensão a 26 léguas, o que é fácil de compreender pela simples inspeção de qualquer mapa da Província de São Paulo, onde se verá que a estrada atual forma os dois lados de um triângulo, de que a nova vereda é o terceiro. Da Vila de Castro seguirá a estrada pelos campos da Fortaleza e Campinas de São Jerônimo até a confluência do Ribeirão das Congonhas em o rio Tibagi, na total distância de 40 léguas: desta confluência do Paraná mediante a curta navegação pode subir-se à boca do Rio Pardo, e posteriormente pelo Anhanduy0guassú ir varar ao Rio Mondego, pois que tal derrota já se acha descoberta e reconhecida, demandando somente alguns auxílios, para que seja em tudo preferível à de Camapuã, que prosseguindo pelo Rio Pardo fica igualmente facilitada. Em vez porém de ir procurar o Rio Pardo, os exploradores expedidos pelo Barão de Antonina desceram o Paraná, entraram pelo Avenheima, e subindo por ele, Brilhante, Dourados e Santa Maria, desembarcaram nuns campos, donde vararam para o Rio Mondego e Presídio de Miranda da Província de Mato Grosso, contando somente a distância de 40 léguas. Do porto aberto neste último rio há navegação franca por ele abaixo não só até o dito Presídio, mas também até o Rio Paraguai, donde se sobe, como sabeis para Cuiabá, ou desce-se para Assumpção; havendo além disto facilidade de trânsito por belas campanhas tanto para aquele Presídio com para a Cidade de Cuiabá.

Aberta uma tal estrada teriam melhor via de transporte as munições e petrechos de guerra para a importante Província de Mato Grosso, e sobretudo para a fronteira do Baixo Paraguai; poríamos em mais abreviado contato mútuos auxílio entre a Comarca de Curitiba e aquela fronteira, e obteríamos facilidade em catequizar os Indígenas que habitam esses sertões, e em aproveitar excelentes terras férteis e campinas. Pelo lado do comércio permutaríamos a difícil e perigosa navegação do Tietê, entrecortada de numerosas cachoeiras por outra incomparavelmente melhor, que iria abastecer a colonização nacional composta de paulistas e mineiros, que rapidamente povoariam os campos de Anhandui e os adjacentes do Paraná em quase toda a sua face oriental ou margem direita.

(...)

Um pouco mais tarde poderá ser comunicada esta estrada com a que foi abrir o Major Rohan, e daí com as Missões do Rio Grande de São Pedro do Sul; e assim se vadeará o imenso e fértil sertão do Paraná, e dos seus ricos tributários Paranapanema, Ibaí, Pequiri e Iguassú; abreviando o futuro, que tem de aproveitar as belas e excelentes terras do Paraná, a sua navegação superior e inferior até os mercados do Prata.

(...)

A despesa com a abertura desta estrada é orçada pelo referido Barão em 20.000\$000.¹⁸⁹

O trecho acima é extenso, mas muito importante para compreender como, novamente, os trajetos rumo ao Mato Grosso foram alterados e como, a partir de 1847, Goiás entrou na geopolítica dos caminhos terrestres sob a ótica imperial ainda sob o

¹⁸⁹ Relatório do ministro da pasta negócios do Império, 1847, p 55-57

comando do Visconde de Macaé. O trajeto original deste caminho percorria a província paulista até chegar ao Mato Grosso pela travessia do rio Paraná, via Santana de Parnaíba; na proposta do Barão de Antonina, a nova estrada sairia da futura província do Paraná, indo diretamente ao Mato Grosso, com o uso de alguns rios navegáveis naquela região, desembocando em povoados ao sul da província; no entanto, um terceiro caminho partia do Mato Grosso rumo ao Rio de Janeiro, através do Triângulo Mineiro, passando por São João das Três Barras; e um quarto caminho, o mais antigo de todos, saía do oeste do Mato Grosso rumo a Cuiabá, depois Vila Boa de Goiás e de lá dividia-se em ramais que entravam na província mineira em diversos pontos.

Se, para a lógica de Beaupaire Rohan, as estradas deveriam seguir princípios de trafegabilidade, facilidade de construção e conservação, para a política da época estes caminhos tinham também a função de auxiliar a defesa do território. A proximidade dos conflitos no Prata e a presença diplomática brasileira na região assim exigiam, e o caminho de Goiás, embora fosse bom para o comércio e possuísse menos obstáculos, era extenso, dificultando o deslocamento de tropas.

José da Costa Carvalho, futuro Visconde de Monte Alegre, percebeu a diferenciação dos caminhos, investindo em ambos, cada um especializado em uma certa atividade. Monte Alegre buscou melhorar as comunicações entre São Paulo e Mato Grosso utilizando a navegação, caminho explorado pelo Barão de Antonina; o caminho por Guarapuava, aberto pela comissão de Beaupaire Rohan, foi conectada aos caminhos rumo ao Rio Grande do Sul pela província de São Paulo. Naquele mesmo ano, Costa Carvalho iniciava uma análise dos pontos que estrangulavam a administração do Império, e concluía:

(...) nem é possível imputar com razão esta falta aos Presidentes, lutam eles nas Províncias com os mesmos embaraços com que luta a Administração central. Não havendo além das Câmaras Municipais outros Corpos ou Agentes da Administração que auxiliem e desenvolvam a ação governativa, é a elas que se dirigem os Presidentes para obter as notícias e esclarecimentos de que carecem, a menos que não recorram a comissões de simples cidadãos, ou a autoridades incumbidas de outros ramos da Administração, como sejam os Juizes de Direito ou Municipais, que aliás não devem ser distraídos do exercício de suas funções. As Câmaras sobre quem atualmente pesam inúmeras obrigações, sem meios suficientes de desempenhá-las, mal podem satisfazer a uma ou outro a de tão variadas incumbências, e de ordinário poucos ou nenhuns esclarecimentos fornecem daqueles que lhes são exigidos.

É por tanto por estas corporações, bem que subalternas, importantíssimas como elementos políticos da organização social, que deve começar a reforma. Como ao delas, por exemplo, prover à construção e concerto das prisões públicas? Como fiscalizar a comodidade e segurança desses esclarecimentos, que de nenhum modo pertencem à Administração Municipal, mas sim estão, e não podem deixar de estar a cargo de um ramo especial da Administração Geral? Com inspecionar as Escolas Públicas a não ser por meio de fiscais, certamente os menos próprios para bem desempenhar esta incumbência? Como velar na saúde pública sem que exista um só Conselho de pessoas

profissionais, cujo voto possa ser consultado em tais matérias? Eliminadas pois da Lei que serve de Regimento às Câmaras Municipais estas e outras atribuições exorbitantes de tais Corporações, e encarregada a execução de suas deliberações a uma autoridade que melhor o faça do que os fiscais atuais então nessas Corporações, e nos novos Agentes da Administração, por quem cumpre distribuir as atribuições eliminadas às Câmaras, achará o Governo e seus imediatos Delegados os auxiliares de que carece para que a ação administrativa melhor desenvolvida se manifeste em todos os pontos benéfica, protetora e eficaz.

Incompleta seria porém a reforma se a isto se limitasse. São incalculáveis as dificuldades que se encontra o Governo quando trata de nomear um Presidente para qualquer Província; não oferecem tais lugares nenhum atrativo, não se requer para eles nenhum tirocínio, não há enfim carreira pública que conduza como por degraus a esta elevada posição, nem há certeza de uma recompensa futura. Exonerado um Presidente, se não exercia algum emprego vitalício na Magistratura, no Exército, na Armada ou no Magistério fica abandonado aos seus próprios recursos; e assim vê-se o Governo as mais das vezes obrigado a distrair de outros ramos da Administração Geral certos empregados para dar-lhes essas comissões passageiras, que outra coisa não são na organização atual as Presidências. A dificuldade se aumenta ainda pela desigualdade e mesquinhez com que estão marcados os vencimentos, sem que sejam devidamente atendidas a posição social destes altos funcionários, as circunstâncias peculiares das Províncias cuja administração se lhes confia, e as despesas que demanda o seu transporte, nas quais não devem simplesmente computar-se os gastos da viagem. (...)

O prognóstico associou a diminuição de atribuições das câmaras municipais, em prol dos governos provinciais, que, para bem executar seus trabalhos, dependiam de aumento nos benefícios oferecidos aos presidentes da província, pois considerava haver uma grande rotatividade naquele posto em praticamente todas as províncias. O movimento proposto era, então o de escalonar melhor as atividades, esvaziando as câmaras municipais ao delegar parte de suas atividades ao poder provincial, o que reforçava parte da lógica inaugurada em 1834 com o Ato Adicional. Porém, do mesmo modo que a revisão do Ato, de 1840, não mencionou o problema das comunicações.

Outra medida proposta era a instituição de um pagamento mensal aos presidentes de província, escalonados segundo a importância e a capacidade de arrecadar das respectivas províncias; queria também melhorar a administração pública através de seu estudo nas escolas de direito com a instituição da cadeira de Direito Administrativo, além de criar cargos de adjuntos para os Conselhos de Estado, incumbidos de preparar e relatar os negócios que cada uma delas for consultada. Assim, estes novos funcionários e os já existentes Oficiais das Secretarias de Estado e Secretários das Províncias de 1ª ordem formariam os membros capazes de assumir a presidência das Províncias.

A proposta de reforma era coerente com a criação de uma burocracia com mecanismos de ascensão na carreira; é este processo que se pode denominar como “modernização burocrática”. Porém, esta não poderia ser caracterizada como uma

modernização efetuada apenas pelo esforço dos conservadores. É fato que interessava a conservadores e liberais tornar mais ágil a administração pública, melhorando a arrecadação e a distribuição dos recursos. Suas propostas foram discutidas no Parlamento, na condição de reformas da estrutura organizacional de um ministério inteiro, que resultaria, em 1860, na divisão da pasta dos Negócios do Império em Império e Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

O caráter legislativo da proposição das reformas e a discussão parlamentar revelam, justamente, a possibilidade de negociação política da disposição do organograma administrativo, num regime relativamente estável de administração, o qual foi marca característica da administração de José da Costa Carvalho – o Marquês de Monte Alegre. Político que fez sua carreira política na província paulista, com presidente de província e deputado, iniciou a carreira como liberal moderado, passando às fileiras conservadoras a partir de 1837. Ao chegar ao controle da pasta Negócios do Império, em 1848, Costa Carvalho manteve o plano de ligação entre a região sul e o Mato Grosso, e de lá, observou ser possível explorar as antigas ligações com a região paraense.¹⁹⁰

Projeta-se na Província de Mato Grosso a abertura de uma estrada desde a Cidade de Cuiabá até a de Santarém, na Província do Pará; ofereceu-se para proceder ao reconhecimento do terreno, e determinar a mais curta e melhor direção da estrada o Tenente do Imperial Corpo de Engenheiros Pedro Dias Paes Leme, o qual afirma, fundado no Roteiro de Bartholomeu Bueno da Silva, e em outros esclarecimentos fornecidos por Índios domesticados conhecedores daqueles sertões, que não haverá maior distância a percorrer que a de cem a cento e trinta léguas: as vantagens que esta nova via de comunicação pode trazer a ambas as Províncias determinaram o Governo a por à disposição daquele Engenheiro a força e os meios necessários para empreender o trabalho.

Estrategicamente, isto representaria o domínio sobre a fronteira seca, ao menos até as regiões povoadas do extremo oeste, mantendo sob os olhos do império regiões potencialmente revoltosas. A elaboração de um plano geral de viação parecia desenhada na ação de Monte Alegre e dos Engenheiros do Império. Durante os três anos em que esteve à frente da pasta Império, buscou abrir rotas fluviais rumo ao Pará¹⁹¹, via Goiás, as quais foram abandonadas já em 1851, além da via terrestre pelo Mato Grosso. Monte Alegre também investiu no sistema fluvial, ao apostar na colonização da região do Mucuri. Também é do período a formação da Companhia União e Indústria, sob a batuta

¹⁹⁰ Relatório do ministro do Império, 1849, p 45.

¹⁹¹ BRASIL. Relatório do ministro do Império, 1851, p 25.

de Mariano Procópio Ferreira, membro do partido conservador e político da região de Juiz de Fora.

O projeto da União e Indústria era arrojado para seu tempo: construir uma estrada asfaltada ligando Minas Gerais à fronteira do estado

(...) o negociante Mariano Procópio Ferreira Lage propõe incorporar uma Companhia, que empreenda o transporte de passageiros e gêneros, em carros puxados por animais, pela estrada a que acabo de referir-me, desde a Cidade de Barbacena na Província de Minas, até a Vila da Paraíba do Sul, caso se realize o projeto do caminho de ferro, e até esta Corte no caso contrário; solicitando para esse fim o exclusivo por 50 anos.¹⁹²

O caso da União e Indústria é paradigmático. A companhia, que recebeu o mesmo nome da estrada, apareceu pela primeira vez como proposta no relatório do presidente da província de Minas Gerais; foi incorporada pelo Decreto Imperial em 7 de agosto de 1852, sobreviveu como empresa privada com subsídios imperial e provinciais até 1864, quando foi encampada pelo governo imperial através do Decreto n 3325, de 29 de outubro de 1864.¹⁹³ Em sua proposta original, Procópio Ferreira, conhecido comerciante, apresentou a idéia de organizar uma empresa de capital aberto para efetuar a construção de estrada que ligasse Juiz de Fora até a fronteira com o Rio de Janeiro. A estrada não seria, então, interprovincial, mas sim uma moderna estrada provincial, que facilitaria a circulação do correio junto à capital mineira (Ouro Preto), além de favorecer os comerciantes que utilizavam as estradas que convergiam para o Rio Paraíba, pois, desde a regência, os trajetos entre Minas Gerais e Rio de Janeiro sofriam com desastres, rebeliões, falta de dinheiro suficiente para melhorias ou mesmo desinteresse de particulares na expansão das rotas. A própria estrada do Paraíba, que saía da região serrana do Rio de Janeiro rumo a Minas Novas, passou toda a década de 1840 sofrendo alterações de traçado, arrematações, revisões de orçamento e mesmo a reconstrução de trechos destruídos pelo clima. Tais referências aparecem em todos os relatórios dos ministros do Império, mesmo daqueles que não possuíam uma visão próxima das obras públicas.

Diante disto, a proposta do comerciante de Juiz de Fora tornou-se uma solução eficaz para o problema. Ao propor construir um trecho mineiro que ligasse com a fronteira fluminense através de uma iniciativa pioneira - arrecadando fundos sob a forma de uma empresa de capital aberto, uma sociedade anônima - Mariano demonstrava potencial empreendedor para fazer mais, pois aproveitava o furor da nova

¹⁹² Idem, p 26.

¹⁹³ MINAS GERAIS. Relatório do Presidente de Província, 1849, p.51

legislação comercial, projetada desde 1833 mas que só teria sua aprovação final pela Câmara dos Deputados em 1850: o Código Comercial.

Aprovado pela lei 556, de 25 de junho de 1850, a legislação comercial trazia apenas cinco dispositivos sobre as sociedades anônimas, os artigos inseridos no Capítulo II do Título XV, permitiam a criação de empresas na forma de Sociedade Anônima, regulamentando seus mecanismos de estabelecimento e de liquidação, bem como os procedimentos administrativos a serem observados por seus responsáveis.¹⁹⁴

Embora não fosse suficiente para resolver diversas situações, a possibilidade de formação de empresas sob o regime de cotas acionárias foi revolucionária para o período. Apenas com esta inovação, foi possível completar o arco de mudanças modernizadoras, que incluía a reformulação da Companhia de Engenheiros Imperiais, a criação das Inspetorias de Obras e a expansão do sistema de comunicações rumo à fronteira. Com a nova legislação, os particulares interessados em investir seu dinheiro em obras públicas teriam um mecanismo de juntar-se sem a necessidade de assumir todo o ônus de sua quebra, pois, segundo o art. 299, cada sócio-cotista era responsável apenas pelo percentual da empresa relativo às suas cotas. Não havia responsabilidade solidária entre os cotistas, ou seja, em caso de quebra, a empresa era liquidada pelo

¹⁹⁴ “Art. 295 - As companhias ou sociedades anônimas, designadas pelo objeto ou empresa a que se destinam, sem firma social, e administradas por mandatários revogáveis, sócios ou não sócios, só podem estabelecer-se por tempo determinado, e com autorização do Governo, dependente da aprovação do Corpo Legislativo quando hajam de gozar de algum privilégio: e devem provar-se por escritura pública, ou pelos seus estatutos, e pelo ato do Poder que as houver autorizado.

As companhias só podem ser dissolvidas:

1. Expirando o prazo da sua duração;
2. Por quebra; e
3. Mostrando-se que a companhia não pode preencher o intuito e fim social.

Art. 296 - A escritura, estatutos e ato da autorização das companhias devem ser inscritos no Registro do Comércio, e publicados pelo Tribunal respectivo, antes que as companhias comecem a exercer suas operações.

As companhias só podem ser prorrogadas com aprovação do Poder que houver autorizado a sua instituição, procedendo a novo registro.

Art. 297 - O capital das companhias divide-se em ações, e estas podem ser subdivididas em frações.

As ações podem ser exaradas em forma de título ao portador, ou por inscrições nos registros da companhia: no primeiro caso opera-se a transferência por via de endosso: no segundo só pode operar-se por ato lançado nos mesmos registros com assinatura do proprietário ou de procurador com poderes especiais; salvo o caso de execução judicial.

Art. 298 - Os sócios das companhias ou sociedades anônimas não são responsáveis a mais do valor das ações, ou do interesse por que se houverem comprometido.

Art. 299 - Os administradores ou diretores de uma companhia respondem pessoal e solidariamente a terceiros, que tratarem com a mesma companhia, até o momento em que tiver lugar a inscrição do instrumento ou título da sua instituição no Registro do Comércio (art. 296), efetuado o registro respondem só à companhia pela execução do mandato.” Coleção das Leis do Império, lei 556 de 25 de junho de 1850.

governo imperial e o saldo, se negativo, seria repartido entre os cotistas proporcionalmente à sua participação.

Este sistema funcionou como um dispositivo jurídico de incentivo ao investimento em infra-estrutura, mas também auxiliaria a formação de bancos e de empresas interessadas em investir em ferrovias, pois o principal entrave ao funcionamento de empresas neste campo era a necessidade de altos investimentos para iniciar as obras. Por mais que as administrações imperiais se esforçassem em expandir o sistema de transportes, o Estado não possuía tais capitais e a situação de déficit praticamente constante implicava em mais dificuldades para angariar capitais, mesmo com o aumento dado às consignações para obras públicas durante a década de 1850.

A solução, que inovava em criar a possibilidade de um mercado de ações, também possuiu entraves graves: as autorizações para funcionamento, segundo a lei, eram emitidas pelo parlamento; com a pauta sempre cheia, problemas no trâmite de relatórios e pedidos de lei, além das dissoluções da câmara efetuadas por D. Pedro II, era difícil discutir e aprovar as leis que criavam empresas de capital com o dinamismo exigido pela atividade comercial¹⁹⁵, a não ser que o responsável pelas negociações possuísse bons contatos com o poder, e Mariano Procópio possuía. Já em 1851 conseguiu a aprovação. Como neste ano havia outra proposta em trâmite no parlamento – a de criar uma estrada de ferro que ligasse o Rio de Janeiro a Minas Gerais – tanto a estrada macadamizada de Mariano Procópio como a ferrovia seriam complementares. Porém, na lei final que aprovou a criação da empresa, constavam mais trechos do que o proposto inicialmente, e a União e Indústria acabou por assumir todo o antigo trecho da estrada do Paraibuna, com o qual o império não conseguiu lidar durante duas décadas.¹⁹⁶

O término da construção da estrada foi praticamente concomitante ao fim dos trabalhos que deram feição à EF D. Pedro II. Em muitas partes, ambas caminhavam em

¹⁹⁵ Um bom estudo sobre a formação do Direito Comercial e consequentemente do Código Comercial é apresentado por NEVES, Edson Alvisi, *Magistrados e negociantes na Core do Império do Brasil: o Tribunal do Comércio, 1850-1877*. Tese de Doutorado. Universidade Federal Fluminense. Niterói: 2007, que discute em seu capítulo 4 o modelo de direito empresarial brasileiro a partir de 1850. Com relação ao funcionamento do sistema empresarial, o estudo de Flávio SAES sustenta que, apesar da formação da legislação comercial, não houve funcionalidade desta, diante de entraves econômicos- a ausência de capitais necessários à formação de empresas em sistema de cotas acionárias e de problemas de regulamentação, já que os artigos do Código Comercial eram insuficientes para regular a atividade empresarial. Para mais detalhes, ver SAES, Flávio Marques. *Crédito e bancos no desenvolvimento da economia paulista (1850-1830)*. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1986.

¹⁹⁶ ALMEIDA, Maurício Luiz Campelo Bertola de. *O preço de um fracasso: a companhia União e Indústria, a política e a economia no império (1852-1872)*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002.

paralelo; para Maurício Campobelo Almeida a ação da empresa de Mariano Procópio Ferreira não poderia ser considerada tão racional e burocrática; para o autor, os problemas que levaram a estrada à falência eram tanto políticos quanto administrativos:

“Companhias como a União e Indústria tinham no Estado seu esteio e garantia, mas para ter acesso aos recursos do Tesouro fazia-se necessário compor “círculos de interesses”, que permitiam “superar” as dificuldades através de composições de bastidores, sempre sustentadas por figuras importantes do Império vinculadas a estes mesmos “círculos”

Ademais se fazia necessário contrapor-se a outros “círculos de interesses que disputavam tais recursos com a mesma avidez, e se o grupo oponente adquiria, de uma fora ou de outra, sustentação nos círculos de poder no interior do Estado Imperial, a situação da empresa podia complicar-se, e a fonte de recursos estatais secar. Além disso, no caso da União e Indústria, e à parte o impacto das crises, a sua própria contabilidade demonstra que os “erros” cometidos por sua direção, mas o exposto acima foram determinantes para o destino final da empresa.

Em que pese o processo de modernização; as práticas das elites senhoriais, e do nascente empresariado, oriundo ou não desta mesma classe, continuam tendo como base a busca de favores e prebendas do Estado, e estas mesmas práticas ainda conservam muito do passado colonial De qualquer forma, a máxima sobre “privatizar os lucros e socializar os prejuízos”, era a moeda corrente nessa época e Mariano Procópio Ferreira Lage e os outros membros da direção da empresa não eram uma exceção.”¹⁹⁷

Parece claro, até o momento, que os investimentos em obras públicas, facilidades na concessão ou na criação de empresas e mesmo obtenção de favores do poder público dependiam, oscilavam ao sabor da política naquele período. Homens como Mariano Procópio sabiam disto, tanto que ele procurou aliados entre os conservadores, partido do qual participava e cujas idéias de manutenção do território e centralização do poder deveria partilhar. Seu projeto recebeu aprovação durante o período em que conservadores estavam no poder; porém, a alternância política era própria do regime imperial, e este foi um dos problemas enfrentados pela União e Indústria: obter parlamentares que sustentassem suas necessidades, principalmente de investimento, pois o mercado de capitais brasileiro era inexistente e a captação de recursos, imaginada por Ferreira, foi pouco eficaz.¹⁹⁸

Mariano Procópio, ao solicitar a abertura de sua empresa, já em 1851, logo em seguida à publicação do Código Comercial, utilizou-se do jogo político para obter seu intento. Político conservador, conseguiu criar, ao longo do período considerado “Regresso Conservador”, alianças políticas que lhe permitiram realizar a criação de sua

¹⁹⁷ Idem, p. 113-114.

¹⁹⁸ A ausência de capitais privados é comprovada por Marcelo Campobelo Almeida, (obra citada na nota acima) que descreve em sua tese as diversas leis de aporte de capitais na União e Indústria, embora afirme que o problema da empresa não fosse a ausência de capitais privados, mas sim a má administração executada por Mariano Procópio. Seu trabalho não observou os procedimentos políticos que envolveram a abertura da empresa, focando os procedimentos administrativos que levaram a abertura da empresa.

empresa e projetar a modernização técnica do principal caminho de ligação entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, mas em troca, teve que pôr fim a um problema de décadas: a estrada do Paraibuna, reformulando-a praticamente em toda sua extensão.¹⁹⁹

As negociações para a criação da empresa já demonstrariam as condições de formação da mesma: a primeira rodada de negociação para aprovação de seu funcionamento ocorreu na Assembléia Geral, onde seria dada a autorização para o funcionamento da companhia em regime de sociedade anônima, permitindo que seu capital fosse disponibilizado em praças comerciais estrangeiras, principalmente a de Londres. Este processo resultou no Decreto do Poder Executivo no. 2.202, de sete de agosto de 1852, o qual permitia o funcionamento da empresa.²⁰⁰ Já a segunda negociação ocorreu na Assembléia Legislativa de Minas Gerais, onde Mariano Procópio procurara lideranças políticas capazes de apoiar o pedido de subvenção provincial à iniciativa de criar uma estrada de rodagem moderna entre o interior da província, partindo do Rio São Francisco, até a divisa com o Rio de Janeiro, já na região do Vale do Paraíba. Segundo o plano original, a estrada possuiria duas linhas: uma, entre a Barra do Rio das Velhas e a cidade de Barbacena até São João D'El Rei, e outro, que sairia do município de Mar de Espanha em direção a Ouro Preto.²⁰¹

Em 1853, a província mineira concedeu auxílio à União e Indústria, a fim de facilitar as obras de trecho considerado fundamental ao comércio provincial. Em 1854, a Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro, interessada na extensão das obras da União e Indústria e diante da demora nas obras da EF D. Pedro II, aprovou Lei Provincial de 25 de outubro de 1854, concedendo privilégios a quem se dispusesse a construir estrada entre a região do Mar de Espanha e a cidade de Petrópolis, cortando a região da Serra da Estrela. No ano seguinte, a Assembléia Geral aprovaria lei no mesmo sentido, em 12 de setembro de 1855.²⁰²

Duas companhias foram cotejadas para as obras: a União e Indústria, de Mariano Procópio, e a Companhia D. Pedro II, do Barão de Mauá, e as mesmas forças que o apoiaram em 1851 e 1852, fora de sua província, serão as que lhe envolverão nas obras

¹⁹⁹ Relatório do presidente da província de Minas Gerais, 1851, p 61-2. Para mais detalhes, ver os próximos capítulos desta dissertação.

²⁰⁰ Coleção das Leis do Império, 1852.

²⁰¹ As informações foram coletadas do Decreto 2202 de 7 de agosto de 1852 e do *Parecer da Comissão de Comércio, Indústria e Artes, apresentado à Camara dos Deputados na sessão de 1864. Revista do IHGB*, n 230, jan-mar/1956, p. 200-225.

²⁰² *Parecer da Comissão de Comércio, Indústria e Artes, apresentado à Camara dos Deputados na sessão de 1864. Revista do IHGB*, n 230, jan-mar 1956, p. 200-203.

de melhoria dos outros troncos da mesma estrada, fazendo com que as obrigações da empresa excedessem sua capacidade já em 1856, quando Mariano Procópio firmara acordo com a província carioca para assumir a melhoria de todo o trajeto da Estrada do Paraibuna, desde Petrópolis até Barbacena, passando por Juiz de Fora e incluindo seus dois ramais mineiros²⁰³. Para tanto, foram dedicadas à companhia ofertas de juros, garantias sobre seu capital, mas o montante do mesmo, reunido por Mariano Procópio, parecia não ser o suficiente para enfrentar os problemas de um dos piores trajetos de estrada de todo o país. Mesmo assim, boa parte dos trechos prometidos foi executada, transformando-se na melhor estrada para carros do Centro-Sul, exatamente no mesmo momento em que outras empresas se interessavam pela criação de ferrovias na mesma região, como os responsáveis pela verificação do processo de incorporação da empresa constataavam²⁰⁴.

Mas um novo problema surgira em 1852: Monte Alegre não era mais o chefe do gabinete. Francisco Gonçalves Martins e Luiz Pereira do Couto Ferraz assumiriam, sucessivamente, a pasta Império, e a mudança dos ventos políticos se avizinhava. Em 1855, a EF D. Pedro iniciou atividades, abarcando parte do fluxo de produtos que seria trasladado pela União e Indústria. A arrecadação da empresa, conforme dados de Marcelo Campobelo, era insuficiente, e o trabalho na construção dos ramais exigidos no contrato implicava em gastos superiores à capacidade de emissão de cotas-parte no mercado. A situação financeira da União e Indústria chegou a tal ponto que, em 1861, começaria o processo de encampação da empresa pelo poder público, pois a mera liquidação não seria suficiente para pagar todas as dívidas feitas até aquele momento.

Para a comissão de deputados responsável por dar parecer ao pedido de encampamento da empresa, discutido no parlamento em sessão de cinco de março de 1864, a falência da companhia fora motivada pela má administração de Mariano Procópio, que assumira um projeto excessivamente caro ao mesmo tempo em que se construía, na província fluminense, trecho de estrada de ferro que lhe faria concorrência. Porém, no pedido de encampação feito pelo diretor da companhia, em 1861, Procópio Ferreira argumentava que assumira o compromisso com o trecho fluminense depois da negativa dada por Mauá, e que ambos resistiram a assumir esta obra. Pelo observado durante a pesquisa, a construção de ferrovias não foi processo de grande sucesso no

²⁰³ Ibidem

²⁰⁴ Ibidem.

período,, pois os projetos de estradas de ferro pareciam não caminhar até a década de 1870; em 1851, poucos sinais apontavam para a expansão regular e eficaz da malha ferroviária, já que as leis de incentivo à abertura de estradas de ferro existiam desde a regência Feijó, e mesmo assim, os caminhos terrestres permaneciam dominados por animais e suas cangas de carga. Naquele momento, era, de fato, uma atitude racional empreender a melhoria de uma das estradas de carros mais movimentada do país, que cortava boa parte das regiões economicamente mais importantes para a produção de café entre as décadas de 1840 e 1860. No entanto, a morte da empresa já parecia dada quando a mesma coalizão de interesses que apoiou Mariano Procópio em sua primeira empreitada lhe colocou diante da quase obrigatoriedade de melhorar outros trechos – incluindo o pior deles, o trecho da Serra da Estrela, na região serrana do Rio de Janeiro, objeto de várias propostas de estrada ao longo dos anos 1830, abandonado durante algumas administrações dos anos 1840 diante de vários relatórios que explicitavam a quase impossibilidade de abertura de caminhos, dada a inclinação do terreno, e que agora era posto nas mãos da única empresa construtora de estradas que o país possuía.²⁰⁵ Além disso, a necessidade de refazer os contratos de pagamento de garantia sobre o capital da empresa, melhorando assim sua rentabilidade para tentar atrair novos investidores e superar as grandes dificuldades da construção dos trechos mineiros, fizeram com que Mariano Procópio assumisse o trecho fluminense, mesmo sabendo de suas dificuldades, em troca de mais benefícios à sua Companhia.²⁰⁶

É praticamente impossível observar a história de falência da União e Indústria, como mero fracasso administrativo. A empresa foi tanto pioneira no campo das S/A quanto seu proposto pôde ser inovador ao projetar uma estrada de rodagem, e não de ferro, que fosse tão moderna quanto suas similares européias. Porém, o mercado brasileiro parecia não estar maduro para isto, e o Estado-nação também necessitava de alterações para dar conta das necessidades deste tipo de empreitada.

O Brasil ainda estava em processo de criação de uma racionalidade administrativa, iniciada pelas reformas de Manoel Alves Branco no Ministério da Fazenda já entre 1839 e 1840, retomadas em 1845 e 1846 e em 1847-1848, períodos em que o II Visconde de Caravelas esteve no comando da Fazenda. As mesmas reformas

²⁰⁵ Ibidem p. 200-225.

²⁰⁶ Todas as tentativas de renegociação aparecem com pouco destaque os Relatórios do Ministério do Império, entre 1853 e 1860. Interessante notar que as dificuldades encontradas nas obras são mencionadas por todos os ministros do período.

também eram incentivadas e desenvolvidas na pasta Império a partir de 1848, durante a estadia do Visconde de Monte Alegre. Tais reformas, que iniciaram com a discussão do planejamento orçamentário e da definição de métodos de mensuração do montante disponível no exercício seguinte pela média dos três exercícios anteriores,²⁰⁷ e, no campo da infra-estrutura, foram solidificadas com a criação das mesas de rendas provinciais, das Secretarias de Obras Públicas provinciais e imperiais e dos corpos de engenheiros, conforme os dados apresentados sobre as administrações da década de 1850.

A tendência ficaria mais clara com a proposta de redistribuição das competências municipais, em prol das províncias, imaginada por Monte Alegre. O setor de fiscalização de obras – a Secretaria de Obras Públicas criada em 1839, não era suficiente para fiscalizar, ordenar e dirigir os trabalhos subsidiados pelo país. Não havia pessoal técnico em quantidade suficiente; poucos eram os engenheiros formados no país, e estes nós viriam à tona, com força, a partir da criação da Direção de Obras Públicas, (18549). O assunto infra-estrutura passa à ordem do dia, não apenas como necessidade propalada, mas como objetivo a ser cumprido de maneira metódica. Mas isto não aconteceu automaticamente, e as formas anteriores persistiram por algum tempo.

Enquanto isso, no eixo Minas-Rio de Janeiro, aparecia proposta de criação de uma estrada moderna, diferente das conhecidas até aquele momento. Patrocinada por Mariano Procópio Ferreira, a idéia era criar uma companhia de transporte de animais e pessoas. O renascimento agrícola mineiro dos anos cinquenta parecia impulsionar a iniciativa, mas a estrada, chamada Estrada da Companhia União e Comércio, seria o derradeiro exemplo da luta entre uma modernização em padrões tradicionalmente utilizados no país, até ali conhecidos e que lançavam um padrão a ser aperfeiçoado. Neste sentido a estrada União e Comércio era o mais tradicional dos empreendimentos: um caminho ligando regiões com uma tradição comercial assentada, feito com novas tecnologias – a das estradas macadamizadas – mas que permanecia atrelado ao padrão de estradas interprovinciais. Sua inovação estaria, justamente, em refazer o padrão das

²⁰⁷ Esta discussão aparece ao longo de todas as sessões de discussão do orçamento do ano de 1839, para o exercício de 1840-1841. O problema era tão grave que a aprovação da Lei do Orçamento deste exercício não foi feita no prazo, estendendo-se ao longo dos primeiros meses de 1840 e suscitando polêmica generalizada entre os deputados, depois que o deputado Andrade Ribeiro, liberal de São Paulo, propôs a inconstitucionalidade das emendas dos senadores. Anais da Camara dos Deputados, sessões de 13, 14 e 25 de abril de 1840.

estradas, elevando a qualidade e a rapidez dos transportes, sem a necessidade de investimentos superiores àqueles que a nação seria capaz de fazer, ao contrário do que ocorria com a construção das ferrovias. Assim, aquilo que, aparentemente, parecia uma tentativa fadada ao fracasso, pode hoje ser compreendido como uma iniciativa capaz de modernizar o padrão nacional de ligação entre províncias, com um serviço de maior qualidade, uma maneira de modernizar uma solução de transportes tida como tradicional.

O período de Monte Alegre afigura-se como um divisor de águas. Durante os anos que esteve à frente da pasta do Império, é possível verificar a alteração de um padrão comum até então; são de sua iniciativa a criação de projetos de modernização da administração, a padronização dos relatórios provinciais e a execução de obras em províncias, apontando a iniciativa privada como parceira essencial à expansão da infraestrutura do país. Também é em seu período que a estabilidade econômica do império, com o aumento das receitas, permite que o leque de projetos aumente, relacionando as obras não apenas aos centros econômicos mais importantes, mas agindo como mecanismo de interligação do território, na tentativa de dinamizar regiões decadentes, promover a interação regional e facilitar a expansão de rotas ainda inexploradas pelo poder imperial.

É com o Visconde de Monte Alegre que os membros do Estado imperial chegam a regiões ainda não tocadas por sua ação, e, curiosamente, sob um modelo de arranjo político característico do período regencial. Restaria saber como as dotações orçamentárias e a arrematação destes novos caminhos se comportariam daí em diante.

Na primeira metade dos anos 50, a formação de um plano viário para o Brasil segue a tendência dada por Monte Alegre: observar diferentes regiões do país, dinamizar as relações entre elas e promover a chegada do poder central com a modernização possível das vias de comunicação, associando modalidades diferentes para alcançar a integração nacional. Esta tendência, apresentada no período de Francisco Gonçalves Martins, começou a decair quando o entusiasmo pelas ferrovias se torna uma constante. A funcionalidade das estradas de rodagem seria suplantada pela modernidade das ferrovias, não fosse o alto custo das obras, que leva à manutenção do modelo de transportes anterior. O maior exemplo deste confronto aparece nas ações de Mariano Procópio Ferreira Lage, que receberia, em 1851, privilégio para a construção de duas estradas. Pontes permaneciam fundamentais à manutenção dos caminhos

conhecidos, recebendo auxílios governamentais; os caminhos para o Mato Grosso mantinham-se como objeto das atenções e dinheiro do Império, enquanto São Paulo impulsionava a abertura da navegação na região do Rio Paraná; o trajeto entre Espírito Santo e Minas Gerais continuava, incluindo as obras na Vila de São Matheus, e novos projetos na região nordeste entrariam em execução. A construção da União e Indústria competiria com as expectativas de ferrovia que despontavam na região sudeste, enquanto os rios Mucuri e São Francisco recebiam incentivos para o desenvolvimento da navegação a vapor.²⁰⁸

O caso do Rio São Francisco aparecia com grande destaque. Os relatórios de navegação do rio, feitos pelo engenheiro Fernando Halfeld, ex-funcionário da província mineira, agora comandante dos trabalhos da Direção de Obras Públicas Gerais, descreviam detalhadamente as necessidades de melhoria, as quais incluíam a alternância entre navegação e utilização de estradas.

Na mesma direção, faziam-se os trabalhos para a construção de duas estradas sobre o mesmo terreno, entre a cidade de Barbacena e a barra do rio das Velhas, na confluência deste com o de São Francisco. Construir-se-ia tanto uma estrada simples como também estrada projetada pela empresa União e Indústria. As obras de construção desta estrada apresentavam duas hipóteses: a primeira, para o caso de se construir a estrada em todo o caminho entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, tornando-se então via principal deste caminho. A segunda hipótese ocorreria caso a estrada de ferro na mesma direção fosse construída, transformando a União e Comércio em caminho complementar a alguns trechos da ferrovia.²⁰⁹

Na região do rio Mucuri, diante dos problemas na abertura da comunicação fluvial, a navegação, iniciavam-se estudos para a construção de uma estrada entre Minas Gerais e Espírito Santo que cobrisse trechos banhados pelo rio, enquanto a província mineira fazia outras explorações para a construção de mais estradas entre o trecho de fronteira e a região do Serro Diamantino. Parte da estrada do Paraibúna, que não estava sob a jurisdição da União e Indústria, recebia ainda mais atenção: além do dinheiro liberado para a reforma de alguns de seus trechos, e recebido projeto de estrada de ferro

²⁰⁸ Relatórios do Ministério do Império, 1849-1851

²⁰⁹ Relatório do Ministério do Império, 1851 e 1852. Os projetos apareciam em todos os relatórios, porém, a partir do relatório de 1853, a ênfase das preocupações recaía sobre a construção da EF. D. Pedro II, que recebia mais destaque no orçamento e era objeto das maiores esperanças de melhoria dos transportes nesta região. Seu projeto inicial percorria o mesmo contemplado pela União e Indústria, e em alguns momentos manifestou-se a pretensão de estendê-la até o interior de Minas Gerais.

que ligasse a cidade do Rio de Janeiro à Petrópolis, recebia também obras de canalização e drenagem de pântanos, pois a mesma estrada era rota dos produtos vindos do Mato Grosso e de Goiás²¹⁰. Os mesmos responsáveis pela estrada de ferro passavam à responsabilidade sobre parte das obras de conservação da estrada de rodagem que lhe era parelha. Restaria saber – e o relatório não faz menção a isto – se outros casos passavam pelo mesmo padrão ou se este seria apenas o caso da estrada do Paraibúna.

Esta mesma tendência é acentuada entre 1854 e 1856, com a chefia de Luís Pedreira do Couto Ferraz, Visconde do Bom Retiro, que participou do Gabinete da Conciliação de 1853. Sua preocupação com o problema dos transportes era conhecida desde sua estadia nas presidências do Espírito Santo (1847) e do Rio de Janeiro (1848). No triênio que esteve no poder, Pedreira apoiou obras de estradas para carros em quase todas as províncias, e ao mesmo tempo começavam a surgir estradas-de-ferro em construção, para as quais o governo consignava o mesmo tipo de privilégios dados à União e Indústria. Também é ele que incentiva os planos de navegação do Rio São Francisco. Amazonas, Pará, Maranhão, Tocantins, Mato Grosso, Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Ceará, Rio Grande do Norte... Todas as províncias recebem atenção, conformando um plano viário pautado na abertura e manutenção de estradas, incentivos à navegação a vapor e criação de empresas S/A para projetos ferroviários, o que só era possível graças ao aumento da arrecadação, empréstimos externos e estabilidade política.²¹¹

Este contexto favorável às obras públicas perde força com a subida de Pedro de Araújo Lima, o Marques de Olinda, à pasta dos Negócios do Império sucedido por Sérgio Teixeira Macedo e João de Almeida Pereira Filho. As obras já iniciadas continuam, mas estes ministros, que governam entre 1857 e 1861, teriam como principal atividade terminar as reformas modernizantes iniciadas pelos liberais. É durante os trabalhos de João de Almeida Pereira Filho que a racionalização administrativa atinge um ponto máximo, com o desmembramento do ministério do Império em uma pasta com o mesmo nome, responsável pela administração pública e

²¹⁰ Nos relatórios da província de Goiás, há menções sobre a necessidade de transporte de seus produtos pela rota mineira, saindo pelo sul da província goiana, passando pela divisa entre as províncias de São Paulo e Minas Gerais, chegando às estradas do interior de Minas e passando à Estrada do Paraibúna, até chegar ao Rio de Janeiro. Dada a dificuldade desta rota, outras foram projetadas, utilizando o norte da província mineira ou uma ligação fluvial e viária com o Pará e o Maranhão. Relatórios do Presidente da Província de Goiás, 1851 e 1853

²¹¹ SUMMERHILL, Willian. *Order against progress: government, foreign investment, and railroads in Brazil, 1854-1913*. Califórnia: Stanford University Press, 2003, capítulo 2. .

pelos negócios internos, incluindo relação entre governo central e províncias, e outra, a pasta do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas²¹², responsável pela promoção das atividades econômicas no país. Ele também incorpora a Diretoria de Obras Públicas, que passou a ter importância central na modernização viária, mas que não demonstraria o mesmo entusiasmo pelas estradas de rodagem. O governo manifestava, agora, o profundo interesse na extensão das estradas de ferro pelo país inteiro, porém, segundo os próprios relatórios da nova pasta, a expansão ferroviária não atingia os níveis desejados, conforme será exposto a seguir. As ferrovias serão, ao longo da década de 1860, incapazes de solucionar as dificuldades de transporte no país, enquanto as estradas de rodagem, agora consideradas insuficientes, caras e extremamente precárias, saem da órbita de atenção do governo, restando apenas alguns trajetos dignos de observação: o da Estrada da Graciosa, que ligava a região sul a São Paulo, e a Estrada União e Indústria, cuja falência da empresa concessionária obrigou o governo a encampar o trajeto, assumindo sua administração.

2.7 Anos 1860: o Ministério da Agricultura e o ferroviarismo como ação modernizadora dos transportes

A reforma ministerial de 1860 foi claramente fruto das tentativas de melhorar a administração pública. A pasta império possuía atribuições as mais diversas; era racional que fossem reordenadas, de modo que uma nova pasta retomasse a lógica anterior, descrita ainda no período regencial, em associar expansão da infra-estrutura, dinamismo comercial e controle sobre o território, mantendo, portanto, a unidade nacional.

Este foi o papel reservado ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Coube a ele a Diretoria Geral de Obras Públicas e, portanto o acompanhamento das obras existentes. Ente suas atribuições constavam observar os itens agricultura, imigração, catequese, terras públicas, indústria, comércio, correios, navegação a vapor, estradas de ferro e obras públicas em geral.

Mas é em sua ação que se encontra a guinada rumo ao ferroviarismo. Navegação á vapor, ferrovias, paquetes e a criação de companhias de comércio para a região norte

²¹² Relatório do Ministério do Império, 1860

formaram a pauta dos relatórios dos ministros da MACOP entre 1861 e 1863. No mesmo período, uma grande discussão era travada em torno da criação e organização do corpo de engenheiros

O regulamento n. 2748 de 16 de fevereiro de 1861 não completou o pessoal da secretaria; e no seu art. 4º deixou a segunda diretoria, encarregada especialmente das obras públicas, dependente da criação de um corpo de engenheiros.

Está quase concluído o regulamento deste corpo, e brevemente será publicado. Por ele se cria uma corporação incumbida da confecção dos trabalhos preliminares das obras públicas, da organização de seus planos e orçamentos, e da sua execução e fiscalização. Com esta instituição não se empreenderão obras sem os necessários estudos: todas se ligarão a um sistema geral; e assim deixaremos de deplorar no futuro prejuízos semelhantes aos que se tem sofrido com trabalhos começados, e reputados necessários, ou úteis por uns engenheiros, e abandonados por inúteis, ou prejudiciais por seus sucessores.²¹³

Pouco havia sobre trechos de estradas gerais. Entre 1861 e 1864, as poucas menções eram relativas à União e Indústria:

A companhia consumiu na gigantesca obra, que empreendeu, todo o seu capital, os 6000:000\$000 emprestados pelo governo; e acha-se ainda onerada com avultada dívida, exigível a todo o momento, e de que paga prêmios.

Erros, quanto à grande perfeição e solidez dos trabalhos, dezenas foram cometidos pela companhia: mas não é possível deixar de reconhecer que no seu procedimento foi animada, e talvez estimulada, pelos poderes do Estado, e presidenciais de duas províncias: em tais circunstâncias forçadas do procedimento havido.

À assembléia geral cabe pesar os favores que a esta companhia convém ainda prestar, não escasseando os necessários meios para a conversação de uma estrada que presta já importantes serviços, tanto pela rapidez e baixo preço relativo dos fretes, como pela segurança, e regularidade do seu tráfego.²¹⁴

A defesa se fazia necessária diante do pedido de diminuição da entrega de dividendos ao governo geral, para facilitar a operação da União e Indústria. Todas as outras menções às estradas interprovinciais limitavam-se apenas a citar seus nomes e, eventualmente, seus traçados. A era das estradas de rodagem parecia chegar ao fim, junto à falência do que seria a primeira tentativa de construção de uma estrada moderna para carros. A partir de 1864, alguns dados sobre rodovias surgem nos relatórios, mas sem a mesma profundidade e interesse que na década anterior. O projeto modernizador estava pautado nas novas modalidades de transportes, e não em meios arcaicos de deslocamento de pessoas e animais.

Em 1866, o então ministro Manoel Pinto Soares Dantas sentenciava uma nova era: a dos planos gerais de viação, a ser iniciada com o plano Moraes, de 1869:

²¹³ BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1861, p 2.

²¹⁴ Idem, p 36.

O princípio da descentralização administrativa aplicado pelo ato adicional às obras provinciais, aliás, com sólidos fundamentos quando se encaram somente certas relações, na prática e em relação a outros pontos tem inconvenientes sérios, entre os quais sobreleva o de aplicarem-se esforços e cabedais sem um plano prévio, sem um sistema conveniente que permita atender-se de preferência às obras mais necessárias e de maior interesse geral.

Penso que aquele princípio deve ser harmonizado na prática com as conveniências e interesses de tão importante ramo da administração pública.

Assim, sem de nenhum modo ofender-se a autonomia provincial, poder-se-ia proceder ao estudo regular do melhor sistema de viação geral, e dos caminhos provinciais, que convergindo para ela, completem o mesmo sistema, e obter sua adoção pelas assembléias provinciais, cujos esforços dever-se-iam reunir aos do governo geral para maior celeridade na execução do plano adotado.

