

## **TROPAS E TROPEIROS NA MINAS GERAIS OITOCENTISTA** **Francisco Garcia de Mattos - Um tropeiro na Zona da Mata mineira**

**Elione Silva Guimarães\***

Esta comunicação tem um duplo objetivo. O primeiro é apresentar os resultados parciais de uma pesquisa, concluída a título de tese de doutoramento, defendida na Universidade Federal Fluminense em agosto de 2004.<sup>1</sup> A tese em questão trata de leis, direitos e justiças em relação aos afrodescendentes e parte significativa dela foi elaborada a partir de uma perspectiva de microanálise, quando segui a trajetória de um grupo de indivíduos que viveram nas terras do tropeiro Francisco Garcia de Mattos — a Fazenda da Boa Vista, em Juiz de Fora Minas Gerais. Acompanhei o grupo por um período de cem anos (1828-1928), do nascimento do escravo e futuro arrieiro Balbino ao falecimento de seu primogênito, o liberto Manoel Balbino de Mattos, que foi senhor de homens e de muitas terras.<sup>2</sup> Para compreender as relações estabelecidas entre o grupo que habitava a Boa Vista — no caso em apreço formado por senhores de terras e de homens, cativos, libertos e homens livres pobres — necessário se fez uma incursão pelo universo das tropas e dos tropeiros na Minas Gerais do século XIX. Todavia, por não ser este o foco da tese, muitas questões que então se manifestaram ficaram aguardando para serem oportunamente discutidas.

É este, portanto, o segundo objetivo da comunicação, apresentar algumas notas a respeito da pesquisa a que ora me dedico: *Tropas e tropeiros na Minas Gerais oitocentista*. Duas obras em especial influenciaram minhas reflexões, trata-se de *Tropas e tropeiros na*

---

\* Doutora em História pela Universidade Federal Fluminense. Professora e Pesquisadora do Arquivo Histórico de Juiz de Fora/Diretoria de Administração e Recursos Humanos/Prefeitura de Juiz de Fora.

<sup>1</sup> GUIMARÃES, Elione S. **Múltiplos viveres de afrodescendentes na escravidão e no pós-abolição** (Juiz de Fora – Minas Gerais). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2004. Como as notas de referência são completas, dispensarei a bibliografia ao final do texto.

<sup>2</sup> A segunda esposa de Francisco Garcia de Mattos faleceu sem herdeiros necessários e distribuiu parte de seus bens aos cativos que então alforriou, preferencialmente em terras. A Fazenda Boa Vista se tornou uma 'propriedade em comum', pertencente a libertos, homens livres pobres e ricos proprietários. A valorização das terras, no início do século XX, transformaram a propriedade em um espaço de conflitos. Ver GUIMARÃES, Elione S., op. Cit e ——. "Libertos e proprietários fundiários na disputa pela terra (Juiz de Fora – MG, fins do oitocentos e início do dezenove)." Caxambu: V Congresso Brasileiro de História Econômica, setembro/2003. JEL: N56, Q15, J15. In: <http://www.race.nuca.ue.ufrj.br/>. Em relação às famílias escravas que viveram na Boa Vista, inclusive o escravo Balbino, ver, também: GUIMARÃES, Elione S. "Reconstruindo relações familiares de afrodescendentes (Juiz de Fora, século XIX). <http://econpapers.repec.org/bookchap/cdpdiam04/200415.htm>.

*formação do Brasil*, de José Alípio Goulart, e de *As tropas da moderação*, de Alcir Lenharo.<sup>3</sup> A proposta inicial da pesquisa é realizar um estudo sobre os tropeiros que se estabeleceram na região de Juiz de Fora, local estratégico para o comércio com tropas na Minas Gerais oitocentista, procurando realizar um levantamento dos indivíduos que foram identificados nos livros de qualificação de votantes do município em tela como tropeiros. A partir da identificação dos homens declarados ‘tropeiros’ o objetivo é analisar suas posses e possibilidades de inserção econômica, política e social, partindo da análise de seus inventários *post-mortem*, testamentos e escrituras públicas (compra e venda de bens, hipotecas, contratos e outros). Os livros de qualificação de votantes permitirão observar algumas das questões propostas. José Alípio Goulart fornece subsídio para a compreensão da formação material e humana das tropas, o que torna possível comparar as informações gerais por ele fornecidas com os casos concretos que serão levantados. Alcir Lenharo é a principal fonte de inspiração para a verificação da participação social e política destes indivíduos na sociedade em análise.

