

**Produção alimentar, transportes e abastecimento na ponta norte da Estrada Real:
Diamantina, 1870-1930.**

Marcos Lobato Martins¹

A longa permanência da circulação das tropas de muares é uma das características mais notáveis da história do Alto Jequitinhonha. As caravanas de burros transportaram, até meados do século XX, a maior parte dos gêneros de abastecimento consumidos na cidade de Diamantina, por caminhos cujas origens remontam à época do povoamento inicial da região, no século XVIII, e que conservaram condições muito similares durante quase três séculos.

O movimento dos viajantes e das tropas e a situação das estradas, no entorno de Diamantina, na virada do século XIX para o XX, devem ser analisados em estreita conexão com o problema do abastecimento agroalimentar dos núcleos urbanos do Alto Jequitinhonha. Convém frisar que a cidade de Diamantina, desde a década de 1830, havia se transformado no principal pólo comercial do Norte de Minas Gerais. O desimpedimento das lavras, com o fim da Real Extração, produziu um novo *boom* da mineração diamantífera, favorecendo a acumulação de fortunas na cidade. O dinheiro do diamante fortaleceu a tendência de diversificação da economia local. Os homens de fortuna de Diamantina investiram em firmas mercantis e industriais, de modo que a cidade tornou-se um centro destacado de distribuição e redistribuição de mercadorias².

Por outro lado, para garantir o abastecimento de “gêneros do país” para uma população crescente, Diamantina recebia o excedente da produção das áreas vizinhas. Conforme a observação de Joaquim Felício dos Santos, na década de 1860 o município recebia mantimentos produzidos no Serro, em Formigas (atual Montes Claros), Curvelo e Minas Novas³.

A partir da década de 1890, quando a Municipalidade implantou o Mercado de Diamantina no Largo da Cavalhada Nova (atual Praça Barão de Guaicuí), este singular

edifício tornou-se o coração do comércio de mantimentos na cidade. Para ele convergiram as tropas. O movimento crescente do comércio no Mercado Municipal, na virada do século XIX para o século XX, refletiu significativamente na composição das rendas auferidas pela cidade de Diamantina. Os números, bastante elucidativos, são alinhavados no quadro abaixo:

Rendas relativas ao Mercado Municipal
Diamantina – 1915 a 1937

Rendas municipais	1915	1929	1937
Renda total do município	72:370\$000	140:230\$000	407:343\$000
Aferição de pesos e medidas	200\$000	254\$000	-
Renda do Mercado	13:000\$000	26:953\$000	108:847\$100
Aluguel de cômodos do Mercado	600\$000	1:750\$000	-
Total da Renda do Mercado	13:800\$000	28:957\$000	108:847\$100
% sobre a renda municipal	19%	21%	27%

Fonte: Vários documentos⁴.

Nas décadas de 1930 e 1940, continuaram afluindo para Diamantina tropas vindas de todos os quadrantes regionais. Eram bastante freqüentes os tropeiros de Capelinha, Serro, Rio Vermelho, Serra Azul de Minas e Santo Antônio do Itambé. Relativamente presentes eram as tropas do Norte de Minas: Engenheiro Dolabela, Bocaiúva e até de Montes Claros. As da região de Araçuaí eram bastante regulares.

1- As estradas regionais

No período 1870-1920, a cidade de Diamantina contava com poucos e precários caminhos. Estes caminhos eram as velhas trilhas abertas pelas tropas de muares. Caminhos sinuosos, estreitos, sem qualquer tipo de pavimentação, que cortavam o relevo movimentado da Serra do Espinhaço, desembocando, amiúde, sobre os cursos d'água que compõem as bacias dos rios Jequitinhonha, São Francisco e Doce.

Partindo da cidade de Diamantina, havia três estradas principais surgidas ainda nos tempos coloniais. A primeira delas, rumando para o sul, atravessava o rio Jequitinhonha na altura de São Gonçalo do Rio das Pedras (hoje distrito do Serro), e seguia na direção de Conceição do Serro (atual Conceição do Mato Dentro) e de Itambé

do Mato Dentro. Essa era a porção mais ao norte da chamada Estrada Real, o caminho pelo qual escoaram o ouro e os diamantes extraídos em Minas Gerais no século XVIII. As autoridades provinciais chamavam-na de Estrada Geral do Norte. A segunda estrada possibilitava o acesso a Minas Novas e Araçuaí, cruzando o rio Jequitinhonha na localidade de Mendanha. A terceira estrada era conhecida pelo nome de Estrada do Gavião, e ligava o Tijuco à área da Mata de Peçanha, porção leste do termo do Serro, onde ficavam situados os povoados de Peçanha e Rio Vermelho.

Estas três estradas eram vitais para o abastecimento do município de Diamantina. Pela Estrada Geral do Norte, a região recebia produtos importados do Rio de Janeiro e de outras cidades do Sudeste do país: sal, querosene, munições e armas de fogo, manufaturas e produtos de luxo, bebidas e remédios, etc.