Nem este prejudicaria o direito de se atender às inconveniências e necessidades locais, que poderiam continuar a ser satisfeitas às conveniências e necessidades locais, que poderiam continuar a ser satisfeitas simultaneamente, ou, em casos excepcionais, de preferência às do plano geral.

Destarte seria fácil conseguir-se, dentro de poucos anos, muito resultado com o emprego de meios relativamente pequenos. Nem esta prejudicaria o direito de se atender às conveniências e necessidades locais, que poderiam continuar a ser satisfeitas simultaneamente, ou em casos excepcionais, de preferência às do plano geral.

Certamente este plano, limitado unicamente aos terrenos povoados, ou àqueles que pó suas circunstâncias topográficas, suas relações com as povoações, e outras circunstâncias, não podem deixar de ser compreendidos no plano geral, teria, o correr dos anos necessários para sua execução, de ser modificado conforme as alterações econômicas do país reclamassem, mas a base seria sempre a mesma e o pensamento único.

Os ventos políticos haviam finalmente mudado. A concorrência entre projetos de estradas para animais e ferrovias era desleal, pois a máquina do Estado Imperial estava a favor das segundas, e seus engenheiros, a partir daquele momento, seriam responsáveis pelas tentativas de centralização das comunicações, não mais com o aproveitamento de caminhos arcaicos, mas com a instalação, no Brasil, daquilo que havia de mais novo em material de tecnologia. Em 1870, já não se falava mais em estradas gerais, a não ser da estrada de Guarapuava, caminho tradicional do gado sulino, e na União e Indústria, tentativa frustrada de um empresário que apostou na modernização de uma solução tão conhecida do império até a década de 1860.

Presidentes de província sempre agiram no campo das estradas interprovinciais, iniciando-as, efetuando obras, solicitando manifestação do governo imperial, contatando suas bancadas na Câmara dos Deputados para a aprovação de seus projetos e mesmo utilizando seus relatórios, enviados ao Ministério do Império, como forma de defender determinados interesses. Porém, sua ação nunca foi homogênea – há casos em que todo o esforço no sentido de melhorar as comunicações foi simplesmente alterado em seus principais aspectos: modalidade de transporte, direção de orientação e meios de financiamento. Mudanças como estas não foram resultado apenas de revisões técnicas, mas principalmente de alterações no quadro político, visando defender as economias locais, os interesses de grupos dos quais provinham os presidentes ou, em alguns casos, mirando melhorar as relações comerciais de uma região com esta ou aquela província, de maior afinidade econômica. Há casos em que, além das intensões citadas, também sugeria-se a defesa do interesse nacional como justificativa das alterações no sistema de transportes.

Inegável é que, tanto pelo desenho do sistema político como pela ação de muitos presidentes de província, este cargo era parte do projeto de controle territorial de um império a cujos arautos caberia atender as necessidades dos grupos que ocupassem o poder central, em contraposição às necessidades das elites locais, alçadas algumas à nova categoria de elite provincial, na qual se buscavam os futuros líderes da nação. Porém, as atribuições dos chefes de executivo provincial aumentaram ao longo da década de trinta, de modo que sua atuação, já em 1840, não era totalmente controlada pela vontade dos políticos do Império. Houve uma continua abertura de brechas no sistema administrativo, as quais deram maior poder de ação ao presidente provincial.

Esta evolução foi estabelecida, principalmente, através da lei que regulamentava as Tesourarias Provinciais, de 04 de outubro de 1831, a qual fornecia ao presidente de província poder para instalar Tesouraria e Recebedoria Provinciais, as quais apresentariam relatórios anuais com o balanço das contas provinciais e as respectivas propostas de orçamento futuro. Caberia ao presidente da província fornecer estas informações ao Conselho Provincial, junto à respectiva proposta anual de orçamento

provincial.²¹⁵ Os funcionários da Tesouraria Provincial, incluindo o Inspetor Geral, eram subordinados ao presidente da província, e por ele escolhidos, o que imprimia poder do presidente sobre a fiscalização e organização destes orçamentos, embora a responsabilidade fosse partilhada com os responsáveis pelo órgão citado desde sua criação – que, embora decretada em 1831, não foram criados imediatamente em nenhuma província.

Em 1834, a lei de 12 de agosto daquele ano criou as Assembléias Legislativas Provinciais, extinguindo os antigos Conselhos; fortaleceu a autonomia orçamentária provincial, dando-lhe o direito de utilizar a competência tributária para ordenar seus orçamentos, ao mesmo tempo em que dava ao presidente da província poder sobre o funcionalismo público provincial. Pouco tempo depois, em 03 de outubro de 1834 a Assembléia Geral aprovar o regimento que regularia a ação dos presidentes de província. Caberia ao político investido naquele cargo, a partir de então, executar e fazer executar as leis, inspecionar as repartições, exercer as atribuições garantidas pela lei de 1831 sobre as Tesourarias Provinciais, bem como prover empregos públicos. O processo de regulação do cargo de presidente de província serviu para organizar a divisão de poderes entre o executivo e o legislativo provinciais, definindo a competência partilhada entre eles com relação aos orçamentos provinciais.²¹⁶

Tradicionalmente, a historiografia consolidou a relação entre o cargo de presidente de província e o sistema de recrutamento de políticos, efetivado pelo Império. Ser presidente significava alçar um degrau rumo à alta política, e a rotatividade destes homens na chefia do poder executivo provincial funcionaria, neste modelo, como meio de treinamento dos candidatos a elite provincial. Para José Murilo de Carvalho²¹⁷, o cargo de presidente de província era muito mais político que administrativo, pois a alta rotatividade dos ocupantes deste posto impedia a elaboração de projetos de

²¹⁵ Segundo a lei, citada, cada província teria um órgão denominado Tesouraria da Província de (e o nome da respectiva província), dotadas de inspetores que deveriam fiscalizar a arrecadação, distribuição e contabilidade provincial, fiscalizar todos os funcionários relacionados ao setor financeiro da província, bem como levar ao presidente da província, em Conselho, os dados financeiros do ano anterior e o orçamento proposto para o ano próximo. Lei Imperial de 04/10/1831, arts 51 a 57.

²¹⁶ O processo de ordenamento das atribuições do presidente de província, desde a criação dos cargos até a definição de suas prerrogativas em 1834, foi descrito por Andrea Slemian como parte do processo de reforma constitucional que deu mais autonomia às províncias, durante a regência. Porém, a elaboração da lei não foi consensual, com posições mais e menos favoráveis à ingerência do legislativo na ação do presidente de província. A regulamentação da função de presidente, apesar de dar-lhe grande escopo de ação, resultou, de certa maneira, dos ventos trazidos pelas revoluções liberais, em sua ânsia de constitucionalizar os governos, limitando-lhes os poderes. SLEMIAN, Andrea. *Delegados do chefe da nação: função dos presidentes de província na formação do Império Brasileiro (1823-1834)*. In.: **Almanack Brasileiro**. São Paulo: n 6, nov/2007, pp 20-38.

²¹⁷ CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem... op. cit* p. 122-125

administração provincial a longo prazo. A visão tem como mérito desvendar a relação entre os diferentes cargos políticos na formação das elites imperiais, utilizando para isto métodos quantitativos para avaliar a média geral de tempo que cada presidente permanecia no cargo e, conseqüentemente, afirmar que ela era curta, havendo pouco envolvimento entre os políticos que ocuparam o cargo e as elites locais.

Embora eficaz para compreender o funcionamento da política nas províncias próximas ao centro do Império, este raciocínio não é capaz de explicar a ação dos presidentes das três ex-províncias mineradoras, pois nelas a utilização do cargo de presidente provincial também serviu à defesa de interesses políticos locais, bem como a efetuação de um projeto de Império que serviria não apenas aos interesses das elites conservadoras fluminenses, mas também a mineiros e paulistas, conforme será demonstrado neste capítulo. Em alguns momentos, o cargo de presidente serviu também à defesa dos interesses paulistas, nomeados para chefiar a província do Mato Grosso, onde defenderam certas rotas e entraram em conflito com os interesses locais.

A partir de tais afirmações, buscar-se-á demonstrar também que para o caso desta pesquisa, o cargo de presidente de província não era apenas um degrau na escalada rumo à alta política, e tampouco ocupava papel secundário na formação dos sistemas de transportes entre as províncias. Coube a seus presidentes boa parte da articulação rumo à abertura destes caminhos, o que era tanto permitido como, em alguns momentos, incentivado pelo próprio governo imperial, que cobrava destes homens as informações necessárias para a liberação de investimento no setor de estradas

Outros autores já se debruçaram sobre o assunto, pois definir o papel do cargo de presidente de província tem sido um objeto importante para a historiografia. Partindo da pesquisa de José Murilo de Carvalho, Andrea Slemian²¹⁸ e Miriam Dolhnikoff²¹⁹ redimensionaram a análise da a posição deste cargo no jogo político imperial: Slemian demonsrou como a construção política do presidente de província, feita ao longo do primeiro reinado, deu-lhe mais poderes, apesar das resistências parlamentares observadas entre a criação do cargo, em 1823, e a té a elaboração do regimento do cargo, em 1834, de maneira a dar alguma autonomia à ação do presidente de província. Já para Dolhnikoff²²⁰, os presidentes de província possuíam pouca autonomia para interferir no orçamento provincial de maneira direta, pois possuíam apenas o poder de

²¹⁸ SLEMIAN, Andrea. *Delegados do chefe ... op. cit*

²¹⁹ DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial op. cit*

²²⁰ Idem

vetar parcialmente as leis (uma vez que seu veto poderia ser derrubado pelos deputados provinciais). Seguindo este raciocínio, a historiografia teria, então, dado importância demasiada ao cargo, pois seus ocupantes não controlavam a Assembléia Provincial e permaneciam pouco tempo em cada província.

Outra crítica importante, feita por Dolhnikoff, está no escopo das atribuições do presidente de província, as quais eram estritas aos atos da administração pública, tendo pouca capacidade de interferir no rito legislativo provincial.²²¹ Eram atribuições do presidente executar e fiscalizar as obras, e todos os ocupante do cargo dispunham grande atenção ao quesito comunicações, mais precisamente em sua modalidade arcaica – as estradas de viação, ao mesmo tempo em que as Assembléias Provinciais também demonstravam interesse em dispensar esforços para a ampliação das rotas de comunicação:

(...) A construção e a manutenção das estradas era de competência das Assembléias Provinciais, que consignavam verbas no orçamento para este fim. (...) Prioridade, portanto, das elites dessas províncias, confirmadas pelos discursos dos deputados, com os quais, em geral, estavam em concordância os relatórios presidenciais que defendiam a necessidade de se investi em transporte como estratégia de crescimento econômico. Para os presidentes, como representantes do poder central, as estradas se tornavam essenciais, pois delas dependiam a atividade econômica e também a capacidade de fazer chegar aos mais distantes pontos sua autoridade. Para as elites provinciais o investimento em transporte era prioritário diante da necessidade de garantir o escoamento barato e eficiente da produção da província. Da mesma forma, também o era por razões políticas. Os deputados também dependiam de uma rede viária eficiente para levar sua autoridade às dispersas localidades da província. No que dizia respeito a uma das demandas centrais das elites provinciais, no exercício da sua autonomia, havia coincidência de interesse com os presidentes, de um lado, e dependência deste em relação aos deputados para tomar decisões, por outro.²²²

Observadas as duas posições, Carvalho e Dolhnikoff divergem em seus pressupostos analíticos e em intenções, no método de observação das fontes²²³ e no conceito de sistema político delineados. Carvalho buscou dar sentido à política imperial de maneira sistêmica, através da padronização de comportamentos mais ou menos gerais e do papel do presidente da província dentro da construção da elite imperial, sob o escopo de uma elite dominante ou hegemonia, resultante da cafeicultura fluminense. Mas seu

²²¹ Ibidem, 102.

²²² Ibidem, p. 112

²²³ Ao buscar um padrão de comportamento para a formação da elite imperial em sua relação com as elites provinciais, Carvalho utilizou métodos quantitativos como o tempo médio de permanência dos presidentes de província, de modo a observar a circulação geral dos políticos nos cargos do executivo provincial. Já Dolhnikoff observou dados selecionados de São Paulo, Pernambuco e Rio Grande do Sul, de maneira que permitisse observar três províncias geograficamente distantes e com graus diferentes de integração no mercado nacional.

estudo não resolve os casos das províncias que não se encaixavam no padrão proposto, como a província de Goiás, onde a permanência do presidente no cargo era regra, bem como seu ocupante quase sempre era um político de origem local.

Visto do ponto de vista do conflito de grupos – provinciais e imperiais – o sistema político imperial deixa de lado o engessamento dos modelos teóricos para ganhar a agilidade do jogo político, através de constantes ajustes institucionais, capazes de rearranjar o jogo de forças e dirimir conflitos políticos, conforme disposto na obra de Dolhnikoff. Porém, observando três províncias distintas em participação e função política dentro do Império, percebeu-se que, para o caso de Minas Gerais, o comportamento dos presidentes de província aproximou-se do modelo típico, descrito por José Murilo de Carvalho. Em Mato Grosso, os mandatários investidos neste cargo tiveram que negociar com as elites locais, de maneira semelhante à descrita por Miriam Dolhnikoff enquanto, a província de Goiás não se encaixou em nenhum destes padrões, definindo então um problema a ser enfrentado por esta pesquisa e, possivelmente, por outras, dispostas a se debruçar sobre a complexa tarefa de desmistificar o papel do presidente de província dentro do sistema político imperial.

Nesta pesquisa, o recorte geográfico aproximou três províncias com características históricas e produtivas semelhantes, capazes de conformar uma região geográfica integrada por um sistema de transportes funcional que remetia ao período colonial, conforme demonstrado no primeiro capítulo. Nelas, entre as décadas de 1830 a 1860, existiram vários padrões de comportamento específicos dos presidentes de província, os quais confirmaram o êxito do sistema de recrutamento da elite imperial, descrito por Carvalho, apenas para o caso da província mineira. Em Goiás, houve permanência do mesmo presidente de província durante períodos consideravelmente longos, nos quais constatou-se a existência de iniciativas provinciais capazes de contentar os interesses locais, feitas por elementos retirados da elite local. Já em Mato Grosso, houve ausência de membros da elite local controlando o cargo de presidente da província, mas o padrão de alta rotatividade não era unânime, e os interesses representados pelos homens que controlaram a província fronteira não eram apenas imperiais. Conforme se demonstra abaixo, não há grande rotatividade de presidentes em determinados períodos para o caso do Mato Grosso, o que também limita o modelo sociológico de recrutamento do poder imperial.

Outras duas tendências foram observadas. Primeiro a de associação entre interesses das elites provinciais e dos presidentes de província, quando o cargo executivo era

preenchido por membros nascidos na própria província. Em verdade, a defesa dos laços de origem influenciava tanto àqueles que alçaram o poder provincial em seus locais de origem quanto àqueles que, ao possuir o poder de uma outra província, buscaram, associar os interesses do governo imperial aos das elites de sua província de origem investindo em traçados que unissem o local sob seu governo à província onde possuíam negócios estabelecidos ou onde nasceram. Tal comportamento ficou evidente com as inúmeras tentativas dos presidentes da província do Mato Grosso em uni-la a São Paulo, eventualmente contrariando os interesses de parte dos comerciantes provinciais, que preferiam as relações comerciais com a praça carioca à praça paulista. Em segundo lugar, este processo nem sempre passava despercebido, tornando cada vez mais importante negociar com as elites provinciais o que em geral não era devidamente salientado nos relatórios dos presidentes provinciais, mas que foi quesito importante para a expansão e o funcionamento das comunicações interprovinciais, de maneira que, a partir de agora, as relações entre os presidentes de província e as obras públicas interprovinciais serão analisadas demonstrando como a interferência deste cargo se fez presente na elaboração da malha viária imperial.

3.1 *Presidentes provinciais e iniciativa presidencial na melhoria dos sistemas de transporte*

Quando os primeiros presidentes das províncias mineradoras assumiram seus postos e iniciaram obras para incremento dos sistemas de comunicação interprovincial, construir boas estradas de viação não era novidade. Em São Paulo, por exemplo, a situação dos transportes terrestres foi objeto de preocupação constante desde o período colonial. Desta capitania partiriam várias expedições rumo ao Centro-Oeste, ao longo do século XVIII; dela, também seguiram expedições rumo à Bahia e a Minas Gerais, Amazônia e Mato Grosso. Este movimento de busca dos territórios interiores foi reforçado ao longo do século XVIII, com a alteração do perfil econômico paulista (de capitania voltada à subsistência para capitania ligada ao sistema de abastecimento da zona mineradora), o que destacou a importância de novas obras no campo das comunicações, executadas por administradores portugueses enviados pela Coroa.

A evolução da produção açucareira paulista do XVIII também foi responsável pelo incremento do sistema de transportes, efetuado por grupos diretamente ligados ao comércio interprovincial, os quais criariam uma visão de mundo própria da elite paulista:

Caminhos e estradas passaram a receber melhorias (pavimentação, pontes, aterros e outras obras de infra-estrutura viária). Surgiram projetos governamentais e foram construídos paradeiros e pousos, a fim de estender à circulação das tropas, aprimorando o escoamento do açúcar(...)

A pavimentação de estradas, a abertura e a consolidação de vias de comunicação a partir de meados do século XVIII, refletiam, por outro lado, a materialização da visão de mundo dessa camada social em ascensão.²²⁴

O fenômeno não foi restrito à capitania paulista, mas este caso é importante por sua conexão com o centro econômico e político da colônia. Dentre as primeiras obras a receber calçamento estavam as trilhas do Ouro, de Paranapiacaba e a Calçada de Lorena, que ligavam o planalto ao litoral através da região serrana que atravessa os litorais de São Paulo e Rio de Janeiro. As praias paulistas eram importantes também por sua localização, que apresentava possibilidade alternativa para a ligação entre a região mineradora e o litoral. A primeira obra de que se tem notícia a receber calçamento foi a Calçada do Lorena, caminho que ligava o planalto paulista ao porto de Santos. Utilizada

²²⁴ ANDREATTA, Margarida Davina. *Calçada do Lorena...* op. cit. p 2.

pelos produtores de açúcar do planalto paulista, esta rota funcionou entre a segunda metade do século XVIII e as duas primeiras décadas XIX. Seu sistema de abertura e calçamento tornou-o exemplo do que se poderia considerar uma estrada moderna, até meados de 1850.

Construída pelo Morgado de Matheus, em fins do XVIII e entregue à circulação em 1790, a calçada do Lorena constituía caminho para pedestres e animais. Partia de São Paulo, rumo ao litoral, através da Serra do Mar. As obras foram executadas pelo Real Corpo de Engenheiros, vindo de Portugal para efetuar obras de infra-estrutura na colônia durante o período pombalino. A via possuía sistema de calçamento com pedras, assentadas em um sistema de patamares que suavizava a descida da serra e permitia o escoamento da produção de açúcar, no trecho São Paulo-Cubatão, em apenas seis horas, muito mais rápido que qualquer outro caminho daquele período. O sistema de empedramento da calçada obedeceu padrão específico, com duas linhas de pedras grandes, assentadas em paralelo que serviam de guia às outras; nos trechos mais íngremes, a calçada seguia em zigue-zague, forma de construir que predominou no sistema de circulação paulista até 1832, com a inauguração da Estrada da Maioridade, ressurgindo depois com a criação da Estrada de Vergueiro em 1862, ambas perfazendo trecho semelhante ao da Calçada de Lorena e cumprindo a mesma função sob as mesmas condições: ligar o planalto ao litoral utilizando um tipo de transporte lento e cuja manutenção dos caminhos era cara e difícil.

Apesar do êxito destas obras, o método de construção de estradas era um problema que atormentava os políticos do Império. Empedrar estradas representava custo acima do aceitável para as finanças da época, mesmo em pequenos trechos. Em 1838, Bernardo Pereira de Vasconcelos, à época ministro dos Negócios do Império, comentava o assunto:

O governo foi informado pelo Coronel João Florêncio Pétrea, (...) de que nos Estados Unidos principia com muita aceitação o calçamento de ruas, e das estradas, com madeira; obra esta que, sendo muito mais dispendiosa, do que o calçamento com pedra, torna-se mais barata pela sua duração. Este objeto pareceu de considerável importância para a Corte, onde continuamente se gastam somas enormes, sem nunca podemos conseguir o termos as nossas ruas em perfeito estado de conservação e por isso o Governo encarregou o dito Coronel de fazer um ensaio a este respeito na Rua da Cadeia, ordenando ao mesmo tempo outro ensaio de calçamento com pedra, na rua dos Ciganos, fazendo-se pôem os trilhos com Lages, em que as seges possam facilmente rodar, a fim de se conhecer, pela comparação de ambos, qual leva vantagem ao outro.²²⁵

²²⁵ Relatório da Repartição dos Negócios do Império apresentado à Assembléia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1838, pelo ministro e secretário de estado Bernardo Pereira de Vasconcelos. (maio de 1837) Rio de Janeiro: Typografia Nacional, p. 47

E, no legislativo imperial, o problema do método de construção de estradas também possuía sua cadeira entre os assuntos que atormentavam a execução das obras públicas:

Empedre-se uma estrada como se quiser (...) Empedre-se uma estrada, façam-se os maiores esforços para que este empedramento que de modo que facilite o trânsito de animais como de peões, principalmente descalos, e conhece-se há que em uma estrada empedrada, sem que os carros a trilhem, fica quase intransitável, que os peões não podem passar por ela, e que os animais são feridos pela pequenas pedras espalhadas na estrada. Daqui vem que não se pode concluir uma boa estrada sem o auxílio de bons carros. Ora, a parte da estrada que está construída fica entre Barbacena e o rio Paraíba, onde não é nem centro de produções, nem lugar de consumo, daí vem que a condução dos gêneros ainda nessa mesma estrada, que está perfeita, será indispensável que continue às costas de bestas. Por isso, nem pequeno benefício se colherá desta medida. Se, porém, se construir a estrada desde o porto da Estrela até a foz do Paraíba, poder-se-á logo introduzir o uso do carro por meio de bons carros, e assim não só ficará facilitado em grande meio de comunicação com o interior, mas ir-se-á beneficiar esta estrada que já está concluída, e que sem os carros não pode se aperfeiçoar.²²⁶

E, em 1839, durante discussão de emenda orçamentária para construção de estrada entre Minas Gerais e Bahia, o deputado Rezende rejeita a emenda, pois:

“Declara-se contra a emenda que manda abrir uma estrada de Caravellas para Minas, etc., por isso que teme que suceda à ela o que a outras tem sucedido, que é, abrir-se a estrada, e o mato fechá-la. Lembra o seguinte dito de um senador: Para que abrir-se uma estrada que atravessasse o Brasil de norte a sul? Para quem andar nela? Seis indivíduos cada ano – No Piauí, diz o orador, onde ninguém tem oito estradas, há muito mais boas estradas feitas pelos pés dos bois (risadas); e de fato se os bois não abrirem esta estrada, pés humanos não a abrirão; servirá para dar passagem a seis índios cada ano. Senhores, toda esta obra virá com o tempo, com a indústria, com a agricultura. Por outro lado, nós sabemos que em países muito civilizados e adiantados, na Inglaterra, por exemplo, quando se abre uma estrada, dá-se logo providências para sua conservação; há quem se encarregue de pôr uma pedra onde faltar outra; mas entre nós acontece isto? Eu fui criado numa vila onde todos os anos, quando esperava o ouvidor da comarca, procurava-se limpar as estradas; mas as primeiras chuvas faziam-na desaparecer; de maneira que, acabada a correção, acabaram-se as estradas. Eu pronuncio-me contra essas consignações, que só servem para aumentar a despesa, e nenhuma utilidade trazem.”²²⁷

Tais raciocínios seguem a lógica econômica, a partir da necessidade constante de cortar os gastos previstos em orçamento, mas não toma em conta outro ponto envolvido na construção das estradas: a necessidade de costurar um território pouco coeso,

²²⁶ Anais da Câmara dos deputados, 23 de julho de 1838 p 187

²²⁷ Anais da Câmara dos Deputados, 14 de agosto de 1839, p. 630

composto por regiões isoladas, quase todas com alguma ligação local e quase nenhum contato com o centro do Império. Conforme já demonstrado no capítulo anterior, o gasto excessivo e o aumento insuficiente da renda contrastavam com as necessidades de expansão e conservação da malha viária, reforçando então posições como as do ministro Vasconcellos ou do deputado baiano, senhor Rezende. Neste contexto, calçar estradas permaneceria tema complexo ao longo de todo o século XIX, e o modelo encontrado na Calçada do Lorena não foi encarado como padrão de comunicação terrestre, nem na colônia, nem no período imperial. O sistema de calçamento só foi depois utilizado em algumas obras, tais como nas estradas reais que ligavam Minas Gerais ao Rio de Janeiro e na Estrada União e Indústria, projetada ao longo da década de 1850. No geral, as estradas ditas “interprovinciais” eram apenas caminhos de terra abertos sobre trilhas anteriores, permitindo apenas a passagem de animais de carga e pedestres, conforme descreviam os representantes da nação ao longo de seus debates parlamentares.²²⁸

Se, para o poder imperial, o sistema de calçamento das estradas e a receita necessária a tais obras eram problemas em debate, nas províncias não seria diferente: gastos com calçamento, empedramento ou mesmo com a manutenção das obras eram muito onerosos. Além disso, o interesse dos presidentes de província em promover a melhoria das comunicações não era determinado apenas pela necessidade comercial de seus habitantes, mas também pelo impulso de incrementar a arrecadação provincial. Dado o arranjo político proposto divisão da arrecadação de 1834, as províncias possuíam responsabilidade sobre seus caminhos (contanto que estes se limitassem ao limite territorial da mesma) nos quais poderiam cobrar direitos de passagem, impostos sobre a circulação de pessoas e mercadorias. Conforme já demonstrado, os sucessivos déficits do Império tolhiam a capacidade de investimento no setor de infraestrutura que dificultava a ação do governo no sentido de abrir, conservar e, principalmente, fiscalizar os caminhos que iam de uma província à outra. Coube às províncias iniciar obras gerais e depois enviar ao parlamento pedido de reembolso dos gastos.

O trâmite era comum às províncias centrais. Sempre que uma determinada obra era considerada urgente, a província poderia iniciá-la, antes da aprovação da obra pelo parlamento. Nestes casos, empenhava-se o orçamento provincial para a execução da obra. Os engenheiros provinciais eram incumbidos do levantamento das plantas e do

²²⁸ Vide capítulo 4 desta dissertação.

orçamento da abertura destas estradas, as quais eram iniciadas com o uso de mão-de-obra paga pela província, enquanto a assembléia provincial ou o próprio presidente da província enviariam representação à Câmara dos Deputados ou ao ministro dos Negócios do Império, solicitando inclusão da obra na futura lei de orçamento geral do império. O trâmite era permitido pela lei que regulamentava o sistema de obras públicas, de 29 de agosto de 1828, que determinava a competência compartilhada entre província e império no tocante às obras interprovinciais, as quais poderiam ser iniciadas pelos dois pólos de poder.

A iniciativa provincial para a criação de estradas foi importante nas três províncias pesquisadas. Predominou sobre a iniciativa imperial no caso do Mato Grosso, foi de grande importância no caso de Goiás e, por fim, teve destaque no caso de Minas Gerais. Mas o caso a iniciar o modelo de investimento provincial precedente o imperial foi o da província paulista, como estratégia política bem definida e defendida tanto na província quanto no parlamento geral. São Paulo optou por investir na conservação e abertura de estradas na intenção de incrementar suas trocas e também como mecanismo de aumento da arrecadação.²²⁹ Exemplo disso são os direitos cobrados nos registros e barreiras ao longo das trilhas utilizadas para o comércio do gado²³⁰ vindo das províncias sulinas. Esta política gerou problemas com as províncias vizinhas, pois permitia aos paulistas cobrarem impostos sobre produtos de exportação que estivessem em trânsito naqueles caminhos, conhecidos como direitos de saída, ou seja, taxas cobradas sobre o produto que saísse da província²³¹. Caso aquela mercadoria já tivesse pago os direitos de entrada, ao iniciar o trajeto dentro daquela unidade administrativa, poderia configurar-se caso de bitributação, provocando certo mal-estar com os grupos produtores das províncias lindeiras. Apesar do quadro, este era o principal tributo cobrado em São Paulo, o que demonstrava uma possibilidade de aumentar a arrecadação das províncias, mas o sistema só funcionou pois a nova tributação foi fruto da agilidade adquirida pela administração pública com a autonomia provincial, pois permitiu criar rapidamente os meios necessários para obter os recursos para manutenção e crescimento da rede viária²³².

²²⁹ Ver DOLHNIKOFF, Miriam. *Construindo o Brasil: unidade nacional e o pacto federativo nos projetos das elites* (1820-1842). Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: 2000 e COSTA, Hernani Maia. *As barreiras de São Paulo* op. cit

²³⁰ Sobre o assunto, ver COSTA, Hernani Maia, *As barreiras* op cit.

²³¹ TESSITORE, Viviane. *As fontes da riqueza pública...* op. cit

²³² DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial ...* op. cit p. 173.

No Mato Grosso, as estradas rumo a São Paulo foram todas iniciadas pela província, que posteriormente solicitava auxílio imperial através de sua deputação geral, conforme se discute no próximo capítulo. Em Goiás, na década de 1850, houve intenso esforço pela abertura de estrada rumo ao Mato Grosso, e também dispendeu-se grande quantidade de recursos no intuito de preservar os caminhos rumo ao Rio de Janeiro, enquanto Minas Gerais planejou sua malha viária sempre observando sua posição geográfica próxima ao Rio de Janeiro. Graças a sua posição e capacidade produtiva, Minas foi a província que teve mais êxito em aplicar o modelo de arrecadação baseado parcialmente na cobrança de tributos sobre as estradas. De maneira geral, tanto em São Paulo quanto em Minas Gerais, criou-se então um mecanismo de reinvestimento da arrecadação provincial no setor de obras públicas capaz de gerar aumento da receita. Diante da escassez de investimentos gerais, o problema da sobretaxação não era empecilho ao estabelecimento de barreiras, registros e novos direitos sobre produtos em circulação.

Apesar dos problemas gerados pela cobrança de taxas sobre produtos vindos de outras províncias, o mecanismo descrito acima e a relação entre arrecadação e estradas também apareceu nos discursos dos presidentes das províncias goiana, matogrossense e mineira, ao longo das discussões sobre comércio, navegação e estradas, embora se mantivesse associada a determinados políticos que exerceram a chefia do executivo provincial e que possuíam, em sua trajetória política, relação direta ou indireta com a própria execução das obras públicas.

O padrão de comportamento dos presidentes de província não era determinado apenas pelo sistema de recrutamento político criado pelo império, bem como não se restringia à defesa dos interesses de sua província de origem ou da província onde estivesse em exercício do cargo. O esforço político de tais homens no incremento do sistema de transportes terrestres dependeu tanto da formação de origem destes políticos como de seu tempo de permanência no cargo, os quais variaram muito nos três casos em estudo.

3.2 GOIÁS: elites locais e o cargo de presidente

Em Goiás, o posto de presidente de província não sofreu grande rotatividade. Entre 1835 e 1870²³³, nomes como José Rodrigues Jardim, José de Assis Mascarenhas e Eduardo Olímpio Machado ocuparam o cargo máximo do executivo provincial mais de uma vez, e todos apresentaram ligação com o setor de execução de obras públicas.

José Rodrigues Jardim nasceu em Goiás. Ingressou na carreira militar pelo Regimento da Cavalaria Miliciana e ocupou a presidência da província entre 1831 e 1837, retornando ao cargo em 1842; foi também senador do império (1837 a 1842). Suas relações com a política goiana não estavam apenas nos cargos executivos e legislativos: foi fundador de um jornal, o “Correio Oficial”, e adotou medidas relacionadas à reorganização administrativa da província. Sua longa estadia como presidente de Goiás correspondeu ao período em que os liberais moderados predominaram na política imperial, ao longo das Regências (1831-1840).²³⁴

A partir dos relatórios que Jardim emitiu, percebe-se que seu governo foi marcado pela decadência da extração de ouro e da produção agrícola, pela existência de posseiros no interior da província e por dificuldades em comunicar norte e sul do território goiano e em estabelecer comunicações com outras partes do Império. Em 1835, Jardim comentaria em seu relatório durante sessão ordinária da Assembléia Provincial que a lavoura, em franca decadência, sofria com a falta de exportações; agricultura e pecuária eram atacadas por indígenas e por posseiros, denotando falta de policiamento e fiscalização e o comércio da província, em decadência, só melhoraria com o uso de rios como o Araguaia e o Tocantins. As regiões ao norte da província, as quais eram especializadas em mineração, não estavam em melhor estado, pois com a

²³³ A obrigatoriedade do pronunciamento do presidente da província na abertura das Assembléias Legislativas Provinciais só foi instituída a partir da Lei do Ato Adicional, de 1834, que ordenava a transformação dos Conselhos Provinciais em órgãos legislativos da província, com capacidade para aprovar, alterar e rechaçar as propostas de orçamento enviadas pelos respectivos presidentes e, ao mesmo tempo, com responsabilidade sobre a criação, extinção e alteração dos impostos provinciais. Diante da publicação da lei de 1834, o processo de eleição dos deputados provinciais e a abertura dos trabalhos das assembléias só ocorreu a partir de 1835. Assim, a série documental relativa aos relatórios dos presidentes das províncias sempre inicia a partir de 1835, sendo que, em anos de troca constante neste cargo, ocorre a apresentação de um relatório de abertura dos trabalhos e em muitos casos, de relatórios consecutivos, à maneira de apresentação dos trabalhos do presidente que sai e da carta de intenções do presidente que entra.

²³⁴ SISON, S.A. Galeria dos brasileiros ilustres...op.

decadência da atividade deixaram de comerciar com a Bahia e colocaram seus fluxos comerciais rumo ao Pará e ao Tocantins.²³⁵

Dividido entre incrementar a navegação no rumo do Pará e a falta de recursos para a abertura dos canais necessários, em 1837, Jardim comentou, em discurso proferido perante a mesma Assembléia Provincial, a ausência de verbas para abertura e melhoria de estradas, e mesmo para exploração da navegação dos rios acima. Sua alternativa era, a partir de então, aperfeiçoar os caminhos no sentido sul, pois nesta região já havia estradas movimentadas saindo da capital rumo ao Rio de Janeiro, utilizadas por comerciantes de Cuiabá, Catalão, Santa Cruz, Corumbá e Meia Ponte, todas vilas e arraiais do Mato Grosso. Este redirecionamento da política de infraestrutura goiana correspondeu então à maior contato e cuidado com as comunicações rumo à capital e ao Mato Grosso, no mesmo sentido definido por Caio Prado para o período colonial²³⁶. O projeto de Jardim era aproveitar a posição de Goiás como rota de passagem entre a fronteira extrema e o centro econômico do Império, melhorando as estradas que cruzassem a parte sul da província. Para isto, imaginava a construção de uma guarnição na estrada de Cuiabá (na fronteira que ligava ao Mato Grosso), para impedir o descaminho dos produtos. Na outra ponta, o presidente buscava fortalecer a fiscalização, para “diminuir o afluxo de vadios” vindos de Minas Gerais, até que as terras dos posseiros fossem legalizadas e passassem ao regime de cobrança de impostos.

Jardim não foi o único presidente de Goiás a oscilar seu apoio entre os caminhos fluviais, mais ao norte, e os caminhos terrestres, ao sul; este foi um dos elementos mais importantes da política dos presidentes daquela província. Em 1838, o mesmo Jardim, agora senador, recebeu de Luz Gonzaga de Camargo Fleury, presidente da província, a demanda de construir estrada na “(...) direção da ponte dos Bugres, orçada em 140\$000 que lhe foram entregues, contribuindo ele mais com a quantia de 36\$000 (...)”²³⁷. Ora, Jardim estava envolvido não apenas com a alta política ao se tornar senador. Seus laços com a província de Goiás eram fortes a ponto de, mesmo após alçar a carreira na política imperial, continuar interferindo nos negócios provinciais e atuar como arrematador de obras, o que influiu em seu papel na política geral e, ao mesmo tempo, lhe trouxe oportunidades financeiras. Como militar, Jardim era habituado ao serviço em

²³⁵ GOIÁS. Relatório do Presidente da Província, 1835.

²³⁶ Vide introdução da dissertação.

²³⁷ GOIÁS. RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA (Camargo Fleury). Discurso com que o presidente da província de Goiás fez a abertura da 1ª sessão ordinária da 2ª legislatura da Assembléia Provincial (1º. De julho de 1838). Goiás: Tipografia Provincial, 1838

obras públicas, como a maior parte dos engenheiros que assumiram cargos públicos no Brasil da época. Este padrão de comportamento foi verificado em outros presidentes cuja trajetória política se assemelhou a de Jardim, os quais iniciavam sua carreira como funcionário da Coroa, depois deputado e presidente provincial, deputado geral e, a partir daí, caso estivesse nas graças do Imperador, passavam a pleitear um cargo no Conselho de Estado. Seus planos de expansão do sistema viário, porém, levaram mais tempo que sua carreira para se concretizarem, pois a capacidade de arrecadação da província era pequena. Faltando-lhe o dinheiro necessário, restava aos presidentes de província apenas pedir de auxílio ao Império, o qual sempre demorava, ou então simplificar as obras públicas de modo que se gastasse o mínimo com elas.

Entre 1839 e 1845, José de Assis Mascarenhas, esteve à frente da província goiana, apesar de alguns períodos de afastamento nos quais fora substituído por seu vice, Francisco Ferreira dos Santos Azevedo. Mascarenhas também apontou a necessidade de retomar o problema das comunicações no sul de sua província, com o auxílio de um construtor interessado em efetuar obra próxima à fronteira com o Mato Grosso que se ligaria à estrada já existente do outro lado da fronteira. Apesar da disposição de particulares em assumir a obra, o período de governo deste político em Goiás foi de pouca inovação no campo das estradas interprovinciais, e a situação permaneceu assim com a chegada do paulista Joaquim Ignácio Ramalho para substituir Mascarenhas. Homem de formação jurídica pela Faculdade de Direito de São Paulo, Ramalho associava a situação de miséria das finanças provinciais aos poucos avanços nas estradas, que só teriam efetuado obras de emergência. Seu discurso não era o de um político local; pois Mascarenhas parecia estar mais afinado com o lustre intelectual da política imperial:

A história de todos os povos nos convence que os países que tem marchado com mais rapidez na carreira da civilização, e da riqueza são aqueles que tem meios mais fáceis, e menos dispendiosos para a deslocação dos produtos do lugar da produção ao lugar do consumo, e por isso sempre tiveram vantagem as nações marítimas sobre aquelas situadas ao longe do litoral.(..)²³⁸

O discurso era grandiloquente, mas apesar dele, a falta de arrecadação levou sua ação como presidente da província a não concretizar esforços que condizessem com sua visão de história. Com o descaso apresentado ao longo de sua administração, em 1848, a

²³⁸ GOIÁS, RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA. Relatório que à Assembléia Legislativa de Goiás apresentou na sessão ordinária de 1846 o Exm. presidente da mesma província Dr. Joaquim Ignácio de Ramalho. Goiás: Tipografia Provincial, 1846, p. 17

situação das estradas interprovinciais e provinciais em Goiás era tal que "(...) no ano passado, um negociante da Vila de Meiaponte, mandando sua Tropa, carregada com sal para Trahiras, ali perdeu as cargas, e os utensílios pertencentes a um loe de bestas:(...)"²³⁹. A falta de comunicação chegou ao ponto de o novo presidente, Antônio de Pádua Fleury, admitir que não possuía informações sobre as estradas das comarcas do norte da província. A escassez de recursos e informações promovia a situação definida por David M^AcCreery, para quem o estado da província era de abandono quase total.

Somente na década de 1850 a perspectiva dos transportes em Goiás melhoraria, com o início dos trabalhos na estrada que saía de Goiás rumo a Minas Gerais e São Paulo, local com presença de maior circulação de pessoas e tropas. O comércio nesta região era mais animado que em todo o resto da província e, segundo Eduardo Olímpio Machado, então chefe do executivo, não poderia ser diferente, pois a escassez de recursos na região, constante em todo o período, obrigara o poder imperial a sinalizar com recursos para o socorro da região, conforme Antonio Joaquim da Silva Gomes:

Autorizado o Governo Imperial a despendar no próximo ano financeiro a quantia de 250:000\$000 réis para auxiliar as obras públicas provinciais, que forem mais convenientes, exigiu da Presidência o Exm^o Sr. Ministro do Império em 10 de fevereiro último, de ordem de Sua Majestade o Imperador, esclarecimentos, que tendam a habilitar o Governo para usar convenientemente daquela autorização, e havendo-lhe eu informado que esta Província pela exigüidade de suas rendas, não terem podido, até hoje, avançar nas vias dos melhoramentos materiais, carecendo de tudo, pontes, estrada e cadeias, é de esperar, que algumas somas nos seja concedida para as obras de maior necessidade.²⁴⁰

A administração imperial, na época sob o comando do conservador Visconde de Monte Alegre, ministro da pasta Negócios do Império, efetuava investimentos em todos os sistemas de transporte, na tentativa de melhorar seu controle sobre todo o território nacional, mas ao mesmo tempo utilizava as vias legais para elaborar projetos, atrelando os interesses provinciais remetidos nos relatórios presidenciais e a vontade política imperial de expansão do sistema rodoviário. No ano seguinte, Felipe Antônio Cardoso Santana Cruz, chefe da Provedoria da Fazenda da Província de Goiás, fez uma radiografia das rendas provinciais, aposta em anexo na apresentação do presidente à Assembléia Legislativa da Província. Segundo Cruz, as rendas eram insuficientes em função:

- a) das fraudes dos habitantes, que deixavam de declarar toda sua renda;

²³⁹ GOIÁS. RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, Antônio de Pádua Fleury. 1848: p. 32

²⁴⁰ GOIÁS. RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, Antônio de Pádua Fleury. 1848, p. 26.

- b) da legislação que dispensava algumas coletorias em repassar o imposto cobrado, o que implicava em sonegação;
- c) do desleixo na cobrança de impostos, dado ao atraso na criação da provedoria provincial;
- d) da falta de pessoas aptas ao trabalho nas coletorias, e da grande distância entre os locais de coleta e o centro da província.

Embora as regras de funcionamento das tesourarias provinciais fossem objeto de lei imperial de 1831, a Provedoria Provincial de Goiás foi criada apenas em 1850. Dois anos depois, já mostrava frutos de seu trabalho: graças à introdução do órgão, iniciava-se em Goiás os debates sobre a reorganização do orçamento e do sistema de arrecadação de impostos, ambos considerados ineficazes. Ao mesmo tempo em que a provedoria também trabalharia na elaboração dos balanços anuais, responsabilizando-se pela somatória das receitas e despesas da província. Em 1853, o mesmo Felipe Antônio Cardoso de Santa Cruz, ainda na chefia da presidência da provedoria de Goiás e que depois seria eleito deputado geral pela mesma província (1857-1864), procurava demonstrar que parte dos problemas de escassez de recursos não estavam apenas na dificuldade em arrecadar, mas também no fechamento das contas públicas, pois a prática era estimar a arrecadação futura através de média dos últimos três exercícios. Porém, no balanço da arrecadação, papéis relacionados a dívidas não pagas em anos anteriores eram contabilizados como receita naquele ano, bem como outros títulos ainda não recebidos, inflacionando a estimativa de lucros futuros. Ao verificar as receitas dos anos anteriores, Cruz observava que:

(...) nem toda essa receita foi real, nem toda a despesa efetiva

É preciso demonstrá-lo. Pela prática seguida na Repartição escritura-se o Caixa como receita a importância de todos os documentos de despesas pagas pelas Coletorias, na ocasião em que são esses documentos apresentados, embora as ordens para o pagamento dessas despesas, fossem expedidas, e cumpridas em anos anteriores, e fazem-se os competentes abonos, classificando a receita proveniente desse jogo como cobrança da dívida ativa, e a despesa como pagamento da passiva aparecendo dessa maneira uma receita e despesa fictícias, pois que uma e outra foram verificadas em anos já passados.²⁴¹

Outro empecilho às finanças públicas era a sonegação de imposto nas coletorias, onde seus funcionários deixavam de cobrar os impostos devidos. Para evitar a sonegação e melhorar o montante arrecadado, o presidente da província Francisco

²⁴¹ Idem, p.4.

Mariani, em 1854, projetou a expansão do sistema de estradas, com um novo trecho capaz de ligar a capital da província goiana à São Paulo, pela travessia do rio Paranaíba, margeando do Rio Grande e de lá seguindo, rumo à Campinas. O trajeto seria objeto de novas barreiras para fazer a cobrança das taxas de passagem, e ao mesmo tempo contrariavam a tendência dos dois presidentes anteriores, que apostaram nas navegações para ligar uma província à outra, obtendo pouco sucesso. Buscar uma saída para São Paulo mostrava a intenção de retomar relações com o centro econômico do Império, agora centrado na cafeicultura paulista, o que aparecia nos próprios arranjos políticos entre os presidentes das duas províncias.

O trecho goiano da nova estrada saía da capital rumo a Serra Dourada, depois para Anicuns, prosseguindo pelo terreno entre os rios Bois e Meia Ponte até a margem do Paranaíba, totalizando 60 léguas e mais 30 léguas entre o Paranaíba e o Rio Grande, já na fronteira com a província paulista, e de lá rumo a São Paulo pela estrada de Campinas, mais 60 léguas, totalizando a viagem final entre a capital e São Paulo 20 dias, avanço importante para as comunicações com a Corte. Até então, o tempo de chegada das correspondências imperiais à província, quando não ficava parada em alguma agência, era de 43 dias. Como o trecho da capital goiana até a ponte do Urubú, ainda no trecho goiano, estava intransitável, a administração anterior recebera relatório de engenheiro da província orçando planta e obras de reparos em 351\$605, a qual deveria ser efetuada para que a ligação entre Goiás e Rio de Janeiro pudesse ser feita novamente. Ora, bloqueado o caminho para a Corte que passava por Minas Gerais, a abertura do caminho rumo a São Paulo facilitava tanto a troca de correspondências, fundamental à administração, como a circulação das mercadorias e a cobrança de impostos sobre os produtos que lá passassem.

Segundo Eduardo Nunes Guimarães²⁴², a relação entre Goiás, Minas Gerais e São Paulo remonta ao século XVIII. Quando as capitanias de Goiás e Minas Gerais foram criadas, a região do atual Triângulo Mineiro, antigo julgado do Desemboque, era território de Goiás. Seu povoamento foi fruto das incursões mineiras, e fazia parte da rota do Anhanguera rumo ao sertão, a qual saía do planalto paulista rumo a Campinas, Mogi-Mirim, Franca, e Desemboque. No século XVIII, várias aldeias foram formadas a mando dos governadores das capitanias de Goiás e São Paulo, ao longo desta rota, para protegê-la. A região do Desemboque pertenceu a Goiás até 1816. Do outro lado, uma

²⁴² GUIMARÃES, Eduardo Nunes. *A influência paulista ... op. cit*

estrada denominada Estrada Salineira foi criada no século XIX, que partia do litoral carioca, adentrava o sul de Minas, rumo a São João Del Rei até Araxá, Patrocínio e de lá tomava o rumo de Goiás e Mato Grosso. Curiosamente, esta rota fazia uma espécie de zigue-zague entre Minas Gerais e Goiás, voltando de Patrocínio para Paracatú, e depois voltando ao território goiano. Se, durante o período colonial isto promoveu muitos problemas, após 1834 representava a possibilidade de diversas tributações sobre os produtos que utilizassem a rota. A própria incorporação da região do Triângulo Mineiro foi feita para que os produtores de Mato Grosso e Minas Gerais não fossem obrigados a pagar tributos a Goiás por utilizarem a rota do Desemboque, o que se viu de incremento à tesouraria de Minas Gerais, mas diminuiu o montante arrecadado pela província de Goiás.