Enfatizo que se trata da apresentação de resultados parciais de uma pesquisa em fase inicial. Portanto, neste texto, ofereço alguns apontamentos que serão futuramente investigados e/ou aprofundados. Interessa-me, a partir das considerações realizadas pelos diversos autores que discutiram o tema, principalmente dos apontamentos de Alcir Lenharo e José Alípio Goulart, contribuir para a compreensão da formação econômica e social dos tropeiros. Naturalmente minhas considerações estarão restritas a alguns indivíduos, em particular àqueles que se fixaram, ainda que temporariamente, na região de Juiz de Fora. Neste texto Francisco Garcia de Mattos será o principal condutor das considerações a serem realizadas.

## **1- Aventuras e Desventuras de trafegar pelo Caminho Novo das Minas Gerais**

Transitar pelas Minas Gerais em seus primórdios não era tarefa nada fácil. Nos primeiros tempos após a descoberta das minas de ouro, até o início do século XVIII, a ligação das regiões mineradoras de Minas Gerais com o litoral de São Paulo e do Rio de Janeiro se dava através das trilhas de penetração dos bandeirantes, o chamado *Caminho Velho*, que “saindo de São Paulo, Taubaté, passava por Parati, no Rio de Janeiro e penetrava em Minas

---

<sup>3</sup> GOULART, José Alípio. **Tropas e Tropeiros na formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista, 1961; LENHARO, Alcir. **As tropas da Moderação** (O abastecimento da Corte na formação política do Brasil — 1808-1842). São Paulo: Edições Símbolo, 1979.

Gerais adentrando por Caxambu, Cruzília, Carrancas, Madre de Deus de Minas, São João Del Rei, Tiradentes, atingindo o Rio das Velhas em Ouro Preto e Mariana.”<sup>4</sup>

Registram os documentos, os relatos de viajantes e a historiografia os muitos riscos a que estavam sujeitos os que se aventuravam por este caminho. Perigos estes que iam das condições geográficas acidentadas do território às ciladas para roubos, acompanhadas de assassinatos. No final do século XVII a coroa portuguesa contratou Garcia Rodrigues Paes para abrir um caminho mais seguro entre as minas do ouro e o Rio de Janeiro e em 1709 já havia trânsito regular de tropas por este caminho.<sup>5</sup> A estrada de Garcia Rodrigues Paes foi chamada de *Caminho Novo*, percurso que

saindo do Rio de Janeiro, passava pelos atuais municípios de Duque de Caxias, Petrópolis e Paraíba do Sul; e entrava em Minas Gerais cruzando os municípios de Simão Pereira, Matias Barbosa, Juiz de Fora, Ewbank da Câmara, Santos Dumont, Antônio Carlos e Barbacena. Aqui o caminho segue para São João Del Rei e daí em direção a Ouro Preto.<sup>6</sup>

Desde a abertura do Caminho Novo, sesmarias foram distribuídas, objetivando a ocupação do espaço e o abastecimento dos tropeiros e seus animais. Ao longo estabeleceram-se registros, responsáveis pela cobrança de pesados tributos aos que transitavam e comerciavam pelas Minas Gerais.<sup>7</sup>

Embora a nova estrada tenha encurtado o caminho e melhorado substancialmente o tráfego entre Minas e o Rio de Janeiro, o *Caminho Novo* também era acidentado e sofreu a ação de ‘vadios e criminosos’. Os relatos dos muitos viajantes que por ele passaram não deixam dúvidas a este respeito.<sup>8</sup> O trecho entre o Rio de Janeiro e Juiz de Fora<sup>9</sup> era

---

<sup>4</sup>GARCIA, Marco Antonio Moreira. **A Evolução da Ocupação Territorial ao Longo do Caminho Novo das Minas Gerais - Juiz de Fora e Região**. Juiz de Fora: digitado, 2005.