A Estrada do Gavião servia para o escoamento de produtos como tabaco, cana-de-açúcar, milho, feijão, algodão e toucinho⁵, originários da Mata de Peçanha e destinados aos mercados do Serro e Diamantina. A estrada que ligava Diamantina a Minas Novas e Araçuaí era movimentada pelo tráfego de tropas carregadas com panos de algodão, algodão em rama, mantimentos, aguardente e rapadura, bem como pelos boiadeiros, que tocavam gado bovino e cavalos para Diamantina e outros mercados da região central de Minas Gerais. Para estas estradas principais convergiam numerosas trilhas vicinais, que partiam de fazendas e povoados localizados nas suas margens.

As dificuldades dos caminhos ajudam a explicar porque os tempos de viagem eram tão longos. A viagem de Diamantina para o Serro durava três dias. Do Rio Vermelho a Diamantina, a jornada era de cinco dias. A viagem de Diamantina para o Rio de Janeiro, na década de 1860, durava entre 15 e 20 dias⁶. Na década de 1890, a viagem de Diamantina a Gouveia durava um dia e a viagem para Ouro Preto durava cerca de treze dias. A partir de Diamantina, com um dia de marcha, as tropas alcançavam Mendanha.

Mais para o norte, a cidade de Minas Novas era atingida depois de, no mínimo, dez dias de marcha.

Em todos os caminhos da região, viajantes e tropeiros pernoitavam em ranchos com telheiros desabrigados, dormindo sobre couros, sem nenhum conforto, picados pelos insetos. Os pousos eram ranchos com uma pequena casa ao lado, onde o proprietário residia com a família e mantinha minúsculo armazém, que fornecia aos passageiros carne seca, feijão, farinha, cachaça e, para os animais, milho⁷. Somente em Mendanha havia melhores acomodações para os viajantes e tropeiros, sob o controle das maiores casas comerciais diamantinenses.

2- A precariedade dos caminhos

A propósito destes caminhos, o professor José Augusto Neves, num texto publicado em 1899, escreveu que *“o município não possui vias de comunicação fáceis, sendo unicamente a carência desse importante melhoramento que tem tolhido o seu desenvolvimento industrial e agrícola”*⁸.

Os problemas das estradas eram sempre os mesmos: trechos de subida e de descida das serras muito perigosos, falta de pontes, atoleiros, ausência de pontos de parada com mínimo conforto. Na época das chuvas, o trânsito era interrompido em diversas ocasiões. Referindo-se à Estrada do Gavião, em 2 de março de 1876 o Engenheiro Albert Schimer escreveu sobre os enormes obstáculos que as tropas encontravam na passagem dos rios, do que resultava, freqüentemente, ficarem presas por dias entre dois córregos sem abrigo algum⁹.

Quase quarenta anos depois, o problema persistia, como mostrava um periódico diamantinense. Em 18 de julho de 1909, o jornal *A Idea Nova* publicou reclamação, dirigida ao Governo do Estado, sobre a falta de pontes na estrada que cortava o distrito de Rio Manso:

“O córrego da Fome. O córrego da Fome atravessa o próspero povoado do Rio Manso, dividindo-o pelo meio. Há tempos ele era ligado por uma ponte que já caiu. Sendo profundo o córrego, já ali tem

havido vários desastres caindo crianças e perecendo. Seria de muita utilidade que o patriótico Governo do Estado mandasse reconstruir aquela ponte” (A Idea Nova, 18/07/1909. Biblioteca Antônio Torres).

A documentação do 5.º Distrito de Obras Públicas e os jornais de Diamantina permitem listar os principais pontos de estrangulamento das estradas da região. Na Estrada Geral do Norte, o trecho entre Serro e Diamantina era péssimo, além de sofrer periodicamente com a queda de pontes em razão de enchentes dos rios Jequitinhonha, do Peixe e Três Barras. Próximo a Diamantina, a passagem do córrego Junta-Junta era sempre difícil. Na estrada para Minas Novas, havia problemas na serra do Mendanha e grande perigo na passagem do rio Araçuaí, sobre o qual não havia pontes.

A manutenção das vias de transporte era dificultada pelas disputas que existiam entre as comunidades e os grupos políticos da região. As pontes de São Gonçalo e do Vau foram, entre os anos de 1872 e 1909, objeto de acirrada disputa. Tanto entre as comunidades de São Gonçalo do Rio das Pedras e Milho Verde, porque ambas queriam que a Estrada Geral do Norte passasse em suas terras; quanto entre liberais e conservadores na transição do Império para a República. As dissensões políticas atrapalharam o trabalho de construção/manutenção das obras de arte, necessárias para a melhoria das estradas da região. Estas disputas, que levaram a atrasos na realização dos serviços e ao desperdício (e até mesmo ao desvio) de recursos públicos, penalizaram as populações dos núcleos urbanos do Alto Jequitinhonha¹⁰.