A situação era agravada pela falta de pessoal preparado para abrir novas estradas e reparar as que sobram. Como o mesmo engenheiro responsável pela exploração e preparo da nova estrada rumo a São Paulo era também responsável pela observação da navegação do Tocantins, as obras atrasaram nos dois trabalhos: no tempo de cheia do rio de mesmo nome, o engenheiro trabalhava na estrada e vice-versa. Engenheiros eram difíceis de encontrar também em Minas Gerais e no Mato Grosso. Até aquele momento, estes profissionais eram formados nas academias militares e muitas vezes eram solicitados nas obras imperiais, desfalcando ainda mais o quadro das repartições provinciais e dificultando ainda mais as tentativas de modernização dos sistemas de transportes.

Apesar disto, era preciso modernizar as estradas de Goiás, ao menos para o presidente Francisco Mariani, que objetava não apenas maior arrecadação, mas também, e principalmente, a efetivação de um projeto político pessoal que encarava a estrada como modalidade de transportes mais adequada àquele momento e ao quadro comercial da província:

Considerando que por esta via de comunicação eram conduzidos quase todos os víveres para o abastecimento da capital, e se fazia todo o seu comércio com outros pontos da província e com a Corte, e que quase toda a despesa que se fizesse seria aproveitada para a projetada estrada, de que acima tratei, determinei ao engenheiro que empregasse o tempo anterior a sua partida para o Tocantins nos estudos relativos ao melhoramento da estrada da capital até o Uruhú.

As vias de comunicação que oferecem o melhor meio de transporte, e o melhor que possuímos, embora muito imperfeito, é o dos carros[grifo nosso]; e para que as estradas permitam o transito deles em todas as estações preciso é procurar um solo resistente, de fácil esgoto, e em que se encontrem materiais necessários a conservação

Preenchia este fim a planta da parte da estrada da ponte do Bacalhau a encruzilhada do Ouro Fino apresentada ao meu antecessor, acrescentando uma cava no

morro da Canjica, que elevou o orçamento a 407\$960 réis, ficando abandonado o caminho das calçadas, que além de ser mais longo, apresenta em sua maior extensão um terreno argiloso, sem consistência, e que daria lugar a ficar impedido o trânsito no rigor das águas.

Entendi-me com o capitão Tristão da Cunha Mores para se incumbir dos trabalhos desta parte da estrada, que tem sido executados com zelo e inteligência, e estão quase ultimados; e já a estrada oferece um trânsito muito sofrível, comparativamente ao estado anterior.²⁴³

Mariani observava a formação da viação goiana como elemento fundamental ao crescimento da província e da arrecadação de impostos e, para completar o plano de expansão das rotas, pretendia fazer uma barreira na ponte do Rio Bacalhau, onde seriam cobradas taxas de passagem para carros, cargas, animais celados e soltos. Este é o último momento em que um projeto de estrada de viação aparece com destaque, mas a tendência definida por ele terminaria com o fim de sua gestão. A partir de 1855, todos os presidentes apresentavam projetos de abertura da navegação nos rios provinciais, como saída para os problemas de circulação de riqueza e mercadorias. O enfoque na navegação suplantou, ano após ano, a preocupação com os trajetos terrestres para animais, apesar dos dois eixos principais das estradas construídas ligarem as regiões norte e centro-sul: um ao norte, via vila de Pilar, e outro, da capital da província rumo ao sul, através da Serra Dourada; à estes juntou-se a via para Campinas e Jaraguá, a qual ligaria Goiás às estradas de São Paulo e Minas Gerais, passando por Uberaba, no triângulo mineiro. Apenas em 1861 fez-se menção às ligações com o Mato Grosso, mas após este ano, o problema das comunicações se resumiu, para os presidentes da província goiana, à abertura e manutenção da navegação, quesito que passou a receber os recursos provinciais.

Os esforços descritos acima desafiavam a falta de recursos da província goiana. Apesar da dificuldade em arrecadar, da população dispersa pelo território e da pouca atividade econômica, é possível afirmar que existiram projetos políticos que aliavam custo baixo, incremento das relações econômicas e vontade política, porém, faltavam recursos materiais e humanos para que tais projetos se efetuassem.

Com relação ao papel desempenhado pelos presidentes da província de Goiás, é importante destacar que a permanência de uma mesma administração durante mais de um ano era importante para a elaboração de planos cuja execução era demorada e difícil. Até a década de 1850, a província de Goiás teve pouca rotatividade de presidentes, conforme a tabela abaixo.

²⁴³ Idem, p 62.

TABELA 3 - RELAÇÃO DOS PRESIDENTES DA PROVÍNCIA DE GOIÁS (1822-1870)

Nome	Período	Dados Biográficos
Caetano Maria Lopes Gama	14 de setembro de 1824 1824 a 24 de outubro de 1827	
Miguel Lino de Moraes	24 de outubro de 1827 a 14 de agosto de 1831	
Luís Bartolomeu Marques	14 de agosto de 1831 a 31 de dezembro de 1831	
José Rodrigues Jardim	31 de dezembro de 1831 a 20 de março de 1837	Goiano. Tenente do Regimento de Cavalaria; Presidente da Província de Goiás (1831-1837; 1841) e senador (1838-1842)
Luís Gonzaga de Camargo Fleury	20 de março de 1837 a 4 de setembro de 1839	Goiano. Sacerdote católico, presidente da província de Goiás (1837-1839), deputado provincial e deputado geral (1839)
José de Assis Mascarenhas	4 de setembro de 1839 a 1 de março de 1841	Ministro do STJ (1866)
José Rodrigues Jardim	1 de março de 1841 a 13 de novembro de 1841	
José de Assis Mascarenhas	13 de novembro de 1841 a 19 de março de 1842	
Francisco Ferreira dos Santos Azevedo	19 de março de 1842 a 10 de junho de 1842	Vice-presidente, exerceu cargo interinamente várias vezes, entre 1842 e 1845.
José de Assis Mascarenhas	10 de junho de 1842 a 9 de novembro de 1842	
Francisco Ferreira dos Santos Azevedo	9 de novembro de 1842 a 17 de outubro de 1843	
José de Assis Mascarenhas	17 de outubro de 1843 a 29 de março de 1844	
Francisco Ferreira dos Santos Azevedo	29 de março de 1844 a 30 de junho de 1844	
José de Assis Mascarenhas	30 de junho de 1844 a 19 de setembro de 1845	
Joaquim Inácio Ramalho	19 de setembro de 1845 a 19 de fevereiro de 1848	Paulista. Barão de Ramalho. Jurista formado no Largo São Francisco.
Antônio de Pádua Fleury	19 de fevereiro de 1848 a 11 de junho de 1849	
Eduardo Olímpio Machado	11 de junho de 1849 a 11 de julho de 1850	Baiano. Bacharel pela Faculdade de Direito de São Paulo. Presidente do Maranhão.
Antônio Joaquim da Silva Gomes	11 de julho de 1850 a 20 de dezembro de 1852	Presidente da Bahia em 1866
Francisco Mariani	20 de dezembro de 1852 a 25 de abril de 1854	
Antônio Augusto Pereira da Cunha	25 de abril de 1854 a 8 de maio de 1854	Presidente do Rio Grande do sul, 1866-1867
Antônio Cândido da Cruz Machado	8 de maio de 1854 a 28 de setembro de 1855	Visconde de Serro Frio. Advogado. Presidente do Maranhão (1855-1857), Presidente da Bahia (1873-1874), deputado geral e senador (1874- 1889)
Antônio Augusto Pereira da Cunha	28 de setembro de 1855 a 1 de agosto de 1857	
João Bonifácio Gomes de Siqueira	1 de agosto de 1857 a 8 de outubro de 1857	Goiano.
Francisco Januário da Gama Cerqueira	8 de outubro de 1857 a 1 de maio de 1860	Ministro da Justiça (1877-1878)

Antônio Manuel de Araújo e Melo	1 de maio de 1860 a 21 de abril de 1861	
José Martins Pereira de Alencastre	21 de abril de 1861 a 26 de junho de 1862	Presidente de Alagoas (1866-1867)
Caetano Alves de Sousa Filgueiras	26 de junho de 1862 a 5 de novembro de 1862	
João Bonifácio Gomes de Siqueira	5 de novembro de 1862 a 8 de janeiro de 1863	
José Vieira Couto de Magalhães	8 de janeiro de 1863 a 5 de abril de 1864	Mineiro. Militar pela Academia Militar do Rio de Janeiro, folclorista e escritor e bacharel em direito pela Faculdade de Direito de São Paulo. Deputado geral por Goiás e por Mato Grosso, Presidente do Pará entre 1864-1866, do Mato Grosso (1867-1868), e de São Paulo em 1889.
João Bonifácio Gomes de Siqueira	5 de abril de 1864 a 27 de abril de 1865	
Augusto Ferreira França	27 de abril de 1865 a 29 de abril de 1867	
João Bonifácio Gomes de Siqueira	29 de abril de 1867 a 11 de outubro de 1868	
Ernesto Augusto Pereira	11 de outubro de 1868 a 6 de outubro de 1870	
João Bonifácio Gomes de Siqueira	6 de outubro de 1870 a 25 de abril de 1871	
Antero Cícero de Assis	1870 a 1878	

Fonte: Relatórios dos presidentes da Província de Goiás (1835-1870); Wikipedia; Revista do IHGB;

Analisando a tabela acima, verifica-se relativa estabilidade dos presidentes de província no exercício deste cargo em Goiás, o que contraria a visão geral sobre a alta rotatividade dos presidentes nomeados. Como observado por Dolhnikoff,²⁴⁴ isto não parecia ser verdade em todos os casos, e a província de Goiás comprova a existência de mais uma exceção à regra. Isto só demonstra a necessidade de ampliarem-se as pesquisas na área, pois o caso de Goiás questiona o modelo tradicional de permanência no cargo de presidente provincial.

Veja-se: entre 1831 e 1845 apenas quatro nomes se revezaram na chefia da província, incluindo os vice-presidentes. Baixa rotatividade e correspondência de interesses entre presidentes e vice-presidentes conformaram as iniciativas observadas, principalmente para o período em que Jardim esteve na chefia da província. Apesar da distância entre a província e a Corte, José Rodrigues Jardim, nascido em Goiás e

²⁴⁴ Segundo Dolhnikoff, “Para garantir a fidelidade dos homens escolhidos para a presidência das províncias, tomava-se o cuidado de nomear alguém de fora, bem como de promover uma intensa rotatividade no preenchimento do cargo: não se costumava ocupá-lo por mais do que alguns meses. No entanto, se essa era, na prática, a regra geral, isso não impedia que alguns presidentes de São Paulo, por exemplo, entre 1831 e 1851, sete governaram por um período que variou entre três e dez meses, enquanto os seis restantes permaneceram no cargo por períodos mais prolongados, ainda que sempre permeados de longas ausências, motivadas por demoradas viagens à Corte ou à sua província de origem. (...)”. DOLHNIKOFF, Miriam. . *O pacto imperial*: op. cit p 102

membro da política local, chegou a participar da alta política, na qualidade de representante dos interesses de sua província. Seus projetos, enquanto presidente provincial, apresentavam relação com comerciantes e produtores locais, demonstrando que a presidência da província era, em certos momentos, local da defesa do interesse local e não apenas uma cunha do interesse imperial nas políticas locais. Em Goiás, a relação entre Corte e província parece mais uma relação de cooperação entre um poder central privado de recursos para chegar a certas partes, e uma província que precisava estabelecer contatos com o centro, embora não se possa classificá-la como um local totalmente isolado.

Os caminhos já existentes entre Mato Grosso e Goiás e a própria influência paulista e mineira no sul goiano demonstram que apresentava atividade econômica, embora de pouca relevância para o conjunto da economia imperial, e as ações políticas, naquele território, seguiram um padrão mesmo na ausência dos presidentes da província, sob a direção dos respectivos vice-presidentes, os quais não alteravam a política anterior. O sistema de nomeação dos vices privilegiava elementos da política local e como os presidentes eram nomeados pelo centro, seria possível supor um antagonismo entre eles. Mas não foi o que a pesquisa na documentação de Goiás demonstrou., Nos dois casos citados e na pesquisa de biografia dos presidentes da província goiana, três dos presidentes eram goianos e, portanto, embora nomeados pelo governo central, compartilhavam interesses com a elite local, assim como o vice. Além disso, no caso dos presidentes que vinham de outras províncias, o fato de desconhecerem a província que tinham que governar e não terem poder legislativo, reservado à assembleia provincial, os obrigava a fazer alianças com a elite local.²⁴⁵

Poucos dos nomes encontrados entre 1834 e 1870 chegaram ao Senado – apenas dois, José Rodrigues Jardim e Antônio Candido da Cruz Machado, sendo o primeiro nativo da província e formado Tenente do Regimento da Cavalaria, e o segundo, além de Senador, fora ex-membro da Assembleia Geral por Goiás. Dos vinte e um políticos que passaram pela presidência de Goiás, seja como presidente ou como vice em exercício, seis nomes passaram pela presidência de outras províncias, e nenhum chegou ao Conselho de Estado. Dentre os que circularam pelo acesso à alta política, foram entusiastas das comunicações José Rodrigues Jardim, Antonio de Pádua Fleury (vice-presidente em exercício em 1847 e 1848), e Eduardo Olímpio Machado. O único

²⁴⁵ Ibidem p 102-103.

momento em que arrecadação e melhoria no sistema de transportes se associam foi durante a administração de Francisco Mariani, também responsável pelas reformas no sistema de arrecadação, a qual pareceu dar resultado na administração seguinte, de Antônio da Cruz Machado, responsável por investimentos no sistema de transportes rumo à São Paulo e Minas Gerais, ainda em 1854-1855, sendo este o ocaso das estradas interprovinciais, substituídas a partir de então pela preocupação com a navegação, enquanto o cargo de presidente da província foi ocupado por políticos de maior destaque no quadro nacional, os quais alçaram, posteriormente, a presidência de províncias de maior destaque na política nacional e, em alguns casos, postos elevados no sistema judiciário.

O padrão de inserção tardia da província de Goiás no sistema de treinamento dos políticos imperiais, cuja presidência só foi incorporada ao sistema de recrutamento e treino já na década de 1850, correspondeu à existência de poucos membros da política local que ascenderam à política nacional, citados acima. O mesmo padrão não foi encontrado na província do Mato Grosso.

3.2 MATO GROSSO e a disputa entre grupos políticos

A historiografia observa a história do Mato Grosso sempre com os olhos voltados para a fronteira, seja por sua posição estratégica, seja pela persistência dos conflitos na bacia do Prata ao longo de todo o século XIX. Estas características também aparecem em boa parte da documentação sobre o século XIX, tornando-se uma marca da administração imperial a presença de militares na presidência da província matogrossense. Entre 1835 e 1870, seis dos vinte e cinco nomes que ocuparam o cargo, possuíam carreira no exército; seis foram presidentes de outras províncias ao longo da carreira; cinco alçaram a deputação geral e três foram senadores pelo Império. Nomes representativos da política nacional, como José Antônio Pimenta Bueno, o Marquês de São Vicente, João Batista de Oliveira, Barão de Aguapeí, e Luís da Silva Prado, membro de grande família paulista de proprietários rurais, passaram pela presidência matogrossense. Como no caso de Goiás, não foi possível obter a origem de todos os políticos listados para a presidência da província, mas, apesar disto, o quadro dos nomes pesquisados demonstra a importância dada ao Mato Grosso como local de formação dos quadros políticos nacionais ao mesmo tempo que esta política teve que se adaptar às necessidades militares de uma zona de fronteira.

Esta presença de militares na chefia da província repercutiu nos esforços para melhoria das comunicações provinciais. Exceção feita a Augusto Leverger, capitão de fragata e depois capitão de mar e guerra pela Marinha, todos os presidentes do Mato Grosso, que possuíam origem militar compilados entre 1835 e 1860 eram membros do Exército. Observe-se a tabela abaixo:

TABELA 4 - RELAÇÃO DOS PRESIDENTES DA PROVÍNCIA DE MATO GROSSO (1834-1870)

Nome	Período	Dados biográficos
Antônio Pedro de Alencastro	22/09/1834 a 31/01/1836	Coronel do Exército
Antônio José da Silva		
Antônio Correia da Costa	1 a 24 de fevereiro de 1836	
Antônio José da Silva		
José Antônio Pimenta Bueno	1836-1838	Marquês de São Vicente, magistrado, bacharel pela Faculdade de Direito de São Paulo, Ministro dos Negócios do Estrangeiro, dos Negócios da Justiça, Presidente do Conselho de Ministros e Conselheiro de Estado, Deputado Geral, Presidente da Província do Rio Grande do Sul (1850) e Senador (1858-1873)
José da Silva Guimarães	21/05/1838 a 16/09/1838	
Estêvão Ribeiro de Resende	16 de setembro de 1838 a 25 de outubro de 1840	Paulista. Barão de Lorena, bacharel em Direito, juiz e desembargador, deputado por Goiás
Antônio Correia da Costa	25 a 28 de outubro de 1840	
José da Silva Magalhães	1840-1842	Cuibano.
Antônio Correia da Costa	9 de dezembro de 1842 a 11 de maio de 1843	Tenente coronel e político brasileiro
José da Silva Guimarães	1843	
Manuel Alves Ribeiro	7 de agosto de 1843 a 5 de outubro de 1843	
José Mariano de Campos	5 a 24 de outubro de 1843	
Zeferino Pimentel Moreira Freire	24 de outubro de 1843 a 26 de setembro de 1844	Português, Coronel formado pela Academia Militar
Ricardo José Gomes Jardim	26 de setembro de 1844 a 5 de abril de 1847	Paulista. Major do exército, formado pela Academia Real e lente da Escola Militar, participou do Corpo de Engenheiros, responsável por várias obras na província do Rio Grande do Sul a partir de 1834. Inspeccionou a construção da estrada de Sapucaia, entre Porto Alegre e São Leopoldo, Presidente da Paraíba em 1843 e
João Crispiniano Soares	1847-1848	Paulista (Guarulhos). Presidente das províncias de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Deputado Geral pelo Mato Grosso.
Manuel Alves Ribeiro	6 de abril a 31 de maio de 1848	
Antônio Nunes da Cunha	31 de maio a 30 de setembro de 1848	
Joaquim José de Oliveira	27 de setembro de 1848 a 8 de setembro de 1849	Presidente da Província do Espírito Santo.

João José da Costa Pimentel	8 de setembro de 1849 a 11 de fevereiro de 1851	Coronel.
Augusto Leverger	11 de fevereiro de 1851 a 1 de abril de 1857	Brasileiro naturalizado. Barão do Melgaço. Almirante, especialista em geografia e hidrografia. Cônsul-Geral nomeado para resolver a questão do rio Paraguai na década de 1830, Grão-mestre da ordem de São Bento de Avis
Albano de Sousa Osório	1 de abril de 1857 a 28 de fevereiro de 1858	
Joaquim Raimundo de Lamare	28 de fevereiro de 1858 a 13 de outubro de 1859	Fluminense. Militar e político brasileiro. Deputado geral, presidente de província, ministro da Marinha, Senador do Império do Brasil entre 1882 a 1889.
Antônio Pedro de Alencastro	13 de outubro de 1859 a 8 de fevereiro de 1862	
Herculano Ferreira Pena	1862 a 1863	Mineiro de Serro. Presidente da Província de Minas Gerais, do Espírito Santo, do Pará, de Pernambuco, do Maranhão, do Amazonas, da Bahia e do Mato Grosso. Deputado geral de 1838 a 1844, senador de 1855 a 1867.
Augusto Leverger		Idem
Alexandre Manuel Albino de Carvalho	15/07/1863 a 9/08/1865	
Augusto Leverger	13/02/1866 a 01/05/1866	
Albano de Sousa Osório	01/05/1866 a 02/02/1867	
José Vieira Couto de Magalhães	1867 a 1868	Mineiro. Militar pela Academia Militar do Rio de Janeiro, folclorista e escritor e bacharel em direito pela Faculdade de Direito de São Paulo. Deputado geral por Goiás e por Mato Grosso, Presidente do Pará entre 1864-1866, do Mato Grosso (1867-1868), e de São Paulo em 1889.
João Batista de Oliveira	13/04/1868 a 7/09/1868	Mato Grosso – Aguapeí. Brigadeiro do Exército, chefe do Partido Liberal
José Vieira Couto de Magalhães		Idem.
Albano de Sousa Osório	17/09/1868 a 19/09/1868	
José Antônio Murtinho	19/09/1868 a 26/09/1869	
Augusto Leverger		
Luís da Silva Prado	10/02/1870 a 29/05/1870	Paulista.

Fonte: Wikipedia, SISSON Almanaque dos Brasileiros Ilustres e Relatórios dos Presidentes da Província de Mato Grosso.

A relação entre a formação profissional e o incentivo às obras em estradas interprovinciais, apontada para o caso dos presidentes de Goiás, é mais forte ainda para o caso matogrossense. O envolvimento dos presidentes-militares nas obras dos caminhos de viação aparecia na elaboração dos traçados, na escolha dos melhores ramais, na análise dos terrenos e no gerenciamento dos trabalhadores – muitas vezes soldados rasos do exército, diante da ausência crônica de mão-de-obra em determinadas regiões de pequeno contingente populacional. Homens como coronel Zeferino Pimentel

Moreira Freire, major Ricardo José Gomes Jardim, major Joaquim José de Oliveiras se empenharam em promover a melhoria das comunicações entre a província e os centros do Império, de modo a facilitar as comunicações entre a fronteira periférica e um centro distante, sempre preocupado com as relações com os vizinhos naquela fronteira.

Apesar da proeminência, nem só presidentes de origem militar demonstraram interesse na manutenção das obras com estradas carroçáveis. Nomes como José Antônio Pimenta Bueno e Estevão Ribeiro de Resende possuíam posição de destaque entre os defensores das estradas interprovinciais, porém, o que lhes unia era sua origem e os interesses que pareciam representar: paulistas, ambos se preocupavam com as ligações terrestres entre Mato Grosso e São Paulo, sob argumentos sempre relacionados à melhoria do comércio entre a província e o Rio de Janeiro, mais precisamente sobre o abastecimento local com produtos importados.

Em 1836 e 1837, José Antônio Pimenta Bueno, então presidente da província do Mato Grosso, criticava o excesso de despesas com relação à receita da província, e projetava cortar gastos com a suspensão de salários e o corte de gastos em obras públicas. Já em 1836, ele projetava uma estrada entre o Mato Grosso e São Paulo, via rio Piqueri, mas possuía reservas quanto ao aumento de renda que seria proporcionado com este caminho. Por isso, propunha medidas cautelosas, como o melhoramento das raças de gado e o incremento na arrecadação das estradas já existentes antes de investir em uma nova obra, pois, segundo ele, havia uma crise econômica a se abater sobre a região. Também se cogitava a cobrança de impostos no caminho para Goiás, sem muita esperança de implantação. É apenas em 1837 que Bueno demonstraria a extensão de seu interesse para com o sistema de comunicações.

Seguindo a tradição da fronteira como prioridade, em 1837 Bueno listaria os caminhos fluviais e terrestres que uniam Mato Grosso aos países vizinhos, cogitando a abertura de uma estrada rumo à cidade de Chiquitos, no Paraguai, enquanto outra, rumo à Bolívia, já estava em fase de negociação:

Como a navegação do rio Cuiabá, S. Lourenço e Parahuay não tem obstáculo até o Jaurú, e nem já deste até as imediações do porto e lugar do registro, poder-se-ia do ponto mais conveniente abrir estrada franca quase toda por campanha em direitura à Santa Ana de Chiquitos, ou S. Rafael.

Por parte de Bolívia e com o consentimento do Governo Imperial tratou-se de abrir uma estrada, que deera partir de Jacobina, atravessar o Paraguai nas aproximações do março pouco distante da embocadura do Jaurú, e dali seguir à S. Rafael, o que vinha ser quase o mesmo.

Uma ou outra destas estradas que se realizasse sera de transcendente utilidade para o comércio da Província com Bolívia, e muito mais curta do que a atual, que passa por Mato Grosso, também suscetível de muitos melhoramentos. Ela, pressuposta a

condição que esperei faria com que as províncias espanolas de Chiquitos, Moxos, e por ventura Santa Cruz, que pagam muito caro os generos conduzidos à custa de exorbitantes despesas de iagem para que não fossem ali temer a concorrência: importa por consequência, não só por este motivo, mas sobretudo pelo comércio interior, levar todos os melhoramentos que as circunstâncias desde já permitirem às vias de comunicação para os portos. Há, como já referi, duas carreiras por água para a Província do Pará: a 1a. Parte de Mato Grosso pelo Rio Guaporé, Mamoré e Madeira, a desaguar no caudaloso Amazonas; e por este à Santarém, ou até a cidade de Belém.

Ela foi frequentada no tempo em que o governo residia em Mato Grosso, e a mineração ali florescia: hoje porém está em abandono quase total, sem que a causa pareça oculta.²⁴⁶

Surpreende imaginar que a ligação fronteiriça já era feita por uma estrada, no caso da ligação Brasil-Paraguai, e que outras já eram negociadas pelo governo imperial, que, à época, entrava sob o domínio dos conservadores. O mesmo comportamento de expansão do gasto em estradas de longa distância já foi descrito neste capítulo para a província de Goiás, e no capítulo anterior, demonstrou-se como esta tendência geral era determinada na Corte, a partir dos interesses do Executivo e de alguns deputados gerais. A opção pelas vias fluviais também já foi parcialmente demonstrada, mas ela fica mais clara com relação ao Mato Grosso.

A presença de bacias hidrográficas extensas e quase sempre navegáveis não eximiu a administração imperial e a provincial da preocupação com a abertura e construção de estradas interprovinciais. Mesmo com a preponderância dos caminhos fluviais, Pimenta Bueno apontava a necessidade de conexão destes caminhos através de estradas, como demonstrava a tentativa de conectar o Mato Grosso à Corte.

Interessante também era o método utilizado por Bueno para definir suas prioridades na área de transportes: para observar se suas intenções de expandir o sistema de rotas rumo a São Paulo eram adequadas às necessidades da província, ele ouviu comerciantes e descobriu que os laços mercantes de maior importância, para aqueles, não eram nem com São Paulo nem como Pará, cujo caminho já estava aberto e dava vazão rumo ao Atlântico mais rapidamente que a travessia do Mato Grosso e de Minas Gerais rumo ao Rio de Janeiro; estas rotas eram preteridas pela elite mercante da capital do Mato Grosso, à época ainda localizada na cidade de Vila Bela e não em Cuiabá:

(...)a navegação do Arinos continua a ser em minha opinião o objeto da primeira importância para o comércio da Província. Procurei *ouvir alguns negociantes, e saber a razão por que, antes dos acontecimentos do Pará, grande número deles preferia a viagem por Goiás; e pelo que entendi, diversas causas concorrem para isso.*

Tais são relações existentes para com a praça do Rio de Janeiro, falta em Santarém de sortimentos abundantes como ali, maior preço da venda do ouro e

²⁴⁶ Relatório do presidente do Mato Grosso, 1837, p 8-9.

brilhantes, que não tem igual saída naquela vila, facilidade de compras a crédito, e outras semelhantes, mas sem uma so que se fundasse na maior vantagem da estrada; e tanto assim é que como o comércio de molhados, ferro e gêneros semelhantes demandam menos capitais, que o de fazendas secas, e por isso aquelas razões não exercem igual influência a seu respeito, sucede que quase todo este comércio verifica-se por via de navegação do Arinos.²⁴⁷

A capacidade de financiamento da praça carioca era seu maior atrativo, dispensando assim a luta entre ela e a praça de Santarém. O projeto de Rodrigo de Sousa Coutinho já não era viável naquele momento, e a região sudeste se tornara o foco dos negócios matogrossenses. Conformava-se assim com a zona de maior capilaridade das ações do Estado Imperial, o que, de certa forma, demonstrava a expansão da ação do Império rumo a suas fronteiras, incorporando maior território à sua dinâmica política.

Sendo o Mato Grosso fronteira e zona de transição entre o centro e o norte, seus contatos com as praças comerciais dependeriam da capacidade de crédito e de negociação, demonstrando assim que parte da influência da praça carioca não se dava apenas pela centralização do poder administrativo, mas também pela capacidade de negócio e pela concentração do volume de capitais de seus comerciantes. Isto vai ao encontro da avaliação que a historiografia mato-grossense fez sobre a alteração dos padrões de comércio ao longo do século XIX, cada vez mais relacionados ao Centro-Sul, mas não corresponde à periodização por ela escolhida.

Segundo Eduardo Garcia²⁴⁸, a alteração das rotas comerciais, que visavam o norte e passaram a focalizar o comércio com o Rio de Janeiro, ocorreu ao longo da segunda metade do século XIX, a partir do chamado "ciclo das casas comerciais", que se iniciara com a abertura da navegação no rio Paraguai. Porém, Pimenta Bueno já reportava, em 1837, que os comerciantes locais preferiam o comércio com o Rio de Janeiro, feito este em grande parte pelas rotas terrestres de Goiás, as quais bifurcavam para São Paulo ou Minas Gerais. A partir daí, chegava-se ao Rio de Janeiro. Esta visão não condiz também com a apresentada por Sérgio Buarque de Holanda²⁴⁹, em sua análise do ciclo monçônico, criado pelos paulistas, o qual desenvolveria a supremacia da praça de Cuiabá sobre o comércio mato-grossense, em detrimento de Vila Bela, região localizada na rota norte.

²⁴⁷ Relatório do presidente do Mato Grosso, 1837, p 12-13

²⁴⁸ GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. *Mato Grosso (1850-1889 op. cit*

²⁴⁹ HOLANDA, Sérgio Buarque. *Monções.... op. cit*

A tendência de voltar-se para a fronteira paulista, em detrimento do comércio através de Goiás ou mesmo do Triângulo Mineiro não foi espontânea, nem fruto da preponderância de interesses meramente comerciais, mas sim fruto destes fatores associados aos projetos de alguns políticos paulistas que tiveram acesso ao posto de presidente da província de Mato Grosso. O próprio Pimenta Bueno, em 1837, incumbiu um negociante, João Alves Ferreira, de apresentar estudo do custo de transporte de mercadorias para o Rio de Janeiro, pela via fluvial e pela via terrestre, de maneira a justificar a excessiva dispendiosidade do caminho goiano. O comerciante, então, afirmava que o custo do transporte pela via goiana excedera em muito, se comparado ao custo de navegação dos rios que faziam a condução até o Pará, além de empregar maior tempo; os comerciantes perderam, em 1837, 113 bestas, no valor de 11:300\$0000 e alguns fardos de fazenda no trajeto terrestre. O preço de condução pela estrada de Goiás era de 10\$ a 12\$ réis a arroba, enquanto por rio era menos da metade.

Para Bueno, a navegação e o comércio com São Paulo livraria a província das dependências mercantis do Rio de Janeiro, trazendo prosperidade para a província. No entanto, para melhorar as comunicações conseguiu dotação do Império para a construção da estrada do Piquery, a qual facilitaria a navegação entre os rios do Mato Grosso a São Paulo. O trecho de estrada seria curto, chegando até a embocadura do Paranahiba com o Paraná, e de lá atravessando rumo ao Tietê e ao Mogi-guaçu, já na Vila da Constituição, em São Paulo, num caminho que já fora conhecido pelos bandeirantes e que facilitaria o comércio local, trazendo acesso a estradas melhores, localizadas na província paulista.²⁵⁰

Em 1838, as estradas interprovinciais já suplantavam, em importância, o papel dos caminhos fluviais nos projetos de Bueno, ainda na presidência da província. Desta vez, o tema principal é o das estradas terrestres: a navegação fica em segundo plano no quesito vias de comunicação e transporte, as quais não possuíam melhor estado por falta de dinheiro nos cofres provinciais. Todos estes dados contrariam a tese do isolamento, que também aparece na historiografia do Mato Grosso, já apresentada no capítulo 1. Conforme Romyr Conde Garcia, a tese de que o Mato Grosso era uma região isolada já aparecia no imaginário dos políticos que passaram por aquela província. Em 1871, o presidente do Mato Grosso afirmava

²⁵⁰ Relatório do Presidente do Mato Grosso, 1837, p. 20

às vezes, Mato Grosso afigura-se-me na imaginação, senhores, semelhante a um gigante colossal que, perdidas as forças vitais, por circunstâncias que ninguém ignora, está prestes a tombar num abismo de riquezas!²⁵¹

E por quê?

Quatro são as causas que desde já consignarei, submetendo-as Às vossas esclarecidas considerações:

1. A falta de braços;
2. A dificuldade nos transportes;
3. A epizootia, ou peste cadeiras, que tem quase destruído na província a raça cavalar;
4. A falta de iniciativa individual – a dúvida que faz concentrar os capitais da província, às vezes reservados para girarem noutros centros.²⁵²

Em 1871, a solução encontrada por Cardoso Jr. para o problema era a utilização da navegação do rio Paraguai e conseqüentemente o incremento do comércio na Bacia do Prata. Porém, ao longo das décadas de trinta, quarenta e cinquenta, soluções diversas foram dadas à falta de braços, de comércio e de comunicações. A presença de paulistas e de militares, e o grande interesse demonstrado pelos ministros dos Negócios do Império em promover o contato com a antiga zona de mineração, bem como a necessidade de construir uma zona de expansão da influência geopolítica, à maneira de enclave imperial em meio à fronteira, resultara em um conjunto de tentativas de ligação entre Mato Grosso e São Paulo, Mato Grosso e Goiás e mesmo entre Mato Grosso e Rio Grande do Sul, todas através da abertura de picadas e caminhos para animais e carroças. Porém, diversamente da província goiana, onde os caminhos sofriam menos com as contingências climáticas, a posição geográfica mato-grossense e sua proximidade com a região do Chaco implicou obstáculo à quase todas as iniciativas em matéria de caminhos.

Desde 1835, Antônio Pedro de Alencastro reclamava das dificuldades em desenvolver o comércio dos produtos agrícola produzidos localmente, pois não havia meios de fazê-los chegar ao mercado consumidor. Dois caminhos, um em fase final- o caminho entre Cuiabá e São Paulo – e outro em fase de projeção – o caminho do Paraguai – apareciam como solução para tais problemas. Este e outros caminhos para São Paulo foram objeto de legislação local e imperial. Já em 1838, havia consignação no orçamento geral para melhorias nesta estrada, em seu trecho mato-grossense.²⁵³ Já com relação à estrada rumo ao Paraguai, era de iniciativa provincial, e os próprios presidentes entravam em contato com os dignatários vizinhos, solicitando a abertura do

²⁵¹ Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso, apresentado À Assembléia Legislativa de Mato Grosso pelo exm. Tenente-coronel Francisco José Cardoso Júnior, no dia 20 de agosto de 1871. Cuiabá: Typografia de Souza Neves & CIA, p. 39

²⁵² Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso, 1871.p. 40

²⁵³ Relatório do Ministério do Império de 1838.

trecho paraguaio da mesma estrada. Os interesses envolvidos não ficam claros, mas o caso configurava-se como problema geopolítico para a ligação entre Brasil e Paraguai. No ano seguinte, a troca de administração, com a chegada de José Antônio Pimenta Bueno, alterou o enfoque dado à política local.

O projeto de Bueno, elaborado por um paulista, seria retomado por outros políticos paulistas a ocuparem o mesmo cargo, da mesma forma que a preocupação de Bueno com a arrecadação também constará de seus congêneres. Sua visão acerca da chegada de habitantes de outras províncias também era diferente daquela encontrada entre os presidentes da província de Goiás. Enquanto lá buscava-se rechaçar o elemento mineiro migrante, aqui, a vinda de migrantes mineiros para a construção da estrada do Piquery, na região sul do Mato Grosso, era vista com vantagem por solucionar um dos maiores problemas enfrentados pela engenharia local, e mesmo pela lavoura, conforme demonstrou Romyr Conde Garcia em seu trabalho, qual seja: a escassez de braços e a dificuldade em renovar os plantéis dos escravos que restaram do período minerador.

Indícios houveram sobre a construção de uma Estrada Nova para o Pará, já em 1838, ano em que os transportes terrestres suplantavam a navegação nos quesitos finanças dispendidas e número de trabalhadores. Em contrapartida ao que fora previsto no orçamento imperial para 1838, o dinheiro consignado para a construção da Estrada do Piquery não chegara. Este dado, constante para a história do Mato Grosso, era fruto, em primeiro lugar, da ausência de relatórios de engenheiros acerca das obras, exigência do Império para subvencionar construções e, subsidiariamente, à própria dificuldade de comunicação entre a Corte e a província. Em 1º de março de 1840, Estevão Ribeiro de Andrade, em seu discurso de abertura dos trabalhos da Assembléia, apresentava como principais problemas das comunicações provinciais

A vastidão do nosso território, a circunstância de achar-se ele quase todo despovoado, as dificuldades que aparecem para se conseguir quaisquer exames, os mais insignificantes orçamentos a presença do Gentio, a falta de braços e de materiais em quase todos os pontos, foram, além de outros os motivos por que não pode o Governo a um tempo dar princípio, ou andamento, a todas as obras, e às difíceis explorações que se lhe ofereciam: fez contudo quanto permitiram os recursos e o tempo.²⁵⁴

²⁵⁴ Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso, 1840, p 31.

O caminho para São Paulo, pela Estrada do Piqueri, estava aberto em boa medida – até a vila de São Lourenço, e daí por diante até o Piqueri; a estrada já possuía tráfego de tropas, mas os trabalhos sofriam com a falta de braços e com os ataques dos índios. Os motivos do êxito na abertura rápida deste caminho estavam em duas articulações econômicas diferentes: primeiro, entre os presidentes das duas províncias, que gastaram recursos, simultaneamente, para a construção dos respectivos trechos em cada lado da província, e entre o governo imperial e o da província de Mato Grosso, a qual recebia, desde 1832, consignação para a abertura de seus caminhos, conforme aparecem nos registros dos debates parlamentares da Assembléia Geral.

Tais articulações, que permaneceram até a década de 1860, ocorriam mediante a presença de paulistas no governo mato-grossense e, ao mesmo tempo, dos contatos que os presidentes da província possuíam com integrantes das pastas ministeriais e com parlamentares que representavam a província na Assembléia Geral. Os mecanismos de proposição de novas obras não ocorriam apenas pela via legislativa, mas também pelo envio de ofícios dos presidentes aos Ministros da Secretaria de Negócios do Império, como ocorreu em 1838, ainda durante a gestão Pimenta Bueno, e com o empenho dos deputados que representavam a província, os quais defendiam a proposição de estradas interprovinciais e suas respectivas subvenções, como ocorreu entre 1837 a 1840.²⁵⁵

Tais esforços eram fruto não só da junção dos interesses entre Império e representantes locais, mas também da ausência de arrecadação suficiente. Não foi possível fazer o exame da entrada e saída de produtos nos registros e barreiras da província, mas, segundo Romyr Conde Garcia²⁵⁶, a província dependia de importações de produtos manufaturados, e sua produção agropecuária não era objeto de exportação para o de abastecimento de outras províncias, servindo apenas ao consumo interno. O principal ponto de entrada dos produtos vindos pela rota paulista era a região de Cuiabá, ao sul, utilizada pelos comerciantes da rota monçoneira, mas que poderia ser substituída pela rota do Piqueri, a qual diminuiria o trajeto percorrido e o tempo de viagem, não fossem dois problemas: primeiro, a ausência de paragens ao longo do caminho, dificultando o tráfego dos animais, e, em segundo lugar, as chuvas constantes e o alagamento periódico do trecho, muito próximo à zona do Chaco.

As comunicações com Minas Gerais se davam a partir de um ramal da estrada do Piqueri que se dirigia à fronteira na região do Diamantino, e de lá entravam tropas

²⁵⁵ Relatórios do Ministério dos Negócios do Império, 1838-1840.

²⁵⁶ GARCIA, Romyr. Conde. *Mato Grosso* (1800-1840)... Op. Cit

paulistas que abasteciam a província. Para melhorar os trechos de estrada nesta região, novamente o governo paulista correspondeu com auxílio pecuniário, conforme Joaquim Francisco Lopes, responsável pelas obras de abertura de novos trechos e picadas, afirmava. Este, recorrendo a São Paulo para obter fundos, também obtivera proteção paulista para efetuar as obras até o Rio Paraná, de onde começariam as obras sob responsabilidade paulista.

Apesar deste conjunto de esforços altamente articulados, as dificuldades gerais nestas obras, e em todas as outras efetuadas na província, eram apontadas como a alta de oficiais engenheiros e mestres trabalhadores, falta de um sistema de administração das obras públicas e a falta de lei que discriminasse quais obras seriam provinciais e quais seriam municipais.

A estas, juntariam-se as agitações no Pará, que impediam a circulação de comerciantes nas regiões da fronteira norte, inclusive com a captura de rebeldes na região do Diamantino, o que causava preocupação à política local, pois a infiltração dos rebeldes poderia levantar as populações do norte e espalhar a guerra civil num território estratégico para o governo imperial. A presença dos rebeldes retardava as obras no Caminho do Norte, e, ao longo dos primeiros anos da década de 1840, o abandono da rota terrestre para o norte, via Pará, demonstraria a mudança política gerenciada pelos interesses do centro, através dos esforços para ligar o Mato Grosso à região central, abandonando a rota comercial tradicional para o Pará, objeto de incentivo ao longo da era colonial e dos primeiros anos do Império. Em 1844, o coronel Zeferino Pimentel Moreira Freire, português naturalizado e membro da Academia Militar e na época presidente da província de Mato Grosso, associava a consolidação do Estado Nacional à utilização dos caminhos paulistas, em detrimento dos caminhos do norte:

Senhores, é principio incontestável que um país torna-se mais abundante, rico, e civilizado a proporção que seus meios de comunicação interna são mais fáceis, o comércio não só utiliza com isso, como a administração, por que a ação do Governo é mais rápida e por consequência a justiça mais pronta: ora, se estes princípios são verdadeiros e de suma utilidade, *qual a razão do torpor ou indiferentismo para com a estrada nova desta cidade até São Paulo? Ninguém desconhece o comércio ativo que tem esta Província com a Capital do Império, onde os negociantes acham pronto mercado a tudo que daqui exportam, como também os recursos de gêneros que são necessários importar: logo vê-se que a primeira obrigação a cumprir é estabelecer uma estrada curta e cômoda desta cidade à Província de São Paulo: reconheço que estas estradas não estão na escala dos poderes da Assembléia Provincial, mas vossos esforços podem mui bem despertar esta indolência ou prejuízo dos negociantes, obrigando-os a passar pela estrada velha quando principiou-se a frequentar, com a diferença que nesta se caminha pelos dois lados de um triângulo, enquanto que pela outra se marcha pela hipotenusa, oferecendo mais a vantagem de ser toda plana, por*

onde já tem passado carros, devendo ser preferível principalmente no tempo da seca, em que não se encontra obstáculo algum.(...)²⁵⁷

(...) Para cessar o hábito em que estão de transitar somente pela estrada antiga, e dar maior incremento a do Piqueri, julgo conveniente animar por meio de recompensas pecuniárias a todo o condutor de tropas ou de carros que passar por tempo de três anos por dita estrada do Piqueri, cujas quantias serão fornecidas pela arrecadação que se fizer das barreiras estabelecidas, ou de guias que serão passadas pela Contadoria Provincial a todo o negociante, viandante ou tropeiro, que caminhar pela estrada desta cidade à Goiás, tanto na ida como na volta, os quais serão obrigados a pagar uma taxa conforme o número de animais, e pessoas empregadas na comitiva. Outras vantagens oferece este sistema, crescer as rendas provinciais, como também saber pelo registro das guias a importação e exportação que se faz anualmente nesta província.

Não se suponha fantasia essa idéia relativa à nova estrada, talvez seja mais profícua do que as grandes somas que se tem despendido sem maior utilidade: quem fez a estrada até Goiás? Quais são as obras que se tem feito? O que aparece de bom ou mau é efeito dos cascos dos animais conduzidos pelos viajantes que muitas vezes são obrigados a fazer o caminho na ocasião da passagem, falo com experiência própria.²⁵⁸

Os esforços para abrir o caminho rumo a São Paulo não eram, segundo o relato, suficientes para alterar os hábitos dos comerciantes que preferiam o caminho de Goiás ao Rio de Janeiro e, para que o novo caminho fosse utilizado, e as comunicações com São Paulo, fortalecidas, Zeferino propõe um sistema de incentivos fiscais para aqueles que preferissem o novo caminho. O problema do caminho paulista, que não consta no relatório de Zeferino Pimentel mas que era discutido, alguns anos antes, no parlamento, estava no encarecimento do frete em função da cobrança de impostos nos trechos paulistas dos caminhos que iam para Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. O aumento do número de postos de cobrança – registros, barreiras e coletorias – embora não tenha estudo específico para o caso das comunicações com as regiões centrais, é objeto de estudos para os caminhos entre São Paulo e a região Sul²⁵⁹, onde seu número e arrecadação representaram incremento suficiente às finanças paulistas, de modo a permitir seu reinvestimento no próprio sistema de viação, com a melhoria de estradas provinciais e de estradas interprovinciais ao longo de seus trajetos locais e, em alguns casos, com subvenção aos trajetos vizinhos. Esta política de uso dos caminhos como elemento importante do sistema de arrecadação já era prática dos paulistas na década de 1830, e seu aparecimento, em 1844, no discurso de Zeferino Pimentel para o Mato Grosso e em 1854 e 1855, na província de Mato Grosso, demonstra como um modelo de sucesso, iniciado na província paulista, foi objeto de discussão em outras províncias através de propostas de presidentes que, em suas origens, possuíam contato ora com a

²⁵⁷ Relatório do Presidente da província do Mato Grosso, 1844, p. 11

²⁵⁸ Idem, p. 11-12

²⁵⁹ COSTA, Hernani Maia. *As barreiras op. cit e Idem Trângulo das Barreiras: op. cit*

política paulista, através de sua origem, ora através do sistema de formação da política imperial, que formava seus quadros através da circulação destes por diferentes pontos do território nacional.

O terceiro mecanismo de circulação deste modelo de incremento fiscal ocorreu dentro do parlamento, através das discussões dos deputados gerais, problema a ser analisado no capítulo logo abaixo. Ali, os interesses provinciais eram debatidos, principalmente no tocante à divisão de gastos do orçamento geral, às necessidades de subvenção para locais com maior dificuldade em incrementar sua arrecadação e, também, com relação à própria definição sobre a legalidade da cobrança de taxas de entrada e saída, pelas províncias, em caminhos gerais ou interprovinciais.

Por outro lado, a própria mudança do presidente da província, e de sua respectiva coloração partidária, era capaz de alterar a diretriz dada ao sistema de comunicações. Em ano após apresentação da proposta de incentivo fiscal à Assembléia Provincial do Mato Grosso pelo Coronel Zeferino Pimentel, Ricardo Jose Gomes Jardim, paulista formado pela Academia Real do Rio de Janeiro, lente da Escola Militar e engenheiro do Corpo de Engenheiros do Exército, cuja carreira esteve atrelada ao incremento do sistema de comunicações do Rio Grande do Sul e à construção de estradas na região sul ao longo de toda a década de 1830, era nomeado presidente do Mato Grosso e, em seu primeiro pronunciamento, alterava as diretrizes da política de comunicações, propondo a preservação da estrada de Goiás.