<sup>5</sup> Ver, dentre outros: GARCIA, Marco Antonio Moreira, op. Cit; LESSA, Jair. **Juiz de Fora e seus pioneiros (do Caminho Novo à Proclamação)**. Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora e Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage, 1985. BASTOS, Wilson de Lima. **Caminho Novo: espinha dorsal de Minas**. Juiz de Fora: FUNALFA Edições. 2004. MERCADANTE, Paulo. **Os sertões do leste**: [http://www.asminasgerais.com.br/escritores/mercadante/area\\_livro.htm](http://www.asminasgerais.com.br/escritores/mercadante/area_livro.htm).

<sup>6</sup> GARCIA, Marco Antônio Moreira, op. cit.

<sup>7</sup> GARCIA, Marco Antônio Moreira, op. Cit, que explica: “Aqui fazemos uma observação para diferenciar os chamados “direitos de entrada” dos “direitos de passagens”. Os primeiros se referem aos tributos pela entrada no território e os segundos se referem aos tributos cobrados nas passagens dos rios caudalosos.”

<sup>8</sup> Ao longo deste texto estarei utilizando os relatos dos principais viajantes que trafegaram pelo Caminho Novo, principalmente daqueles que registraram suas impressões sobre a Zona da Mata Mineira, destacadamente Juiz de Fora. São eles: ANTONIL, André João. **Cultura e Opulência do Brasil**. Belo Horizonte – Rio de Janeiro: Editora Itatiaia. (Coleção reconquista do Brasil, vol 70). 1997; ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Jornal do Brasil, 1811-1817 ou Relatos diversos do Brasil, coletados durante expedições científicas por Wilhelm Ludwig von Eschwege**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudo Históricas e Culturais, 2002 (Coleção Mineriana – Série Clássicos); **Códice Costa Matoso**. Coleção das notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América que fez o doutor Caetano da Costa Matoso sendo ouvidor geral das do Ouro Preto, de que tomou posse em fevereiro de 1749 & vários papéis. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudo Históricas e Culturais, 2002 (Coleção Mineriana – Série Obras de Referência). Coordenação Geral: FIGUEIREDO, Luciano Raposo de Almeida e CAMPOS, Maria Verônica. SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São

especialmente recortado por montanhas. Trafegando pelo Caminho Novo, em 1749, Costa Matoso observou que estava continuamente “entre morros e matos, já subindo e já descendo, mais e menos” ou que se encontrava “subindo não muito, porém descendo extraordinariamente até o rio que chamam Paraibuna”, “trepando” por entre morros em um percurso que pouco se modificava.<sup>10</sup>

A situação se complicava quando a viagem era realizada no período das águas. Aos volumes dos rios somava-se o tremedal, principalmente nas proximidades do atual município de Juiz de Fora; o sol forte do verão e os horrores das tempestades enfrentadas entre montanhas e florestas. Costa Matoso relata que se arranchou no sítio do Queiróz (atualmente no município de Juiz de Fora), em uma manhã dos primeiros dias de fevereiro de 1749, para se abrigar, pois neste período

ou entra o sol a fazer impressão com excessos, por andar por cima da cabeça dos que habitam estas alturas, ou se entra a nublar (o que é mais ordinário) e armarem-se trovoadas insofríveis, pelo horror que metem por entre estes matos em que fazem maior eco e pela quantidade de chuva que lançam.<sup>11</sup>

Nas palavras de Eschwege e de Saint-Hilaire, que passaram pela região da Mata mineira no início do oitocentos, a paisagem que se descortinava aos olhos dos que avistavam a região às margens do rio Paraibuna, surpreendia por um misto de desordem e regularidade