Gomes Jardim apresentava visão mais técnica do problema, condizente com sua condição de formação e carreira. Segundo ele, os gastos excessivos com o caminho do Piqueri, o qual permanecia sem uso, tornaram necessário alterar o trajeto desta estrada, e o próprio Gomes Jardim propunha novo trajeto, a ser observado pelo engenheiro da província Henrique de Beaupaire Rohan²⁶⁰, que iniciaria suas atividades naquele mesmo ano (1845), sendo todas as alterações feitas com permissão e subvenção do

²⁶⁰ Engenheiro formado pela Academia Militar do Rio de Janeiro, Henrique Beaupaire Rohan foi responsável pela elaboração de Cartas Corográficas da Paraíba, de Minas Gerais e do Mato Grosso. Trabalhou em diversas províncias e no Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, bem como auxiliou a formação de diversas Diretorias de Obras Públicas em províncias do Império. Durante suas viagens, fez pesquisas sobre tribos indígenas ao longo dos rios Paraná, Paraguai e no caminho para o Rio de Janeiro. Foi membro da Sociedade Geográfica do Rio de Janeiro, fundada em 1883, e da qual participavam advogados, médicos, engenheiros civis e militares “(...) que compartilhavam da idéia do utilitarismo da ciência e da crença no progresso da nação brasileira.(...) Pra eses intelectuais, era vital conhecer o Brasil, resolver os grandes problema snacionais daquela época, com ao questão da mão-de-obra, o melhor escoamento da produção para os portos, a consturção de vias de comunicação, sejam estradas de rodagem ou de ferro (...)” CARDOSO, Luciene P. Carris. *Novos horizontes para o saber geográfico: a sociedade de geografia do Rio de Janeiro(1883-1909)*. **Revista da SBHC**, Rio de Janeiro, v.3, n1, jan-jul 2005, p. 80

governo imperial.²⁶¹ As relações íntimas entre império e província permaneceram no exercício seguinte, com a proposição de levar a Fábrica de Ferro Ipanema à província. Apesar disto, dos recursos prometidos – 10:000\$000 para o novo trajeto da estrada do Piqueri – apenas 2:000\$000 foram enviados ao cofre provincial. A alternativa imaginada por Jardim, ainda na chefia da província, era a introdução da iniciativa privada para subvenção dos trabalhos, possibilidade abandonada pela ausência de pessoas idôneas interessadas em assumir os encargos da obra.

A partir de 1850, a orientação dada às comunicações iniciava inflexão rumo à navegação a vapor, acompanhando a tendência dos debates parlamentares e a orientação dos ministros imperiais. A presença de Augusto Leverger como presidente, capitão de fragata e depois capitão de mar e guerra da marinha imperial, já demonstrava qual a orientação política dada pelo centro. Ao chegar à província, em 1851, o primeiro trabalho deste presidente, que se ligaria à política do Mato Grosso ao longo de toda a década, foi observar o estado geral das estradas, classificadas como apenas trilhas, que só admitiam o transporte de animais e carga, sem povoamento ao redor a não ser alguns moradores que forneciam milho para as tropas. Seu impulso era dificultado pela ausência de capitais e população, como no caso goiano. Ainda em 1851, o caminho de Goiás era o mais freqüentado pelos comerciantes, possuindo atalho rumo a Minas Gerais por Rio Claro e Uberaba. Trajeto coberto por mato carrasquento e passível do ataque dos índios coroados, necessitava de aumento do povoamento ao longo da trilha.

²⁶¹ “(...) A nova estrada de comunicações entre esta província e a de São Paulo, em cujos ensaios já se há despendido desde 1832 a quantia de 10:845\$000 réis, tem estado como que abandonada, há quase dois anos, sem dúvida pelo mau sucesso de ambas as veredas, que se abriram até o Piquiri.

O governo se S. M. o Imperador sempre solícito em promover e animar os melhoramentos materiais dopais, não só autorizou ao Presidente de São Paulo, por aviso de 15 de março do ano passado, para contratar a abertura da dita estrada até o Paraná, ordenando-lhe que desse todo impulso à esta obra, como, por aviso de 5 de setembro do mesmo ano, exigiu desta presidência novas informações sobre o estado de adiantamento da mesma estrada aquém daquele rio, autorizando-me a despendar com ela até 10:000\$000 réis no presente ano financeiro, com declaração de que esta quantia será ampliada logo que cheguem à Secretaria d’Estado os esclarecimentos exigidos, e é tanto mais apreciável esta proteção do Governo Imperial, que SM ela não seria possível continuar-se a abertura da nova estrada, visto o estado das finanças da Província. Logo que cessem as chuvas da estação, pretendendo encarregar ao Engenheiro, que agora temos na província, de proceder aos preciso exames para determinar-se a direção, que mais convenha dar-se à esta estrada, e prevejo, segundo a Carta da Província, que ela deve seguir da Água branca a rumo de S. E. pouco mais ou menos, passando o Piquiri em suas cabeceiras. Estas indagações preliminares não serão fáceis, nem pouco dispendiosas por causa dos Índios Coroados que habitam as imediações do S. Lourenço Aberta a vereda definitiva, tratar-se há de alargá-la, e dos preciso aterros ou escavações, bem como da construção das pontes, que forem necessárias.” Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso, Ricardo José Gomes Jardim, apresentado À Assembléia Provincial do Mato Grosso em 1º de março de 1845. Cuiabá, Typografia Provincial, 1845, p. 23-24

O caminho paulista, suscetível ao clima e ao alagamento, era utilizado pelo correio, ligando a Corte à província.

No ano seguinte, a primazia dos caminhos centrais ficava clara: autorizado a gastar quatro contos de réis com melhorias na estrada rumo ao Pará, Leverger recorrera à administração imperial, conseguindo que o dinheiro pudesse ser gasto no melhoramento das estradas que iam para a Corte por Goiás e por São Paulo, recebendo mais quatro contos para este trabalho, além dos já autorizados.

Isto só fora possível diante das relações políticas entre Leverger e outros componentes da política imperial, de seu conhecimento acerca das comunicações por mar e terra, adquiridos em sua formação profissional, e através da compreensão que adquirira acerca do comércio local. Ao invés de seguir na tentativa de mudar os hábitos locais, Leverger decidira por incrementar o comércio já existente, respeitando os círculos econômicos que davam provimento à província, de maneira a melhorar os caminhos por estes utilizados, ao contrário de seus antecessores. Apesar disto, entre 1855 e 1856, a interferência de notícias vindas da capital faria com que as esperanças em promover a ligação entre o Mato Grosso e o Rio de Janeiro se deslocassem das estradas de viação para as estradas de ferro.

Diante da aprovação da Lei 1041, de 26/06/1852, que aprovava a construção da Estrada de Ferro Mauá, e posteriormente da regulamentação para as ferrovias EF Recife-São Francisco (1852), EF Bahia – São Francisco (Decreto 1299 de 9/12/1853), da EF D. Pedro II (Decreto 1599 de 9/5/1855) e dos decretos 816, de 10/07/1855 e 1664, de 27/10/1855, ambos regulamentando o sistema de construção de obras públicas para estradas e ferrovias, surgia na política local a esperança de que a província também recebesse uma estrada de ferro capaz de resolver seus problemas de comunicação. A esperança na abertura da navegação a vapor também aparecia como saída para as dificuldades de comunicação, suscitando a possibilidade de diminuição do tempo de tráfego e, ao mesmo tempo, trazendo a modernidade aos confins do Império.

O último suspiro das estradas carroçáveis como opção para as comunicações no Mato Grosso ocorreu sobre a presidência de Herculano Ferreira Penna, político mineiro que fizera carreira como presidente das províncias de Espírito Santo, Pernambuco, Maranhão, Amazonas, Bahia, Mato Grosso e chegara à deputação geral e ao senado. Em 1862, muito próximo ao início da Guerra do Paraguai, Penna percebia que a franquia da navegação do Rio Paraguai e o uso do caminho do Piqueri não deveria isolar a província de Minas Gerais e Goiás. Àquela época, já se iniciara o chamado “Ciclo das Casas

Comerciais”, com a introdução da navegação da bacia do Paraguai , em 1856, iniciava a alteração do eixo econômico da província, rumo ao sul. Diante da facilidade das comunicações via navegação, o abandono dos caminhos terrestres, principalmente dos caminhos ao norte, parecia iminente. A estrada para o Paraguai, construída na década de trinta, não possuía mais qualquer menção por parte dos presidentes da província, e Herculano Penna se preocupava com a manutenção de caminhos alternativos à navegação, recém-inaugurada. Ao longo da guerra do Paraguai, o problema das comunicações ficara em segundo plano para os presidentes da província: era necessário coibir a invasão, ordenar a resistência e informar o império de avanços e retrocessos na guerra. O problema das comunicações só seria ponto de discussão na província a partir de 1870, com o fim da guerra, diferentemente do que ocorrera na política geral: a guerra suscitara, ainda mais, a preocupação com as comunicações com a região de fronteira, o que influenciara na elaboração dos planos de viação nacionais a partir de então, os quais carregariam, em todos eles, a intenção de manter a navegação com o Mato Grosso, deixando de lado os caminhos terrestres, tidos agora como atrasados e caros.

A trajetória da província do Mato Grosso é capaz de demonstrar, primeiro, um equívoco historiográfico presente em diversas obras, já analisadas acima: o desprezo pelos êxitos conseguidos na comunicação com a região de fronteira. Apesar das dificuldades, do tempo gasto na viagem entre Rio de Janeiro e Mato Grosso e dos problemas relacionados ao relevo e à estação das chuvas, que destruíam os caminhos ao sul, bem como aos ataques indígenas, que atormentavam os comerciantes que se aventuravam nos trajetos terrestres, o interesse imperial no controle fronteiriço e a presença constante de presidentes provinciais que representavam os interesses do centro e, de maneira oscilante, os interesses das províncias fronteiriças, através dos projetos de integração ao território paulista, demonstram que:

A – A província do Mato Grosso manteve, ao longo de toda a primeira metade do século XIX, fortes laços comerciais com Goiás, Minas Gerais e Rio de Janeiro, apesar dos esforços que os representantes da política nacional empenhavam na substituição deste círculo comercial.

B – o declínio dos círculos comerciais que ligavam a província ao Pará, através da navegação, e à Goiás, pelo caminho terrestre, só ocorreram a partir da década de 1850, com a abertura da navegação do rio Paraguai nos trechos sob domínio brasileiro.. A carreira do Pará, importante para as regiões auríferas da fronteira noroeste, perdera

importância já na década de 1830, mas o sistema de circulação de produtos via Goiás continuara a abastecer o Mato Grosso até as vésperas da guerra do Paraguai.

C – o comércio entre Mato Grosso e São Paulo, objeto das preocupação dos presidentes da província, incentivado pelos próprios presidentes provinciais e por São Paulo, não era o centro da vida econômica provincial. Embora as regiões do sul da província pudessem aproveitá-lo, e a região de Santana de Parnaíba, próxima às fronteiras paulista e mineira representasse ponto importante da entrada de animais e produtos agrícolas, esta não era a principal rota de abastecimento da província, mesmo com os investimentos combinados entre ambas e com o auxílio imperial.

Diversas hipóteses poderiam ser levantadas para explicar a importância do comércio com Goiás. A primeira delas, o fato de que os comerciantes que utilizavam a rota goiana possuíam crédito diretamente com os comerciantes fluminenses; a segunda, de que esta rota, que perfazia extensão das estradas entre Rio de Janeiro e Minas Gerais possuía menores taxas de imposto sobre a circulação de mercadorias, pessoas e animais; a terceira, de que tais rotas, por seu trajeto retilíneo, possuíam menor risco de perda dos animais e da carga e, por fim, como a rota goiana entre Mato Grosso e Minas Gerais era cruzada pela estrada que cortava Goiás no sentido norte-sul, linha composta por diversos presídios de natureza militar e por vilas que funcionavam como zona de expansão do domínio político do Império. Ao mesmo tempo, a idéia de que a origem da província, calcada na expansão bandeirante e nas rotas comerciais com São Paulo durante o período minerador, não teve continuidade no século XIX. As fontes propõem relações muito mais fortes entre as três capitanias mineradoras, à maneira de continuidade dos projetos ilustrados do século XVIII, capazes de permanecer ao longo da primeira metade do Império, e não a manutenção dos caminhos monçoneiros, os quais serviam para o abastecimento das regiões ao sul da capitania, mas não atingiam as regiões central e norte do Mato Grosso.

Da ligação entre Mato Grosso e Goiás dependia a chegada dos produtos importados à região de fronteira, porém, este caminho só se completava com o uso dos caminhos mineiros rumo ao Rio de Janeiro ou a São Paulo.

3.4 MINAS GERAIS: zona de convergência rumo ao Rio de Janeiro

A situação da província de Minas Gerais, desde o século XVIII, apresentava-se como entroncamento de rotas, capazes de ligar as regiões litorâneas da Bahia, Rio de

Janeiro e São Paulo ao centro da colônia portuguesa. Ao longo da primeira metade do Império, esta situação permanecera. A longa tradição dos caminhos mineiros remonta aos chamados caminhos reais, utilizados para manter o contato entre a metrópole e a zona mineradora, a partir de 1720. Estudadas por Márcio Santos²⁶², as estradas reais possuíam, em grande parte, calçamento, pontos de descanso para os animais, sistemas de fiscalização rígidos e, em alguns casos, eram obras feitas pelos engenheiros da Academia Real Portuguesa, escola de formação militar que também formava engenheiros militares responsáveis por grandes obras em Portugal e nas colônias. A tradição de organização administrativa, herdada do sistema fiscalista português implantado a partir da administração pombalina, visando melhorar o sistema de arrecadação de impostos, permaneceu forte em Minas Gerais. A riqueza metálica do período colonial fora substituída, nas comarcas próximas à fronteira, por um sistema de agricultura de abastecimento articulado pelas estradas coloniais, conforme já fora exposto no capítulo anterior. Ao longo do XIX, parte da organização colonial, parece que está faltando uma parte da frase com um sistema mais integrado de cobrança de impostos e um sistema de comunicações com maior grau de integração, demonstrado nos relatórios emitidos pelos presidentes da província, os quais continham mais informações que os encontrados nas outras capitanias.

A elite política mineira fez parte da política do governo central, desde o início do regime independente. Diversos políticos originados em Minas foram recrutados e posteriormente utilizados na política imperial, o que explica o predomínio de mineiros de origem na chefia da província e a grande incidência de políticos de carreira neste cargo, conforme a tabela abaixo.

²⁶² SANTOS, Márcio. *Estradas Reais op. cit.*

TABELA 5 -RELAÇÃO DOS PRESIDENTES DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS

Presidente da Província de Minas Gerais	Período	Dados Biográficos
Manuel Inácio de Melo e Sousa, Barão de Pontal	1831-1833	Português. Juiz de fora, desembargador , deputado da Assembléia Legislativa mineira, deputado geral e senador durante o Segundo Império
Bernardo Pereira de Vasconcelos	1833-1833	Mineiro de Vila Rica. Jornalista, juiz de fora e jurista. Coimbrão formado na turma de José da Costa Carvalho, entre outros (Vice-presidente)
José de Araújo Ribeiro, Visconde de Rio Grande	1833-1833	Gaúcho, filho de charqueadores, formado em Coimbra. Presidente da província do Rio Grande do Sul (1836 a 1837), deputado geral e senador pelo Rio Grande do Sul
Antônio Paulino Limpo de Abreu	1833-1834	Português. Coimbrão, juiz de fora, desembargador, deputado geral, ministro dos Negócios do Império, da Justiça, das Relações Exteriores, da Fazenda, da Marinha e Primeiro-ministro e senador a partir de 1848
Manuel Dias de Toledo	1834-1836	Paulista de Porto Feliz. Jurista
Antônio da Costa Pinto	1836-1837	Mineiro de Paracatu, formado em Coimbra, juiz de fora e desembargador, presidente da província de Pernambuco em 1848 e da Bahia entre 1860 e 1861. Ministro do STJ em 1870.
José Cesário de Miranda Ribeiro, Visconde de Uberaba	1837-1839	Mineiro de Ouro Preto. Magistrado, deputado geral, presidnete da província de São Paulo, ministro do STJ, conselheiro de Estado e senador a partir de 1844.
Bernardo Jacinto da Veiga	1839-1840	Carioca. Comerciante. Deputado provincial no Rio de Janeiro, conselheiro de sua Magestade e membro do IHGB.Primeira vez
Sebastião Barreto Pereira Pinto	1840-1841	Gaúcho. Militar. Serviu nas guerras da Cisplatina, de Independência e dos Farrapos. Deputado provincial pelo Rio Grande do Sul,
Manuel Machado Nunes	1841-1841	Presidente da província de São Paulo (1839-1840),
Carlos Carneiro de Campos, Visconde de Caravelas	1842-1842	Baiano. Primeira vez. Diretor do Banco do Brasil conselheiro de estado, ministro da Fazenda, deputado provincial e geral e senador do Império a partir de 1857
Herculano Ferreira Pena	1842-1842	Primeira vez. Mineiro natural do Serro. Presidente da Província de Minas Gerais, do Espírito Santo, do Pará, de Pernambuco, do Maranhão, do Amazonas, da Bahia e do Mato Grosso. Deputado geral de 1838 a

		1844, senador de 1855 a 1867.
Bernardo Jacinto da Veiga	1842-1843	Segunda vez.
Francisco José de Sousa Soares de Andréa, Barão de Caçapava	1843-1844	Português. Militar. Engenheiro. Presidente da Província do Pará entre 1836 e 1839, de Santa Catarina entre 1839-1840, do Rio Grande do Sul em 1840, da Bahia em 1844-1846, e do Rio Grande do Sul entre 1848-1850.
Quintiliano José da Silva	1844-1847	Mineiro
José Pedro Dias de Carvalho	1847-1848	Mineiro. Jornalista e Político. Deputado provincial, deputado geral, vice-presidente do Banco do Brasil, ministro da Fazenda, conselheiro de Estado e senador a partir de 1858.
Bernardino José de Queiroga	1848-1848	Mineiro. Advogado e político. Deputado geral, deputado provincial,
José Ildefonso de Sousa Ramos	1848-1849	Mineiro de Baependi. Bacharel pela Faculdade de Direito do Largo São Francisco. Deputado geral, presidente das províncias do Piauí, Pernambuco, ministro da Justiça e Senador do Império a partir de 1853. Membro do Conselho de Estado.
Alexandre Joaquim de Sequeira	1850-1850	
Romualdo José Monteiro de Barros	1850-1850	Mineiro. Coronel, empresário da área de mineração.
José Ricardo de Sá Rego	1850-1852	Presidente do Rio de Janeiro entre 1855 a 1861.
Luís Antônio Barbosa	1852-1853	Presidente do Rio de Janeiro (1853-1854, 1855-1856, 1856-1857)
José Lopes da Silva Viana	1853-1853	Vice-presidente.
Francisco Diogo Pereira de Vasconcelos	1853-1856	Primeira vez. Mineiro. Magistrado, formado pela Faculdade de Direito do Largo São Francisco, irmão de Bernardo Pereira de Vasconcelos, presidente da província de São Paulo entre 1856 e 1857, deputado geral e provincial por Minas Gerais, ministro da Justiça e sócio do IHGB,
Herculano Ferreira Pena	1856-1857	Segunda vez
Joaquim Delfino Ribeiro da Luz	1857-1857	Mineiro de Cristina. Ministro da Guerra, dos Negócios da justiça, conselheiro de Estado, deputado geral, senador por Minas Gerais.
Carlos Carneiro de Campos, Visconde de Caravelas	1857-1860	Segunda vez
Manuel Teixeira de Sousa, Barão de Camargos	1860-1860	Primeira vez. Vice-presidente. Mineiro. Proprietário rural, deputado geral, deputado provincial por Minas Gerais e senador a partir de 1860
Joaquim Delfino Ribeiro da Luz	1860-1860	Vice-presidente
Vicente Pires da Mota	1860-1861	Paulista. Bacharel pela Faculdade de Direito do Largo São Francisco, Padre, presidente da província de Pernambuco em 1848, , de São Paulo entre 1848 e 1851, do Ceará entre 1854 e 1855, do Paraná em 1856, de Santa Catarina entre 1861 e 1862, .

Manuel Teixeira de Sousa Barão de Camargos	1861-1861	Segunda vez. Vice-presidente. Mineiro. Proprietário rural, deputado geral, deputado provincial por Minas Gerais e senador a partir de 1860
José Bento da Cunha Figueiredo	1861-1862	Pernambuco. Doutor pela Faculdade de Direito de Olinda, deputado provincial em 1844, presidente de Alagoas (1849-1851), de Pernambuco [(1854 a 1856), Pará (1868 a 1869), deputado geral por Pernambuco e senador pela mesma a partir de 1869, ministro dos Negócios do Império
Joaquim Camilo Teixeira da Mota	1862-1862	Vice-presidente. Mineiro de Bom Jesus do Amparo.
José Joaquim Fernandes Torres	1862-1862	Vice-presidente. Mineiro de Mariana. Magistrado, deputado provincial, deputado geral, ministro da Justiça e senador do Império a partir de 1862, Presidente da Província de São Paulo entre 1857 a 1860.
Francisco Diogo Pereira de Vasconcelos	1862-1863	Segunda vez.
João Crispiniano Soares	1863-1864	Paulista (Guarulhos). Presidente das províncias de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Deputado Geral pelo Mato Grosso.
Fidélis de Andrade Botelho	1864-1864	Vice-presidente.
Pedro Alcântara Cerqueira Leite	1864-1865	Mineiro de Barbacena, jornalista, sociólogo e político brasileiro. Bacharel pela Faculdade de Direito do Recife., presidente da província de São Paulo entre 1867 e 1868, deputado geral.
Joaquim Saldanha Marinho	1865-1867	
José da Costa Machado de Sousa	1867-1868	
Manuel Teixeira de Sousa, Barão de Camargos	1868-1868	Terceira vez
Domingos de Andrade Figueira	1868-1869	Formado pela Faculdade de Direito do Largo São Francisco
José Maria Correia de Sá e Benevides	1869-1870	Fluminense de Campo dos Goytacases, presidente da província do Rio de Janeiro em 1870
Agostinho José Ferreira Bretas	1870-1870	
Antônio Luís Afonso de Carvalho	1870-1871	Baiano, presidente da província do Paraná entre 1869 e 1870, presidente da província da Bahia em 1886, 1888 e 1889.

Fonte: Wikipedia, Sisson. Almanaque dos Brasileiros Ilustres e Relatórios dos presidents da Província de Minas Gerais, 1830-1870.

A tabela demonstra, com clareza, a alta rotatividade entre os presidentes da província mineira, o que significa dizer que, neste caso, o modelo tradicional de

ocupação do cargo é válido. De certa forma, isto parece se relacionar à própria posição de Minas no quadro geral da política geral

Acompanhando o quadro , quase todos os homens que passaram por esta presidência galgaram outros postos na hierarquia política nacional, passando pela presidência de províncias como São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Espírito Santo e, eventualmente, pelas províncias de Pernambuco, Alagoas e Bahia. Treze presidentes alçaram o posto de senador do Império, e quase todos passaram pela presidência de outras províncias, ou então pela deputação provincial e geral. Vários destes homens eram de origem mineira, denotando a importância que estes adquiriram ao longo do primeiro reinado, e, em sua grande maioria, eram bacharéis em direito pela Faculdade de São Paulo ou pela Faculdade de Olinda, ou então signatários de patentes militares.

Membros da própria elite imperial, os presidentes da província mineira sabiam da importância deste território para com suas zonas de fronteira, bem como valorizavam a posição estratégica de certos pontos da província, de modo a possuir a província um plano geral de viação já em 1835, aprovado pela lei provincial de 1º de abril de 1835, o qual foi executado pelo Inspetor geral de Obras Públicas, cargo que já existia na província em 1835. O plano era composto pelo alinhamento de todas as estradas nos sentidos norte-sul e leste-oeste e pela contratação de engenheiro exclusivo para levantamento das estradas entre o sul da província e a capital do país. Fernando Halfeld, engenheiro contratado para tais levantamentos, apareceria não apenas nos relatórios sobre estas obras, mas obteria destaque ao longo de seus trabalhos em Minas Gerais, compondo depois o Diretório de Obras Públicas do Ministério dos Negócios do Império. A preocupação com a melhoria destes caminhos não se reduzia apenas ao contato com a Corte e à melhoria do comércio, realizando também papel importante no sistema de arrecadação pois o objetivo final das obras seria a diminuição da sonegação, com a criação de novos registros, providos de empregados encarregados de dar guias ou cobrar impostos, exemplo retirado do sistema de arrecadação carioca, segundo Antonio da Costa Pinto, presidente da província à época.

A rota de maior importância às comunicações mineiras em todo o período é a que sai de Ouro Preto e Barbacena rumo à ponte do Paranaíba, já na fronteira com o Rio de Janeiro, e que de lá continuava, sob a responsabilidade da província vizinha. Apesar da centralidade deste caminho nas rotas imperiais, ele também sofria com os mesmo empecilhos encontrados nas rotas mais interiores.

A estrada do Paraibúna foi dividida em regiões, as quais eram arrematadas separadamente. Caberia ao arrematante resolver os problemas relacionados às obras, as quais, neste caso, presumiam a conservação, limpeza e reconstrução dos trechos existentes, além da abertura dos ramais necessários. Tais atividades prescindiam de trabalhadores, os quais não eram encontrados com facilidade.

Observando a complexidade das obras na região de divisa entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, é possível afirmar que ao menos parte dos trabalhadores deveria ser especializada, capaz de manejar instrumentos de medição, ler instruções e mesmo conhecer algo acerca da leitura dos mapas que serviam de base às obras. Trabalhadores com tal grau de especialização eram raros. A questão da mão de obra se desdobrava também sobre o problema do trabalho compulsório: preferia-se a presença de trabalhadores livres nestes trajetos, pagos diariamente, eliminando a necessidade de garantir a transferência e a sobrevivência de trabalhadores compulsórios ao término de cada trecho da obra.

Maria Sylvia de Carvalho Franco²⁶³, ao pesquisar a situação dos homens livres pobres na província paulista, demonstrou como o sistema de trabalho compulsório foi utilizado a partir da expansão do sistema mercantil de venda de escravos, e não por por razões de uma perene carência interna de população livre que pudesse ser utilizada como mão-de-obra. Esta população existia, e sobrevivia, apesar de ser destituída de meios de produção, possuía meios suficientes para manter sua sobrevivência nas brechas abertas pelo sistema escravista, ocupando atividades sobre as quais não recaía o peso da produção mercantil para exportação.

Em grande parte, tais brechas relacionavam-se ao sistema interno de circulação de mercadorias, através de serviços residuais. A principal destas atividades estava ligada ao transporte das mercadorias, feito com o uso de animais. De maneira geral, o tropeiro era a figura central nos transportes de animais e cargas, mas esta figura não poderia se classificada de maneira uniforme:

São vários os tipos que podem ser enquadrados dentro da categoria de tropeiro. Um deles é o do negociante de animais, que dispunha de um patrimônio e que o fazia valer reunindo um certo número de cabeças nas zonas de preação e criação, para vendê-las nas feiras e mercados urbanos, ou que se dirigia à região de cultura, realizando suas transações diretamente com proprietários de terras. (...) ²⁶⁴

²⁶³ FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres op. cit*

²⁶⁴ Idem, p. 67

Outros não alçavam posições de tanto destaque, transformando-se apenas em camaradas de viagem, auxiliares dos tropeiros, que ganhavam por empreitada e não auferiam grande fortuna. Alguns destes tropeiros, auxiliando grandes comerciantes de gado, conseguiam alçar posições de destaque como administrações e mesmo fazerem sua fortuna, caso de alguns dos auxiliares do Barão de Iguape, ao longo da primeira metade do século XIX.²⁶⁵

Com relação àqueles que permaneciam ligados às atividades agrícolas, embora não fossem proprietários, possuíam acesso aos grandes fundos de terra não-utilizados pela grande lavoura, e de suas atividades roceiras sobreviviam, sem a necessidade de trabalhos que garantissem ganho pecuniário. Para estes, o trabalho nas obras públicas, apesar de remunerado, não representava atividade de interesse, daí as dificuldades em recrutar trabalhadores para as obras. Em alguns casos, em São Paulo, o governo provincial decretava o recrutamento forçado dos populares da região, ou mesmo o uso de alguns escravos das fazendas próximas ao trajeto por onde passaria a nova estrada.²⁶⁶

Nas províncias de Goiás e Mato Grosso, a situação era idêntica, e Minas Gerais também não fugia à regra: a ausência de trabalhadores disponíveis para as obras públicas era constantemente relatada, tanto pelos presidentes da província como pelos chefes Ministros da Secretaria de negócios do Império. Os relatos da ausência de mão-de-obra são constantes:

O governo Imperial, como anunciei no Relatório anterior, mandou entregar alguns africanos libertos para serem empregados nas obras da Estrada, e bem que a experiência tenha constantemente mostrado que eles poucos serviços podem prestar nos primeiros meses da sua chegada ao Brasil, já por desconhecerem a língua do País, já por não estarem habituados a um trabalho constante, já finalmente em razão das doenças que os acometem durante o seu miserável transporte da África, e isto mesmo se observasse a respeito destes, de que trato, com tudo com o tempo vão-se tornando ágeis, de sorte que 15 dentre eles não só trabalham satisfatoriamente, mas também tem mostrado uma conduta regular.

Esta experiência, além das diversas razões já expendidas no interior do Relatório, moveu-me a pedir ao Exm. Ministro da Justiça um maior número, logo que para isto se ofereça oportunidade, e tenho dado as providências a meu alcance para que se escolham indivíduos sadios e aptos para o serviço.²⁶⁷

Mão-de-obra alternativa era utilizada em alguns momentos: no mesmo ano de 1840, presos foram utilizados nas obras da estrada do Paraibúna, mas estes eram

²⁶⁵ Sobre o assunto, ver PETRONE, Maria Thereza Schorer. *O afluxo do gado à Sorocabana op. cit* e Idem *O barão de Iguape.. op. cit*

²⁶⁶ COSTA, Hernani Maia. *As barreiras...* Op. Cit.

²⁶⁷ Relatório do Presidente da província de Minas Gerais, Bernardo Jacinto da Veiga, 1840, p. XVII.

morosos e só trabalhavam na presença de guardas, que nem sempre estavam disponíveis.

Propostas alternativas as mais diversas surgiram para solucionar o problema, como, por exemplo, a criação de colônias de escravos:

Há ainda outro modo de adquirir braços para a agricultura. Assim como a Nação inglesa, que mais filantropia tem mostrado, procurando todos os meios de abolir entre nós a escravatura, bem como entre outras Nações, tem adotado o método de ir comprar Colonos à Costa d'África, que logo ficam livres, e os vão levar para lhes cultivarem suas colônias, assim esta Província ode pedir ao Governo faculdade de procurar alguma Companhia, que se proponha a trazer-lhe Africanos livres para serem empregados debaixo de tutela por um certo número de anos na construção de estradas, e exploração de minas, vencendo nos primeiros anos ração e vestuário, e nos seguintes um certo aumento em salários sucessivamente maiores até os igualar aos preços correntes, compreendida a comida, e vestuário. Esta medida daria à Província braços para as suas obras públicas, restando à bem da agricultura, e outras indústrias, a população do país.²⁶⁸ p. 62

Os discursos dos presidentes mineiros possuíam tal sentido de proximidade com a administração central que, em muitos, as relações entre as províncias eram tratadas da mesma forma feita pelos ministros do Império. Bernardo Jacinto Veiga, analisando a continuação do caminho do Paraibúna na província do Rio de Janeiro, observava que não bastava alterar o trecho mineiro: as reformas só funcionariam se houvesse uniformidade em todo o trajeto, permitindo que tropas e carros pudessem completar a viagem sem a necessidade de alteração de seus veículos, ou sem mudanças bruscas.

Com a criação da Inspetoria de Obras Públicas de Minas Gerais, em 1841, a fiscalização das obras tornou-se mais efetiva. Diferente das outras províncias mineradoras, as barreiras localizadas em território mineiro arrecadavam fundos em quantia suficiente para promover a manutenção de muitos trechos das respectivas estradas. Tal capacidade de arrecadação se dava sobre as mercadorias enviadas ao Rio de Janeiro, através dos direitos de saída, mas também pela cobrança dos direitos de entrada e pela cobrança sobre a circulação de animais de carga, os quais eram tributados diversas vezes durante longos trajetos. Mesmo assim, fez-se necessário, em 1841, a emissão de apólices da província mineira, para arrecadar fundos que permitissem a continuação das obras da Estrada do Paraibúna.

²⁶⁸ Fala dirigida à Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais na abertura da sessão ordinária do ano de 1843 pelo presidente da província, Francisco José de Souza Soares d'Andréa. Ouro-Preto, Typ. do Correio de Minas, 1843, p. 67

A trajetória ascendente dos caminhos terrestres, ao longo da década de 1830 e 1840, fora interrompida pelas sedições em Barbacena. Rebeliões e levantes, apesar de interromper momentaneamente as obras, impulsionavam as obras públicas nas regiões atingidas pelas agitações. Atingida pela sedição, a ponte do Paraibuna fora queimada, e para evitar novas ações sediciosas, o Tenente coronel Francisco José de Souza Soares de Andréa foi obrigado a contratar seguranças para vigiar a ponte. Suas posições foram sempre polêmicas e muito demarcadas diante da política mineira; ele era contra o uso de empréstimos para a subvenção de obras e a contratação de novos funcionários para o término das obras; dentre suas propostas, estava a reorganização da cobrança de impostos e uma reforma geral do sistema de barreiras, de modo a diminuir o gasto com funcionários e otimizar a cobrança de impostos.

Neste caso, a formação em engenharia militar de Francisco José D'Andréa permitiu que interrompesse obras, alterasse trajetos, propusesse reformas e indicasse locais para povoamento, criação de pousos etc. Esta visão prática, advinda da formação e da experiência com o sistema de comunicações terrestres, tornou-se padrão entre todos os militares formados em engenharia militar, nas três províncias em estudo. Especificamente neste caso, a preocupação com os caminhos ultrapassava os problemas de comunicação, indicando novos trajetos, que alterariam as comunicações com o litoral, com a abertura de caminhos rumo ao Espírito Santo, objeto a ser perseguido pela província durante décadas, até a abertura de estrada e navegação na região do Rio Doce, capaz de ligar o norte de Minas Gerais à vila de São Matheus, no Espírito Santo.

Minas Gerais apresentava diversos caminhos importantes, mas seus grandes problemas estavam, exatamente, no sentido do Paraibuna. Detentora de vasto território e grande capacidade produtiva, a província só alcançaria formas modernas de transporte na segunda metade do século XIX, com a introdução das primeiras ferrovias e as tentativas de navegação a vapor nos rios Jequitinhonha, Doce, São Francisco, etc. No entanto, a reorganização do sistema de comunicações data já do início da década de 1850, a qual representou ponto de inflexão na história nacional, com a introdução de duas alternativas para solucionar o problema: a ferrovia D. Pedro II e a Estrada União e Indústria, caminhos que apareciam articulados no segundo Plano de Viação da província, em 1864, plano ambicioso composto por ramais da estrada EF D. Pedro II, o qual, sem recursos para efetivação, foi substituído em 1871 por outro plano, mais simples, onde constava a construção de onze estradas de rodagem e a partilha da responsabilidade sobre as estradas interprovinciais nas províncias de São Paulo, Minas

Gerais e Rio de Janeiro, e não entre cada província e o Império, com propunha a legislação anterior.

A alteração nas diretrizes dos planos de viação mineiros acompanhou a trajetória destes dois caminhos – União e Indústria e EF D. Pedro II. Porém, para compreender a trajetória da viação na província mineira, será preciso traçar o histórico destes dois caminhos, quase sempre concorrentes.

Apesar das dificuldades orçamentárias, que provocavam a emissão de apólices ao longo da década de 1840, a partir de 1851, as finanças provinciais oferecem relativa melhoria, diante da política de contenção de gastos efetuada entre 1843 e 1850, do aumento do número de barreiras e também da elevação das taxas de passagem. Uma política de investimento focalizado, iniciada já em 1848, continuava em voga em 1851, diante dos pedidos de auxílio dos municípios para suas obras. Em 1852, o problema era tido como muito grave, solicitando medidas severas. Apesar de Minas possuir vários caminhos interprovinciais importantes e ser objeto, no mesmo período, de projetos imperiais que a ligariam a Goiás, Bahia, Mato Grosso e São Paulo, mesmo assim, a região escolhida por Luiz Antonio Barbosa, presidente da província, para receber os benefícios orçamentários era a do Paraibuna, posto que era a passagem mais importante para a arrecadação provincial²⁶⁹

A solução para as comunicações entre Minas Gerais e Rio de Janeiro apareceria já em 1851, quando o relatório do presidente José Ricardo de Sá Rego menciona a presença de Mariano Procópio Ferreira, mineiro latifundiário e agricultor de Juiz de Fora, como construtor de algumas estradas em sua cidade de origem, interessado em uma proposta surgida do relatório da Diretoria de Obras Gerais do Ministério do Império, no qual Fernando Halfeld analisava a possibilidade de navegação do Rio São Francisco e solicitava a criação de uma estrada para carros entre Barbacena e a barra do Rio das Velhas. O mesmo Mariano Procópio Ferreira também iniciava, em 1851, articulação política e, em 1852, comunicava ao presidente da província sua proposta para a construção de outra estrada, agora para carros, unindo Barbacena até a Vila da Estrela, enquanto uma suposta estrada-de-ferro do Paraibuna não estivesse pronta.²⁷⁰

²⁶⁹ BARBOSA, L. S. e GODOY, Marcelo Magalhães ; Uma outra modernização ... op. cit. e. GODOY, Marcelo Magalhães. *Os engenheiros entre a norma e a clandestinidade: as relações entre o Estado e a agroindústria canavieira de Minas Gerais no século XIX*. IX Seminário de Economia Mineira. Diamantina, s/d

²⁷⁰ Relatório de presidente da província de Minas Gerais, 1851, p 61.

Estas idéias soavam promissoras naquele momento. Resolver-se-iam dois problemas: primeiro, o da comunicação com o Rio de Janeiro, até a fronteira da província, e, segundo, seria feita uma boa estrada no principal caminho econômico da província, enquanto os esforços relacionados às ferrovias não dessem frutos. Outras iniciativas despontavam na época, como a da criação da estrada entre Minas Gerais e o Espírito Santo, mas esta não era de grande relevância na política provincial. Seu peso era muito maior, por exemplo, nos discursos e relatórios dos ministros do Império, já que esta região não era economicamente rentável para Minas Gerais. No ano seguinte, o mesmo Luis Barbosa felicitava a criação da Cia. União e Indústria, autorizada pelo parlamento a funcionar em 1851. Os rios voltavam a ser objeto de projetos de expansão da navegação, agora com incentivos à navegação fluvial.

Em 1855, a feliz associação entre província e Cia. União e Indústria começava a se desfazer: os mesmos problemas enfrentados antes ao longo do trajeto do Paraibúna apareciam para a empresa de Mariano Procópio, e os atrasos na entrega das obras tornavam-se algo comum. Iniciados os trabalhos de retificação do trecho da estrada em Barbacena e da Estrada do Paraibúna, os trabalhos ocupavam, ao todo, 400 operários, apenas para tornar a estrada transitável para carros. Porém, isto não era garantia de permanência dos resultados, Segundo o próprio relatório:

Referindo-se o Diretor ao relatório que anteriormente apresentou, insiste em fazer ver que ainda despendendo 67:000\$000 com os mais urgentes reparos, só se obteriam atoleiros no inverno, e denso pó no verão; que o empedramento geral seria o único meio de evitar esses inconvenientes, mas observa que além de absurdo um trabalho tal em uma estrada que não tem de servi em sua maior parte, demandaria ele uma despesa que em nada menos importaria do que na metade da quantia indispensável para a total retificação da estrada, sem que por isso se melhorassem as declividades atuais: não obstante, para não impedir o trânsito, grandes trabalhos tem sido executados, empedrando-se também os lugares piores na extensão total de 1000 braças. Uma seção de 30 operários ocupa-se com esses trabalhos que continuaram até que a estrada sob condições normais esteja concluída.²⁷¹

Em contraposição, a companhia respondia em relatório em anexo:

“O único meio de evitar esses inconvenientes, seria um empedramento geral, que reprovamos, e reprovaremos sempre, como uma despesa absurda, em razão de que montaria nada menos a metade da que se precisaria para a total retificação da estrada, sem que melhorassem ou diminuíssem as declividades. A experiência veio justificar em parte aquelas previsões, tanto que, para a possibilidade da circulação, tem sido necessário empreender, que, para a possibilidade da circulação, tem sido necessário empreender, ao menos em pequena escala trabalhos que se desejava evitar a cujo fim não sendo suficiente retirar em diversos lugares grandes massas de lama ou barro, e a

²⁷¹ Relatório do Presidente da Província de Minas Gerais, 1855, p. 21.

abertura de regos para o escoamento das águas, tem sido necessário empedrar aqueles que ofereciam melhor trânsito.”p.S4-2.²⁷²

Enquanto isso o trajeto Cuieté-São Matheus (Minas Gerais-Espírito Santo) tomava fôlego com os sucessos obtidos por Teófilo Ottoni e sua companhia de navegação do Mucury

A epopéia do Paraibúna parecia fadada ao fracasso. Em 1856, Mariano Procópio solicitava maior garantia de juros sobre o capital de sua empresa, diante da impossibilidade de executar tantos trabalhos ao longo de um trajeto de difícil construção. Em 1857, apesar de nova concessão de garantias sobre o capital da companhia, o presidente Carlos Carneiro de Campos, também conselheiro de Estado, nomeia engenheiros para acompanhar as obras. A partir daqui, a mesma tendência observada no governo imperial resulta de grande preocupação com estradas de ferro que nem estavam construídas na província. O caminho do Paraibúna, cujo trecho entre Petrópolis e Juiz de Fora estava pronto, representava, em contraposição, aquilo que de mais moderno havia em matéria de estradas: um trajeto de baixa inclinação, calçado pelo sistema de macadamização e possuidor de uma linha de carros que fazia a ligação constante entre Minas Gerais e Juiz de Fora. Já as finanças da União e Indústria não estavam em tão bom estado: desde 1857, suas contas estavam sob suspeita, entrando em processo de falência logo a seguir, e passando por uma lenta agonia até a encampação da empresa pelo governo.²⁷³

Quanto às comunicações da província mineira, passavam a um ponto novo, onde os mecanismos modernos de comunicação eram principal objeto administrativo. Navegação a vapor e expansão das linhas férreas, a mesma tendência demonstrada na documentação imperial, predominarão ao longo dos anos sessenta, década de transição entre um projeto de modernização possível – o qual incluía a possibilidade de fazer uma estrada macadamizada no pior trajeto mineiro, a criação de um corpo burocrático capaz de gerenciar estas obras, estabelecimento de regulamentos e profissionalização de atividades essenciais às províncias.

Estas eram as tendências representadas pelo plano de viação mineiro, de 1864. Propondo a melhoria dos transportes com a introdução de novos trajetos em ferrovias, as quais cortariam boa parte da província, o plano, elaborado nas

²⁷² Relatório da Companhia União e Indústria, anexado ao Relatório do Presidente da Província de Minas Gerais, 1855 Anexo S4, p.1-2.

²⁷³ *Parecer da Comissão de Comércio, Indústria e Artes* op. cit , p. 200-225.

administrações de Francisco Diogo Pereira Vasconcelos, irmão de Bernardo Pereira Vasconcelos, e de João Crispiniano Soares, paulista de carreira política feita na presidência das províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Mato Grosso, o plano representava a modernização do sistema viário, com esperança de aumento na arrecadação dos sistemas de barreiras e atração de investimentos de capital através de empresas privadas. Fracassado este intento, em 1871, a província retomava o plano dos transportes terrestres baseados em estradas de rodagem, agora não apenas para animais, mas estradas que suportassem a passagem de carros. Este retorno não se explica com o suposto fracasso da iniciativa de Mariano Procópio junto à Estrada União e Indústria, ao contrário: demonstra que a tentativa de modernização dos transportes, em Minas Gerais, não correspondeu ao êxito do trajeto da EF D. Pedro II, mas ao fracasso de boa parte das estradas de ferro implantadas até a década de 1870, as quais foram elencadas ao longo do capítulo 1.

Gastos altos com a construção, custos de frete e tráfego sazonal nas trocas interprovinciais se juntavam à necessidade de compatibilizar o transporte dentro do território mineiro com os sistemas das regiões ao redor, as quais também utilizavam as passagens mineiras para chegar ao Rio de Janeiro. Apesar do declínio do comércio entre Mato Grosso e Goiás, que se desdobrava por Minas e São Paulo até chegar ao Rio de Janeiro, comerciantes goianos ainda utilizavam as rotas mineiras, enquanto os produtos mineiros ainda faziam parte do comércio com as ex-capitanias mineradoras, no início da década de 1870. Assim, era preciso compatibilizar as necessidades de integração territorial e passagem de mercadorias às possibilidades reservadas pela capacidade de investimento da província.

A empreitada da União e Indústria e o encampamento da empresa pelo governo demonstraram à administração mineira as dificuldades encontradas pelos empreendedores interessados na melhoria do sistema de comunicações, apesar da inovação propiciada pelo Código Comercial em matéria de sociedade em comanditas ou por ações. Porém, nem esta lei, de 1850, nem a lei das sociedades S/A, de 1862, foram capazes de resolver a questão da escassez de capitais para investimento, muito menos os problemas propostos pelo tipo de comércio realizado em Minas Gerais. A tentativa efetuada pela União e Indústria não foi a única do período. Outros trajetos terrestres foram feitos, entre Minas Gerais e Rio de Janeiro: a Estrada de Presidente Pereira, a do Comercio, e, em território mineiro rumo à fronteira, a Estrada de D. Francisca. Além destas, a Estrada da Graciosa, entre Paraná e Rio Grande do Sul, todas aprovadas a

partir de 1852 e construídas ao mesmo tempo em que a União e Indústria, no regime de empresas com capital aberto.

A confluência destes trajetos, o modo como os contratos foram estabelecidos e o tipo de sistema de arrecadação de capitais confirmam a tese de que a passagem para o sistema ferroviário não foi unânime. A aprovação, no parlamento, destes trajetos, significou a permanência de um modelo de modernidade atrelado ao padrão anterior e que poderia permitir diminuição dos custos, porém, estas últimas tentativas de manter o sistema de construção de estradas terrestres pode ser considerada como o último respiro de um modelo que sustentou a construção do Estado nacional, solucionando parcialmente os problemas de transporte na província e que foi objeto da política imperial de expansão do poder do Estado sobre os territórios distantes, utilizando traços do sistema colonial até o momento em que a reestruturação dos quadros estatais e a alteração dos perfis profissionais, bem como o aumento dos níveis de arrecadação, permitiram a introdução de novos sistemas de transporte em alguns pontos do território nacional.

Mas a análise da evolução dos transportes interprovinciais nas três capitanias acima foi capaz de demonstrar ainda outros fatores, também importantes, para matizar a análise da ação do presidente de província e para redefinir o papel das províncias de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso dentro da política imperial.

Demonstrou-se que o presidente de província nem sempre era um agente do governo imperial, e que sua relação com esta instância era mais ou menos próxima dependendo de quais interesses este presidente defendia. No caso de Goiás, durante a primeira metade do século XIX seus presidentes eram membros da alta política nacional. O pequeno destaque da região obtido no parlamento e a situação de zona intermediária produziu um caso *sui generis*: a província de Goiás via seus interesses defendidos pelos presidentes da província, mas não conseguia ter soluções viáveis dada a falta crônica de recursos que lhe abalava. Modelo diferente surgiu da experiência mineira, onde o sistema de recrutamento e treinamento, descrito por José Murilo de Carvalho e citado no início deste capítulo, funcionou de modo a permitir que os presidentes de Minas Gerais, que eram mineiros, defendessem os interesses de sua província em nome de uma razão de estado, de um bem maior ao país, o qual traria também benefícios à sua província de origem.

Enquanto isto, em Mato Grosso o predomínio de políticos estranhos à província e a existência de projetos paralelos, mais precisamente o projeto paulista de incremento às comunicações entre Mato Grosso e São Paulo, apoiado pelo governo imperial, tornou conflituosa a relação entre o comércio matogrossense, voltado para o Rio de Janeiro através das estradas de Goiás, e as iniciativas paulistas de trazer o fluxo comercial da província vizinha para seu território. Mato Grosso era então uma zona de conflito entre projetos políticos: um, derivado do período colonial e ainda postulado por alguns presidentes, que buscava ligar o Mato Grosso ao norte do país. Este era o projeto imperial, cuja finalidade era estabelecer uma rota fronteiriça e garantir o domínio sobre os territórios mais ao norte. Porém, este não era exatamente o projeto de uma forte elite paulista que, ao ocupar cargos de presidente, acabava por beneficiar sua própria província, já que, desviando o comércio para São Paulo, esta ganharia com o recolhimento de impostos, mecanismo utilizado para incrementar o erário público.

O modelo goiano e o matogrossense demonstraram que não havia um isolamento tão forte das duas regiões com relação ao resto do Império. Em verdade, as duas eram complementares, e se ligavam à Minas Gerais justamente por sua posição estratégica, onde todas as rotas rumo ao Rio de Janeiro deveriam passar. Esta posição mineira rendeu-lhe consignações de verbas públicas imperiais para a melhoria de seus trajetos, e mesmo a construção de uma estrada moderna rumo ao Rio de Janeiro.

À sua maneira, as três províncias buscavam a mesma coisa: utilizar a capacidade de arrecadação das taxas de entrada e saída de seu território como meio de melhorar sua arrecadação, porém divergiam no tocante a rapidez com que isto foi feito, posto que dependiam da formação de órgãos especializados, como a Tesouraria Provincial. Diante da falta de recursos, tais órgãos iniciaram atividades tardiamente em Mato Grosso e em Goiás, resultando assim em pouco aproveitamento da capacidade de tributar a circulação de mercadorias e pedidos constantes de auxílio ao governo imperial.

Nem sempre o auxílio era aberto, e mesmo quando o era, só seria repassado caso a obra estivesse de acordo com as exigências das leis imperiais. Numa situação de falta de funcionários, Mato Grosso e Goiás eram lembrados na hora da partilha dos recursos, mas não os levavam para casa pois não havia ainda quadro burocratizado especializado capaz de levantar plantas, corrigi-las etc.

Uma transição negociada, cheia de idas e vindas, da qual participavam cargos, pessoas, dinheiro e políticos provinciais e imperiais. Resta então saber onde e como se entendiam estes homens, e como se resolviam as controvérsias sobre estradas

interprovinciais, impostos e evasão fiscal durante o período de estabilização, reorganização e modernização do Estado Imperial.

Capítulo 4 – Os representantes da nação

Até o momento, esta dissertação explicou como se deram as ações do poder executivo central e provincial rumo ao incremento do sistema de comunicações terrestres, entre o período regencial e o início da expansão ferroviária da década de 1870. Durante estes trinta e oito anos, houve empenho de muitos políticos que ocuparam as duas instâncias no sentido de abrir, conservar e reformar diversas estradas interprovinciais, seja utilizando os antigos caminhos do ouro estabelecidos no século anterior, seja buscando rotas melhores, capazes de incrementar o comércio, as relações políticas e o deslocamento das tropas de defesa no território.

Nesta conjuntura, a infra-estrutura das ex-capitanias mineradoras permaneceu articulada aos interesses do Estado, em prol da construção do Estado Imperial ao longo do século XIX, o que comprova a importância dada pelos governos à expansão das comunicações para manter ao controle do território e consolidar a unidade nacional. Não causa espanto observar a preocupação do império em investir nas estradas que rumassem para o Mato Grosso, independente da opção por atravessar Minas Gerais e Goiás, ou por cortar o território paulista, já que qualquer uma delas serviria à defesa do território de fronteira; a escolha de um ou de outro caminho foi feita conforme a possibilidade de incorporar melhor a fronteira ao jogo político e à economia nacional, para que pudesse prevalecer ali a autoridade e a burocracia estatal, sem deixar de atender às necessidades das elites provinciais. Os governos provinciais, que também sentiam necessidade de investir na ligação de sua província com a Corte, viram seus presidentes buscarem, em vários momentos, incrementar estradas e rendas pela cobrança de taxas nos caminhos interprovinciais.

Este trabalho não teve como objetivo pesquisar a ação das assembleias provinciais, mas a partir de estudos sobre os legislativos paulista e fluminense, é possível afirmar que eles também se preocupavam com o item estradas – fossem ou não interprovinciais – pois aprovavam envio de dinheiro para melhoria destes caminhos com o intuito de cobrar taxas itinerárias nas respectivas rotas. Neste capítulo analisarei como o tema foi tratado na Câmara dos Deputados, onde era decidido o orçamento do império e, portanto, o valor consignado para as estradas interprovinciais. Na Câmara as elites provinciais empenharam-se em defender seus interesses: em alguns momentos, representantes paulistas defenderam o direito de sua província cobrar taxas de passagem

que incidiam sobre produtos vindos de outras regiões, conforme será demonstrado abaixo. Da mesma forma, os deputados de Goiás se defenderam da cobrança de taxas por parte de Minas Gerais, enquanto os representantes mineiros, que se escusaram de pagar as taxas paulistas, cobraram as mesmas tarifas nas estradas que serviam aos goianos, conforme se verá ao longo do capítulo.

Este tipo de embate foi solucionado dentro da Câmara dos Deputados, corroborando o poder das instituições imperiais em incorporar os conflitos políticos para minimizar os confrontos abertos entre as províncias. A institucionalização das desavenças regionais aumentou gradativamente, ao longo das décadas, ao mesmo tempo em que se discutia, na Câmara, o que era o conceito de representação e qual deveria ser o papel do deputado, definido como representante da nação, o que significa dizer que a evolução do parlamento foi acompanhada pelo debate sobre a natureza do trabalho dos representantes eleitos dentro do sistema político imperial. Compreender qual a natureza e prerrogativas do deputado geral significava, no século XIX, diferenciá-lo das outras instâncias de poder, dando-lhe feição própria, de modo que, ao propor, aceitar ou rejeitar uma emenda sobre qualquer estrada interprovincial, a imposição do papel da representação era imprescindível para justificar o voto.

As emendas sobre estradas, propostas no parlamento, não discriminavam todas as estradas que se beneficiariam do orçamento imperial. Em verdade, discutiam-se apenas aquelas que eram objeto de emenda de algum deputado, cuja proposta sempre nominava a estrada para a qual se enviaria mais dinheiro. No geral, as vias interprovinciais não eram tema de longos debates: o que se encontra nos anais da Câmara dos Deputados são as discussões sobre propostas de consignação para estradas específicas, ou então os pedidos de corte de recursos enviados pelas comissões parlamentares encarregadas de observar o assunto.²⁷⁴

Emendar o orçamento era obrigação da Câmara, mas mesmo assim poucos foram os deputados que se envolveram de maneira constante na defesa de emendas: afora a presença constante das bancadas de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro durante as discussões sobre caminhos de viação, encontra-se também militância permanente da deputação mato-grossense, em prol das estradas desta província. Estes debates conformam a massa das discussões sobre estrada nos anais da Câmara dos Deputados.

²⁷⁴ As Comissões de Comércio, Agricultura e Artes ou então Comissões das Assembléias Provinciais.

Interessa salientar que, apesar das poucas emendas debatidas exaustivamente no parlamento sobre estradas interprovinciais, muitas eram as obras auxiliadas pelo império, já que, como descrito no capítulo 2 desta dissertação, havia um item denominado “canais, pontes e estradas”, que determinava a quantia anual a ser gasta em todas as obras públicas interprovinciais financiadas pelo Império. Na Câmara, se debatia o montante geral a ser gasto no item, mas não era discutida a discriminação de todas as estradas que receberiam auxílio do governo central, o que explica porque muitas estradas apareciam no relatório anual do ministro dos Negócios do Império, e poucas delas eram mencionadas no debate da Câmara: escolher quais estradas receberiam ou não consignação era objeto do corpo técnico do Império, daí a importante relação entre a evolução da estrutura funcional do Estado e o setor de Obras Públicas.

Isto não invalida o debate da Câmara, já que eram os deputados que designavam quanto seria gasto no item “canais” e que emendavam o orçamento, propondo destaque maior às estradas que achassem de interesse, ou então solicitando reembolso dos gastos provinciais em determinada estrada interprovincial. Em grande parte, a justificativa dos pedidos de aumento ou dos cortes de gastos era feita sob o mesmo objetivo: o interesse da nação. Em função disto, foi preciso associar as idéias de representação e de interesse da nação para explicar o papel dos deputados gerais na elaboração do sistema viário nacional. Isto foi possível a partir da renovação teórica feita no campo das ciências políticas nas que se tem feito na ciência política ao longo das últimas quatro décadas, a partir dos estudos de Hannah Pitkin²⁷⁵, Giovanni Sartori²⁷⁶, Bernard Manin²⁷⁷ e outros, que desconstruíram o conceito de representação como objeto sempre associado às democracias representativas contemporâneas.

4.1 *O parlamento brasileiro e o problema da representação*

A historicização do conceito de representação permitiu aplicá-lo de maneira diversa à habitual, como um elemento importante à elaboração do jogo político capaz de restringir o poder soberano ao partilhá-lo com outros elementos que não sejam o rei. Lidar com o conceito de representação desta maneira é, antes de tudo, um exercício de

²⁷⁵ PITKIN, Hanna. *The concept of representation*. Los Angeles: University of Califórnia Press, 1967.

²⁷⁶ SARTORI, Giovanni. *A teoria da representação no Estado representativo moderno*. Belo Horizonte: Faculdade de Direito da UFMG, 1962.

²⁷⁷ MANIN, Bernard. *Los principios del gobierno representativo*. Madrid: Alianza Editorial, 1998.

interpretação do discurso político, no qual é essencial compreender “quem” fala, de “onde” fala e “para quem” fala, dentro de contextos nacionais muito específicos. No trabalho dos autores citados acima, procurou-se recuperar o conteúdo e a natureza do governo representativo no século XIX, salientando especialmente os elementos que o diferenciam das democracias contemporâneas e os pontos de continuidade, uma vez que estas últimas são uma variação histórica dos modelos construídos pelos liberais na virada do século XVIII para o XIX.

Tais obras interessam para a análise da monarquia constitucional brasileira porque, ao recuperarem a especificidade dos governos representativos do século XIX, permitem perceber maior complexidade no funcionamento do sistema brasileiro, que vai além da imagem de um modelo onde prevalecia a vontade do imperador e a representação era mera aparência ou falseamento dos modelos europeus. Assim sendo, os debates parlamentares ganham relevância à medida que o parlamento emerge como espaço efetivo de decisão de políticas nacionais, reunindo representantes de parcela da população que gozava do direito de voto.

No caso brasileiro, o século XIX foi marcado por divergências entre os deputados gerais acerca de quais deveriam ser os critérios adotados para a efetivação da representação dentro do processo político de tomada de decisão. Não era ponto pacífico definir de quem era a vontade a ser respeitada dentro do processo de decisão política, o que ficava muito claro quando os projetos da câmara versavam sobre interesses provinciais ou regionais, ou quando as manifestações enviadas aos representantes da nação surgiam do conflito entre duas ou mais províncias. Nestes momentos, os diferentes conceitos de representação entravam em conflito, demonstrando a riqueza do debate parlamentar imperial. Neste capítulo, observa-se então o comportamento dos deputados gerais com relação à proposição, debate e aprovação de obras de viação com financiamento imperial em que se contrapunham interesses provinciais. A primeira autora a deflagrar o debate sobre a historicidade do conceito representativo, dissociando-o da idéia de democracia, foi Hannah Pitkin, para quem a representação é, em grande medida, um fenômeno cultural e político, um fenômeno humano²⁷⁸. Partindo deste raciocínio, Pitkin observa que o ponto crucial na formação da representação moderna esteve na constituição do Parlamento como autoridade capaz de obrigar as comunidades a pagar tributos. Posteriormente, o sistema adquiriu lógica inversa, com o

²⁷⁸ PITKIN, HANNA Fenichel. *Representação: palavras, instituições e idéias*. In.: **Revista Lua Nova**. São Paulo: 2006, n 67, p 16.

uso do parlamento como ferramenta das comunidades para a apresentação de queixas, na Inglaterra do século XIII. Entre este século e a época de Thomas Hobbes, novas alterações foram operadas no conceito de representação, resultando em novo debate, pois as alterações históricas do período fizeram com que o soberano adquirisse a posição de chefe de um contrato social organizado ainda no estado de natureza. Segundo a autora:

“Pela definição formalista de Hobbes, ao ser autorizado, o representante adquire novos direitos e poderes; o representado adquire apenas novas obrigações. Mas, à medida que o termo se aplicava à agência individual, no uso comum daquele tempo, ele certamente já incluía implicações de algumas obrigações ou padrões, restringido o que o representante como tal deveria fazer e como a atividade de representar deveria ser conduzida.(...)”²⁷⁹.

A passagem de um representante apenas imbuído de poder para um representante eleito imbuído de poderes e obrigações ocorreu, então, no período de formação da monarquia parlamentar inglesa, iniciado com a Carta Magna de 1215. A introdução de deveres para o representante resultou em novo problema: o da independência entre a vontade do representante e a do representado. Os parlamentos modernos foram cindidos por esta questão, já que, para os deputados, a decisão parlamentar passava pela discussão sobre o caráter do que representavam: afinal, os representantes devem agir de acordo com o que entendiam ser o interesse nacional ou de acordo com a vontade de seus eleitores? A dúvida interferiu também na construção de outros conceitos essenciais à política moderna: o do bem geral da nação, também denominado “razão de estado”, e para a formação dos modelos de organização estatal, pautados na acomodação dos interesses locais dentro de um poder geral – caso dos federalismos – e na elaboração de um poder central forte capaz de subordinar o interesse local – caso dos regimes com maior grau de centralização do poder.

O Estado Brasileiro também passou por este processo, mas discutir os conceitos e aplicações da representação na monarquia brasileira é tarefa ainda incompleta. Alguns autores empenhados em fazer a revisão da historiografia nacional iniciaram a pesquisa com a historicização de conceitos políticos, e, dentre eles, vale destacar o trabalho pioneiro de Márcia Regina Berbel²⁸⁰, no qual se define como o conceito político de nação, utilizado na construção da monarquia nacional, foi forjado dentro do movimento vintista português, durante a elaboração da constituição portuguesa de 1822. Nos

²⁷⁹ Idem, p 29

²⁸⁰ BERBEL, Márcia Regina. *A nação como artefato*.

debates que a precederam, representantes de todas as partes do Império Português se juntaram às Cortes em Lisboa, onde atuaram como arautos dos interesses de suas províncias e, a partir disto, dividira-se entre aqueles que queriam maior independência entre as partes do Império e aqueles que almejavam estreitar os laços com a metrópole. Os mesmos homens que falaram pelo Reino Unido do Brasil, naquele momento, estariam presentes no processo de construção do Estado durante o reinado de D. Pedro I, e a autora demonstra como a idéia de nação, a ser utilizada posteriormente na formação do estado brasileiro, foi forjada, ao menos parcialmente, na constatação das diferenças entre metrópole e colônia e entre as colônias, observadas nos três anos de funcionamento das cortes portuguesas.

Embora o estudo de Berbel não objetivasse a representação como eixo do trabalho, ele trabalha o tempo todo com a constatação de que havia um grupo que representava os interesses de seus locais de origem, e outro, empenhado em defender a inserção das ex-colônias no império ultramarino a partir de uma suposta identificação entre colonizador e colonizado. Já a proposta de revisão do conceito de representatividade e dos mecanismos representativos durante o período posterior à abdicação de D. Pedro I partiu dos trabalhos de José Murilo de Carvalho²⁸¹, Ilmar Rohloff de Matos²⁸² de Miriam Dohnikoff²⁸³.

Para Carvalho, as restrições impostas ao direito de voto eram pequenas, e o universo de votantes era amplo. Apesar disto, o autor não punha grande carga de representatividade neste sistema por compreendê-lo a partir da lógica partidária e da formação dos quadros administrativos.

Ilmar Rohloff de Matos tratou da mesma questão, sob ótica ainda mais desfavorável à representatividade. Segundo ele, a direção do Estado era exercida por uma fração dos cafeicultores do vale do Paraíba que, articulados em torno do imperador, foram capazes de transformar, em termos de discurso político, seus interesses de classe em interesse nacional. Este era o mundo do governo, núcleo duro da formação da nação, a qual se expandia com a incorporação daqueles que se inserissem nas atividades relativas ao mercado exportador (e que, eventualmente, não fossem proprietários de grande lavoura ou que não estivesse dentro do sistema do tráfico negreiro), conformando o mundo do trabalho, definido como o mundo das relações sociais

²⁸¹ CARVALHO, José Murilo. *O teatro de sombras...* op cit.

²⁸² MATTOS, Ilmar Rohloff. *O tempo saquarema...* op cit.

²⁸³ DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial...* op cit.

dominadas pela atividade agroexportadora, à margem do qual localizava-se o mundo da desordem. O mundo da desordem era o que restava àqueles que desenvolviam atividades marginais, ou nenhuma atividade, dentro do sistema anterior.

Nesta concepção, a representatividade do sistema político imperial resumia-se aos conflitos intra-elite, sob o predomínio do grupo fluminense e do partido conservador, de maneira que ambos se fundiam, tomando a forma de uma classe controladora do sistema produtivo que exercia a hegemonia no sentido gramsciano. A mesma idéia é explorada por Jeffrey Needell, para quem o período entre 1834 e 1851 compôs a formação dos conservadores, sua ascensão a o poder e finalmente sua hegemonia durante o quinquênio 1848-1853²⁸⁴. A partir da pesquisa sobre o sistema político, Needell aponta um certo ceticismo por parte da historiografia brasileira quanto à representatividade da política nacional, ergam, na política imperial, a luta entre grupos políticos surgidos da elite econômica, dado o peso da escravidão dentro do sistema e a instabilidade política como componente constante até fins da década de 1840.²⁸⁵

Para resolver o problema acima, é preciso dissociar representatividade, democracia e sufrágio, Este trabalho foi desenvolvido por Miriam Dohnnikoff²⁸⁶, para quem a cidadania do século XIX não era prescindida pela democracia, permitindo a construção de um sistema de caráter representativo dentro da monarquia. Neste trabalho a definição de representação pôde ser feita através dos discursos proferidos pelos deputados, nos quais eles expõem diferentes opiniões sobre a natureza de seu cargo e sua relação com os eleitores, o que definia também a ação dos deputados diante das emendas sobre estradas interprovinciais.

4.2 *O papel do deputado geral: os representantes dos eleitores*

Cronologicamente, o auge do investimento político em estradas interprovinciais ocorreu entre o período regencial e a reforma ministerial de 1860. A partir da formação

²⁸⁴ NEEDELL, Jeffrey. Provincial Origins of the Brazilian State: Rio de Janeiro, the monarchy and national political organization, 1808-1853. In.: Latin American Studies Association, vol 36, n 3 (2001), pp 132-153.

²⁸⁵ NEEDELL, Jeffrey. Formação dos partidos políticos no Brasil da Regência à Conciliação, 1831-1857. In: Almanack Braziliensi, n 10, nov/2009, pp 5-22.

²⁸⁶ DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial...* op cit.

do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, os valores designados e a quantidade de funcionários disponíveis para tais obras diminuíram paulatinamente, em favor da opção pelas ferrovias. Porém, ao longo das décadas de trinta, quarenta e cinquenta do século XIX, as estradas interprovinciais eram uma das opções cotadas para incrementar o sistema de transportes da região central do país.

Para efetuar qualquer gasto com os recursos dos cofres imperiais, era preciso que o tema fosse incluído na proposta de orçamento, enviado ao parlamento e discutido pelos deputados gerais, os quais definiam a aplicação dos recursos arrecadados. Eles também eram os responsáveis por legislar acerca de todos os assuntos que envolvessem a vida da nação, incluindo a formação do Estado, o direito internacional e a organização do sistema legislativo nacional, além dos outros problemas ligados ao funcionamento da máquina governativa. Debatiam-se também assuntos ligados à própria concepção teórica sobre o Estado que se queria criar, e muitas vezes temas como a aprovação da reforma de uma estrada se tornavam uma questão de direito constitucional, ou mesmo uma batalha teórica sobre o papel das esferas legislativas dentro do governo constitucional. O substrato da discussão – as estradas interprovinciais – se tornavam trampolim para que os deputados travassem outras batalhas, maiores que as próprias vias de comunicação.

Na década de 1830, parecia essencial aos deputados gerais firmar a legitimidade de sua posição diante do Senado e do Executivo Imperial, definir quais eram as esferas de competência dos poderes imperial, provincial e municipal e, paralelamente, suprir as necessidades de levar o poder do Império às províncias, num momento em que as comunicações eram escassas e ineficientes e os recursos eram ainda mais escassos que as estradas em bom estado, segundo o discurso dos próprios deputados. Para enfrentar tais problemas, homens eleitos para a Assembléia Geral foram obrigados a estabelecer novos parâmetros institucionais enquanto definiam seu próprio papel no sistema político, através da definição do que seria a representação política dentro do sistema monárquico. As duas temáticas se cruzaram dentro da elaboração do orçamento, pois os próprios deputados precisavam defender a diferenciação de sua atuação frente ao Senado e ao monarca, cujas atribuições eram definidas de maneira lacunosa pela constituição de 1824. O poder moderador permitia ao monarca dissolver a Câmara dos Deputados, enquanto dividia com parlamento a soberania da nação; diante disto, era importante definir precisamente o campo de atuação dos deputados gerais e garantir exclusividade sobre suas prerrogativas, impedindo interferências dos outros poderes.

O tema da diferenciação dos poderes data do surgimento do Parlamento Inglês, com a Magna Carta de 1215, e funcionou como meio de controle do poder do rei pelos representantes não-vitalícios da Câmara dos Comuns. Nascidos da necessidade de controle do poder real, os sistemas de representação dependem da divisão do poder entre elementos distintos, de modo a diminuir a capacidade decisória do rei em prol da defesa dos súditos. Para organizar este sistema de defesa, foram criadas instituições políticas, no sentido amplo do conceito – leis, costumes, órgãos políticos etc. – os quais foram desenvolvidos com o tempo, ampliando seu escopo ao adquirirem características como a legalidade, a garantia ao devido processo legal e, em última instância, a própria constitucionalização dos estados, que garantiu a cristalização de leis e costumes em um conjunto legislativo escrito que assegurava certos avanços para os direitos individuais. Este processo influenciou tanto repúblicas quanto monarquias e, no caso brasileiro, a monarquia parlamentar já surgiu, como instituição política, sob o signo destes princípios.

Para que a monarquia parlamentar funcionasse, era preciso adequar às práticas sociais constituídas, a tradição imperial portuguesa herdada do período colonial e os interesses divergentes entre o governo geral a se estabelecer e os potentados locais, o que gerou conflitos constantes, principalmente nas três primeiras décadas do novo regime. Em alguns momentos, estes conflitos ficam óbvios, como em 1822-1823, durante a elaboração do primeiro projeto de Constituição, ou em 1834, com as discussões da lei que regularia o dispositivo conhecido como o Ato Adicional. Buscava-se um equilíbrio de forças que pudesse sustentar a monarquia e os poderes locais espalhados pelo país. Nesta contenda, coube então à Constituição de 1824 iniciar a definição das competências de cada poder e de cada esfera governativa

Enquanto cada parlamentar se envolvia na defesa dos interesses dos locais que representavam, o deputado Carneiro Leão, eleito pela província de Minas Gerais, tomou a palavra explicando sua posição sobre como deveria ser o processo decisório dos deputados. Para ele, em 1834, a oposição ao governo era negócio de “partido”, palavra tomada no sentido negativo, pois, para Carneiro Leão, o voto de cada deputado deveria ser feito a partir da “consciência do parlamentar”:

(...) não duvidava haver na câmara deputados conscienciosos, e que votavam por princípios, mas o que ele orador queria dizer era que em todas as assembleias há questão de princípios e de partidos, e tal julgava a do projeto que se discute; e liberdade há em todos os corpos que se discute; e liberdade há em todos os corpos representativos de que um seu membro, quer se assente na maioria, quer na minoria, possa exprimir

uma tal idéia. Se os deputados que a minoria compõe, liberdade não tiverem até ou irem além, de dizerem aos da maioria, vós sois uma facção, acabado está o sistema representativo: esta liberdade de dizer que tal e tal objeto é decidido por espírito de partido, é necessária à minoria. Não há razão (disse-se) para se poder assim dizer: e alegou-se que muitos deputados em certas ocasiões votam com a minoria, e vice-versa (...)²⁸⁷

Naquele contexto, Carneiro Leão tentou enfrentar o problema da maioria contra a minoria. Partido, para ele, se assemelhava mais a um bando reunido para unificar posições políticas, eliminando a exposição das diferentes opiniões individuais de cada deputado, o que significava o fim da função parlamentar, qual seja, a de debater com vistas ao bem comum. Respondendo à acusação de não representar seus eleitores, Leão continuou:

(...) como entende o Sr. Deputado o sistema representativo? Ele [orador] não vinha representar localidades, era chamado a decidir dos negócios públicos segundo sua inteligência e consciência; não se importava que pensasse de diverso modo.²⁸⁸

Segundo Leão, o deputado geral representava a nação, que deveria ser defendida mediante ponderação de cada deputado. Assim, não seria nem da interferência da vontade de seu eleitor, nem da vontade de seu grupo político que adviria a solução das controvérsias políticas do período imperial. Esta não era uma opinião consensual, tampouco preponderava na análise geral sobre como deveria agir e qual interesse seria defendido pelo deputado. O assunto reapareceu dentro da discussão do orçamento de 1836, quando o deputado Miguel Calmon Du Pin, eleito pela Bahia e membro da comissão que propôs suprimir as verbas destinadas às obras públicas dentro do projeto de orçamento imperial, questionou a necessidade das obras, defendendo o corte não sob uma posição fiscalista, mas sob o interesse de sua região de origem:

Observa que a comissão foi informada por um dos seus membros, que as estradas de que se falava têm sido tomadas em consideração pela assembléia provincial do Rio de Janeiro, e natural é que as assembléias provinciais de São Paulo e Minas Gerais tenham tomado em consideração essas obras: se, no entanto os ilustres deputados que combatem a supressão entendem que a necessidade pública, o comércio e a indústria exigem que se façam essas obras, concorda que se façam essas estradas que comunicam as três províncias circunvizinhas, na esperança de que quando propor igual estabelecimento para as províncias do norte, não encontrará oposição da parte dos nobres deputados, que empurram a emenda da comissão.²⁸⁹

²⁸⁷ Anais da Câmara dos Deputados, 31/07/1834, pp 172-173

²⁸⁸ Idem, p 173

²⁸⁹ Anais... 27/06/1836, p 231

Du Pin se preocupava, naquele momento, não só com o futuro de sua província, mas com a possível existência de dois pesos e duas medidas dentro do parlamento: quando o interesse beneficiasse a província de certo deputado, ele seria favorável à lei; quando não beneficiasse, seus representantes simplesmente voltariam as costas à mesma, em nome do interesse nacional. Seguindo este raciocínio, Du Pin argumentava, no fundo, sobre a utilização da nação como conceito extremamente volátil, adaptável às necessidades do momento e que poderia ser convertido em objeto de defesa do interesse provincial. É possível afirmar que “os deputados oscilavam entre a defesa dos interesses de sua província e aquilo que consideravam ser o interesse nacional. Geralmente esta última posição era tomada quando interesses específicos de sua província não estavam em jogo.”²⁹⁰

Um bom exemplo deste tipo de comportamento surgiu ainda nas discussões sobre o orçamento de 1836, através da ferrenha defesa das estradas interprovinciais que ligavam o Rio de Janeiro a Minas Gerais feita por Rodrigues Torres²⁹¹, quando o mesmo Carneiro Leão²⁹² defendia o trecho mineiro que ligava sua província à estrada fluminense defendida pelo primeiro. Fazia-se, naquele momento, a apologia de uma estrada interprovincial, pela união de dois trechos provinciais.

Embora amparasse a independência do deputado na tomada de decisão sobre qualquer assunto, Carneiro Leão defendia sua província sempre que o assunto lhe fosse favorável, demonstrando um padrão de atuação que seria mantido em toda a documentação pesquisada.

Em alguns casos, a posição do deputado como defensor de sua província é muito clara, a exemplo das manifestações de Andrade Machado contra a consignação de verbas para a construção de estrada em Minas Gerais²⁹³, ou nas intervenções que Henrique Penna fez, ao longo de 1838²⁹⁴, em prol das estradas mineiras.

Nova análise teórica do papel do deputado geral foi realizada no debate na câmara em 1840, quando Ribeiro de Andrade, interessado em travar a pauta da Câmara dos Deputados, propôs discutirem a constitucionalidade das emendas orçamentárias enviadas pelo Senado à Câmara. A origem da controvérsia era o dispositivo constitucional relacionado ao art. 9º da Constituição de 1824, que determinava a

²⁹⁰ DOLHNIKOFF, Miriam; MAIA, Francisleide. SAEZ, Hernán Lara; GREGÓRIO, Vítor Marcos; SALES, Pedro Paulo Moreira. *Representação política no império*. No prelo.

²⁹¹ Anais, 22/06/1836 e 25/06/1836.

²⁹² Idem.

²⁹³ Anais... 23/07/1838, p 185

²⁹⁴ Anais... 04/08/1838.

exclusividade das emendas como poder privativo da Câmara dos Deputados. Ao questionar a intromissão do Senado nos assuntos referentes ao orçamento, o paulista Martim Ribeiro de Andrade estabeleceu precedente necessário para o debate sobre as atribuições dos deputados e a natureza de seu poder²⁹⁵, e o mesmo deputado Carneiro Leão, que levantara o problema da representação em 1834, opôs-se em 1840 ao requerimento que discutia a inconstitucionalidade da intromissão dos senadores na discussão do orçamento imperial, argumentando que, apesar de ilegal, o Senado vinha há tempos propondo emendas ao orçamento, prática estabelecida e reiterada. Sua posição sobre representação deixara o radicalismo inicial, rumo a um certo pragmatismo político importante à sua sobrevivência em meio ao regresso conservador que imperava em 1840. Apesar de ser, em princípio, contrário à intromissão e defensor das prerrogativas da Câmara, ele admitia, em prol do convívio político com o Senado, que estes se intrometessem na elaboração do orçamento.

Já João José Moura Magalhães, embora também votasse contra o requerimento que discutia a constitucionalidade da ação dos representantes do poder vitalício, afirmava:

(...) a constituição do estado diz mui positivamente que a iniciativa sobre impostos é da privativa atribuição da câmara dos deputados, e o que são senão impostos as despesas aumentadas pela outra câmara? Não se resolvem elas em imposições sobre o povo? Por isso temos que se o senador não ofende diretamente as nossas atribuições, pelo menos o faz indiretamente.

(...)

Senhores, pois os anciãos da pátria, aqueles cujo tipo é ser um corpo conservador para remedar alguns desvios da câmara eletiva é que eleva as despesas? Isto parece que não está conforme com a natureza do senado, de um senado conservador! Um senado, que na opinião de muitos, é quem deve equilibrar os poderes nacionais! Não posso admitir que seja constitucional o procedimento do senado, porque ele alterou, e essa alteração converte-se em direito de impor, direito exclusivo desta câmara.²⁹⁶

Seria difícil justificar a intromissão do Senado na lei de orçamento, embora houvesse quem o tentasse. Por trás da questão, havia dois grandes problemas gerando este debate: primeiro, definir qual o alcance do poder dos senadores e sua capacidade de intervenção; segundo, compreender se as emendas propostas pelo senado implicariam em aumento da tributação dos eleitores nacionais, os quais eram representados pelos membros da câmara e, portanto, só poderiam ter sua carga de contribuição aumentada através da deliberação de seus representantes diretos. O desgaste entre os parlamentares, àquela altura, já remetia à discussão das origens da representatividade rotativa inglesa e

²⁹⁵ Anais... 13/05/1840... p 27.

²⁹⁶ Anais... 15/03/1840, p 28

ao primeiro princípio da teoria: somente os representantes eleitos poderiam interferir para aumentar a arrecadação de impostos, dispositivo que funcionava justamente para restringir o arbítrio daqueles que detinham o poder vitalício. No Brasil, o Senado era parte do poder soberano no Império e se assemelhava mais ao Imperador, justamente por seu processo de escolha, definido, em última instância, pelo imperador. Os deputados eram então os responsáveis por limitar os excessos do poder vitalício.

Segundo Andrade Machado, deputado por São Paulo:

Toda a despesa resolve-se em impostos; e aquele que inicia impostos é só que pode iniciar esta despesa. (...)

Eu peço a estes senhores [os senadores] que vejam como os governos se instituíram. A que vem aqui só a história da constituição inglesa?

Leia-se toda a história política dos povos que nos precederam. *Como se estabeleceu o governo representativo para conservar a nossa propriedade e liberdade?* E como conservo eu a liberdade? Renuncio parte da minha propriedade. Não pode ser de outro modo, os governos absolutos conhecerão isto mesmo.

Foi isto que nos deu entrada no conselho dos reis; fomos chamados para dar o nosso dinheiro, e assim é que se criaram todos os conselhos de estado. Ao princípio nada mais éramos que procuradores das vilas e cidades, e assim é que nos chamavam; por isso deu tanto.

Pedia-se, e era dado. Mas já o governo entendeu que não podia tirar do povo só por sua autoridade, e é o que se estabeleceu no governo representativo,.

Quem paga os impostos é o povo ele é quem os marca, mas por si, não, que seria confusão, logo de quem? Por quem o representa, mas quem é que o representa? Somos nós, os eleitos do povo.

E se o representamos mal, ele tem as suas garantias, que consistem em mandarmos embora no fim de 4 anos.

Mas o outro corpo que não pode ser demitido merece acaso a confiança do povo, par que dê dinheiro como entende? É absurdo?

Qual de nós querará estabelecer um procurador vitalício? Não: nós queremos que aqueles a quem conferimos poderes sejam tais que a cada momento os possam despedir. Ora, o senado pode ser despedido pelo povo? Nós, sim; e fará muito bem em despedir-nos se não advogarmos bem a sua causa. Isto só basta para saber a razão porque a constituição priva aquele coro da iniciativa que nos confere. Isto é essencial em todos os governos para que a propriedade do povo se lhe não arranque contra sua vontade, o mais é abuso.²⁹⁷

Andrade Machado conseguiu elencar os princípios políticos da monarquia representativa de maneira sucinta, ao associar poder de controle do gasto – e conseqüente limitação ao poder real – à representatividade eleitoral através do veto à intromissão senatorial. Mas isto nem solucionava o embate direto com o senado, nem era argumento suficiente para que o próprio Machado votasse contra a proposta de discutir a inconstitucionalidade das emendas senatoriais, o que demonstra uma situação política das mais difíceis.

²⁹⁷ Idem, p 46-7

Posição conciliatória era a do deputado Oliveira:

Eu concordo com esta conveniência, quaisquer que sejam os interesses que representam as câmaras legislativas; ou a câmara dos deputados represente os interesses progressivos, e o senado os interesses da conservação, ou a câmara dos deputados represente os interesses do elemento democrático, e o senado os interesses do elemento aristocrático, é sempre certo que os imediatos representantes do povo são os deputados, e como o povo é quem paga os impostos, seria conveniente que os deputados fossem os únicos que os votassem. Mas a constituição não reconhece esta conveniência: a constituição dá ao senado o direito de emendar todas as leis, nem obsta que seja da iniciativa da câmara dos deputados a proposição sobre os impostos, porque entendo que a iniciativa em uma câmara de nenhuma sorte exclui emendas de outra câmara. É esta a inteligência constantemente dada, e nem podia ser outra; pela nossa constituição, não somente a câmara dos deputados, não somente o senado, mas também o poder executivo, tem a iniciativa das proposições (...)²⁹⁸

Martin Francisco Ribeiro de Andrade, liberal eleito deputado por São Paulo, mantinha os mesmos argumentos de Oliveira:

(...) A prosperidade, senhores, é a base de todas as sociedades modernas, para fiscalizar essa pertencem aos povos, é que se deram os governos que nós chamamos constitucionais. Lancemos os olhos para a forma do nosso governo: é uma monarquia limitada por duas câmaras, debaixo deste ponto-de-vista é que monarca, e cada uma das câmaras, são verdadeiros mandatários, verdadeiros delegados da nação. Examinemos a natureza de cada um desses delegados: um hereditário, um que apenas nomeado escapa para sempre à ação do povo, e que do povo só recebe as contribuições, os serviços. Pergunto eu: Poderá ser dado ao primeiro o direito de intervir na fiscalização da propriedade, nos interesses individuais? Não, seguramente.

Há outro mandatário, é esse de eleição popular, é o senado, mas que mandatário? Mandatário que, apenas eleito, escapa à ação do povo, porque é vitalício: mandatário que muda de natureza pelo novo cadinho de poder; mandatário próximo à fonte deste mesmo poder e das graças que com ele reparte. Ora, é contra a razão que aquele que recebe seja o mesmo que dê. Se o monarca não pode estabelecer imposições, se o monarca não pode estabelecer despesas, o senado, que é vitalício, que escapou à ação popular, não pode também intervir em matérias de despesa, em matérias de imposto. O senado, que está mais perto do poder, da fonte das graças, não pode mais ser o representante dos interesses individuais do povo. Quem pode (...)? Aquele que é só e unicamente da feitura do povo, aquele que fica sujeito à ação do povo aquele que está longe da fonte das graças, e que deveria estar longe, se o sistema *di do ut* dê não tivesse desgraçadamente tanto prevalecido entre nós, por consequência, senhores, representar os interesses individuais do povo é uma atribuição exclusiva da câmara (...)²⁹⁹

A continuação do discurso segue o mesmo argumento, através de citações da constituição e da defesa da harmonia entre os poderes. Para o deputado, era preciso haver equilíbrio entre poderes para alcançar harmonia, o que não existiria sem o direito à exclusividade dos deputados na defesa dos direitos dos cidadãos, sem que os poderes do rei fossem limitados e sem que o senado fosse impedido de executar todas as suas

²⁹⁸ Idem, p 48

²⁹⁹ Anais, 25/04/1870, p 114-5.

vontades, pois, se não fossem respeitadas as prerrogativas dos deputados, o sistema seria restrito a um só corpo, a um só poder efetuado pela união entre senado e monarca. Tais posições cominam claramente com o liberalismo brasileiro daquele momento, que, no campo da política, era associado à formação de um sistema político representativo capaz de manter a estrutura social, propenso a algumas reformas, mas incapaz de aprofundar a crítica de modo a propor alterações nas estruturas do sistema imperial. Este liberalismo aristocrático, nos termos de Lynch³⁰⁰, predominou entre os políticos liberais, refletindo-se nas propostas por eles apresentadas.

Interessava a tais homens definir prerrogativas dos poderes e garantir sua separação; ainda segundo o deputado Oliveira,

A divisão e harmonia dos poderes é o princípio conservador dos direitos do cidadão. Vós tendes de fato a divisão dos poderes, mas a harmonia, vós a tendes? Harmonia sem equilíbrio de forças, sem equilíbrio de prerrogativas? Se vós despojais, espoliais a câmara dos deputados deste só e único direito que lhe compete, o que vem a ser a câmara dos deputados? Verdadeiramente *animai parlanti*, entidade supérflua nula; porque o art. 36 é a única prerrogativa que tem a câmara dos deputados; fica verdadeiramente constituída uma reunião de homens para falarem, e para mais nada. E pode haver harmonia de poderes um dispensador de graças coberto de prestígio, um senado primeiro tribunal de justiça e um empossado do direito de intervir nos interesses populares? E uma câmara de deputados sem prerrogativa alguma, e só com o direito de falar? De fato não há harmonia, e não havendo harmonia não há divisão, porque não há equilíbrio de poderes. Por consequência, o art. 36 não pode ser entendido senão entendendo-se a palavra iniciativa como o direito exclusivo de impor; de outra forma o sistema constitucional não progride Ora, se, como acabei de dizer, a câmara dos deputados, espoliada deste direito, não tem nenhuma prerrogativa mais, eu vos pergunto; a que fica reduzida a nossa forma de governo? – A um só corpo, a um só poder – ao senado e ao monarca.”³⁰¹

Esta visão ainda era partilhada por outro importante político imperial, Holanda Cavalcanti, para quem

(...) O que seriam os representantes eletivos e temporários? Em que concorreriam eles na nossa forma de governo, se o imposto não fosse votado exclusivamente por eles, se os dinheiros que tem de ser arrancados das algibeiras do povo para as necessidades públicas não fossem arrancados pelos seus imediatos representantes? Que ganha o senado na ingerência dessa atribuição? Presuma-se que os Senado poderia ingerir nela, o que aconteceria? Seria a nossa forma de governo uma monarquia representativa? Não, senhores: seria uma monarquia absoluta. O imposto votado pelos eleitos especiais do povo é a tolerância da monarquia. Quereis a monarquia? Sois monarquistas? Reconheceis que só a câmara dos deputados pode votar o imposto (...)”³⁰²

³⁰⁰ LYNCH, Christian Edward. *O conceito de liberalismo no Brasil (1750-1858)*. In.: **Revista Araucaria**, vol 9, n 17, 2007, pp 212-234.

³⁰¹ Anais, 25/04/1870, p 114-5.

³⁰² Idem, p 118

Tanto Oliveira como Holanda Cavalcanti eram favoráveis a uma monarquia moderada, tal qual descrita por Linch em seu artigo sobre o liberalismo brasileiro, e utilizavam os elementos da política moderna, principalmente o ideal de representatividade, para justificá-la junto à população que elegia tais deputados. O esforço essencial aqui era o da construção de legitimidade daquela casa, discutida exatamente no momento que mais afetaria a vida dos cidadãos: o da divisão de gastos e arrecadação. Portanto, apenas os eleitos diretamente, sem a interferência do poder moderador, seriam capazes de infringir à nação um ônus que lhe pesaria no orçamento. Este foi o último momento em que a representatividade dos deputados foi objeto de grande discussão na casa. Aparentemente, entre 1841 e 1860, o papel da deputação geral parecia estabelecido: representar os interesses da nação, encarnada nos eleitores que criavam e recriavam a composição da casa. O que não estava claro era se esta representação deveria surgir como elemento que plasmava o interesse da província, o interesse de certo grupo favorecido por esta ou aquela obra ou o interesse geral da nação.

A contar com a opinião de Carneiro Leão, os interesses partidários, em 1834, pareciam ofensivos à necessidade de estabelecer o interesse geral em uma monarquia cujo rei não possuía condição de governar, e em nome do qual alguns civis ocupavam seu cargo, eleitos pelos próprios deputados gerais que escolhiam, dentro de seu corpo, um ou três homens que dirigiriam a nação por determinado período. Ao longo da regência a representatividade dos senhores deputados era objeto ainda de debate, e, em 1840, com os conservadores no poder e o golpe da maioria a se aproximar, caberia aos mesmos deputados gerais demarcar, com maior ênfase, sua posição no jogo político, utilizando elementos da experiência de outros países, a própria constituição nacional e, se necessário, apresentando sua capacidade de encarnar o interesse geral como sustentáculo do próprio regime político, conforme Cavalcanti fez.

O problema que não aparecia aí, mas que estava claro durante a divisão de consignação para a construção de obras imperiais – no caso, as estradas interprovinciais – era o da relação entre o poder provincial, poder geral e deputação. Já que não era consenso a origem do processo decisório de cada deputado, como se daria a relação entre o ideal de nação a ser construído, os interesses provinciais concretos e os diferentes grupos econômicos e políticos envolvidos na divisão do orçamento para obras públicas?

4.3. Comissões parlamentares e petições à Câmara dos Deputados

Não apenas ministros e deputados gerais possuíam meios de mover o Estado em prol de seus interesses. Câmaras Municipais, Assembléias Legislativas Provinciais e mesmo presidentes de província enviavam ofícios, petições e relatórios à Câmara dos Deputados, a fim de solicitar a abertura, extensão, conservação ou reforma de certas estradas. Estes mecanismos eram relativamente comuns, principalmente no quesito obras públicas. Tanto era assim que funcionavam Comissões Parlamentares, eleitas no início do ano legislativo, responsáveis por elaborar pareceres sobre estes pedidos.

Em 1835, um requerimento da câmara municipal da vila de Canavieira, na província da Bahia, pedia abertura da navegação do rio Pardo, auxiliado por estrada rumo ao litoral, que facilitasse o comércio e protegesse os cultivadores daquele território, contra os insultos dos selvagens que o assolavam³⁰³. No mesmo ano, a Assembléia Provincial do Rio Grande do Sul enviou solicitação à Assembléia Geral pedindo a criação de três divisões de pedestres, para evitar os assassinatos que se cometiam na serra de São Martinho e campos de Vacaria (parte da estrada geral rumo a São Paulo), e principalmente para defender os viandantes que conduziam tropas de animais para São Paulo e Santa Catarina.³⁰⁴ Naquele mesmo ano, alguns particulares também solicitavam privilégios para a construção de estrada no Rio de Janeiro até a divisa com Minas Gerais, como demonstra o parecer da Comissão de Comércio, Indústria e Artes, sobre o requerimento de João Henrique Freese, negociante britânico interessado em construir uma estrada entre os municípios de Nova Friburgo, Cantagalo e Macaé, além de uma ponte e um canal no mesmo trajeto. A comissão permitiu a concessão de todos os privilégios solicitados pelo negociante, já que nem sempre era fácil encontrar interessados em arrematar obras daquela envergadura.³⁰⁵

Em 1836, a Assembléia do Espírito Santo enviou à Câmara uma petição solicitando melhoria no sistema de transporte. Embora incomum, o mecanismo era utilizado, ao longo do Império, para solicitar auxílio à diversas obras. Neste caso, a petição foi analisada pela comissão de Assembléias Provinciais, cujo parecer foi inconclusivo:

³⁰³ Anais..., 16/-6/1835, p 175.

³⁰⁴ Anais... 28/07/1835

³⁰⁵ Anais... 04/08/1835.

A Assembléia Provincial do Espírito Santo, desejando facilitar a comunicação entre aquela província e a de Minas Gerais entende ser necessário que se conceda datas de terras ao longo das estradas, que ali tem existido, como meio de conservá-la sempre aberta, e para isso requer o poder legislativo geral haja de legislar a respeito. A comissão das assembleias provinciais entende que essa representação deve ser emitida à comissão de estatística, onde poderão haver reunidos dados oportunos para convenientemente poder provar medidas a respeito.³⁰⁶

Naquele momento, a petição não seria apreciada em Assembléia, mas sim remetida à outra comissão. O resultado de manobras como esta era maior demora para sua votação em plenário. Este tipo de ação era comum no período: nem sempre as comissões parlamentares eram capazes de emitir um parecer sobre o problema apresentado, enviando-o assim para nova discussão.

Outra Assembléia Provincial a solicitar auxílio em melhorias para suas estradas interprovinciais foi a de Goiás, que reivindicava os direitos sobre a passagem na estrada de Goiás a Mato Grosso, a utilizar na melhoria do trajeto em seu território. Embora não seja possível encontrar o pedido nos anais da Câmara, o parecer da comissão das Assembleias Provinciais, sobre a representação daquela assembleia comprova a existência do pedido:

“(...) que pede os rendimentos de passagem do rio Grande na estrada da cidade de Goiás para a de Cuiabá fiquem fazendo parte de sua receita, e isto com o fundamento de que a dita passagem se acha dentro dos limites da mesma província. A comissão, afim de poder interpor o seu parecer com amplo conhecimento de causa, requer que a dita representação e documento anexos sejam remetidos ao governo, a fim de que, ouvindo sobre tudo o presidente da referida província, e o da de Mato Grosso, informe: 1º, se a passagem mencionada se acha com efeito dentro dos limites da província de Goiás; 2º, a quanto monta o seu rendimento anual; 3º, se tem sido arrecadado, e aplicado para as despesas da província de Mato Grosso, e no caso negativo, que aplicação tem tido,”³⁰⁷

Neste caso, o parecer revela como eram conflituosas as relações entre províncias, no tocante à administração das rendas derivadas de estradas. Em casos como este, onde a quantidade de pessoas a utilizar aquela passagem não era suficiente para permitir a existência de duas barreiras, era preciso que o Mato Grosso cedesse a renda, ao menos parcialmente, em prol de Goiás. Isto era algo delicado com relação às estradas que atravessavam fronteiras, e o trecho mostra como a Câmara se tornou local legítimo para resolver as contendas entre províncias, ainda no período regencial.