---

Paulo, 1975. — **Viagens às nascentes do Rio São Francisco**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, São Paulo: Ed. da USP, 1975. BOURTON, Richard. **Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, São Paulo: Ed. da USP, 1976. WALSH, R. **Notícias do Brasil (1828-1829)**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, São Paulo: Ed. da USP, 1985. Também deixaram suas impressões de viagens sobre a região em estudos os seguintes viajantes: John Mawe (*Viagens ao interior do Brasil* – realizadas entre 1807-1812), Johann Emanuel Pohl (*Viagem ao interior do Brasil* - passou pela região entre 1818-21), Charles James Fox Bunbury (*Viagem de um naturalista inglês ao Rio e Minas Gerais* – em 1835), Hermann Burmeister (*Viagens ao Brasil – através das Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais* – em 1850). As obras destes últimos viajantes, quando pertinentes ao tema em estudo, serão citadas através do livro de BASTOS, Wilson de Lima. **Caminho Novo – Juiz de Fora**. Juiz de Fora: edições Paraibuna, 1993, que transcreveu as partes que julgou mais relevantes sobre as impressões dos viajantes a respeito do Caminho Novo nas imediações de Juiz de Fora. Para uma leitura crítica a respeito do ‘olhar estrangeiro’, pode ser consultado: SLENES, Robert. **Na Senzala uma Flor: Esperanças e Recordações na Formação da Família Escrava — Brasil Sudeste, século XIX**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira (Coleção História do Brasil), 1999 e OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Mercado Interno e Agroexportação: as origens da expansão cafeeira na Zona da Mata Mineira: notas para uma pesquisa*. In: **Lócus: revista de História**. Juiz de Fora: Núcleo de História Regional – ICHL-UFJF, 1995, pp. 9-21.

<sup>9</sup> A Zona da Mata mineira era encoberta pela Mata Atlântica e serviu de barreira natural ao contrabando. O governo português, a princípio, não teve interesse em explorar a região, o que aliado aos obstáculos naturais, explicam no seu desenvolvimento tardio. A região começou a ser ocupada e explorada no início do séc. XVIII, quando da abertura do “Caminho Novo” por Garcia Rodrigues, estrada que teve o objetivo de encurtar e facilitar a fiscalização do ouro que partia das minas para o Rio de Janeiro. Ver: ALMICO, Rita de Cássia da Silva. **Fortunas em Movimento: as mudanças ocorridas na riqueza pessoal — Juiz de Fora/1870-1920**. Dissertação de Mestrado. Campinas: UNICAMP, 2001, p. 44-45. COSTA, J. R. *Toponímia de Minas Gerais*. Imprensa Oficial do Estado, Belo Horizonte, 1970. VALVERDE, O. *O estudo regional da Zona da Mata de Minas Gerais*. In: **Revista Brasileira de Geografia**, RJ, 20 (1) 3-82 jan/mar, 1958, p.22.

<sup>10</sup> **Código Costa Matoso**, op. cit., p.889

<sup>11</sup> Idem., p.893.

selvagem, na qual o rio era dominado por altas montanhas. Os montes e os morros eram ainda encobertos pela mata virgem, se estendendo em suas encostas as capoeiras, no meio das quais despontavam algumas cabanas toscas e muitos ranchos e vendas, que serviam aos tropeiros<sup>12</sup> que transitavam entre as montanhas de Minas e o litoral do Espírito Santo, São Paulo e do Rio de Janeiro.

Além das dificuldades naturais, enfrentava-se, também, os assaltos. Eschwege relata que nas imediações da atual Barbacena, no final do século XVIII, passava-se, necessariamente, por um estreito desfiladeiro, que foi escolhido por um bando como ponto estratégico para assaltos. Uma grande quadrilha, formada por elementos de Barbacena, Vila Rica e Sabará — com informantes, tocaieiros e coveiros — armava emboscadas no local, roubava e matava os viajantes que trafegavam pela estrada, principalmente quando transportavam ouro, dando sumiço aos corpos.<sup>13</sup> As Alcaidemorias e Registros de Passagens começaram a perceber que entre Barbacena e Santos Dumont grupos de viajantes desapareciam misteriosamente. Circulavam boatos que davam notícias de “corvos sinistros em bacanais no meio da mata”, viajantes assassinados nas hospedarias, roupas ensangüentadas pelos caminhos e estranhas covas mal fechadas.<sup>14</sup>