³⁰⁶ Anais... 08/06/1836

³⁰⁷ Anais...02/07/1838, p 10.

Neste contexto, sem sombra de dúvida, a maior discussão em torno das representações de assembleias provinciais ocorreu com as representações da Assembleia de Mato Grosso. Uma delas, enviada em 07/07/1841, solicitava a abertura de uma estrada entre o Mato Grosso e o Grão-Pará. Encaminhada à Comissão de Agricultura e Comércio, sua resposta só viria em 18/08/1843:

A assembleia geral da provincia de Mato Grosso, expondo a conveniência da abertura de uma estrada que comunique a dita provincia com a do Grão-Pará, pede que se consigne desde já para as primeiras despesas com a exploração da projetada estrada a quantia que a sabedoria da assembleia geral julgar precisa: a comissão de comércio, agricultura, indústria e artes, não desconhecendo a utilidade da abertura de estradas, pelas quais as provincias centrais possam fazer conduzir os gêneros de sua produção, para os postos marítimos, entende, porém, à vista do estado das finanças do império, que não será possível no presente ano empreender-se novas obras e de crescida despesa; contudo, como a referida assembleia não indica a soma que será de mister despende com as explorações, é a comissão de parecer que se exija do governo as convenientes informações sobre a urgência e conveniência da abertura desta estrada, e bem assim acerca da quanta necessária para as despesas de sua exploração (...)³⁰⁸

A posição da comissão era das mais curiosas: não consignava as verbas, mas solicitava contas sobre quanto seria necessário. Embora o parecer não fosse à discussão naquele ano, as estradas do Mato Grosso eram objeto de várias discussões no parlamento, e as representações de sua Assembleia e de seus deputados, em defesa destas obras, foram constantes. Por outro lado, os pareceres da Comissão sempre levaram em conta a ausência de recursos e as dificuldades implicadas no projeto. Tentou-se durante a pesquisa levantar a composição de todos os componentes nomeados para as comissões, mas não há dados suficientes para tabular a trajetória política de todos eles, tornando assim difícil a associação entre os pareceristas e as tendências dos pareceres. Além disto, poucas vezes estes documentos constam na íntegra nas atas da Câmara, e, em alguns casos, o presidente da sessão encaminhava o requerimento a outras comissões, tais como a Comissão das Assembleias Provinciais, o que dificulta ainda mais o entendimento do complexo jogo de forças entre os deputados.

Fato é que, em 1845, outra estrada seria objeto de solicitação à Assembleia Geral. Desta vez o pedido era feito pela Câmara Municipal da cidade de Valença, na Bahia, pedindo dinheiro para melhoria na estrada entre aquela cidade e a província de Minas Gerais. Novamente, não há valor solicitado, apenas o que a câmara achasse

³⁰⁸ Anais... 18/08/1843, p 793

possível ou necessário, o que dificultava tanto o parecer como a discussão e decisão posterior. O pedido foi aprovado, indo a discussão sobre o montante para a câmara.³⁰⁹

A partir de 1845, a comissão de Agricultura, Comércio, Indústria e Artes, responsável pela emissão de pareceres sobre tais pedidos, deixou de ter tanto trabalho, já que as representações municipais enviadas diretamente à Assembléia Geral escassearam, bem como as das Assembléias Provinciais, posto que, a partir daquele ano, passou-se a discutir verba suplementar para cada uma das províncias, dinheiro que deveria ser utilizado justamente para que estas auxiliassem suas câmaras, obras públicas, prédios oficiais, policiamento e iluminação, etc. A criação de dotação específica para isto eliminava então a discussão pontual sobre as obras, burocratizando o sistema de concessão de verbas, diminuindo então a riqueza dos debates neste sentido.

A mudança no trâmite dos pedidos só foi possível porque, entre a regência e 1845, houve um grande esforço para institucionalizar os conflitos locais ou regionais, adotando a Câmara dos Deputados como pólo político que se tornava, paulatinamente, foco para a incorporação destes interesses locais ao jogo político, eliminando as possibilidades de conflito direto entre as instâncias de poder. Institucionalizando os conflitos locais, as disputas por arrecadação e mesmo a competência tributária e de investimentos, o governo imperial garantia a estabilidade de seu território, mesmo nas regiões mais distantes – as fronteiras secas do Brasil.

4.4 Deputações e defesa provincial: institucionalizando conflitos através do sistema parlamentar

Outro fator que concorreu para a diminuição das representações acima foi a ação das bancadas provinciais dentro da câmara dos deputados. Na documentação, fica clara a divisão entre os deputados que almejavam um suposto interesse nacional como justificativa para diminuir gastos com determinadas obras, principalmente estradas, ou então que buscavam apoiá-las, afirmando ser este objeto do crescimento da nação. Do outro lado, estavam os representantes que, nitidamente, defendiam os assuntos de sua província. Estes eram mais comuns nas bancadas mato-grossense, paulista, goiana e mineira, embora também pudessem ser encontrados na bancada fluminense. O enfoque dado às províncias de Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais se dá, em parte, porque a

³⁰⁹ Anais... 26/08/1845, p 842.

grande maioria dos debates envolvendo emendas ao orçamento sobre estradas interprovinciais partiam de seus representantes. Ao longo dos anos 1830, 1840 e 1850, poucas manifestações foram feitas em prol de estradas nas regiões norte o sul e, quando ocorriam, eram sempre para solicitar a associação de uma estrada em seu território àquelas localizadas na região de antiga mineração.

Isto se deu, em parte, em função da trajetória história e da preexistência de infraestrutura naquele território, mas também foi fruto da posição política dos deputados eleitos pelas três unidades territoriais. Já foi dito aqui, em outro momento, que o uso do conceito de representação oscilava entre os deputados gerais, e de fato isto ocorria em quase todos os debates sobre estrada interprovincial. No entanto, para este assunto, é possível dividir os deputados segundo sua origem provincial, determinando assim um perfil de mineiros, goianos e matogrossenses: estes eram, quase sempre, defensores abertos do interesse provincial, chegando a ponto de teorizar o interesse da nação como a união dos interesses provinciais, dentro da Câmara. Este modelo de representação esteve presente em todo o período verificado, o que não pode ser expresso para os representantes eleitos de outras províncias.

Veja-se, primeiro, o exemplo das posições de Rodrigues Torres, deputado eleito pela província do Rio de Janeiro, nos anos de 1836 e 1837. Em 1836, Rodrigues Torres defendia a concessão de verbas para a construção do canal da Pavuna, obra provincial fluminense:

(...) não é muito exato dizer-se que as quantias designadas para o canal da Pavuna tinham sido deixadas ao governo provincial do Rio de Janeiro, porquanto não aparece em parte alguma da lei que is 215 contos de réis, que o corpo do legislativo deu para as despesas provinciais, se deduzam às despesas com o canal da Pavuna, nem em parte alguma aparece que esta despesa esteja incluída nos 215 contos de réis (...)

Além de favorável a esta obra, Torres também criticava a diminuição do dinheiro aplicado ao item canais, pontes e estradas gerais, o qual tivera consignação suprimida em função de exigências burocráticas: a necessidade de respeito ao trâmite de elaborar orçamento e planta da obra antes de sua execução. Para Torres, tais exigências eram infundadas, pois as obras em execução não receberiam os fundos necessários à sua execução, apesar de pertencerem à administração geral.³¹⁰

Em outro momento, naquele mesmo debate, surgiria questionamento sobre a estrada de Paraty, que unia o litoral fluminense à região serrana, facilitando as

³¹⁰ Anais... 25/06/1836, p 225.

comunicações com Minas Gerais. Na mesma discussão Limpo de Abreu, liberal, se associava a Torres na crítica à supressão proposta pela comissão de orçamento, pois “(...) certamente a comissão deu um golpe muito profundo à indústria e ao comércio, querendo privar ao ministro do império de uma quantia com a qual pode e deve empreender obras de suma utilidade e vantagem ao país.”³¹¹ Carneiro Leão também entrou na discussão, com os mesmos argumentos de Abreu, e Rodrigues Torres emendou reafirmando que o corte às verbas para o item canais, pontes e obras públicas seria prejudicial ao Rio de Janeiro, agora com um discurso sobre a motivação constitucional:

(...) se a assembléia provincial do Rio de Janeiro decretou despesas com a estrada de Paraty, como disse o Sr. Viana, ela não estava autorizada para o fazer, e saiu fora de suas atribuições em tal conceder; porque as assembléias legislativas provinciais não podem legislar sobre aquelas estradas que pertencerem a mais de uma província, e à administração geral do estado é que compete concorrer com os meios necessários para tais estradas; se finalmente a assembléia provincial o praticou, obrou inconstitucionalmente, e não foi consentânea com os interesses de sua província.³¹²

Apesar de achar que a Assembléia Provincial obrara contra a disposição constitucional, assumindo o papel da Assembléia Geral em legislar sobre estradas interprovinciais, Torres defendeu que era preciso enviar recursos àquele trajeto, para corrigir o erro fluminense. Esta visão sobre a divisão de competência entre Estado e províncias não era geral, e muito menos corroborava-se plenamente na legislação. Conforme observado ao longo dos capítulos 2 e 3 desta dissertação, a lei abria brechas para que as províncias iniciassem obras dentro de seu território, as quais muitas vezes chegavam até os limites de sua jurisdição administrativa, onde se ligariam a outra estrada, vinda da província vizinha, como o fizeram as províncias de Minas Gerais Rio de Janeiro, Mato Grosso e São Paulo. Este tipo de manobra era feito, justamente, para forçar o governo imperial a liberar consignações que ressarcissem o gasto efetuado pela província ou, então, que assumisse o ônus da construção daquele trajeto, sem a necessidade de observar os trâmites legais de levantamento de planta e orçamento pelos engenheiros imperiais ou provinciais. O caso da estrada de Paraty também pode se enquadrar neste mecanismo de pressão: o presidente da província fluminense utilizara a consignação de melhorias dos transportes para abrir a estrada e, posteriormente, encaminhar pedido de ressarcimento dos gastos, pedindo ao governo imperial, o qual foi debatido na Câmara dos Deputados justamente em função da presença de representantes

³¹¹ Anais... 25/06/1836, p 226.

³¹² Idem, p. 228

da província, dispostos a defender o interesse supostamente imperial na estrada. A construção teórica por trás do raciocínio não era das mais complexas: interesse nacional se faria construir pela união das partes, e cada parte defenderia suas próprias obras.

Em resposta ao argumento de Rodrigues Torres, o deputado Limpo de Abreu (contrário à supressão do orçamento no item sobre estradas gerais), argumentou que a ausência de plantas e orçamentos se deu pela falta de dinheiro nas províncias, impossibilitando o envio de informes e o procedimento com exames; para ele,

(...) certamente a comissão deu um golpe muito profundo à indústria, e ao comércio, querendo privar ao ministro do império de uma quantia com a qual pode e deve empreender obras de suma utilidade e vantagem ao país³¹³.

Em 1836, a quantidade de pessoas capacitadas ao trabalho como engenheiro em obras públicas era realmente pequena, e os centros de formação, escassos, conforme demonstrado em outros momentos. A crítica de Abreu era válida, servindo de argumento àqueles que pleiteavam a manutenção do auxílio às obras em estradas, em contraposição àqueles que solicitavam corte de gastos sempre que os trâmites determinados pela lei de obras públicas não fossem respeitados. Observada a posição de Torres sobre a defesa de maior consignação para estradas gerais, com destaque às obras que interessavam à sua província, veja-se o discurso do mesmo deputado, agora em 1837:

No §7º o governo pede para canais, pontes e estradas gerais, e construção do monumento da independência no Ipiranga a quantia de 84 contos de réis (...). O governo não se funda para este pedido senão em disposições da lei anterior, na havendo justificada necessidade desta quantia, não dizendo para que obras quer aplicá-las, não tendo apresentado o orçamento da sobras, nem os seus respectivos planos, o corpo legislativo sem esclarecimentos, de qualidade alguma, sem saber o fim a que se destina tal quantia, não pode por ela votar. E como o Sr. Ex-ministro do império no seu relatório não dá informações algumas a este respeito apenas vê-se aí poucas palavras sobre a necessidade do concerto da ponte do Paraibúna, sobre a continuação da estrada do Parati, o orador entende que sem ulteriores informações do Sr. Ministro atual, não só informações que façam persuadir da necessidade de obras para que pedem 80 contos de reis, mas mesmo os planos e orçamentos dessas obra, não se pode votar por essa quantia.³¹⁴

Se, no ano anterior, a falta de informações não era um grande problema, agora Torres defendia o corte de gastos justamente porque o governo não dera informe sobre a aplicação dos gastos. A mudança de Rodrigues Torres foi motivada, em grande parte, pela alteração nos quadros políticos do Executivo: com o liberal Manoel Alves Branco no poder, caberia a Torres, agora, o papel de oposição, mesmo que isto significasse ser

³¹³ Idem, p 226

³¹⁴ Anais, 07/071837, p 49.

contrário aos argumentos defendido um ano antes, abandonando a defesa dos interesses de sua província, em prol da crítica ao inimigo político, chegando a ponto de afirmar que

Não se deve votar quantia para obra pública, sem que primeiro se apresente o plano e orçamento da obra.³¹⁵

Alguns dias depois, o mesmo deputado voltaria à carga, de maneira mais veemente, contra a despesa de 80 contos de réis com o item citado sob argumento de que a necessidade das obras não estava justificada, já que:

(...) para as outras estradas, ocorre a mesma falta de plano e informações: e faz ver que a lei de 29 de agosto de 1828 parece que considera obras gerais a construção de canais, pontes, estradas, que tiveram por fim a comunicação com duas ou mais províncias, mas construção não é conserto de estrada já constituídas em que não fala a lei. Demais, quando se trata de separação das rendas gerais e provinciais, deixam-se para as provinciais as taxas de portagem, que eram expressamente designadas na lei para serem aplicadas ao conserto e reparação das estradas. Parece, portanto, que não se pode deixar de concluir que pertence as províncias a reparação e conserto de estradas, cuja construção é aliás geral.³¹⁶

No caso de Torres, a alteração de posição estava diretamente ligada ao seu papel como opositor ao ministro Alves Branco durante a sabatina na câmara, em 1837. Posição muito mais rígida em prol dos interesses provinciais era encontrada nas bancadas mineiras. Destacaram-se neste propósito nomes como Henrique Ferreira Penna, Bernardo Pereira de Vasconcellos, Honório Hermeto Carneiro Leão e Teófilo Benedito Otoni, todos representantes mineiros, sempre prontos para conseguir a aprovação das consignações relacionadas à construção e reparo de estradas em sua província, mesmo nos tempos de poucos recursos. No caso de Mato Grosso, o deputado Antonio Navarro de Abreu, único representante da província até a década de 1840, foi a voz que lutou por mais consignações para romper o isolamento mato-grossense.

Não surpreende que estes sejam os mais engajados nas discussões sobre o item canais, pontes e obras públicas, defendendo projetos como o da estrada da Serra da Estrela e do Paraibúna, entre Minas Gerais e Rio de Janeiro; ou entre Mato Grosso e São Paulo, defendida pelo deputado Navarro durante alguns anos. E todos defendiam suas províncias contra a cobrança de taxas itinerárias por suas vizinhas, mas achavam legítimo cobrar as mesmas taxas quando estas serviam para o enriquecimento do erário de seus locais de origem.

³¹⁵ Idem, p 50.

³¹⁶ Anais... 14/07/1837, p 108

Em 1837, a Comissão de Agricultura e Comércio, defendia a diminuição do gasto com obras gerais, enquanto o ministro da Fazenda, Manoel Alves Branco³¹⁷ defendia que a consignação permanecesse, abriu-se debate específico sobre a consignação para as estradas da Serra da Estrela e do Paraibúna. Carneiro Leão, deputado geral por Minas Gerais, defendia o aumento da consignação para as obras gerais, com dotações específicas para a estrada entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, a qual, para ele, era de caráter geral e fora erroneamente assumida pelas províncias³¹⁸. Reforçando a mesma posição, Bernardo Pereira de Vasconcelos, também mineiro, reclamava das taxas pagas pelos mineiros na dita estrada, que estava sem manutenção, desejando saber se, no caso das estradas interprovinciais, as taxas recebidas por uma província que não conserve tal estrada passaria ao tesouro geral. A posição de Rodrigues Torres, descrita acima, era contrária ao gasto de dinheiro nestas obras, em 1837, já que as taxas de postagem – ou de passagem – eram deixadas às províncias, as quais deveriam utilizar este dinheiro para imprimir melhorias nos trajetos. Mas, para Abreu, o problema não se resolveria tão facilmente, afinal, nem sempre as taxas cobradas rendiam o suficiente para que os trabalhos de conservação necessários aos caminhos para animais fossem feitos.

Aproveitando a deixa, Abreu também emendou um pedido de melhoria na ponte do rio Paraibúna e, por fim, ainda observou o problema da falta de corpo técnico–engenheiros – para efetuar os estudos sobre estradas:

Desejo saber também se será possível levantar uma planta da estrada, e orçar as despesas. Tenho ouvido que estes orçamentos se fazem perfeitamente, o que mui raras vezes acontece, sendo o orçamento feito por quem sabe exceder a despesa ao orçamento. O nobre ministro parece que ao está muito de acordo com estas idéias, e que entende que o orçamento não é ordinariamente aproximado à despesa real. Mas o orçamento para uma estrada não pode ser feito por quem não entenda, mas por quem levante a planta; e então não se pode cometer grande erro na avaliação das despesas.³¹⁹

Como o debate sobre o item relativo às obras públicas se estendeu no ano de 1837, no dia 17 de julho, Limpo de Abreu iniciou defesa aberta do governo, agora defendendo não só as obras em sua província de origem, mas sim todo o valor consignado ao item canais, pontes e estradas gerais:

Há muitas províncias em que não há engenheiros que possam desempenhar tais comissões e é muito dificultoso, senão impossível ao governo obrigá-los a ir para essas

³¹⁷ Também mencionado na documentação como Marques de Caravelas.

³¹⁸ Anais... 03/05/1837, p 54

³¹⁹ Idem.

províncias. Se a nova estrada do Mato Grosso depender de planta, e do seu orçamento, como querem os nobres deputados, eu acredito que ela não se fará tão cedo; entretanto a necessidade dessa estrada urge (...)

Ora, essa limitada, miserável quantia de 80 contos de reis era por ventura destinada para se levar a efeito esse grande plano de estradas em que aqui se falou? Não seguramente; é destinado sim para se abrirem picadas, para se porem em caminho, em estado de poderem depois os engenheiros examinar, levantar a planta, e fazer o orçamento (...)

Mas dizer os nobres deputados que esta quantia deve ser suprimida! Senhores, se eu fosse hoje ministro do Império, não me oporia a essa idéia. Suprima-se a quantia de 60 contos de réis, o resultado serão os clamores, hão de ser as representações que hão de vir ao corpo legislativo, então ele se convencerá, pelo que vir, e pelo que ler, que a quantia de 80 contos era necessária. (...) Obstruam-se os canais; destruam-se as estradas, caiam as pontes, por ventura o governo é mais interessado do que o corpo legislativo no bem público?³²⁰

O trecho é denso. O deputado Abreu, ex-ministro da pasta Negócios do Império (em 1834), não resumia sua defesa apenas aos trajetos de sua província, mas também à estrada rumo ao Mato Grosso, colocando-se na posição de um representante do interesse geral, o que retoma sua posição de 1834 sobre a representação. Na sequência, apresenta sua visão de obrigatoriedade legal de apresentar plantas e orçamentos de todas as obras: era preciso politizar as exigências legais, afinal, a maior parte do território não possuía condições de contratar profissionais habilitados a fazê-lo, nem mesmo recursos em quantidade suficiente para arcar com suas obras públicas. Neste contexto, um dos dilemas essenciais do Estado Imperial era elaborar uma legislação que se adaptasse à realidade de todas as províncias, ou então relativizar algumas exigências em prol do bem público, que, para o deputado, incluía a melhoria das estradas.

Esta posição política tinha outro desdobramento: priorizar o investimento, e não a contenção fiscal que levaria a um equilíbrio maior do orçamento. Em geral, esta posição era defendida pela bancada mineira, em nome do interesse geral. No ano seguinte, a estrada entre Minas Gerais e Rio de Janeiro que atravessava o Rio Paraíba foi, novamente, objeto de discussão: José Fernandes de Oliveira Penna comparecia à defesa das verbas para a mesma; em 15 de junho de 1838 Herculano Ferreira Penna, também de Minas Gerais, retomou a defesa da estrada do Paraíba.

Dois meses depois, em 08 de agosto de 1838, uma nova discussão sobre a estrada do Paraíba. A província mineira decretara a construção de trechos desta estrada, com seus próprios recursos. Os deputados gerais por Minas Gerais tentavam, então, conseguir que o Império também consignasse dinheiro para a obra, o que causou tumulto na Câmara, envolvendo os deputados Andrade Martins, paulista, e Oliveira

³²⁰ Anais.. 17/07/1837, p 127

Pena, mineiro. Martins era contrário a concessão de dinheiro para a estrada, e citava o exemplo de sua própria província:

(...) a província de Minas Gérias fez muito bem em decretar a construção da estrada, embora possa ser julgada geral; e que nisto imitou a província de São Paulo, que, posto seja menos rica, faz uma estrada de comunicação com a Corte à sua conta.

(...) a província de São Paulo, embora tenha porto de mar, muito carece de comunicações interiores, pois que pontos há donde seria mais fácil transportar os gêneros pra o lugar de embarque, do que da capital do império por terra. Eis porque, concordando com a necessidade de se facilitar a comunicação com as três províncias centrais, não exclui as outras.³²¹

E continuava afirmando desnecessário enviar dinheiro à província mineira para o sustento das obras, pois caberia aos mineiros seguirem o exemplo paulista, tributando as estradas e fazendo-as com seus próprios recursos. Oliveira Pena saiu, então, em defesa do pedido de dinheiro dos cofres gerais para a obra de sua província, falando em nome de toda a bancada:

(...) Faz ver que ainda que se venha a declarar esta obra como geral, nada inibe que se vote a consignação no corrente ano, pois que no futuro, talvez, mesmo a assembléia provincial represente ao corpo legislativo geral a este respeito, mas que a província não pode se, desde já, privada da propriedade da estrada, sem que se revogue toda a legislação provincial, o que envolve grande dificuldade. Quanto a dizer-se que a província com quase nada concorre para as despesas gerais (...) talvez a terça parte da renda arrecadada na alfândega do Rio de Janeiro, seja paga pelos consumidores da província de Minas, e que ela envia intacta toda a importância dos direitos sobre o ouro, que é o seu produto quase exclusivo, e que tem montado a milhares de contos.(...)³²²

O argumento era simples: Minas Gerais deveria receber auxílio, pois concorria sim com grande parte das rendas no Império e deveria, portanto, receber retorno por seu quinhão. Minas Gerais decretara primeiro a construção desta estrada, imitando São Paulo, mas não pretendia arcar sozinha com as obras, em função de suas dificuldades em arrecadar. Os debates mostravam que era óbvio, para os deputados, o caráter político dos critérios para a aprovação dos gastos, conforme outro deputado, Francisco de Paula Candido, também afirmara.³²³

Conquanto entenda que as estradas no Brasil só devem ser estabelecidas quando houver população suficiente para que a concorrência dos que por elas transitam possa produzir a soma necessária para as despesas de sua manutenção, contudo é um dos deputados que constantemente tem votado a favor das estradas, desejando que a este respeito o corpo legislativo guarde o meio-termo, não mandando construí-las em lugares onde não há

³²¹ Anais... 23 de julho de 1838, p 185

³²² Anais... 04/08/1838, p. 264

³²³ Anais... 17/08/1839, p 670

quem por elas transite, nem também deixando de mandar estabelecer aquelas que são necessárias para que a população não se aglomere em uns lugares, deixando outros despovoados.

Francisco de Paula Candido desejava, sob este discurso, diminuir os gastos com as estradas. Sua visão sobre as obras públicas era pragmática: estas só deveriam ser levadas a cabo onde houvesse retorno econômico, para que fossem auto-sustentáveis, retirando do poder imperial a responsabilidade por incrementar o comércio nas regiões distantes, argumento que se juntava ao de Andrade Martins e compunha a posição da bancada paulista, favorável ao corte do dinheiro enviado às obras nas províncias, o que incluía seu local de origem: não foi encontrada emenda ao orçamento feita por deputado paulista solicitando envio de dinheiro para estrada interprovincial em seu território. Mesmo no caso da estrada entre o Mato Grosso e São Paulo, financiada pelo Império, a emenda que pediu dinheiro partiu de um deputado mato-grossense, e não de um paulista. Neste ponto, havia coesão tanto na bancada paulista quando na bancada mineira, apesar das posições opostas.

Não será possível, neste ponto, ir além dos discursos dos deputados, pois seria necessário efetuar o estudo dos orçamentos provinciais para determinar a situação de suas respectivas finanças. Porém, conforme os estudos de Mendes e Godóy, Minas Gerais adotou o modelo paulista, apresentado por Andrade Martins, a partir do começo dos anos 1840, quando o investimento em obras nas estradas dentro da província foi orientado para melhorar a cobrança de taxas itinerárias.³²⁴ Mesmo assim, as rotas entre este território e a Corte continuaram objeto do orçamento imperial.

Um dos motivos disto era que as dificuldades em construir estradas eram enormes. No caso da estrada do Paraibúna, a condição geológica do terreno piorava a situação: a estrada deteriorava rapidamente, diante das chuvas e dos deslizamentos de barreiras. Os gastos para manutenção somavam, não apenas o sistema de empedração, caro para os padrões da época, mas também a reabertura constante, pois o declive do terreno e as grandes extensões de terra sem povoamento e sem locais para que os viandantes pousassem aumentavam a falta de trabalhadores dispostos a participar das obras. Em 1840, Carneiro Leão chegou a questionar a ineficácia dos métodos adotados pelo império:

³²⁴GODOY, Marcelo Magalhães; MENDES, Philipe Scherrer. *Finanças públicas da província de Minas Gerais*. In.: **Anais do XIII seminário sobre economia mineira**. Diamantina: CEDEPLAR/ UFMG, 2008, disponível em http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2008/D08A015.pdf Acessado em janeiro de 2010

(...) tem-se adotado um muito mau sistema a respeito de obras públicas no nosso país, de sorte que elas se não fazem porque em lugar de se decretar uma quantia suficiente para a conclusão de uma obra de mais urgente necessidade, para, depois de concluída ela se consignar outra quantia igualmente suficiente para outra obra também necessária, e assim por diante, tem-se seguido o sistema de se dividir uma soma em pequena parcela, e distribuí-las por diversas obras, dispendendo-se assim não pequena quantia sem se ver jamais a conclusão de algumas das obras empreendidas. Este sistema, aqui seguido, foi imitado pela assembléia legislativa da minha província, procurasse persuadir aos meus colegas da ineficácia de semelhante método. Sempre se tem pedido e votado muitos contos de reis para um célebre canal da Pavuna, mas qual tem sido o resultado? (...) ³²⁵

Na sequência, Leão defendia a mudança do método de consignação, com a adoção do modelo inglês de iniciativa privada, o que foi feito a partir de 1841, com a divisão da obra em lotes, postos à disposição dos interessados em arrematá-los.

Outra emenda sobre estrada interprovincial que beneficiava o território mineiro foi financiada pelo governo central a partir de 1841, quando o deputado Teófilo Otoni, defendeu a ligação entre Minas Gerais e o Espírito Santo.

Para desenvolver seus argumentos, Otoni utilizou o relatório do ex-presidente da província capixaba, José Joaquim Machado de Oliveira, que explicava pormenorizadamente a situação das comunicações da província. Dizia ele:

(...) Estando eu na província de Minas, recebi cópia de uma interessante memória escrito sobre a estrada chamada do Rubem, que comunica a província do Espírito Santo com a província de Minas, pelos rios Guandú e Manhuassú ao termo de Mariana, nos distritos da Ponte Nova e Casca.

Esta memória foi escrita pelo muito digno ex-presidente da província do Espírito Santo, o Sr. José Joaquim Machado de Oliveira. Joaquim Machado de Oliveira, que o governo se apressou a demitir, e acrescentou a demissão dada a este benemérito servidor o menosprezo com que tratou aquela sua aliás importante produção. O nobre ex-presidente me comunicara em uma carta que enviara à secretaria do império a sua memória. Creio que ela devia existir na secretaria, mas não mereceu atenção no relatório do nobre ministro, quando o nobre ministro falou a respeito das estradas de comunicação do Espírito Santo com Minas, que não podiam ser, senão as duas únicas atualmente em projeto, que são a estrada e Itapemirim que vai ter à barra deste rio e vila do mesmo nome, e a estrada do Rubem que vai ter à baía de Vitória. Mas o nobre ministro nada disse a este respeito da maior utilidade de promover as comunicações do presídio com o de Campos, e do Município de Minas Novas com as comarcas de Caravelas e Proto Seguro. As duas estradas que se dividem do Espírito Santo para o centro da província de Minas, para a capital da província, tem a distância de 60 a 70 léguas.

Ora sendo a distância de Ouro Preto ao rio de Janeiro quase a mesma pela estrada do Paraibuna ou pela estrada do Mar de Espanha, sendo estas duas estradas muito mais requentadas, estado já consideravelmente melhoradas a ponto de em muitas

³²⁵ Anais30/07/1840, p 425.

léguas poderem já atualmente rodar carruagens, acrescentando que o mercado do Rio de Janeiro não pode ter comparação alguma com o insignificante mercado de Vitória, é evidente que, nas atuais circunstâncias, será talvez em pura perda que o governo fizesse mandando abrir aquelas estradas. (...)” E depois, propõe que se construa outra estrada, entre Minas Novas e a região norte do Espírito Santo, o que ligaria a região ao Mar de Espanha e Caldas Novas, cidades mineiras, melhorando o comércio regional.³²⁶

A proposta de Otoni era simples: investir não apenas na estrada do Paraibúna, mas também na ligação do Norte de Minas Gerais com o sul da Bahia e o norte do Espírito Santo, de modo a incrementar as relações econômicas na região, aumentando a produção de algodão mineira.³²⁷

Daquele momento em diante permanece o padrão de defesa dos interesses provinciais pela bancada mineira, em prol do interesse geral. Quando Teófilo Otoni não defendia as estradas mineiras, o visconde de Baependi o fazia, sempre para evitar que as consignações para o item canais, pontes e estradas gerais tivessem seu valor diminuído. Este foi um dos assuntos mais importantes em debate, até meados da década de 1850, quando as estradas interprovinciais praticamente deixam de ser debatidas na Câmara dos Deputados. Era importante, para aquela bancada em específico, obter auxílio imperial para suas estradas, as quais eram também objeto do impulso provincial, como já demonstrado no capítulo 3. Para consegui-lo, seus deputados gerais utilizaram uma idéia simples: a união dos interesses provinciais formaria o interesse geral. Este uso do conceito de interesse geral entrou em choque com projetos de outras províncias, principalmente quando se tratava de divisão das verbas para as obras públicas em estradas interprovinciais.

No caso do Mato Grosso, as emendas que propunham obras em estradas gerais foram solicitadas primeiro através de representação da assembléia provincial e de relatórios dos próprios ministros da pasta Negócios do Império, situação que se torna compreensível quando se observam as manifestações do único deputado do Mato Grosso durante as décadas de 1830 e 1840.

Apenas em 1838, o deputado Antônio Navarro, único representante provincial no parlamento, enviou emenda que propunha reserva de 20:000\$000 para a abertura do

³²⁶ Anais... 12/07/1841, p. 174-175

³²⁷ Idem.

caminho entre São Paulo e Mato Grosso. Certo é que os esforços das duas províncias foram anteriores à própria ação imperial, e que a deputação geral só se apercebeu da necessidade de defender aquela fronteira quando o perigo de guerra no cone sul passou a ser iminente. Andrade Machado, novamente contra o envio de recursos para obras nas províncias, utilizou argumentos burocráticos contra o projeto – falta de planta e orçamento.³²⁸

Seu oponente continuou argumentando em prol do Mato Grosso, pois, caso o Senado aprovasse a abertura da estrada mas não houvesse dinheiro reservado para ela dentro do orçamento geral, de nada adiantaria o aval do senado. Com isto Andrade sustentou o pedido de arquivamento da emenda perante a Câmara. Seu discurso era nitidamente provincial:

Tem-se gasto avultadíssimas somas com estradas, mas a província do Mato Grosso não tem tudo nesta partilha quota alguma. Todos os ministérios que tem governado o Brasil, nos seus relatórios, tratam a província do Mato Grosso com alguma consideração, expondo a riqueza de província e sua importância política como província de fronteira; mas quando se trata de consignar fundos na lei do orçamento, nem relação. Não quer acusar o ministério, porque irrisório fora fazê-lo, sendo deputado ministerial; mas atribui esta pouca atenção às necessidades da província de Mato Grosso, à falta de informações exatas.

(...)

O orador desanima inteiramente quando vê que o governo geral não aplica meios para tornar rápidas as comunicações com aquela província e, para tornar ativa, mais poderosa a ação do governo ali, para prevenir sinistras ocorrências! (...) Longe do governo geral cercado de países cujos interesses são mais ligados com os seus, cercado de outras idéias, de outros exemplos; poderá, por muito tempo, sujeitar-se à união? A união que lhe traz, por vantagem, a tirania dos presidentes, a ignorância dos magistrados e dos empregados civis e militares? Na desorganização, finalmente, em que está a província, não há lado por que a possa encarar, que apresenta futuro, que dê lugar a esperar um melhoramento qualquer. Nesta posição, diz o orador, peço ao governo que olhe para a minha província.³²⁹

A resolução fora aprovada, mas em 1840 Navarro voltaria a pedir 20:000\$ para as obras em sua província, o que significa que, de alguma maneira, este dinheiro não chegou até seu destino em 1839.³³⁰ Em 1843, o então visconde de Baependy argumentou em favor das estradas mineiras e mato-grossenses, traçando um panorama sombrio do contexto provincial do Mato Grosso: local de perigos, vivia sob o jugo da república paraguaia, sem braços africanos que lhe socorressem as lavras de ouro e sem produtos suficientes para sua subsistência, afirmava ele que era fundamental melhorar o

³²⁸ Anais, 04/08/1838, p 226.

³²⁹ Anais... 01/09/1838, p 443.

³³⁰ Anais... 31/07/1840.

sistema de comunicações com aquela província, para que sua grande produção de gado fosse aproveitada e seu ouro chegasse à capital. Apesar de entusiasta dos caminhos fluviais, ele aponta como solução para o isolamento da província central o incremento das rotas terrestres que já existiam, provavelmente pelas dificuldades que o governo enfrentava nas negociações com o Paraguai para obter a livre navegação do rio Paraguai, única forma de manter um caminho fluvial entre o Rio de Janeiro e o Mato Grosso. Obviamente, Baependi o futuro da região dependia dos conflitos platinos, e propunha substituir a estrada rumo a Goiás, que fazia um ângulo reto para chegar a São Paulo, pela estrada que iria pelo rio Paraná, percorrendo trajeto menor que a estrada rumo a Goiás. Isto seria mais propício ao comércio de gado, segundo ele.³³¹ Naquele mesmo momento, os presidentes de província de Mato Grosso iniciavam esforços para abrir esta estrada, e aguardavam a chegada dos recursos imperiais, os quais começaram a aportar na província a partir daquele ano, em parte graças ao esforço dos deputados que ocuparam a cadeira de representante único do Mato Grosso e deputado e ao Visconde de Baependi. Novamente, os esforços das bancadas se fizeram importantes na determinação do que seria o sistema de transportes na região central do país, e foram capazes de unir os representantes provinciais na defesa dos interesses de seu local de origem, na Câmara dos Deputados.

Outros caminhos foram cogitados e discutidos na Câmara dos dos Deputados, mas nenhum deles com o mesmo destaque dado às rotas entre Mato Grosso- Minas Gerais, Mato Grosso - São Paulo, Minas Gerais - Rio de Janeiro e Minas Gerais - Espírito Santo, pois o engajamento dos deputados destas províncias, entendendo-se como representantes dos interesses de suas unidades políticas, foi essencial à mobilização de recursos imperiais. De certa forma, sem a ação de homens com estas posições, dificilmente se alcançariam resoluções favoráveis a tais caminhos

Obviamente, houve investimento em outras regiões do Império. Estradas inteprovinciais foram beneficiadas nos mais diferentes pontos do território, conforme demonstrado ao longo do capítulo 2 da dissertação. No entanto, a distribuição dos recursos em tais pontos não foi feita pela Câmara dos Deputados, mas pelo corpo burocrático da pasta Negócios do Império. No parlamento, as discussões específicas se davam sempre diante da mobilização das bancadas, e dentre estas, as mais atuantes em prol de recursos para sua província eram a mineira, a capixaba e a mato-grossense,

³³¹ Anais . 11/04/1843, p 801.

geralmente com o apoio dos deputados por Goiás. Isto demonstra que a Câmara era sim espaço de discussão de interesses, embora muitas vezes desacreditada pelos próprios parlamentares, que, como citou-se acima, chegavam a ponto de descrever a lei de orçamento como ‘farsa’, já que, no final, os gastos dos ministros sempre superavam o esforço parlamentar para diminuir o déficit público. Mesmo assim, havia espaço para que as deputações defendessem os objetivos de suas províncias.

Se a Câmara era vista como o espaço de decisão sobre o “interesse nacional”, ou, de outra forma, do “bem público”, as estradas interprovinciais, em tese, deveriam ser tratadas como forma de promover a unidade territorial, a integração da economia, a circulação de idéias, o caminho pelo qual se estenderia pelo território a autoridade do Estado. Porém, na prática elas acabaram sendo discutidas do ponto de vista dos interesses provinciais. No que tange exclusivamente ao objeto desta pesquisa, este bem público não se assemelhava um bem geral, abstrato, surgido de um conceito elevado de nação. Bem público era, quase sempre, o desenvolvimento da província de origem do deputado, que justificava suas demandas, em termos de interesse nacional, na medida que o desenvolvimento da província poderia contribuir para o desenvolvimento do corpo da nação, o que só reforça o papel da Câmara como local onde se institucionalizavam os conflitos regionais e onde a colcha de retalhos chamada nação brasileira seria costurada.

Obviamente, a agulha da costura poderia, por vezes, picar o dedo do costureiro.

4.5 Taxas itinerárias em estradas gerais: conflito entre províncias dentro do parlamento

Alguns casos de conflito motivado por cobrança de impostos em estradas interprovinciais foram enviados à Câmara dos Deputados. A motivação era, sempre, o problema da interpretação da lei: tanto do que estava escrito como também dos conceitos citados e não definidos na lei. Por exemplo, na década de 1830, o conceito de exportação envolvia tanto produtos enviados para outros países como também produtos comercializados entre as províncias, o que gerava dúvidas acerca da competência para cobrar impostos sobre a circulação interprovincial:

Foi uma emenda à mesa que quer que os produtos da indústria mercantil brasileira paguem novamente, porque não chamaria outra coisa aos gêneros que um negociante aqui compra e que transporta pra outro ligar dando maior valor ao gênero pela mudança de um lugar para outro: um Sr. Deputado disse que era isto indiferente, porque quem sempre paga é o consumidor; o nobre orador [Sr. Saturnino], julgava que nem sempre é o consumidor só quem paga; umas vezes é o consumidor, outras o produtor e muitas vezes mutuamente eles pagam; e pela emenda do Sr. Deputado não se vem senão a fazer mal ao produtor da indústria mercantil brasileira, e porque só os gêneros que se transportam por mar hão de pagar tributos e não os que se transportam por terra?³³²

A posição acima, do deputado Ferreira, resultou em contemporizações, como a de Holanda Cavalcanti, para quem a confusão na cobrança de impostos seria resolvida com a instalação das Assembléias Provinciais. Sua confiança na ação destes órgãos era tanta que, para ele, quando uma província ofendesse outra, a ofendida reclamaria, resolvendo-se assim o problema sem a necessidade de adição de lei.

É fato que as províncias possuíam meios para resolver seus conflitos sem a necessidade de envio da lide ao parlamento. Porém, há casos que constituíam desdobramentos das lacunas legislativas, ou mesmo dificuldades de interpretação da lei que foram debatidos e demonstraram a necessidade de se interpretar a Constituição e o ato adicional. Fato é que, já em 1834, houve discussão entre os deputados sobre a divisão das rendas e a cobrança de impostos sobre o produto do comércio nacional, com relação às hipóteses de incidência das taxas.

Em 1837, o deputado Vasconcelos, de Minas Gerais, apontava o problema com um caso concreto:

(...) Os mineiros pagam taxa itinerária à província do Rio de Janeiro, entretanto, essa estrada não se concerta, ou não está como deveria. Desejo saber se o ministro assenta que será bom declarar que todas as vezes que uma província perceber taxa itinerária por uma estrada, e a província não a concertar, esta estrada deve pertencer ao governo geral; porque, aliás graves contestações se podem seguir [e questiona sobre o contrato de Lourenço Antonio do Rego, arrematador da estrada do Paraibúna].³³³

A reclamação não alcançou eco. Em 1843, nova manifestação surgiu, agora promovida pelos goianos contra mineiros. Barreto Pedroso, deputado por Goiás, reclamou da cobrança de imposto de 5\$000 sobre as bestas novas que entrassem em território mineiro, o que, segundo ele, era contra as disposições do Ato Adicional. Para ele,

³³² Anais, 19/08/1834, p 247

³³³ Anais... 07/07/1837, p 54

(...)se se desse às assembleias provinciais a faculdade de impor tributos sobre objetos de outras províncias que fossem nelas introduzidas ou que devessem por elas passar, nós iríamos pôr o império em graves embaraços. Suponhamos que se dava à assembleia provincial do Rio de Janeiro a faculdade de impor sobre os gêneros de importação mineira que tivessem de passar pela província do Rio de Janeiro para o mercado da capital, disto necessariamente nasceriam contestações entre a província do Rio de Janeiro e a de Minas. Isto que digo destas duas províncias se estenderia a outras.³³⁴

Novamente, o problema levantado ficou sem discussão, pois a reclamação do deputado não se transformou em pauta da agenda parlamentar:

Patrícios meus, filhos da província de Goiás, que chegaram à corte não há ainda muito tempo, me asseguram que essa terrível imposição lançada pela lei mineira sobre as bestas de cargas que transitam naquela província continua em seu inteiro vigor (...); e um deles até me fez a conta de quanto lhe tinha custado a sua tropa, que era numerosa, vinda de Goiás. Eu disse aos meus patrícios que não me podia capacitar que isso acontecesse, que talvez houvesse negligência da parte de empregados subalternos, porque eu não podia acreditar que nem o governo geral nem o presidente da província de Minas fossem capazes de sobrestar a execução de uma lei, mas eles afirmavam o contrário; e portanto eu, deputado de Goiás, devo empreender meus esforços em prol da província (...)³³⁵

A controvérsia se estendeu em 1846, quando o deputado Mascarenhas perguntou sobre a revogação da lei provincial de imposto sobre bestas novas, o qual incidia sobre as bestas de Goiás tornando seu traslado, até a corte, economicamente inviável. A reclamação era séria, e desta vez mereceu discussão na Câmara:

(...) A Assembléia Geral revogou o artigo de uma lei mineira, pela qual se impunha sobre cada besta de carga m direito de importação. Eis aqui a grande dúvida: é saber se por ventura quando o ato adicional diz que as assembleias provinciais não poderão legislar sobre os impostos de importação, esta proibição compreende também aquelas mercadorias que de umas se transportam para outras províncias. Eis a questão gravíssima que cumpre ser elucidada (...)³³⁶

Para a bancada mineira, o que se cobrava eram taxas itinerárias, e não direitos de importação, logo, o pedido de revogação da lei era improcedente à luz da constituição.

Este caso foi um dos mais emblemáticos encontrados nos anais da Câmara dos Deputados, de modo que a questão do imposto sobre bestas novas não é inédita à bibliografia: o conflito entre representantes goianos e mineiros já foi objeto de pesquisa por parte de Cristiano Corte Restituti³³⁷. Segundo o autor, a tributação do comércio no Triângulo Mineiro era objeto de discórdia na assembleia por onerar províncias vizinhas. Apesar de Câmara dos Deputados ter proibido a cobrança do imposto sobre bestas novas, a província mineira retomou a cobrança, pouco tempo depois, sob o nome de

³³⁴ Anais... 03/03/1843, p 79.

³³⁵ Anais.... 06/06/1846, p 16.

³³⁶ Anais.. 06/06/1846, p 16.

³³⁷ RESTITUTI, Cristiano. Elementos de fiscalidade de Minas Gerais provincial. In.: **Almanack Braziliensi**, n 10, Nov/2009, pp 115-129

taxa itinerária, pois era preciso incrementar a arrecadação provincial mineira, depois que a administração da cobrança em portos e estradas provinciais foi deixada aos municípios.

Os casos de embate aberto entre as bancadas provinciais por causa da cobrança de taxas e impostos em estradas interprovinciais eram relativamente raros. Aparentemente, os problemas eram resolvidos pelo diálogo entre os presidentes ou entre as assembléias das respectivas províncias, hipótese levantada pela presença de algumas passagens, dentro dos relatórios dos presidentes de província, que mencionavam a correspondência entre eles. Porém, não é possível afirmá-la categoricamente, sendo na verdade hipótese a ser comprovada por outras pesquisas.

Fato é que, após 1850, os casos de conflito entre províncias, na Câmara, tornam-se cada vez mais raros. Isto evidencia que os mecanismos de organização política entre as províncias, neste década, já estavam assentados, e que a iniciativa imperial de prover as províncias com dotações orçamentárias, a partir de 1844, melhorou o estado destas finanças, ao mesmo tempo em que as dúvidas acerca da cobrança de taxas itinerárias pareciam sanadas: a partir de fins dos anos 1840, era lícita a cobrança de tais taxas por parte das províncias, independente da jurisdição sobre elas ser de competência imperial, e não provincial.

Lícitas ou não, as taxas itinerárias eram problema para o comércio das províncias centrais – Mato Grosso e Goiás – cujos produtos passavam obrigatoriamente por uma ou duas províncias até chegar ao porto, o que incrementava a arrecadação das províncias vizinhas pelas quais passassem as tropas goianas e mato-grossenses carregadas. Até onde esta pesquisa pôde averiguar, a primeira província a organizar suas finanças sobre este pilar foi São Paulo, o que comprova uma relativa autonomia desta província com relação ao poder central capaz de garantir o equilíbrio de suas finanças, conforme já demonstrado por Vinícius de Bragança Muller Oliveira, para quem:

(...) os direitos de saída e taxas sobre trânsito de animais, se somados, apresentavam a maior parte da arrecadação da província. (...) Portanto, se a situação financeira das províncias = como afirmado por quase toda a literatura – era precária devido à exagerada centralização nas mãos do governo, para São Paulo, era imprescindível que as rendas obtidas com estes dois impostos (direitos de saída e trânsito de animais) fossem cada vez maiores. Para tanto, era necessário que a província construísse um mecanismo que possibilitasse a reprodução e aumento destas rendas, que representavam, como se viu, uma parcela muito grande do total arrecadado.³³⁸

³³⁸ OLIVEIRA, Vinícius Braga Muller de. *Mudanças institucionais na província de São Paulo: a economia paulista ante a centralização política do império (1835-1850)*. In.: Almanack Braziliensi, n. 05, maio/2007 pp 101-121.

Logo, São Paulo foi a primeira província a utilizar os sistema de transportes interprovincial como objeto de aumento de sua arrecadação. O modelo foi utilizado posteriormente pelos mineiros. Em Goiás, tentou-se também fazer engordar suas rendas através das taxas itinerárias em alguns períodos da década de 1850. Porém o êxito desta política dependia não só das ações provinciais, mas principalmente de uma posição estratégica dentro de outras rotas comerciais e do volume comercializado pela própria província com as regiões vizinhas.