Por caminhos tão íngremes, a solução de transporte era a tropa de mulas, pois estas eram mais resistentes que os cavalos para enfrentar o peso das cargas e a difícil travessia. Além de mesclarem trechos montanhosos com barrancos e alagados, os caminhos eram muitas vezes estreitos, não permitindo a passagem de mais de um animal por vez. Em sua viagem por Minas Gerais, nas proximidades de Marmelo (pertencente atualmente ao município de Juiz de Fora) — um rancho situado no fundo de um vale cercado por montanhas pouco espaçosas e atravessado por um riacho estreito<sup>15</sup> — Eschwege passou por experiência deste tipo, quando sua comitiva cruzou com uma boiada formada por algumas centenas de cabeças ...

Só conseguimos sob grandes esforços mantê-la a distância da entrada do nosso caminho, tocando-a para o lado, para a velha estrada esburacada. O aperto era tão grande no meio da boiada que os bois pulavam para os rochedos que estavam diretamente acima de nossas

---

<sup>12</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Op. cit., p. 47. ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. *Geognóstica do Brasil*. Apud BASTOS, Wilson de Lima. **Caminho Novo – Juiz de Fora**, op. Cit, p. 23-26.

<sup>13</sup> ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Jornal do Brasil, 1811-1817**, op. cit., p. 245-246. Segundo o autor, estes fatos ocorreram 20 anos antes de sua passagem pelo local, portanto, no final do século XVIII.

<sup>14</sup> LESSA, Jair, op. cit., p. 19-20. Lessa informa que estes fatos aconteceram entre 1780-83, que o bando residia em Barroso e Carandaí e que foi Tiradentes o responsável pela apreensão dos principais responsáveis.

<sup>15</sup> Descrição do local feita por SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Op. cit., p. 52.

cabeças, ameaçando de cair sobre nós. O estrondo e o bramido do rio, a densa e escura floresta, em ambos os lados, o berreiro dos bois, os chamados ininterruptos dos vaqueiros, o perigosíssimo lugar em que estávamos, tudo isso faz parte daquelas cenas que costumam causar uma arrepiante e indelével impressão. Realmente uma pitoresca cena alpina.<sup>16</sup>

Pedro Nava, neto do tropeiro Luís da Cunha, lembra que além da gatunagem e das dificuldades em vencer os obstáculos naturais, os tropeiros enfrentavam, ainda, conflitos com os senhores do solo, que cobravam uma espécie de *pedaticum* aos que atravessavam suas terras. Segundo Nava, na região de Juiz de Fora os dois principais exploradores eram “um Mirandão e certo Belisarinho. Quem lhes atravessava as terras estava torado. O esganado do *ã*o deixava apenas um pouco para o guloso do *inho*. Na subida, vice-versa na descida”.<sup>17</sup>

Soma-se às dificuldades até agora expostas as precárias condições de hospedagem e de fornecimento de alimentos aos que cruzavam o Caminho Novo, embora a documentação disponível e os relatos dos viajantes deixem evidentes que a estrada era fartamente servida de roças, ranchos e vendas. Após o Registro do Paraibuna, na divisa de Minas com o Rio de Janeiro, acompanhando o curso do rio Paraibuna, sempre à margem esquerda, até a altura de João Gomes (atual Santos Dumont) são mencionadas as roças e/ou ranchos da Rocinha da Negra, Três Irmãos, Fazenda da Vargem, de Simão Pereira, Matias Barbosa, Fazenda do João do Valle, Padre Lourenço, Dona Francisca, Medeiros, Marmelo, Juiz de Fora, Antônio Araújo, Capitão José de Souza, Alcaide Mor Tomé Correia, Manoel de Araújo, do Bispo, Entre Morros, Cachoeira, Antônio Moreira, Queiróz, Ponte, Estiva, Azevedo, Antônio Luiz, Sobradinho, Engenho do Chapéu D’Uvas, Tabuão, França, Bernardo Luiz Ferreira, Retiro, Pedro Alves e João Gomes.<sup>18</sup> Os ranchos e roças eram entremeados por vendas.