No Mato Grosso, não foram encontrados indícios do uso da política de barreiras para incremento das rendas provinciais, de sorte que havia forte pressão paulista tanto na Câmara dos Deputados como na presidência da província mato-grossense para que as comunicações da região da fronteira se dessem rumo a São Paulo, e não rumo a Goiás, apesar das cobranças de taxa itinerária em território paulista. Os investimentos paulistas na área, já tradicionais, interferiram no comércio da região central de modo a diminuir o fluxo comercial rumo a Goiás, desde 1850.

Com relação a Minas Gerais, seu sucesso no tocante à implantação de um modelo arrecadador baseado em barreiras dependeu de uma manobra política feita na Assembléia Provincial capaz de manter a cobrança, alterando o conceito-base do tributo sem deixar de cobrar taxas de circulação, de maneira que as rotas de comércio extraprovincial mineiro já estavam estabelecidas e tributadas após 1850.³³⁹

Observe-se que este modelo não foi almejado por todas as províncias nacionais. No caso do Grão-Pará, por exemplo, a abertura da navegação do rio Amazonas era objeto muito mais importante que a abertura de estradas, apesar das iniciativas de Henrique Beaupaire de Rohan, presidente da província em 1856, em abrir estrada rumo ao Maranhão, mediante acerto com aquela administração, enquanto também se esforçava por abrir outra estrada entre Belém e Bragança. Neste caso, a abertura de tais estradas se tratava não de um esforço ordenado rumo ao incremento das finanças, como visto nos casos mineiro e paulista, ou como um mecanismo capaz de garantir a sobrevivência econômica local – caso de Goiás e Mato Grosso. Tratava-se da associação entre um engenheiro que dedicara sua vida às obras imperiais, formado nos quadros da província mineira e que ascendera socialmente rumo a uma carreira política, com o presidente de Goiás, José do Couto Vieira de Magalhães, que projetava ligar Goiás ao

³³⁹ RESTITUTI, Cristiano Corte. *As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial*, Minas Gerais, 1839-1884. Dissertação de Mestrado. Araraquara: UNESP, 2006, p 294-295

Pará em prol de novas saídas para a província, diminuindo os custos da circulação de produtos naquele território.³⁴⁰

Para homens como Rohan, imaginar e projetar estradas era tarefa fácil. Porém, não era este o perfil das obras públicas da província da região norte, bem como não era necessidade considerada essencial à manutenção de estradas na região nordeste, posto que requeressem menores quantias para isto. Nas províncias de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Espírito Santo e Rio de Janeiro, as obras em estradas gerais apareciam como elemento essencial à sobrevivência do sistema econômico até a década de 1860, justificando assim as diversas obras que mereceram interesse político provincial e imperial, e que, portanto, foram objeto de debate entre os parlamentares que representavam tais províncias.

Saliente-se que os deputados das províncias do norte e nordeste não se envolviam habitualmente com o assunto. Nos debates, são sempre os mesmos homens que interferem no rumo das consignações para canais, pontes e estradas gerais, quase sempre homens de São Paulo, Minas Gerais e Mato Grosso. Na fila dos opositores às consignações, encontravam-se aqueles que justificavam os cortes como interesse nacional, mas que, quando necessário, pleiteavam dinheiro para sua própria província. Entre eles estavam paulistas, que eram contrários a doação de dinheiro para obras em estradas interprovinciais e favoráveis a uma política de maior autonomia das províncias, sem levar em conta as causas peculiares do sucesso paulista no campo de arrecadação de impostos.

Estes movimentos eram claros durante as sabatinas feitas no parlamento, onde os ministros da Fazenda defendiam as propostas de orçamento e os deputados gerais arguíam sobre os gastos e a arrecadação proposta. A era das estradas interprovinciais chegaria a seu auge com a proposição, na Câmara dos Deputados, da criação de uma sociedade anônima disposta a investir no antigo caminho do Paraibúna, entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, reformando e modernizando a estrada.

Esta seria a epopéia da Cia União e Indústria.

³⁴⁰ Relatório do Presidente da Província do Grão-Pará, 1856.

4.5. União e Indústria: a modernização possível versus novos projetos políticos imperiais e a epopéia do Paraibúna

Aprovada pelo parlamento em 1851 e organizada em 1852, a Companhia União e Indústria foi a última grande tentativa de resolver os problemas de comunicação entre Minas Gerais e Rio de Janeiro através de estradas gerais. No entanto, ela representou o momento de viragem entre um sistema de arrematação arcaico e ineficiente e a organização de empresas de caráter privado dedicadas ao assunto das comunicações. Após a experiência da União e indústria, o setor de comunicações passou a ser monopolizado por empresas privadas organizadas de maneira a captar financiamento particular no país e no exterior, voltadas às novas modalidades de transporte, quais sejam, ferrovias e hidrovias.

Conforme já foi observado em capítulo anterior, Mariano Procópio Ferreira, comerciante de Juiz de Fora, queria levar a cabo a construção da interminável estrada do Paraibúna apenas em território mineiro, sem avançar na seara das obras interprovinciais. No entanto, o trajeto era objeto de debate no parlamento desde 1834, quando se falava em consignar ou não verbas para a melhoria da ponte sobre o rio Paraibúna. Entre 1836 e 1852, diversas alterações de planta, responsável técnico e sistema de construção foram feitas pelos deputados, sem atingir o objetivo final, qual seja, ligar de maneira segura e eficiente a região sudeste de Minas Gerais à Corte. Neste contexto, a iniciativa de Procópio Ferreira foi a solução que os parlamentares encontraram para a difícil tarefa de ordenar aquele sistema de comunicação.

Em 11 de setembro de 1852, era aprovada a criação da companhia União e Indústria, pelo Decreto n 670, que impôs diversas obrigações à nova Cia em troca de garantia de juros sobre seu capital e de 50 anos de privilégio de monopólio nos transportes da região, o que acenava com a possibilidade de grandes lucros, dada a atividade comercial da região. No entanto, em 1861, Procópio solicitava ao governo imperial que assumisse a companhia, dada a concorrência com a E.F D. Pedro II.³⁴¹

Em 24 de dezembro de 1863, o Decreto 2201 foi submetido à apreciação do parlamento, e a comissão de Comércio, Indústria e Artes manifestou sua opinião pedindo a falência da empresa, e não sua compra. A liquidação da empresa serviria ao rateio do valor entre seus credores, ou então que o governo assumisse a empresa,

³⁴¹ Anais... 5 de março de 1864

pagasse suas dívidas e, por fim, a vendesse a quem interessasse. A solução só viria com o decreto 3325 de 9 de outubro de 1864, que determinava a encampação da empresa, que ficaria sob poder do governo imperial por 15 anos, prazo durante o qual a administração ficaria a cargo do Império e suas dívidas seriam liquidadas.³⁴²

O parecer da Comissão de Comércio, Agricultura e Artes era duro com a administração da companhia. Para a comissão, o governo não deveria encampar a União e Indústria. Em seguida ao parecer, Procópio Ferreira enviaria nova solicitação ao governo e, em 1866, a companhia era encampada pelo Império, passando à administração do Ministério da Agricultura, Comércio, Indústria e Obras Públicas.³⁴³ Os problemas enfrentados pela Cia de Procópio Ferreira não foram diferentes daqueles demonstrados para outros trajetos. O que esta companhia possuiu de realmente diferente foi seu sistema de organização, com a iniciativa de utilizar os mecanismos dispostos no Código Comercial para a criação de uma empresa moderna. Seu sistema de construção também era diferente: havia tanto o monopólio do sistema como um todo, pois apenas carros da Cia circulavam pelo trajeto, como também era moderno o sistema de empedramento da estrada- conhecido como macadamização, ou seja, com o assentamento de paralelepípedos ao longo da estrada, junto a um sistema de escoamento que garantia a boa trafegabilidade. Com tudo isto, mais as dificuldades do terreno, o volume de capital gasto em sua construção era de grande monta, e os deputados que aprovaram a criação da Cia sabiam disto. Tanto sua aprovação quando o encampamento posterior demonstram a opção do governo por aumentar a inversão de capitais no sistema de transportes.

De maneira geral, as províncias centrais buscavam recursos para o incremento de seu sistema de transporte de todas as formas possíveis, o que incluía a deputação geral. Por parte dos mineiros, isto implicou também em defender um projeto de interesse local que demonstrava um certo modelo de relação entre interesse local e interesse geral – o interesse geral era a junção dos interesses locais. Eventualmente, outras concepções de interesse geral surgiam dentro da própria deputação, resultando em longos debates. Porém, na essência, esta era a concepção de representação mais aceita, quando o assunto em jogo eram as estradas interprovinciais.

³⁴² Anais... 24 de dezembro de 1863.

³⁴³ Anais... 5 de março de 1864

Obviamente, os conceitos usados pelos deputados eram tão maleáveis quando a necessidade do momento fosse capaz de torná-los. Quando preciso, invocavam o interesse geral e o bem da nação para fazer cair um privilégio, uma taxa ou um imposto que incidisse sobre sua província, e isto era típico das bancadas pesquisadas neste trabalho..

Ora, surpreenderia poder afirmar que as estradas entre São Paulo e Rio Grande do Sul, um dos maiores temas da pesquisa sobre economia interna no século XIX, quase nunca eram objeto de debate. Pois esta foi uma das constatações da pesquisa nos Anais. Seja porque as províncias possuíam recursos, seja porque os ministros da pasta Negócios do Império eventualmente designavam auxílio para estas obras sem a necessidade de debate parlamentar, fato é que as bancadas do sul não propunham emendas que beneficiassem os caminhos do gado muar sulino, o que comprova a centralidade desta modalidade de transportes na região central da nação.

Considerações Finais

Esta pesquisa chega ao fim com a pretensão de ter cumprido um de seus principais objetivos: demonstrar que as estradas interprovinciais eram um ponto importante na política do século XIX, pois eram objeto da ação de deputados gerais, ministros imperiais, presidentes de província e deputados provinciais.

Para tanto, foi necessário definir exatamente o que eram as estradas interprovinciais, pois a pesquisa sobre o sistemas de comunicação durante o século XIX privilegiou, até o momento, outras modalidades de transporte, capazes de aproximar o Brasil do capitalismo europeu ou que pudessem servir à produção de commodities imperiais – principalmente café. Como muito já foi dito sobre ferrovias e sobre a navegação a vapor, mas pouca atenção foi dada aos transportes terrestres como base para a organização do sistema de transporte imperial, provar que as estradas interprovinciais eram essenciais à expansão da ação do governo central foi a primeira tarefa desta dissertação, a qual abriu um leque de novos problemas para a pesquisa.

As estradas interprovinciais são um dos maiores componentes da política imperial de controle do território durante as décadas pesquisadas, e funcionou como mecanismo de expansão do controle do território. Na historiografia, este objeto tornou-se um dos maiores motes da análise do Brasil do XIX, mas ainda hoje existem divergências sobre o modo como a unificação do território foi selada, mantida e estabilizada. Neste trabalho, fica claro que as estradas interprovinciais eram um dos meios de unificação, servindo tanto a circulação de pessoas e tropas, mas também ao objetivo de integrar a economia, o que seria essencial para a incorporação das regiões ao escopo político imperial, e os ministros de Estado compreendiam esta relação de modo a aplicarem seus recursos na expansão destes caminhos.

Contruir estradas era objeto de competência das províncias e do governo central. Dentro do orçamento geral do Império, o peso das estradas interprovinciais não era de grande monta, mas, na ação dos ministros, este era um objetivo essencial na manutenção do poder do governo sobre as partes e no incremento às relações comerciais entre as regiões, efetuando assim arranjos econômicos que tentavam estabilizar o imenso território e, por fim, demonstravam projetos de poder e de nação levados a cabo pelos membros da alta política nacional.

Não é sem motivo que, no campo do Executivo Imperial, os momentos de maior avanço da malha viária foram chefiados por políticos de verve conservadora. Estes

detinham, em seu projeto político, a forte vontade de fazer chegar aos territórios mais distantes o poder central, e as estradas eram um componente importante desta política. Os políticos liberais que chegavam ao poder também possuíam interesse em expandir o escopo da ação do governo imperial no território, mas optaram por outros elementos capazes de dar coesão política ao sistema governativo, os quais não foram objeto específico desta pesquisa. O conjunto de ações da política imperial, sob a chefia conservadora, incluía, por exemplo, o estabelecimento de malhas viárias em todas as regiões do país; expansão do controle do território rumo ao Mato Grosso, através dos caminhos goiano e paulista e a articulação entre os diferentes sistemas de transporte, sob a hegemonia daquele que fosse mais adaptado às condições geográficas de cada local.

No caso das províncias centrais, a preexistência de rotas terrestres e a dificuldade em navegar os rios da região influenciaram também a opção pelas estradas de terra, bem como a disposição dos governos provinciais em auxiliar a abertura destes caminhos. Mas, observando a ação dos presidentes de província, compreende-se que a associação entre o interesse provincial e o imperial se faz de maneira diversa, dependendo do lugar ocupado pela província no jogo de forças da governança imperial.

Minas Gerais era um dos centros políticos do Império; fazia parte do núcleo de formação da alta política, e sua elite estava diretamente inserida nos fluxos comerciais com a corte. Desta maneira, o comportamento dos ocupantes do cargo de presidente de província, em Minas, era compatível com o modelo desenvolvido para o recrutamento de membros para a elite imperial, o que dava alta rotatividade ao presidente, mas ao mesmo tempo conferia ao ocupante do cargo maior espaço de barganha com o executivo central. Já no caso goiano, a distância dos centros de governo e o baixo nível de atividade econômica da província se associaram, de modo que, para garantir sua participação no Império, determinava-se que o cargo de presidente daquela província seria ocupado por membros da elite local, o que facilitava a associação de interesses entre elites comerciais locais e executivo provincial.

De certo modo, Goiás é um caso que necessita ser pesquisado sob outros aspectos, pois o papel secundário desta província na política imperial tolheu até o momento a pesquisa do sistema político nos casos de menor influência na administração imperial. Goiás foi uma província governada por homens que, quase sempre, se associavam aos interesses locais, organizando as obras públicas sob tais interesses, e esta associação entre os recursos provinciais e os ocupantes da presidência necessita de

mais pesquisa, pois compreende um componente interessante do sistema imperial. O que pode ser observado do modelo goiano nesta dissertação problematiza a relação entre o império e as províncias periféricas ao sistema agroexportador. O caso goiano demonstra que a pactuação entre centro e províncias foi mais complexa que o demonstrado pela historiografia: nem sempre o presidente de província pactuava com o interesse geral em oposição às elites locais. Uma das perguntas deixadas por este trabalho é: seria possível encontrar outras províncias onde os elementos que controlaram o cargo de presidente de província também fossem oriundos de uma elite local pouco inserida no sistema central?

Já no caso do Mato Grosso, a interferência paulista nos assuntos da província ficou clara ao longo da década de 1850. As elites do norte do Mato Grosso preferiam, conforme demonstrado na documentação, buscar a praça comercial carioca, em detrimento da praça paulista. A abertura de estradas interprovinciais entre São Paulo e Mato Grosso foi obra predominante da influência de presidentes ligados aos interesses comerciais paulistas, cuiabanos e enviados pelo centro, sem grandes laços com as carreiras comerciais que predominavam na província. Tanto isto é verdade que, após a abertura da navegação do Rio Paraguai, os navios que partiram da região buscavam a praça comercial da Corte.

Fica claro, ao fim da análise do trabalho dos presidentes de província que estes possuíam um papel político maior que o desenhado pela historiografia em geral, pois deles emanavam diversas decisões sobre a infra-estrutura provincial, que incorporavam os interesses locais. A posição do presidente de província era importante na articulação com as outras províncias – afinal, muitos destes homens ensaiaram projetos em parceria com suas vizinhas, mesmo sem o auxílio do governo central. Em alguns casos, iniciavam as obras antes da aprovação do Império, de maneira a forçar a aprovação na obra pela Câmara dos Deputados. Em outras, o auxílio do ministro da pasta Negócios do Império se fazia essencial, ao impulsionar as obras provinciais ou a subvencionar os trabalhos, enviando ao menos parte dos valores solicitados. Há ainda muito material a ser pesquisado sobre o assunto. Constatou-se a existência de uma quantidade enorme de material de pesquisa, depositada no Arquivo Nacional, no Rio de Janeiro, contendo a correspondência dos presidentes das províncias centrais. O material não pode ser incluído nesta pesquisa, mas contém dados sobre a relação entre os presidentes e pode trazer elementos que reafirmem a força das relações entre eles e entre os ministros imperiais e os chefes do Executivo das províncias, provando que os primeiros não eram

meros agentes dos segundos, mas sim colaboradores que observavam as exigências das elites provinciais, e que, em alguns casos, eram membros desta mesma elite.

Goiás demonstrou que o panorama descrito comumente para a figura do presidente de província precisa ser revisto, sob a luz das províncias mais distantes do centro decisório imperial. Em contraposição, Minas Gerais se encaixa naquilo que se poderia chamar de modelo historiográfico tradicional para análise do Executivo provincial. Restaria saber então qual das hipóteses seriam mais comum nas províncias do norte, ou mesmo nas regiões nordestinas.

O terceiro problema enfrentado por esta dissertação – a organização e aplicação do orçamento – possibilitou enfrentar, de maneira diferenciada, a prática parlamentar e a prática administrativa. Ora, os orçamentos eram feitos pelo parlamento de maneira a diminuir ou eliminar o deficit das contas estatais, mas não era possível executá-lo do modo como era aprovado pelos membros do poder legislativo. Os gastos excessivos, causados por problemas administrativos, não almejavam a expansão do sistema viário, pois este possuía, de maneira geral, mecanismos de auto-sustento, ou mesmo de incremento à arrecadação provincial: as taxas de barreira ou itinerárias.

As taxas eram cobradas no âmbito provincial, e foram objeto de discussões no parlamento e de conflito entre províncias, pois tributavam mercadorias em trânsito e, muitas vezes, tornavam excessivamente oneroso o comércio das províncias centrais, enquanto facilitavam o incremento ao orçamento mineiro, cuja posição privilegiada lhe deu vantagem sobre as outras províncias provinciais.

Já a terceira hipótese deste trabalho não foi completamente comprovada. Esperava-se que o debate parlamentar trouxesse muitos elementos para compreender o peso das estradas interprovinciais dentro dos sistemas de comunicação do século XIX. Porém, o que se verificou é que o parlamento se esforçava em ordenar o orçamento do Império, controlando assim o déficit das contas, mas em muitos casos o que se verifica é que a lei de orçamento não era totalmente seguida pelo Executivo central, que gastava mais que o previsto nas contas. Por outro lado, fica clara a relação entre representação política como conceito e a ação política dos deputados gerais das províncias em estudo, os quais possuíam um modelo de representação onde o interesse geral não era uma idéia abstrata, mas sim um veículo de defesa dos interesses provinciais, outro assunto polêmico na historiografia, que precisa ser observado sob outros aspectos para que a pesquisa sobre representação na monarquia possa avançar.

Ao fim e ao cabo, esta dissertação permitiu concluir que as estradas interprovinciais se sustentam como objeto historiográfico e que elas foram essenciais à economia e à política nas províncias centrais do império. Também concluiu-se que, até a década de 1860, elas eram o meio de transporte que facilitou, em larga medida, a expansão do poder imperial. Em certa medida, o Império caminhava, até a década de 1870, sob o lombo de mula e no carro de boi. Curiosamente, estas estradas não estavam paradas no tempo: foram objeto das alterações sofridas pelo processo de modernização administrativa do governo central. Mesmo assim, nos rincões do país, os caminhos que uniam pessoas, cidades e poderes ainda permaneceriam empoeirados e mal-tratados por muito tempo.

Relatórios do Ministério do Império 1832-1870

- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO
1835. Relatório da Repartição dos Negócios do Império apresentado pelo ministro e secretário de Estado Joaquim Vieira da Silva e Sousa à Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinária de 1835. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO
1836. Relatório da Repartição dos Negócios do Império apresentado pelo ministro e secretário de Estado José Inácio Borges à Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinária 12 de maio de 1836. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO
1837. Relatório da Repartição dos Negócios do Império apresentado pelo ministro e secretário de Estado Antônio Paulino Limpo de Abreu à Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinária de maio de 1837. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO
1838. Relatório da Repartição dos Negócios do Império apresentado pelo ministro e secretário de Estado Bernardo Pereira de Vasconcelos à Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinária maio de 1838. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO
1839. Relatório apresentado pelo ministro e secretário de Estado interino dos negócios do Império Francisco de Paula de Almeida Albuquerque à Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinária maio de 1839. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO
1840. Relatório apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos negócios da Justiça e interinamente do Império Francisco Ramiro D'Assis Coelho à Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinária de maio de 1840. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO
1841. Relatório apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos negócios do Império Candido José de Araújo Viana à Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinária maio de 1841. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO
1843. Relatório apresentado pelo ministro e secretário d'Estado Candido José d'Araújo Viana à Assembléa Geral Legislativa na 1ª sessão da 5ª legislatura em 14 de janeiro de 1843. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO
1845. Relatório apresentado pelo ministro e secretário do Império José Carlos Pereira de Almeida Torres à Assembléa Geral Legislativa na 1ª sessão da 6ª legislatura em janeiro de 1845. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO
1846. Relatório apresentado pelo ministro e secretário d'estado Joaquim Marcelino de Brito à Assembléa Geral Legislativa na 3ª sessão da 6ª legislatura em maio de 1846. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO
1848. Relatório apresentado pelo ministro e secretário d'estado Visconde de Macabé à Assembléa Geral Legislativa na 1ª sessão da 7ª legislatura em maio de 1848. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO
1850. Relatório apresentado pelo ministro e secretário d'estado Visconde de Monte Alegre à Assembléa Geral Legislativa na 1ª sessão da 8ª legislatura em 14 de janeiro de 1850. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO
1850. Relatório apresentado pelo ministro e secretário d'estado dos Negócios do Império Visconde de Monte Alegre à Assembléa Geral Legislativa na 2ª sessão da 8ª legislatura em 15 de janeiro de 1850. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO
1851. Relatório apresentado pelo ministro e secretário d'estado Visconde de Monte Alegre à Assembléa Geral Legislativa na 3ª sessão da 8ª legislatura em 15 de maio de 1851. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO

1852. Relatório apresentado pelo ministro e secretário d'estado dos negócios do Império Visconde de Monte Alegre à Assembléia Geral Legislativa na 4ª sessão da 8ª legislatura em 10 de maio de 1850. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.

BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO

1853. Relatório apresentado pelo ministro e secretário d'estado dos Negócios do Império Francisco Gonçalves Martins à Assembléia Geral Legislativa na 1ª sessão da 9ª legislatura em 4 de maio de 1853. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.

BRASIL. RELATÓRIO DO MINISTRO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO

1854. Relatório apresentado pelo ministro e secretário de estado dos Negócios do Império Luiz Pedreira do Couto Ferraz à Assembléia Geral Legislativa na 2ª sessão da 9ª legislatura em 14 de janeiro de 1850. Rio de Janeiro: Typografia do Diário de A. & L. Navarro..

Relatórios do Ministério da Fazenda, 1833-1870

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1833. Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado Candido José de Araújo Viana à Assembléia Geral Legislativa na Sessão Ordinária de 1834. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1834. Relatório Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado Manoel do Nascimento Castro e Silva à Assembléia Geral Legislativa na Sessão Ordinária de 1835. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1835. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado Manoel do Nascimento Castro e Silva à Assembléia Geral Legislativa na Sessão Ordinária de 1836. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1836. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado Manoel do Nascimento Castro e Silva à Assembléia Geral Legislativa na Sessão Ordinária de 1837. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1837. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado Miguel Calmon Du Pin e Almenida à Assembléia Geral Legislativa na Sessão Ordinária de 1838. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1838. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado Candido Baptista de Oliveira à Assembléia Geral Legislativa na Sessão Ordinária de 1839. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1839. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado Manoel Alves Branco à Assembléia Geral Legislativa na Sessão Ordinária de 1840. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1840. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado Miguel Calmon Du Pin e Almenida à Assembléia Geral Legislativa na Sessão Ordinária de 1841. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1842-1 . Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado Miguel Calmon Du Pin e Almenida (Visconde D'Abrantes) à Assembléia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 5ª Legislatura de 1843. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1842-2. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado Joaquim Francisco Vianna à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 5ª Legislatura de 1843. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1843. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado Manoel Alves Branco à Assembléia Geral Legislativa na 3ª Sessão 5ª Legislatura de 1844. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1844-1. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado Manoel Alves Branco à Assembléia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 6ª Legislatura em 1845. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1844-2. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado Manoel Alves Branco à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 6ª Legislatura em 1845. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1845. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Antonio Francisco de Paula e Yollanda Cavalcanti d'Albuquerque à Assembléia Geral Legislativa na 3ª Sessão 6ª Legislatura de 1846. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1846. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Antonio Francisco de Paula e Yollanda Cavalcanti d'Albuquerque à Assembléia Geral Legislativa na 4ª Sessão da 6ª Legislatura de 1847. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1847. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado Interino dos Negócios da Fazenda Antonio Paulino Limpo de Abreo à Assembléia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 7ª Legislatura de 1848. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1849-1. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Joaquim José Rodrigues Torres à Assembléia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 8ª Legislatura de 1850. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1849-2. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Joaquim José Rodrigues Torres à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 8ª Legislatura de 1850,. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1850. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Joaquim José Rodrigues Torres à Assembléia Geral Legislativa na 3ª Sessão da 8ª Legislatura de 1851. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1851. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Joaquim José Rodrigues Torres à Assembléia Geral Legislativa na 4ª Sessão da 8ª Legislatura de 1852, . Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1852. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Joaquim José Rodrigues Torres à Assembléia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 9ª Legislatura de 1853. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1853. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Honório Hermetto Carneiro Leão (Visconde de Paraná) à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 9ª Legislatura de 1854. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1854. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Honório Hermetto Carneiro Leão (Marquez de Paraná) à Assembléia Geral Legislativa na 3ª Sessão da 9ª Legislatura de 1855 . Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1855. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Honório Hermetto Carneiro Leão (Marquez de Paraná) à Assembléia Geral Legislativa na 4ª Sessão da 9ª Legislatura de 1856. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1856. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda João Maurício Wanderley à Assembléia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 10ª Legislatura de 1857. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1857. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Bernardo de Souza Franco à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 10ª Legislatura de 1858. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1858. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Francisco de Salles Torres Homem à Assembléia Geral Legislativa na 3ª Sessão da 10ª Legislatura de 1859. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1859. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Angelo Moniz da Silva Ferraz à Assembléia Geral Legislativa na 4ª Sessão da 10ª Legislatura de 1860. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1860. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Jose Maria da Silva Paranhos à Assembléia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 11ª Legislatura de 1861. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1861. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda José Maria da Silva Paranhos à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 11ª Legislatura de 1862. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1862. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Miguel Calmon Du Pin e Almeida à Assembléia Geral Legislativa na 3ª Sessão da 11ª Legislatura de 1863. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1863. Aditamento ao Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Miguel Calmon Du Pin e Almeida à Assembléia Geral Legislativa em 8 de maio de 1863. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1863. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda José Pedro Dias de Carvalho à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 12ª Legislatura de 1864. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1864. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Jose Pedro Dias de Carvalho à Assembléia Geral Legislativa na 3ª Sessão da 12ª Legislatura de 1865. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1865. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda João da Silva Carrão à Assembléia Geral Legislativa na 4ª Sessão da 12ª Legislatura de 1866. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1866. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Zacarias de Góes e Vasconcellos à Assembléia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 13ª Legislatura de 1867. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1867. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Zacarias de Góes e Vasconcellos à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 13ª Legislatura de 1868. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1868. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Joaquim José Rodrigues Torres à Assembléia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 14ª Legislatura de 1869. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1869. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Joaquim José Rodrigues Torres à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 14ª Legislatura de 1870. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

BRASIL RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

1870. Proposta e Relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda José Maria da Silva Paranhos à Assembléia Geral Legislativa na 3ª Sessão da 14ª Legislatura de 1871. Rio de Janeiro: Typographia Nacional

Relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1860-1870

BRASIL RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

1860. Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas apresentado pelo ministro e Secretário de Estado Manoel Felizardo de Souza e Mello à Assembléia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 11ª Legislatura de 1861. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmery

BRASIL RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

1861. Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas apresentado pelo ministro e Secretário de Estado Manoel Felizardo de Souza e Mello à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 11ª Legislatura de 1862. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmery

BRASIL RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

1862. Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas apresentado pelo ministro e Secretário de Estado Pedro de Alcântara Belllegarde à Assembléia Geral Legislativa na 3ª Sessão da 11ª Legislatura de 1863. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança

BRASIL RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

1863-1. Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas apresentado pelo ministro e Secretário de Estado Pedro de Alcântara Belllegarde à Assembléia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 12ª Legislatura de 1863. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança

BRASIL RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

1863-2. Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas apresentado pelo ministro e Secretário de Estado Domiciano Leite Ribeiro à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 12ª Legislatura de 1864. Rio de Janeiro: Typographia Paula Brito

BRASIL RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

1864. Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas apresentado pelo ministro e Secretário de Estado Domiciano Leite Ribeiro à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 12ª Legislatura de 1865. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmery

BRASIL RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

1865. Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas apresentado pelo ministro e Secretário de Estado Antonio Francisco de Paula Souza à Assembléia Geral Legislativa na 4ª Sessão da 12ª Legislatura de 1866. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança

BRASIL RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

1866. Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas apresentado pelo ministro e Secretário de Estado Manoel Pinto de Souza Dantas à Assembléia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 13ª Legislatura de 1867. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança

BRASIL RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

1867. Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas apresentado pelo ministro e Secretário de Estado Manoel Pinto de Souza Dantas à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 13ª Legislatura de 1868. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio Janeiro

BRASIL RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

1868. Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas apresentado pelo ministro e Secretário de Estado Joaquim Antão Fernandes Leão à Assembléia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 14ª Legislatura de 1869. Rio de Janeiro: Typographia Diário do Rio de Janeiro

BRASIL RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

1869. Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas apresentado pelo ministro e Secretário de Estado Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 14ª Legislatura de 1870. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert

BRASIL RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

1870. Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas apresentado pelo ministro e Secretário de Estado Theodoro Machado Freire Pereira da Silva à Assembléia Geral Legislativa na 3ª Sessão da 14ª Legislatura de 1871. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert

Relatórios da presidência da província de Goiás, 1835-1870

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA.

1835. Fala que o Exm. Presidente da Província, José Rodrigues Jardim, recitou no dia de encerramento da Assembléia Legislativa Provincial no dia 1º de agosto de 1835.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1835. Relatório apresentado pelo o Exm. Presidente da província, José Rodrigues Jardim à Assembléia Legislativa de Goiás na sessão ordinária de 1835. MeyaPonte, Typografia Provincia, 1835

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1836. Relatório apresentado pelo Exm. Presidente da Província, José Rodrigues Jardim à Assembléia Legislativa de Goiás na sessão ordinária de 1836 o. Meia Ponte: Typografia Provincial, 1836.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1837. Discurso que o presidente da província de Goyaz, Camargo Fleury, fez à abertura da primeira sessão ordinária da segunda legislatura da Assembléia Provincial em 1º de julho de 1837. Goyaz, Typ. Provincial, 1837

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1838. Discurso que o presidente da província de Goyaz, Camargo Fleury, fez a abertura da primeira sessão ordinária da segunda legislatura da Assembléia Provincial em 1º de julho de 1838. Goyaz, Typ. Provincial, 1838

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1839. Relatório apresentado pelo o exm Presidente da Província d. Joze de Assiz Mascarenhas à Assembléia Legislativa de Goyaz na sessão ordinária de 1839, Goyaz, Typ. Provincial, 1839

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1840. Relatório que a Assembléia Legislativa de Goyaz apresentou na sessão ordinária de 1840 o exm. Presidente da mesma província, d. Joze de Assiz Mascarenhas, Goyaz, Typ. Provincial, 1840

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1841. Relatório apresentado pelo exm. vice-presidente da província Joze Rodrigues Jardim à Assembléia Legislativa de Goyaz na sessão ordinária de 1841. Goyaz, Typ. Provincial, 1841.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1842. Relatório apresentado pelo exm. vice-presidente da província Francisco Ferreira dos Santos Azevedo à Assembléia Legislativa de Goyaz na sessão ordinária de 1842 Goyaz, Typ. Provincial, 1842

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1843. Discurso com que o vice-presidente da província de Goyaz fez a abertura da 1ª sessão ordinária da 5ª legislatura da Assembléia Provincial no 1º de junho de 1843. Goyaz, Typ. Provincial, 1843

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1845. Relatório apresentado pelo exm. Presidente da província, dr. Jose de Assiz Mascarenhas à Assembléia Legislativa de Goyaz na sessão ordinária de 1845 . Goyaz, Typ. Provincial, 1845.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1846. Relatório apresentado pelo exm. Presidente da província dr Joaquim Ignacio Ramalho à Assembléia Legislativa de Goyaz na sessão ordinária de 1846. Goyaz, Typ. Provincial, 1846.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1847. Relatório apresentado pelo o exm. Presidente da mesma provincia, doutor Joaquim Ignacio Ramalho.à Assembléia Legislativa de Goyaz na sessão ordinária de 1847 Goyaz, Typ. Provincial, 1847.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1848. Relatório apresentado pelo exm. Vice-presidente da Província Antonio de Padua Fleury à Assembléia Legislativa de Goyaz na sessão ordinaria de 1848. Goyaz, Typ. Provincial, 1848

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1849. Relatório apresentado pelo exm. vice-presidente da província, Antonio de Padua Fleury à Assembléia Legislativa de Goyaz na sessão ordinaria de 1849 . Goyaz, Typ. Provincial, 1849.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1850. Fala do presidente da província de Goyaz, dr Eduardo Olimpio Machado, n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 1º de maio de 1850. Goyaz, Typ. Provincial, 1850.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1850. Relatório com que o ex-Presidente da Província de Goyaz Exm. Sr. Dr Eduardo Olimpio Machado, entregou a presidência da mesma ao seu successor o Exm. Sr. Antonio Joaquim da Silva Gomes. Em 21 de julho de 1850. Goyaz Typographia Provincial 1850
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1851. Relatório apresentado pelo exm. Presidente da província, doutor Antonio Joaquim da Silva Gomes, à Assembléia Legislativa de Goyaz na sessão ordinária de 1851. Goyaz, Typ. Provincial, 1851
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1852. Relatório apresentado pelo exm. presidente da província, doutor Antonio Joaquim da Silva Gomes, à Assembléia Legislativa de Goyaz na sessão ordinaria de 1852. Goyaz, Typ. Provincial, 1852.
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1852. Relatório com que o ex-Presidente da Província de Goyaz exm. Sr Dr. Antonio Joaquim da Silva Gomes entregou a presidência da mesma ao seu sucessor o exm. Sr. Dr. Francisco Mariani. Em 30 de dezembro de 1852. Goyaz Typographia Provincial, 1853
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1853. Relatório apresentado pelo o exm. presidente da província, doutor Francisco Mariani à Assembléia Legislativa de Goyaz na sessão ordinaria de 1853. Goyaz, Typ. Provincial, 1853
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
- 1853 Relatório apresentado pelo Provedor da Fazenda Felipe Antonio Cardoso de Santa Cruz ao exm. sr. doutor Francisco Mariani, presidente desta província, em virtude do artigo 59 da Lei N.22 de 2 de agosto de 1852.
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1854. Relatório com que o ex-Presidente da Província de Goyaz Exm. Sr. Dr. Francisco Mariani entregou a presidência da mesma ao exm. Sr. Antonio Augusto Pereira da Cunha. Em 5 de maio de 1854. Goyaz, Typ. Provincial, 1854.
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1854. Relatório apresentado pelo presidente da província Antonio Candido da Cruz Machado que à Assembléia Legislativa Provincial de Goyaz na sessão ordinária de 1854 Goyaz, Typ. Provincial, 1854
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1855. Relatório apresentado pelo exm. presidente da província Antonio Candido da Cruz Machado à Assembléia Legislativa Provincial de Goyaz na sessão ordinária de 1855 o. Goyaz, Typ. Goyazense, 1855.
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
- 1856 Relatório apresentado pelo exm. presidente da província dr. Antonio Augusto Pereira da Cunha à Assembléia Legislativa Provincial de Goyaz na sessão ordinária de 1856 Goyaz, Typ. Goyazense, 1856.
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1857. Relatório com o qual o ex-presidente exm.o sr. dr. Antonio Augusto Pereira da Cunha passou a administração da província de Goyaz ao exm. sr. vice-presidente, dr. João Bonifacio Gomes de Siqueira. Em 1º de agosto de 1857. Goyaz, Typ. Goyazense, 1857.
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1857. Ofício do Exm. Sr. Presidente da Província João Bonifácio Gomes de Siqueira à Assembléia Legislativa Provincial. Em 1º de setembro de 1857.
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
- 1857 Relatório com que o vice-presidente da província de Goyaz, o exm. sr. dr. João Bonifacio Gomes de Siqueira, entregou a presidência da mesma ao exm. sr. dr. Francisco Januario da Gama Cerqueira. Em 10 de outubro de 1857. Goyaz, Typ. Goyazense, 1857
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1858. Relatório apresentado pelo exm. presidente da provincia, dr. Francisco Januario da Gama Cerqueira à Assembléia Legislativa Provincial de Goyaz na sessão ordinaria de 1858. Goyaz, Typ. Goyazense, 1858.
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1859. Relatório com o que o Exm. Sr. Francisco Januário da Gama Cerqueira entregou a administração da Província de Goyaz ao Exm. Sr. Antonio Manoel de Aragão e Mello. Em 30 de novembro de 1859 Goyaz, Typ. Goyazense, 1859.
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
- 1859 Relatório apresentado pelo exm. presidente dr. Francisco Januario de Gama Cerqueira à Assembléia Legislativa Provincial de Goyaz na sessão ordinária de 1859. Goyaz, Typ. Goyazense, 1859.
- GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1861. Additamento ao relatorio com que o excellentissimo senhor doutor Francisco Januario da Gama Cerqueira. fez entrega da administração da provincia de Goyaz ao illm. e exmo. sr. dr. Antonio Manoel de Aragão e Mello. Rio de Janeiro, Typ. Imperial e Constitucional de J. Villeneuve, 1861.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1861. Relatório com o que o Exm. Sr. Dr. Antonio Manoel de Araújo e Mello passou a administração da Província de Goyaz ao seu sucessor o Exm. Sr. José Martins Pereira de Alencastre. Em 22 de abril de 1861. Rio de Janeiro, Typ. Imperial e Constitucional de J. Villeneuve, 1861.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1861. Relatório apresentado pelo pelo exm. presidente da província, José Martins Pereira de Alencastre à Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz na sessão ordinária de 1861. Rio de Janeiro, Typ. Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Comp., 1861.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1862. Relatório lido pelo Presidente da Província de Goyaz Sr. José Martins Pereira de Alencastro na abertura da Assembléa Legislativa Em 1 de junho de 1862. Goyaz Typ. Provincial, 1862.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1863. Relatório com que o Vice-Presidente da Procvíncia de Goyaz Exm. Sr. Dr. João Bonifácio Gomes de Siqueira passou a administração da mesma ao Exm. Sr. Dr. José Vieira Couto de Magalhães. Typ. Provincial, 1863

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1863. Relatório apresentado pelo pelo presidente da provincia, o ex.mo sr. dr. José Vieira Couto de Magalhães à Assembléa Legislativa de Goyaz, no dia 1.o de junho de 1863. Goyaz, Typ. Provincial, 1863.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1864. Relatório com que o Presidente da Província de Goyaz Exm. Sr. Dr. José Vieira Couto de Magalhães entregou a presidência da mesma ao Exm. Sr. Dr. João Bonifácio Gomes de Siqueira.. Em 1º de Julho de 1864. Goyaz, Typ. Provincial, 1864.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1864. Relatório apresentado pelo pelo exm. Vice-Presidente da Província, dr. João Bonifacio Gomes de Siqueira à Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz na sessão ordinaria de 1864 Goyaz, Typ. Provincial, 1864.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1865. Fala do exm. Presidente da Provincia dr. Augusto Ferreira França apresentada à Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz na sessão ordinaria de 1865,. Goyaz, Typ. Provincial, 1867.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1866. Fala do exm. Presidente da Província dr. Augusto Ferreira França, apresentada à Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz em o 1.o de agosto de 1866. Goyaz, Typ. Provincial, 1867.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1867. Relatório com que o Presidente da Província de Goyaz Exm. Sr. Dr. Augusto Ferreira França passou a administração da mesma ao Exm. Sr. Vice-Presidente Desembargador João Bonifácio Gomes de Siqueira. Em 29 de abril de 1867. Goyaz, Typ. Provincial, 1869

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1867. Relatório que o exm sr. desembargador João Bonifacio Gomes de Siqueira, 1.o vice-presidente da provincia de Goyaz, leu na abertura da Assembléa Legislativa da mesma província, no dia 1º de setembro de 1867. Goyaz, Typ. Provincial, 1870.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1869 Relatório que o exm. sr. desembargador João Bonifacio Gomes de Siqueira, 1º vice-presidente da província de Goyaz, leu na abertura da Assembléa Legislativa da mesma província no dia 1º de setembro de 1868. Goyaz, Typ. Provincial, 1869.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1869 Relatório que o exm. sr. dr. Ernesto Augusto Pereira, presidente da província de Goyaz, leu na abertura da Assembléa Legislativa da mesma província a 1º de junho de 1869. Goyaz, Typ. Provincial, 1869.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1870. Relatório com que o Exm. Sr. Dr. Ernesto Augusto Pereira, ex-presidente da Província de Goyaz, passou a administração da mesma ao 1º vice-presidente o Exm. Sr. Desembargador João Bonifácio Gomes de Siqueira. Em 6 de outubro de 1870. Goyaz, Typ. Provincial, 1871.

GOIÁS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1870. Relatório apresentado pelo exm. presidente da província, dr. Ernesto Augusto Pereira à Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz a 1o de agosto de 1870. Goyaz, Typ. Provincial, 1870.

Relatórios da presidência da província de Mato Grosso, 1835-1870

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1835 Discurso recitado pelo exm. presidente da província de Matto-Grosso, Antonio Pedro d'Alencastro, na abertura da primeira sessão ordinária da Assembléa Legislativa Provincial, no dia 3 de julho de 1835. Cuiabá, Typ. Provincial, 1845.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1835. Fala do presidente da Província de Matto-Grosso Silva Guimarães. Em 3 de setembro de 1835. Manuscrito.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1836. Discurso recitado pelo exm. Vice-Presidente da Província de Matto-Grosso, Antonio José da Silva, na abertura da 2ª sessão ordinária da Assembléa Legislativa Provincial, no dia 2 de março de 1836. Cuiabá, Typ. Provincial, 1845.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1836. Discurso recitado pelo Exm. Presidente da Província do Matto-Grosso José Antonio Pimenta Boeno na abertura da sessão extraordinária da Assembléa Legislativa Provincial no dia 30 de novembro de 1836. Typographia Provincial de Cuiabá, 1845.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1837. Discurso recitado pelo exm. Presidente da Província de Matto-Grosso, José Antonio Pimenta Boeno, na abertura da 3ª sessão ordinária da Assembléa Legislativa Provincial, em o dia 1º de março de 1837. Typ. Provincial de Cuiabá, 1845.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1838. Discurso recitado pelo exm. Presidente da Província de Matto-Grosso, José Antonio Pimenta Boeno, na abertura da 1ª sessão da 2ª legislatura da Assembléa Provincial, no dia 1º de março de 1838. Typ. Provincial de Cuiabá, 1845.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1839. Fala com que o Presidente da Província de Matto-Grosso fez a abertura da 2ª Sessão Ordinária da 2ª Legislatura da Assembléa Provincial no dia 2 de março de 1839. Manuscrito.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1840. Discurso recitado pelo exm. sr. dr Presidente da Província Estevão Ribeiro de Rezende, na ocasião da abertura da Assembléa Legislativa Provincial no dia 1º de março de 1840. Cuyabá, Typ. Provincial, 1840.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1840. Discurso com que o Exm. Presidente da Província de Matto- Grosso Estevão Ribeiro de Rezende abriu a sessão extraordinária da Assembléa Legislativa Provincial no dia 15 de junho de 1840. Typ. Provincial de Cuiabá, 1840.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1844. Fala do exm. Senhor Presidente da Província coronel Zefirino Pimentel Moreira Freire dirigida à Assembléa Legislativa Provincial de Mato Grosso na abertura da sessão ordinária no ano de 1844. Cuyabá, Typ. Provincial, 1844.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1845. Discurso recitado pelo exm. Presidente da Província de Matto-Grosso Ricardo José Gomes Jardim, na abertura da sessão ordinária da Assembléa Legislativa Provincial, em 1º de março de 1845. Cuiabá, Typ. Provincial, 1845.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1846. Discurso recitado pelo exm. Presidente da Província de Mato Grosso Ricardo José Gomes Jardim na abertura da sessão ordinária da Assembléa Legislativa Provincial em 10 de junho de 1846. Cuiabá, Typ. Provincial, 1846

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1847. Fala do Exm Sr Dr Presidente da Província de Mato-Grosso João Cipriano Soares à Assembléa Legislativa Provincial no acto de sua instalação em 3 de maio de 1847. Cuyabá, Typ. Provincial, 1847.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1848. Discurso recitado pelo exm. vice-presidente da Província de Mato-Grosso Manoel Alves Ribeiro, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1848. Cuiabá, Typ. Provincial, 1848.
- MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA**
1849. Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso Major Dr Joaquim José de Oliveira, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1849. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1850
- MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA**
1849. Relatório com que o ex-Presidente e Comandante das Armas da Província de Mato-Grosso Major Joaquim Jose de Oliveira passou a administração da mesma ao seu sucessor o Exm. Presidente e Comandante de Armas Cel João José da Costa Pimentel em 8 de setembro de 1849. Rio de Janeiro: Typographia de F.de Paula Britto, 1850
- MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA**
1850. Fala do exm. sr. Presidente da Província de Mato-Grosso Cel João José da Costa Pimentel dirigida à Assembléia Legislativa Provincial na abertura da sessão ordinária em 3 de maio de 1850. Cuiabá, Typ. do Echo Cuiabano, 1850.
- MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA**
1851. Relatório do Presidente da Província de Mato-Grosso Capitão de Fragata Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 10 de maio de 1851. Cuiabá, Typ. do Echo Cuiabano, 1852.
- MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA**
- 1852 Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso Capitão de mar e guerra Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1852. Cuiabá, Typ. do Echo Cuiabano, 1853.
- MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA**
1853. Relatório do Presidente da Província de Mato-Grosso Capitão de mar e guerra, Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1853. Cuiabá, Typ. do Echo Cuiabano, 1853.
- MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA**
1854. Relatório do Presidente da Província de Mato-Grosso Capitão de mar e guerra Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1854. Cuiabá, Typ. do Echo Cuiabano, 1854.
- MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA**
1856. Relatório do Presidente da Província de Mato-Grosso Chefe de divisão Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 4 de dezembro de 1856. Cuiabá, Typ. do Echo Cuiabano, 1856.
- MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA**
1857. Ofício do Presidente da Província de Mato-Grosso Chefe de divisão Augusto Leverger enviado em 1º de abril de 1857. Typ. do Echo Cuiabano, 1857
- MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA**
1857. Relatório do Vice-Presidente da Província de Mato-Grosso Tenente Coronel Albano de Sousa Osorio, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1857. Cuiabá, Typ. do Noticiador Cuiabano, 1857.
- MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA**
1858. Relatório com que o ex-Vice Presidente da Província do Mato-Grosso Exm. Sr. Tenente Coronel Albano de Sousa Osório passou a administração da mesma ao Chefe de Divisão Joaquim Raymundo de Lamare . Em 28 de fevereiro de 1858. Cuiabá, Typ. do Noticiador Cuiabano, 1858
- MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA**
1858. Relatório do Presidente da Província de Mato-Grosso Chefe de divisão Joaquim Raymundo de Lamare, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1858. Cuiabá, Tip. do Not. Cuiabano, 1858.
- MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA**
1859. Relatório do Presidente da Província de Mato-Grosso Chefe de divisão Joaquim Raimundo de Lamare, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1859. Cuiabá, Typ. Cuiabano, 1859.
- MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA**
1860. Relatório do Presidente da Província de Mato-Grosso Cel Antonio Pedro de Alencastro na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1860. Cuiabá, Typ. da Voz da Verdade, 1860.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1861. Relatório do Presidente da Província de Mato-Grosso Cel do Corpo de Engenheiros Antonio Pedro de Alencastro, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1861. Typ. da Voz da Verdade, 1861

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1862. Relatorio do Presidente da Província do Mato-Grosso Exm.o Conselheiro Herculano Ferreira Penna apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de Matto-Grosso em 3 de maio de 1862. Cuiabá, Typ. do Matto-Grosso, 1864.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1863. Relatório apresentado pelo pelo Presidente da Província do Mato-Grosso Exm.o Conselheiro Herculano Ferreira Penna, à Assembléia Legislativa Provincial de Matto-Grosso em 3 de maio de 1863. Cuiabá, Typ. do Matto-Grosso, 1864.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1863. Relatório com que o ex-Presidente da Província do Mato-Grosso Exm Sr.Conselheiro Herculano Ferreira Penna passou a administração da mesma para Exm 1º Vice-Presidente Chefe de Esquadra Augusto Leverger. Em 14 de maio de 1863. Typographia de Souza Neves, 1863.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1864. Relatório do Presidente da Província de Mato-Grosso brigadeiro Alexandre Manoel Albino de Carvalho apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na abertura da sessão ordinária de 3 de maio de 1864. Cuiabá, Typ. de Souza Neves e Comp.a, 1864.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1865. Relatório com que o ex-Presidente da Província de Mato-Grosso Exm. Sr. Alexandre Manoel Albino de Carvalho passou a administração da mesma para Exm 1º Vice-Presidente Chefe de Esquadra Augusto Leverger. Em 30 de agosto de 1865. Typographia do Commercio de Pereira Braga, 1866

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1865. Relatório do Vice-Presidente da Província de Matto-Grosso Chefe da Esquadra, Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 17 de outubro de 1865. Cuiabá, Typ. de Souza Neves, 1865.