Não obstante os cuidados necessários ‘ao olhar estrangeiro’, os relatos dos viajantes oferecem a oportunidade de apreciarmos o movimento, as atividades e as condições de viagem ao longo do Caminho Novo. Grosso modo os viajantes relatam que a estrada era muito movimentada, (o que também é atestado pelos rendimentos dos registros)<sup>19</sup> e que a pequenos

---

<sup>16</sup> ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. **Jornal do Brasil, 1811-1817**, op. cit., p. 238.

<sup>17</sup> NAVA, Pedro. **Baú de Ossos** (Memórias/1). 7ª edição. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984, p. 148. Nava comenta que Afonso Arinos de Melo Franco põe entre os peageiros os Gomes Teixeira de Barbacena. O Belisarinho é Belisário Augusto de Oliveira Pena, Barão e depois Visconde de Carandaí. O Mirandão, suponho que seja o Joaquim Francisco de Miranda.

<sup>18</sup> Naturalmente nem todos os viajantes citam todos estes lugares, pois o número de propriedades e estabelecimentos varia no tempo.

<sup>19</sup> Arrecadação dos Direitos de Entradas em Minas – Ano – 1776

(Maiores arrecadações)

Registros

Registro do Caminho Novo

Valores

109:668\$715

intervalos havia fazendas, ranchos, pequenas vendas e oficinas de ferreiros, de tamanhos e condições variadas. Animava a paisagem os animais de carga em pastagens e os grupos de tropeiros em repouso na relva; nas vendas e ranchos havia grande animação, com a chegada e a partida de tropas.<sup>20</sup> Algumas vezes encontrava-se hospedagens com quartos fechados e comida, mas na maioria das vezes não havia mais do que um abrigo — o rancho — e as vendas eram pouco surtidas, oferecendo principalmente a aguardente, o toucinho e o feijão, constituindo em seu conjunto um rudimentar sistema de atendimento. Saint-Hilaire atribui esta sobriedade das vendas ao fato dos tropeiros levarem consigo suas provisões, preparando o seu alimento. Desta forma, os proprietários preocupavam-se mais em fornecer o rancho gratuitamente e em vender o milho para o alimento da alimária, que por ser pesado não era levado com as tropas, e em fornecer o pasto aos animais.<sup>21</sup>

A explicação de Kidder, sobre o que significa a palavra rancho no Brasil, condensa o referido acima:

O rancho comum nada mais é que uma coberta, ou antes um teto de sapé, sustentado por moirões, tendo inteiramente aberto o espaço que lhe fica por baixo. É propositalmente construído para abrigar os viajantes e suas dimensões dependem da liberalidade dos habitantes do lugar. As vezes esses rústicos abrigos medem de 60 a 100 pés de comprimento sendo a largura proporcional. De raro em raro encontram-se ranchos fechados. Os viajantes que chegam primeiro escolhem a melhor acomodação. Descarregam as mulas e empilham a carga e os arreios, às vezes em forma de quadrado dentro do qual deitam para repousar sobre peles estendidas no chão ou em redes. Durante a noite soltam os animais no pasto e, levando cada tropa o seu trem de cozinha, têm os tropeiros tempo suficiente para preparar a refeição enquanto os animais descansam.<sup>22</sup>

Vadeando os rios, se embrenhando nas matas pelas antigas trilhas indígenas, subindo e descendo as montanhas, por léguas e léguas, as bestas de cangalha e as mulas de carga seguiam tocadas por tropeiros e arrieiros, transformando os pântanos e trilhos abertos no mato em estradas, promovendo, além do comércio de abastecimento e de exportação, a integração e a comunicação.

---

Jequitibá	3:199\$312
Jaguarí	2:106\$249
Caeté-mirim	2:303\$249
Sete Lagoas	2:106\$000

José João Teixeira Coelho, Instrução para o governo da Capitania de Minas Gerais, p. 206, Apud GARCIA, Marco Antônio Moreira, op. cit.

<sup>20</sup> WALSH, R. **Notícias do Brasil (1828-1829)**. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: Ed. da USP, 1985, vol. 2, p. 131.

<sup>21</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Op. cit., p. 52.

<sup>22</sup> KIDDER, Daniel P. **Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do Sul do Brasil**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, São Paulo: USP, 1980, p. 195.

Sabe-se que o serviço de tropas foi muito importante no Brasil antes que o mesmo fosse dotado de um sistema viário, e em muitas regiões assim se manteve até meados do século XX, quando as tropas ainda eram uma realidade na paisagem mineira. Em Minas Gérias, elas transportaram o ouro para a capital do Império e tiveram destaque no comércio de utensílios e gêneros de subsistência, enviados principalmente para o Rio de Janeiro. Com a decadência do ouro, transportaram o gado, o milho, o toucinho, o fumo, as ervas medicinais; na volta traziam o sal, manufaturados, armas e munições.<sup>23</sup> Mais tarde foram as tropas de mulas e burros que promoveram o transporte do café para os portos do Rio de Janeiro.

Peter Blaseheim notou que os transportes se desenvolveram lentamente na Mata mineira, região economicamente dinâmica no século XIX, e que nem mesmo o crescimento das lavouras cafeeiras propiciaram, de imediato, uma melhoria das estradas. Ao governo provincial faltavam meios de financiar grandes projetos e não houve iniciativa privada antes de 1836, quando José Antonio da Silva Pinto (futuro Barão de Bertioga) ganhou um contrato para ampliar o Caminho Novo, obra que se realizou sob a orientação do engenheiro Henrique Guilherme Fernando Halfeld. O impacto desta melhoria sobre o povoado de Santo Antônio do Paraibuna (atual Juiz de Fora), foi imediato, tornando-se a “povoação o ponto de embarque para o café do interior da Mata e centro comercial; Juiz de Fora foi o mercado para as 150.000 mulas que chegaram na mata entre 1852 e 1862”.<sup>24</sup>

Nas proximidades do lugarejo que viria a ser Juiz de Fora, os ranchos e vendas se multiplicavam. Em meados do oitocentos, em um trecho de três léguas (18 Km.), havia os ranchos de Benfica, do Lima, do Daniel, do José Freitas e o do Netto, entremeados por muitas vendas. Centenas de muares transitavam pela região cotidianamente e rancheiros ofereciam o pasto de graça e em troca o tropeiro lhes comprava o milho necessário à tropa.<sup>25</sup>

A partir da segunda metade do oitocentos, com a expansão das lavouras cafeeiras pela Mata mineira, e a riqueza dela oriunda, as melhorias das estradas aconteceriam mais rapidamente. Em 1861 foi inaugurada a Estrada União & Indústria, primeira estrada de rodagem com pavimentação do Brasil, concebida e explorada por Mariano Procópio Ferreira Lage, e em 1875 a Estrada de Ferro Dom Pedro Segundo chegava a Juiz de Fora. Estas duas

---

<sup>23</sup> MERCADANTE, Paulo. **Crônica de uma comunidade cafeeira. Carangola: o vale e o rio.** Belo Horizonte: Itatiaia, 1990, p-56-61; ——. **Os sertões do leste:** [http://www.asminasgerais.com.br/escritores/mercadante/area\\_livro.htm](http://www.asminasgerais.com.br/escritores/mercadante/area_livro.htm).

<sup>24</sup> BLASENHEIM, Peter L. *As ferrovias de Minas Gerais no século XIX.* In: **Lócus:** Revista de História. Juiz de Fora: Núcleo de História Regional – UFJF, EDUFJF, 1996, vol. 2, nº 2, p.81-110, citação extraída da p. 84.

<sup>25</sup> ESTEVES, Albino. **Álbum do Município de Juiz de Fora.** Belo Horizonte: imprensa oficial, 1915, p.56.