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1866. Relatório com que o ex-Presidente da Província de Mato-Grosso Chefe da Esquadra, Augusto Leverger (Barão de Melgaço) passou a administração da mesma ao Exm. Vice-Presidente Tenente Coronel Albano de Sousa Osório. Em 8 de maio de 1866. Typ. de Souza Neves etc., 1866

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1866 Relatório do Vice-Presidente da Província de Matto-Grosso Tenente Coronel Albano de Sousa Osorio, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 4 de julho de 1866. Cuiabá, Typ. de Souza Neves e C.a (s/d)

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1868. Relatório do Presidente da Província de Mato-Grosso Exm. Sr. João Baptista de Oliveira (Barão de Aguapehy) na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 3 de maio de 1868. Cuiabá, Tip. de Sousa Neves etc. e Comp.a (s/d)

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1868. Relatório com que o ex-Vice- Presidente da Província de Mato-Grosso João Baptista de Oliveira (Barão de Aguapehy) passou a administração da mesma ao Exm. Sr. Dr. José Vieira Couto de Magalhães. Em 8 de julho de 1868. Typ da Imprensa (s/d)

MATO GROSSO. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1869. Relatório do Presidente da Província de Mato-Grosso Chefe de Esquadra Augusto Leverger (barão de Melgaço) na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 20 de setembro de 1869. Cuyaba, Typ. de Sousa N.es & Comp.a (s/d)

Relatórios da presidência da província de Minas Gerais, 1835-1870

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1837. Fala do Presidente da Província de Minas Geraes Antonio da Costa Pinto dirigida à Assembléa Legislativa Provincial na sessão ordinária do ano de 1837. Ouro-Preto, Typ. Universal, 1837.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1840. Fala do Presidente da Província de Minas-Geraes Bernardo Jacintho da Veiga dirigida à Assembléa Legislativa Provincial na sessão ordinária do ano de 1840. Ouro-Preto, Typ. Correio de Minas, 1840.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1842. Fala do Presidente da Província de Minas Geraes Jacintho da Gama dirigida à Assembléa Legislativa Provincial na sessão Ordinária de 6 de outubro de 1842. Typ. Correio de Minas (s/d)

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1842. Fala do Vice-presidente da Província de Minas-Geraes Herculano Ferreira Penna dirigida à Assembléa Legislativa Provincial na abertura da sessão ordinária do ano de 1842, Ouro-Preto, Typ. do Correio de Minas, 1842.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1843. Exposição do Presidente da Província de Minas Geraes Exm. Conselheiro Bernardo Jacintho da Veiga ao seu sucessor o exm. tenente-general Francisco José de Souza Soares de Andréa, no ato da sua posse. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e C.a, 1843.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1843. Fala do Presidente da Província de Minas-Geraes Francisco José de Souza Soares d'Andréa dirigida à Assembléa Legislativa Provincial na abertura da sessão ordinária do ano de 1843 pelo. Ouro-Preto, Typ. do Correio de Minas, 1843.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1844 Fala do Presidente da Província de Minas Geraes Francisco José de Souza Soares d'Andrea dirigida à Assembléa Legislativa Provincial na abertura da sessão ordinária do ano de 1844. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1844

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1845 Fala do Vice-Presidente da Província de Minas Geraes Quintiliano José da Silva dirigida à Assembléa Legislativa Provincial na sessão ordinária do ano de 1845. Ouro Preto, Typ. Imparcial de B.X. Pinto de Sousa, 1845.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1846 Fala do Presidente da Província de Minas Geraes Quintiliano José da Silva dirigida à Assembléa Legislativa Provincial na sessão ordinária do ano de 1846. Ouro Preto, Typ. Imparcial de B.X. Pinto de Sousa, 1846

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1847. Fala do Presidente da Província de Minas Geraes Quintiliano José da Silva dirigida à Assembléa Legislativa Provincial na sessão ordinária do ano de 1847. Ouro Preto, Typ. Imparcial de B.X. Pinto de Sousa, 1847.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1848. Fala do Presidente da Província de Minas Geraes Bernardino José de Queiroga dirigida à Assembléa Legislativa Provincial na sessão ordinária do ano de 1848. Ouro Preto, Typographia Social, 1848.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1848. Relatório com que o ex-Presidente da Província de Minas Geraes José Pedro Dias de Carvalho passou a administração da mesma ao Sr. Dr. Manuel José Gomes Rebelo Horta. Em 10 de abril de 1848. Manuscrito

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1849. Fala do Presidente da Província José Idelfonso de Sousa Ramos dirigida à Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na sessão ordinária do ano de 1849. Ouro Preto, Typ. Imp. de B.X.P. de Souza, 1849.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1850. Relatório do Presidente da Província de Minas Geraes ill.mo e ex.mo dr. Alexandre Joaquim de Siqueira, na abertura da sessão extraordinária da Assembléa Legislativa Provincial no dia 25 de março de 1850. Ouro Preto, Typ. Social, 1850.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1850. Relatório Presidente da Província de Minas Geraes Exm. Sr. Alexandre Joaquim de Sequeira, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial no dia 3 de maio de 1850. Ouro Preto: Typographia Social, 1850.
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1850. Exposição do Vice-Presidente da Província Cel Romualdo José Monteiro de Barros feita ao Presidente da mesma Província Exm. Sr. Dr. José Ricardo de Sá Rego. Em 17 de julho de 1850. Manuscrito.
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1851. Relatório apresentado pelo Presidente da Província de Minas Geraes doutor José Ricardo de Sá Rego à Assembléia Provincial da mesma província na sessão ordinária de 1851. Ouro-Preto, Typ. Social, 1851.
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1852. Relatório com que o ex-Presidente José Ricardo de Sá Rego passou a administração da mesma ao seu sucessor o Exm. Sr. Presidente Luis Antonio Barboza em 12 de janeiro de 1852. Ouro Preto: Typografia Social, 1852
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1852. Relatório do Sr. Presidente da Província de Minas Geraes Luis Antonio Barboza à Assembléia Legislativa Provincial em 12 de maio de 1852. Manuscrito
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1852. Relatório do Presidente da Província de Minas Geraes o doutor Luiz Antonio Barboza à Assembléia Provincial na sessão ordinária de 1852. Ouro Preto, Typ. do Bom Senso, 1852.
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1853. Relatório do Presidente da Província de Minas Geraes Dr. Luiz Antonio Barboza à Assembléia Provincial na sessão ordinária de 11 de abril de 1853. Ouro Preto, Typ. do Bom Senso, 1853.
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1853. Relatório com que o ex-Vice-Presidente José Lopes da Silva Viana passou a administração da mesma ao seu sucessor o Exm Sr. Francisco Diogo Pereira de Vasconcellos em 22 de outubro de 1853. Ouro Preto: Typ. Soares, 1853
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1854. Relatório com que o ex-Vice-Presidente da Província de Minas Geraes Jose Lopes da Silva Viana passou a administração da mesma ao seu sucessor o Exm. Sr. Francisco Diogo Pereira de Vasconcellos. Em ou 1 de maio de 1854. Ouro Preto: Typ. Bom Senso, 1854.
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1854. Relatório apresentado pelo Presidente da Província de Minas Geraes Francisco Diogo Pereira de Vasconcellos à Assembléia Legislativa Provincial na sessão ordinária de 1854. Ouro Preto, Typ. do Bom Senso, 1854.
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1854. Relatório com que o ex-Vice-Presidente da Província de Minas Geraes Jose Lopes da Silva Viana passou a administração da mesma ao seu sucessor o Exm. Sr. Francisco Diogo Pereira de Vasconcellos. Em 6 de novembro de 1854. Ouro Preto: Typ. Bom Senso, 1854.
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
- 1855 Relatório apresentado pelo Presidente da Província de Minas Geraes Francisco Diogo Pereira de Vasconcellos à Assembléia Legislativa Provincial na 2^a sessão ordinária da 10^a legislatura de 1855. Ouro Preto, Typ. do Bom Senso, 1855.
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1856. Relatório que o Presidente da Província de Minas Geraes Conselheiro Herculano Ferreira Penna apresentou à Assembléia Legislativa Provincial na abertura da sessão ordinária de 1856. Ouro Preto, Typ. do Bom Senso, 1856.
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1857. Relatório do Presidente da Província de Minas Geraes conselheiro Herculano Ferreira Penna, apresentou à Assembléia Legislativa Provincial na abertura da sessão ordinária de do de abril de 1857. Ouro Preto, Typ. Provincial, 1857.
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1857. Relatório com que ex-Presidente da Província de Minas Geraes Conselheiro Herculano Ferreira Penna passou a administração da mesma ao seu sucessor o Exm. Sr. Dr. Joaquím Delfino Ribeiro da Luz. Em 1 de junho de 1857. Ouro Preto: Typ Provincial, 1857
- MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA
1857. Relatório com que o ex-Presidente de Província de Minas Geraes Joaquim Delfino Ribeiro da Luz passou a administração da mesma ao seu sucessor Exm. Sr. Dr. Carlos Carneiro de Campos em 12 de novembro de 1857. Ouro Preto: Typ. Provincial, 1857.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1858. Relatório que o Presidente da Província de Minas Geraes Conselheiro Carlos Carneiro de Campos, apresentou à Assembléia Legislativa Provincial na abertura da sessão ordinária de 1858 Ouro Preto, Typ. Provincial, 1858.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1859 Fala do 1º vice-presidente da Província de Minas Geraes Sr. Joaquim Delfino Ribeiro da Luz à Assembléia Legislativa Provincial de Minas Geraes no ato da abertura da sessão ordinária de 1859. Ouro-Preto, Typographya Provincial, 1859.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1859 Relatório com que o ex- Presidente da Província de Minas Geraes Carlos Carneiro de Campos passou a administração da mesma ao seu sucessor Exm Sr. Joaquim Delfino Ribeiro da Luz em 6 de abril de 1859. Ouro Preto; Typ, Provincial, 1859.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1859. Relatório com que o 1o Vice- Presidente da Província de Minas Geraes Carlos Carneiro Ribeiro da Luz passou a administração da mesma ao seu sucessor Exm Sr. Joaquim Delfino Ribeiro da Luz 21 de setembro de 1859 Ouro Preto; Typ, Provincial, 1859.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1860. Relatório com que o Presidente da Província de Minas Geraes Conselheiro Carneiro de Campos passou a administração da mesma ao 2º Vice-Presidente da mesma Província Manoel Teixeira de Souza. Em 22 de abril de 1860. Ouro Preto: Typ. Provincial, 1860

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1860 Ofício com que o 2º Vice-Presidente da Província de Minas Geraes Manoel Teixeira de Souza passou a administração da mesma ao 1º Vice-Presidente Joaquim Delfino Ribeiro da Luz em 3 de maio de 1860. Ouro Preto: Typ. Provincial, 1860

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1860. Exposição que o Exm. Sr. Vice-Presidente da Província de Minas Geraes Sr. Joaquim Delfino Ribeiro da Luz fez ao Ilmo. Sr. Conselheiro Vicente Pires da Motta no ato de passar-lhe a administração da mesma província em 13 de junho de 1860. Ouro Preto: Typ. Provincial, 1860.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1860. Relatório que o Presidente da Província de Minas Geraes Conselheiro Vicente Pires da Motta, apresentou à Assembléia Legislativa Provincial no ato da abertura da sessão ordinária de 1 de agosto de 1860. Ouro Preto, Typ. do Bem Público, 1860.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1861. Exposição que ex-Presidente da Província de Minas Geraes Sr. Conselheiro Vicente Pires da Motta fez ao Ilmo. Senador Manoel Teixeira de Souza no ato de passar-lhe a administração da mesma província em 2 de outubro de 1861. Ouro Preto: Typ. Provincial, 1861.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1861 Relatório que Presidente da Província de Minas Geraes illm.o e exm. sr. conselheiro Vicente Pires da Motta apresentou à Assembléia Legislativa Provincial na abertura da sessão ordinária em 4 de agosto de 1861. Ouro Preto, Typ. Provincial, 1861.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1862 Exposição que o Exmo Ex- Presidente da Província de Minas Geraes S.José Bento da Cunha Figueiredo fez ao Ilmo e Exmo. Vice Presidente Coronel Joaquim Camilo Teixeira da Motta no ato de passar-lhe a administração da mesma província em 17 de maio de 1862. Ouro Preto, Typ. Provincial, 1861.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1862 Relatório apresentado pelo Inspector da Meza das Rendas Affonso Celso d'Assiz Figueiredo ao vice-presidente da província de Minas Geraes ill.mo e ex.mo snr. coronel Joaquim Camillo Teixeira da Motta em 16 de julho de 1862. Ouro Preto, Typ. de Silva, 1862.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1862 Relatório que o terceiro vice-presidente da Província de Minas Geraes Coronel Joaquim Camillo Teixeira da Motta apresentou à Assembléia Legislativa Provincial no ato da abertura da sessão ordinária de 1 de agosto de 1862. Ouro Preto, Typ. Provincial, 1862.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1863. Relatório que o presidente província de Minas Geraes conselheiro João Crispiano Soares apresentou à Assembléia Legislativa Provincial no acto da abertura da sessão ordinária de 16 de outubro de 1863. Ouro Preto, Typ. de Minas Geraes, 1863.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1864 Relatório com que o Presidente da Província de Minas Geraes Conselheiro João Crispiniano Soares passou a administração da mesma ao 4º Vice-Presidente da mesma província Fidelis de Andrade Botelho em 2 de abril de 1864. Ouro Preto: Typ. Do Minas Geraes Provincial, 1860

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1864 Relatório que o 4º vice-presidente da Província de Minas Geraes dr. Fidelis de Andrade Botelho apresentou à Assembléia Legislativa Provincial no acto da abertura da sessão extraordinária de 30 de maio de 1864. Ouro Preto, Typ. do Minas Geraes, 1864.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1865 Relatório que o presidente da Província de Minas Geraes desembargador Pedro de Alcantara Cerqueira Leite apresentou à Assembléia Legislativa Provincial acto da abertura da sessão ordinária de 5 de novembro de 1865. Ouro Preto, Typ. do Minas Geraes, 1865.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1866 Relatório que o 2º vice-presidente da Província de Minas Geraes Joaquim José de Sant' Anna apresentou à Assembléia Legislativa Provincial no acto da abertura da sessão ordinária de 9 de setembro de 1866. Ouro Preto, Typ. de J.F. de Paula Castro, 1866.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1867 Relatório com que ex-Presidente da Província de Minas Geraes Joaquim Saldanha Marinho passou a administração da mesma ao Vice-Presidente Elias Pinto de Carvalho em 30 de junho de 1867. Typografia Preseverança, 1867.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1867. Relatório apresentado pelo presidente da Província de Minas Geraes José da Costa Machado de Souza à Assembléia Legislativa Provincial acto da abertura da sessão ordinária de 1867. Ouro Preto, Typ. de J.F. de Paula Castro, 1867.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1868. Relatório com que o 1º Vice-Presidente da Província de Minas Geraes Senador Manoel Teixeira de Souza passou a administração da mesma ao seu sucessor Exm. Sr. Domingos de Andrade Figueira. Ouro Preto, Typ. de J.F. de Paula Castro, 1868.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1868 Relatório apresentado pelo Presidente da Província de Minas Geraes José da Costa Machado de Souza à Assembléia Legislativa Provincial na sessão ordinária de 28 de maio de 1868. Ouro Preto, Typ. de J.F. de Paula Castro, 1868.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1869 Relatório com que o ex-Presidente da província de Minas Geraes Domingos de Andrade Figueira passou a administração da mesma ao seu sucessor Ilmo. Sr. José Maria Corrêa de Sá e Benevides em 14 de maio de 1869. Ouro Preto, Typ. de J.F. de Paula Castro, 1869.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1869 Relatório apresentado pelo presidente da província de Minas Geraes dr. José Maria Corrêa de Sá e Benevides. à Assembléia Legislativa Provincial na sessão ordinária de 29 de agosto de 1869. Rio de Janeiro, Typ. Universal de Laemmert, 1870.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1870 Relatório com que o ex-Presidente da Província de Minas Geraes José Maria Corrêa de Sá e Benevides passou a administração da mesma ao seu sucessor Ilmo. Senador Manoel Teixeira de Souza em 16 de maio de 1870. Ouro Preto: Typ. Do Minas Geraes, 1870.

MINAS GERAIS. PRESIDÊNCIA DA PROVÍNCIA

1870 Relatório apresentado pelo Vice-presidente da Província de Minas Geraes dr. Agostinho José Ferreira Bretas à Assembléia Legislativa Provincial no acto da abertura da sessão ordinária de 1 de agosto de 1870. Ouro Preto, Typographia Provincial, 1870.

BRASIL. *Anais da Câmara dos Deputados*, 1833-1870, publicados em www.camara2.gov.br

- BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario bibliographico brasileiro*. Typographia Nacional, Rio de Janeiro, 1893.
- CAIRU, Visconde de; (Org.) ROCHA, Antônio Penalves. *Visconde de Cairu*. São Paulo: Ed 34, 2001

Bibliografia

- ABREU, Capistrano de. *Capítulos de História Colonial (1500-1800)*. 7ª ed. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Publifolha, 2000.
- ADORNO, Sérgio. *Os Aprendizages do Poder: o bacharelismo liberal na política brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- ALMEIDA, Aluísio de. *História de Sorocaba (1589-1822)*. Vol I. Gráfica Guarani: Sorocaba, 1951.
- _____. *Os caminhos do sul e a feira de Sorocaba*. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, v: 187. Rio de Janeiro, 1945, pp. 96-173,
- _____. *Estradas e impostos do sul do Brasil*. **Revista do Arquivo Municipal**, n °153 São Paulo: nov. 1952. p. 173-83
- ANDRADE, Marcos Ferreira. *Indicações sobre a produção e o comércio do fumo sul-mineiro: Análise do livro de notas do negociante Antônio José Ribeiro de Carvalho*. **Anais do XIII seminário sobre a economia mineira. Diamantina: 2008**, http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2008/D08A014.pdf acessado em jan/2009,
- ANDREATTA, Margarida Davina. *Calçada do Lorena: o caminho para o mar*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo: 1998.
- ARRUDA, José Jobson de Andrade. *Barreiras de Cubatão, Caraguatatuba, Ubatuba e Cunha: limites e possibilidades da documentação*. In.: **Anais do Museu Paulista**. São Paulo: 1977/1978, T. 28.
- BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Família e sociedade em uma economia de abastecimento interno (Sorocaba, séculos XVIII e XIX)*. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo: 1994.
- _____. *Viver e sobreviver em uma vila colonial: Sorocaba, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2001.
- BADDINI, Cássia Maria. *Sorocaba no Império: comércio de animais e desenvolvimento urbano*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2000.
- BARAT, J. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE / IPEA, 1978.
- BASTOS, H. *ABC dos transportes*. Rio de Janeiro: Ministério de Viação e Obras Públicas, 1955.
- BEAUCLAIR, Geraldo de. *A construção da economia acional (1822/1880)*. Tese de Titularidade. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Universidade Federal Fluminense. Niterói, 1994
- BENTO, Cláudio Moreira. *Caminhos históricos estratégicos de penetração e povoamento do vale do alto e médio Paraíba*. **Revista IHGB**. 159 (401), out./dez. Rio de Janeiro, 1998.
- BERNARDES, Nilo. Incorporação do litoral e povoamento do interior. In: **Atlas Nacional do Brasil. IBGE – Conselho Nacional de Geografia**. Rio de Janeiro, 1966.
- BENTIVOGLIO, Júlio. *Política e diretrizes econômicas no início do Segundo Reinado (1840-1860): limites e desafios da modernização..* In: V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6a. Conferência Internacional de História de Empresas, 2003, Caxambu. **Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6a. Conferência Internacional de História de Empresas, 2003**.
- _____. *O império das circunstâncias: o Código Comercial e a política econômica brasileira (1840-1860)*. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo: São Paulo, 2002.
- BERCOVICI, Gilberto. *Soberania e constituição: para uma crítica do constitucionalismo*. São Paulo: Quartier Latin, 2008
- BERBEL, Márcia Regina. *Deputados do Brasil nas Cortes Portuguesas: 1821-1822*. São Paulo: Hucitec, 1999.
- BONSEMBIANTE, Marcella Marques. *Barão de Camargo: a razão Clientelista em Minas Gerais (1840-1853)*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Direito e Assistência Social. Universidade Estadual de São Paulo: Franca, 2006.

- BRANDÃO, Gildo Marçal. *Linhagens do pensamento político brasileiro*. In.: **Revista Dados**. Rio de Janeiro, vol 48, n° 2: abr/jun de 2005, pp 231-269.
- BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. São Paulo: Martins Fontes, 1998, vol 2.
- BURMEISTER, h. *Viagem ao Brasil através das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. São Paulo: Martins Fontes, 1952.
- CARDOSO, Luciene P. Carris. *Novos horizontes para o saber geográfico: a sociedade de geografia do Rio de Janeiro (1883-1909)*. In.: **Revista da SBHC**, Rio de Janeiro, v.3, n1, jan-jul 2005. pp. 80-96
- CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. 3ª. Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- _____. *Federalismo e centralização no Império Brasileiro: história e argumento*. In.: **Pontos e Bordados**, Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998.
- _____. *A burocracia Imperial: a dialética da ambiguidade*. In.: **Revista Dados**.s/n Rio de Janeiro: 1979.
- _____. *A escola de minas de Ouro Preto: o peso da Glória*. 2ª ed. Belo Horizonte: UFMG 2002,
- CASTRO CARREIRA, Luís. *História financeira e orçamentária do Império — desde a sua fundação*. — Brasília: Senado Federal/ Fundação Casa de Rui Barbosa, 1980. 2 v.
- CAVALCANTE, Amaro *Resenha financeira do ex-Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1986
- CERVO, Amado Luiz. *Fontes parlamentares brasileiras e estudos históricos. Latin American Research Review*, Vol. 16, No. 2. (1981), pp. 172-181. disponível:
<http://links.jstor.org/sici?sici=00238791%281981%2916%3A2%3C172%3AFPBE0E%3E2.0.CO%3B2-9>. Acessado em 05 de março de 2007.
- CHAMBERLAIN. *Vistas e costumes da cidade e arredores do Rio de Janeiro em 1819-1820*. Rio de Janeiro: Kosmos, 1943.
- CHAVES, Cláudia Maria das Graças. *Os mapas estatísticos de Minas Gerais: importações, exportações, consumo, produção e reformas econômicas no início do século XIX*. X Seminário de Economia Mineira.
- CECHIN, José. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Dissertação de Mestrado. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade de Campinas. Campinas: 1978.
- CHAVANTES, Ana Paula. *Consolidação do Setor Bancário em São Paulo na década de 1920*. Dissertação de Mestrado. Instituto de Economia. Universidade de Campinas 2004.
- CHIOVITTI, Nanci Marta. *Discursos do Progresso: Sorocaba e o fim das Feiras de Muões (1850-1900)*. Dissertação de Mestrado. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade de Campinas. Campinas: 2003.
- COGO, Ana Lúcia. *História agrária do Espírito Santo no século XIX: a região de São Mateus*. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.
- COSTA, Hernani Maia. *As barreiras de São Paulo: Estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX*. Dissertação de mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo: 1984.
- _____. *O Triângulo das Barreiras: as barreiras do Vale do Paraíba Paulista, 1835-1860*. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001.
- COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. 4ª ed. São Paulo: UNESP, 1998.
- _____. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. 2ª. ed. São Paulo: Editora de Ciências Humanas, 1979,
- COSTA, Hernani Maia. *As barreiras de São Paulo: Estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX*, Dissertação de mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo: 1984
- _____. *O Triângulo das Barreiras: as barreiras do Vale do Paraíba Paulista, 1835-1860*. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo: 2001.
- COSTA, Wilma Perez. *Nem cidadãos nem contribuintes – Fiscalidade e Construção do Estado no Brasil*. Relatório de pesquisa apresentado à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), em março de 2005, não publicado.
- _____. *Do domínio à Nação: os impasses da fiscalidade no processo de Independência*. In **Seminário Internacional Brasil: a formação do Estado e da Nação (1780-1850)**, São Paulo, set. 2001.
- CUNHA, Alexandre Mendes; SIMÕES, Rodrigo Ferreira. PAULA, João Antonio de. *Regionalização e história: uma contribuição introdutória ao debate teórico-metodológico*. Texto para discussão n.

- 260, Diamantina: CEDEPLAR, maio de 2005. Disponível em <http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD%20260.pdf>. Acessado em janeiro de 2010
- CUNHA, Alexandre Mendes; GODOY, Marcelo Magalhães. *Redes clientelares e as listas nominativas de 1831/32 para a província de Minas Gerais*: reflexões conceituais e metodológicas. **Apresentado no XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais**, realizado em Caxambú-MG set./2004.
- DANIELI, Maria Isabel Basilisco Céila. *Economia mercantil de abastecimento e rede tributária: São Paulo, séculos XVIII e XIX*. Tese de Doutorado. Instituto de Economia. Universidade de Campinas. Campinas, 2006.
- DANIELI NETO, Mário e NOGUEIRÓL, L.P.F. *Mercado interno colonial e grau de autonomia*: críticas às propostas de João Luís Fragozo e Manolo Florentino In. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v.31, n.2, p.369-393, abril-junho 2001.
- DEVEZA, Guilherme. *Política tributária no período imperial*. In.: HOLANDA, Sérgio Buarque (Org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. 5 ed, T.II, Vol IV, São Paulo: Difel, 1985, p 61-84
- DIAS, Maria Odila Silva. *A Interiorização da Metrópole*. In MOTTA, Carlos Guilherme (org.) **1822: Dimensões**. 2ª ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1986. pp. 160-184
- DINIZ, Adalton Franciozo. *Centralização política e apropriação de riqueza*: análise das finanças do império brasileiro (1821-1889). Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002.
- _____. *Centralização política e concentração de riqueza*: as finanças do Império Brasileiro no período 1830-1889. In.: **História e Revista Interdisciplinar**, vol 1, n1, 2º semestre de 2005..
- DOLHNIKOFF, Miriam. *Caminhos da conciliação*: O Poder Provincial em São Paulo (1835/1850). Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo:1993.
- _____. *Construindo o Brasil: unidade nacional e o pacto federativo nos projetos das elites* (1820-1842). Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: 2000.
- _____. *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil*. São Paulo: Globo, 2005.
- _____. *Império e governo representativo: uma releitura*. In.: **Caderno CRH**, Salvador, v. 21, n 52, pp 13-13, Jan/Abr 2008.
- DOLHNIKOFF, Miriam; MAIA, Francisleide. SAEZ, Hernán Lara; GREGÓRIO, Vítor Marcos; SALES, Pedro Paulo Moreira. *Representação política no império*. No prelo
- ELAZAR, Daniel J. *Exploring Federalism*. London: University of Alabama Press, 1991
- ELLIS Jr., Alfredo. *O ciclo do açúcar*. In.: Revista de História. São Paulo: 1950
- FAORO, Raymundo, *Os donos do poder*: formação do patronato político brasileiro. Edição comemorativa 50 anos. Rio de Janeiro: Editora Globo, 2008
- FRANCO, Sérgio da Costa. *Guia Histórico de Porto Alegre*. 4a edição. Editora da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.
- FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*. Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia. Rio de Janeiro, 1790-1840. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- _____. *Mercados e negociantes imperiais*: um ensaio sobre a economia do Império Português (séculos XVIII e XIX). In.: **Historia: questões e debates.**, n°36, Curitiba: Editora UFPR, 2002. p. 99-127
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 27 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional; Publifolha, 2000
- FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. 4ª ed. São Paulo: UNESP, 1997
- FERREIRA, Gabriela Nunes. *Centralização e Descentralização no Império*: o debate entre Tavares Bastos e o Visconde de Uruguai. São Paulo: Editora 34, 1999.
- FERREIRA NETO, F. *150 Anos de transporte no Brasil, 1822-1972*. — Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1974.
- GALVÃO, Olímpio J. Arroxelas. *Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil* – uma perspectiva histórica. In: **Planejamento e Políticas Públicas**, n 13, jun/1996, pp 183-211.
- GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. *Mato Grosso (1850-1889)*: uma província na fronteira do império. Dissertação de Mestrado. Instituto de Economia.. Universidade Estadual de Campinas: Campinas: 1998
- GARCIA, Ledonias Franco. *Goyaz: uma província do sertão*: entre o signo da unidade nacional e a força do isolamento. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1999.

- GARCIA, Lúcia Salsa. *Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1870-1920)*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1980.
- GARCIA, Romyr. Conde. *Mato Grosso (1800-1840): crise e estagnação do projeto colonial*. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: 2003.
- GODOY, Marcelo Magalhães. *Os engenheiros entre a norma e a clandestinidade: as relações entre o Estado e a agroindústria canavieira de Minas Gerais no século XIX..* In: **IX Seminário sobre a Economia Mineira**, 2000, Diamantina. Anais do IX Seminário sobre a Economia Mineira. Belo Horizonte : Cedeplar/UFGM, 2000.
- _____; BARBOSA, L. S. . *Uma outra modernização: transportes em uma província não-exportadora Minas Gerais, 1850-1870*. In: **Anais do XII Seminário Sobre a Economia Mineira**, 2006, Diamantina. *Anais do XII Seminário Sobre a Economia Mineira*. Belo Horizonte : Cedeplar - UFGM, 2006.
- _____; MENDES, Philippe Scherrer. *Finanças públicas da província de Minas Gerais*. In.: **Anais do XIII seminário sobre economia mineira**. Diamantina: CEDEPLAR/ UFGM, 2008, disponível em http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2008/D08A015.pdf Acessado em janeiro de 2010
- GORENSTEIN, Riva. *Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)*. Rio de Janeiro: Secretaria de Transportes, 1993
- GONÇALVES, A. L. . A "oligarquia tenebrosa": um perfil sócio-econômico dos caramurus mineiros (1831-1838). In: **XII Seminário sobre a economia mineira**, Diamantina. Anais do XII Seminário sobre a economia mineira. Belo Horizonte : UFGM/CEDEPLAR. v. XII. p. 01-24
- GOULART, José Alípio. *Brasil do boi e do couro*. Vols 1 e 2. Rio de Janeiro: Edições GRD, 1965.
- _____. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
- GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850/1914)* São Paulo: Editora Brasiliense, 1973.
- GRAHAM, Maria. *Journal of a voyage to Brasil and residence there during art of years 1821,1822,1823*. London:1824.
- GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: a navegação do rio Amazonas e a formação do estado brasileiro*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes. *A influência paulista na formação econômica e social do Triângulo Mineiro*. In.: PAULA, João Antônio de ET ali. **Anais do XI seminário sobre economia mineira**.Diamantina:CEDEPLAR/UFGM,2004, <http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2004/textos/D04A065.PDF>.
- HOLANDA, Sérgio Buarque. *Monções*. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- _____, (Org.).*História Geral da Civilização Brasileira*.5 ed. T.II, Vol IV, São Paulo: Difel, 1985
- _____. *Caminhos e Fronteiras*. 3a. edição, São Paulo, Companhia das Letras, 1994.
- IGLÉSIAS, Francisco. *Minas Gerais*. HOLANDA, Sérgio Buarque (Org.). **História Geral da Civilização Brasileira**.5 ed, T.II, Vol IV, São Paulo: Difel, 1985. p 364-412
- _____. *Política econômica do estado de Minas Gerais, 1890-1930*. In: **V Seminário de Estudos Mineiros**. Belo Horizonte: UFGM, 1982.
- _____. *Política econômica do governo provincial mineiro, 1835-1889*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1958.
- JESUS, Jupira S. Palhano de. *Viação e Obras Públicas – Elementos para a História do Ministério*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação do MSO.P., 1955.
- KLEIN, Herber S. *A oferta de muare no Brasil, central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880*. *Estudos Econômicos*, v19, n.2, mai-ago 1989.
- LAVALLE, Adrian Hurza; ARAUJO, Cícero. *O debate sobre a representação política no Brasil: nota introdutória*. **Caderno CRH**, Salvador, v 21, n 52, pp 9-12, jan/abr 2008.
- LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1993.
- _____. Rota menor: o movimento mercantil da economia de subsistência no centro-sul do Brasil (1808-1831). In.: **Anais do Museu Paulista**. São Paulo: 1977/1978.
- LINHARES, Maria Yedda Leite. *O problema do abastecimento numa perspectiva histórica: 1530-1918*. Brasília: Edições Binagri, 1979.
- LINS, Sílvia Queiroz Ferreira Barreto. *De tropas, trilhos e tatus: arredores paulistanos do auge das tropas de muare à instalação das estradas de ferro (1855-85)* Tese de . Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2003..

- LYRA, Maria de Lourdes Vianna. *Centralização, sistema fiscal e autonomia provincial no Império brasileiro* (1808 a 1835). Tese de Doutorado. Universidade de Paris. Paris, 1985.
- _____. *Os dízimos reais na Capitania de São Paulo: contribuição à história tributária do Brasil colonial* (1640 a 1750). Dissertação de mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 1971.
- LYNCH, Christian Edward. *O conceito de liberalismo no Brasil* (1750-1858). In.: **Revista Araucaria**, vol 9, n 17, 2007, pp 212-234.
- _____. *O pensamento conservador ibero-americano na era das independências* (1808-1850). In.: **Lua Nova**, São Paulo, n 74, pp 59-92, 2008.
- LOURENÇO, Luis Augusto Bustamante. *Das fronteiras do Império ao coração da República: o território do triângulo mineiro na transição para a formação sócio-espacial capitalista na segunda metade do século XIX*. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.
- LUNA, Francisco Vidal. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2006.
- _____. *Escravos e senhores no Brasil no início do século XIX: São Paulo em 1829*. In. **Estudos Econômicos** São Paulo, v.20, n.3, p.349-79, 1990
- MARCONDES, Renato Leite. SUPRINYAK, Carlos Eduardo. *Movimentação de tropas no centro-sul da colônia: aspectos estruturais do mercado de animais na segunda metade do século XVIII*. In.: **Anais do XII seminário sobre a economia mineira**. Diamantina: CEDEPLAR/UFMG disponível em http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2006/D06A038.pdf
Acessado em janeiro de 2010
- MACHADO, André Roberto de Arruda. *A quebra da mola real das sociedades: a crise política do Antigo Regime na província do Grão-Pará* (1821-1825). Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006
- MAGNOLI, Demétrio. *O corpo da pátria: imaginação geográfica e política externa no Brasil* (1808-1912). Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 1997.
- MANIN, Bernard. *Los principios del gobierno representativo*. Madrid: Alianza Editorial, 1998.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema: a formação do estado imperial*. Rio de Janeiro: Hucitec, 2004.
- _____. *Construtores e herdeiros: a tirania dos interesses na construção da unidade política*. In.: **Revista Almanack Brasileiro**. São Paulo: maio/ 2005, n 1, p. 8-26
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Vias de Comunicação*. In. HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira**. 5 ed. T.II, Vol IV, São Paulo: Difel, 1985 p 43-59
- MAXWELL, Kenneth. *A geração de 1790 e a idéia do Império luso-brasileiro*. In. _____ **Chocolate, piratas e outros malandros**. Ensaios Tropicais. São Paulo: Paz e Terra, 1999, p. 157-207
- MELLO, Evaldo Cabral de. *O norte agrário e o Império – 1871-1889*. Rio de Janeiro, Topbooks, 1999.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. *Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no “longo” século XVI*. Hucitec, São Paulo, 2000.
- _____. *Território e História no Brasil*. São Paulo: Annablume / Hucitec, 2002.
- _____. *O sertão: um “outro” geográfico*. In **Terra Brasilis: revista de História do Pensamento Geográfico no Brasil**. anos III-IV, n. 4-5, Rio de Janeiro, 2002-2003.
- MOREIRA, Júlio Estrela. *Caminhos das comarcas de Curitiba e Paranaguá*. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975.3v
- MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *Os juristas na formação do estado-nação brasileiro* (séc. XVI a 1850). São Paulo: Quartier Latin, 2006.
- NEEDELL, Jeffrey D. *Origins of the Brazilian State: Rio de Janeiro, the Monarchy, and National Political Organization 1808-1853*. In.: **Latin American Research Review**, vol 6, n 3, 2001, pp 132-153.
- NEVES, Edson Alvisi. *Magistrados e negociantes na corte do Império do Brasil: o tribunal do comércio* (1850-1975). Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói: 2007.
- NOGUEIRA, Carlos Eugênio. *Nos sertões do poente: conquista e colonização do Brasil Central*. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo: 2008.

- NOGUEIROL, Luiz Paulo Ferreira. *Sabará e Porto Alegre na formação do mercado nacional no século XIX*. Tese de Doutorado. Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.
- NOZOE, Nelson Hideki. *A estrutura tributária e as atividades econômicas da Capital paulista*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Economia e Administração. Universidade de São Paulo: São Paulo, 1983.
- _____. *Breve história da estrutura tributária de São Paulo, de 1835 até ao término da Primeira República*. In **História Econômica: ensaios**. São Paulo: FIPE, 1983, pp.105-120.
- OLIVEIRA, Paulo Roberto de. *Para além do Rio Grande: os impactos da economia paulista sobre o Triângulo Mineiro*. **Revista de História**, São Paulo, 27 (2), 2008, pp 203-223
- OLIVEIRA, Vinícius de Bragança Muller. *Centralização e descentralização: mudanças institucionais e seus impactos na economia da província de São Paulo (1835-1850)*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Ciências e Letras. Universidade Estadual de São Paulo : Araraquara, 2006.
- OSÓRIO, Helen. *Comerciantes do Rio Grande de São Pedro: formação, recrutamento e negócios de um grupo mercantil da América Portuguesa*. In **Revista Brasileira de História**. São Paulo: vol. 20, nº 39, p. 115-134, 2000
- PERALTA, Inês Garbuio. *O caminho do Mar: subsídios para a História de Cubatão*. Cubatão: Prefeitura Municipal, 1973.
- PASCOAL, Isaías. *Fundamentos econômicos da participação política do sul de Minas na construção do Estado brasileiro nos anos 1822-1840*. In.: **Economia e Sociedade**. Campinas: v 17, n 2 (33), pp 133-157, ago/2008.
- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *O afluxo do gado à Sorocabana e a importância econômica do Caminho do Sul na década da independência*. In **Anais do Primeiro Encontro do Núcleo Regional de São Paulo na ANPUH**. São José do Rio Preto, 1973.
- _____. *O barão de Iguape: um empresário na época da independência*. São Paulo: Editora Nacional/Brasília: INL, Companhia Editora Nacional 1976.
- PESAVENTO, Fábio; MONTEIRO, Sérgio. *Jogos coloniais: mudança institucional e desempenho econômico, o caso da diversificação agrícola no Rio de Janeiro – 1750-1800*. **Anais da ANPEC**, sem data.
- PINTO, A. A. *História da viação pública de São Paulo*. São Paulo: Secretaria da Cultura/Coleção Paulística, 1977.
- PIRES, André. *Café, finanças e bancos: uma análise do sistema financeiro da zona da Mata de Minas Gerais: 1889, 1930*. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo: São Paulo, 2004.
- PITKIN, Hanna. *The concept of representation*. Los Angeles: University of Califórnia Press, 1967.
- _____. *Representação: palavras instituições e idéias*. In.: **Lua Nova**, São Paulo: n 67, 2006. pp 15-47
- PRADO Jr, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. 23ª ed 3ª reimp. São Paulo: Brasiliense, 1999, .
- REIS, Arthur. A província do Rio de Janeiro e o Município Neutro. In.: HOLANDA, Sérgio Buarque (Org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. 5 ed. T.II, Vol IV, São Paulo: Difel, 1985 p 315-352.
- _____. *O Espírito Santo*. (In.:) HOLANDA, Sérgio Buarque (Org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. 5 ed. T.II, Vol IV, São Paulo: Difel, 1985 p 353-363.
- REIS, Paulo Pereira dos. *O Caminho Novo da Piedade do Nordeste da Capitania de São Paulo*. São Paulo: Secretaria de Cultura, 1971.
- RESTITUTI, Cristiano Corte. *As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial, Minas Gerais, 1839-1884*. Dissertação de mestrado. Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, Universidade Estadual Paulista. Araraquara: 2006.
- _____. *Elementos da fiscalidade de Minas Gerais provincial*. In.: **Almanack Braziliense**, n 10. São Paulo: nov/2009, p. 115-129.
- RIBEIRO, Aureo Eduardo Magalhães. *As estradas da vida: história da terra, da fazenda e do trabalho no Mucuri e Jequitinhonha, Minas Gerais*. Tese de Doutorado. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1997.
- RODRIGUES, André Figueiredo. *Um potentado na Mantiqueira: José Aires Gomes e a ocupação da terra na Borda do Campo*. Dissertação de. Mestrado. Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo: São Paulo, 2002.
- RODRIGUES, José Honório. *O Parlamento e a consolidação do Império: 1840-1861*. Brasília: Câmara dos Deputados, 1982.
- SILVA, Francisco Alves de. *Abastecimento em São Paulo (1835-1877)*. Dissertação de mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo: 1985.

- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Editora Hucitec, 1981;
- _____. *A grande empresa de serviço público na economia cafeeira (1850/1930)*. São Paulo: Editora Hucitec, 1986.
- _____. *Crédito e bancos no desenvolvimento da economia paulista (1850-1830)*. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1986.
- SÁEZ, Hernan Enrique Lara. *Nas Asas de Dédalo: um estudo sobre o meio circulante no Brasil entre os anos de 1840 a 1853*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo: São Paulo, 2008.
- SARTORI, Giovanni. *A teoria da representação no Estado representativo moderno*. Minas Gerais: Estudos sociais e políticos vol 22, 1962.
- SANTOS, Márcio. *Estradas Reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.
- SANTOS, Nilton Pereira. *A fábrica de ferro São João de Ipanema: economia e política nas últimas décadas do Segundo Reinado (1860-1889)*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo: São Paulo, 2009
- SANTOS, Rafael Assunção. *Planos de Viação Nacional: a integração através do caminho*. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo: São Paulo: junho de 2008.
- SENE, Ernesto Cerveira de. *Entre anarquizadores e pessoas de costumes – a dinâmica política e o ideário civilizatório em Mato Grosso (1834-1870)*. Tese de Doutorado. Instituto de Humanidades, Universidade de Brasília: Brasília, 2006.
- SLEMIAN, Andréa. *Sob o império das leis: Constituição e unidade nacional na formação do Brasil (1822-1834)*. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo: São Paulo, 2006.
- SILVA, Alfredo P.M. *Os Generais do Exército Brasileiro, 1822 a 1889*. M. Orosco & Co., Rio de Janeiro, 1906
- SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Planos para o Império: os planos de viação do segundo reinado (1869-1889)*. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo: São Paulo, 2004.
- STRAFORINI, Rafael. *No caminho das tropas*. Sorocaba: TCM, 2001.
- STRAFORINI, R. *Os Caminhos do Ouro: A importância de um complexo sistema de circulação na reestruturação do território colonial brasileiro*. Scripta Nova. **Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol. X, núm. 218 (33). disponível em <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-33.htm>> [ISSN: 1138-9788] acessado em janeiro de 2009
- SUMMERHILL, Willian. *Order against progress: government, foreign investment, and railroads in Brazil, 1854-1913*. Califórnia: Stanford University Press, 2003.
- SUPRINYAK, Carlos Eduardo. *Comércio de animais de carga no Brasil Imperial: uma análise quantitativa das tropas negociadas nas províncias do Paraná e São Paulo*. Dissertação de mestrado. Faculdade de Economia, Universidade Estadual Paulista. Araraquara: 2006
- _____. *Tropas conduzidas pela barreira de Itapetininga e o comportamento do mercado de muarens, 1854-1869*. In.: **História Econômica e História de Empresas** vol. IX, n.2, 2006, p. 49-72.
- _____.; RESTITUTI, Cristiano Corte. *Os muarens e as minas: relações entre a demanda mineira e o mercado de animais de carga nos séculos XVIII e XIX*. In **Anais do XII seminário sobre a economia mineira**. Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2006, disponível em http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2006/D06A034.pdf acessado em janeiro de 2009
- _____. *O mercado de animais de carga no Centro-Sul do Brasil Imperial: Novas Evidências*. In.: **Revista Estudos Econômicos**. São Paulo: v. 38, n 2, abril/jun 2008, p. 319-147.
- TEIXEIRA, Paula Chaves. *Família e negócios: as redes comerciais de Gervásio Pereira Alvim (1850-1880)*. In.: **Anais do XIII seminário sobre a economia mineira**. Diamantina: 2008, http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2008/D08A131.pdf acessado em janeiro de 2009
- TESSITORE, Viviane. *As fontes da riqueza pública: tributos e administração tributária na província de São Paulo (1832-1892)*. Dissertação de mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade São Paulo: São Paulo, 1999
- TRINDADE, Alexandro Dantas. *André Rebouças: da Engenharia Civil à Engenharia Social*. Tese de Doutorado. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas: Campinas, 2004.

- VALENTIN, Agnaldo. *Uma civilização do arroz: agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880)*. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo 2006.
- VIANNA, Hélio. *História da viação pública brasileira*. Rio de Janeiro: Edição da Biblioteca do Exército, 1949.
- VILLELA, André. *Distribuição Regional das receitas e despesas do Governo Imperial – medindo o grau de centralização fiscal no II Reinado, 1844-1889*. Artigo apresentado à ANPEC, sem data, mimeo,
- _____. *Política tarifária no II Reinado: evolução e impactos, 1850-1888*. In **Nova Economia**: Belo Horizonte, n 15, jan-abril/2005. p. 35-68
- PRADO Jr., Caio. *História Econômica do Brasil*. 37 ed. São Paulo: Brasiliense, 1976.
- _____. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000.