Em ofício datado de 11 de dezembro de 1882, enviado ao Dr. Júlio César de Queiroz Guimarães, Diretor Geral de Obras Públicas de Minas Gerais, pelo engenheiro Catão Gomes Jardim, do 5.º Distrito de Obras Públicas de Diamantina, a propósito de notícias sobre a queda da ponte sobre o rio do Peixe (situada a uma légua de distância da cidade do Serro, na estrada para Diamantina), é apontado um outro fator que prejudicava o trabalho de manutenção das estradas da região. Conforme o Dr. Catão Gomes Jardim, a morosidade administrativa acabava postergando os reparos nos trechos ruins dos

caminhos, porque os trâmites burocráticos tomavam meses, de modo que era desperdiçada a época de seca para a realização das obras¹¹.

A precariedade das estradas e as dificuldades variadas que obstruíram sua manutenção eficaz geraram conseqüências bastante negativas para a região. Muitas áreas rurais, como é o caso da Mata de Peçanha, tiveram seu crescimento agrícola contido pela falta de vias de transporte para o escoamento rápido e seguro da produção das roças. O serviço postal tornava-se irregular, os custos dos fretes eram elevados e o funcionamento das empresas comerciais e industriais da região ficava bastante dificultado. Para as cidades, especialmente Diamantina, o mau estado dos caminhos na época das chuvas significava o flagelo da escassez e da elevação de preços dos mantimentos. Conforme a Câmara Municipal de Diamantina, a queda da ponte de São Gonçalo sobre o rio Jequitinhonha, ocorrida em 13 de novembro de 1872, teria provocado, em três dias, a elevação dos preços dos mantimentos ao triplo dos praticados quando a estrada dava passagem normal para as tropas¹².

Convém ressaltar que esta situação, de trânsito de tropas e viajantes interrompido pela queda de pontes, era recorrente na região de Diamantina. Disso dá idéia o quadro seguinte:

Pontes destruídas por enchentes
Diamantina – 1872 a 1907

ANO	PONTE CAÍDA	LOCALIDADE
1872	Rio Jequitinhonha	São Gonçalo
1876	Córrego Junta-Junta	Currálinho
1882	Rio do Peixe	Três Barras
1886	Rio Preto	São Gonçalo do Rio Preto
1906	Ribeirão do Inferno	-
1907	Córrego da Fome	Rio Manso

Fonte: Documentos diversos. Arquivo Público Mineiro e Biblioteca Antônio Torres.

3- A comercialização de mantimentos em Diamantina

A precariedade das estradas regionais, ao tornar irregular o fluxo das tropas de muares, contribuiu para a vigência das práticas especulativas na praça de Diamantina. A

ação dos comissários das grandes casas mercantis diamantinenses causava flutuações nos preços dos mantimentos. A literatura regional e a imprensa local estão repletas de referências a essa situação, que prejudicava as camadas mais pobres da cidade¹³.

Pressionada pela população, a Câmara Municipal criou a Intendência Municipal no ano de 1890, dotada do monopólio do abastecimento. A intenção dos camaristas era a de que os mantimentos convergissem para o Mercado e lá ficassem expostos durante um dia, antes do arremate dos comerciantes. A administração do Mercado era composta por um diretor, um fiscal e um guarda-fiscal¹⁴. Em 3 de julho de 1895, o Dr. Alexandre da Silva Maia, Agente Executivo Municipal, estabeleceu o decreto com as normas de funcionamento do Mercado, privilegiando a venda direta e a varejo dos tropeiros aos consumidores¹⁵.

Os negociantes e donos de ranchos não aceitaram as determinações da Câmara. A ação dos comissários prosseguiu, os ranchos da periferia de Diamantina continuaram recebendo cargas das tropas, principalmente das menores caravanas, porque aos tropeiros interessava fugir dos impostos cobrados sobre eles no Mercado Municipal. O líder dos negociantes foi o Dr. Pedro da Mata Machado, ele próprio dono de rancho, contestando as medidas da Câmara sob a alegação de que elas feriam os princípios liberais da República. O governo do município, por sua vez, reagiu acusando os comerciantes de praticar abusos.

Em meados de 1898, a Câmara Municipal proibiu expressamente o atravessamento de mantimentos nas estradas que se destinavam à cidade, bem como no Mercado, e definiu medidas para a racionalização dos “gêneros do país” nas ocasiões de carestia¹⁶. O endurecimento da posição da Câmara contra os tropeiros, negociantes e donos de ranchos é sinal de que, a despeito dos esforços para regulamentar, fiscalizar e punir os desvios praticados, o governo da cidade não conseguiu reverter inteiramente a situação. Até mesmo os funcionários do Mercado Municipal, ao suprimir arbitrariamente o

varejo dos gêneros ordenado pela lei municipal, causaram queixas iradas da população e dificultaram a ação da Câmara no intento de normalizar o abastecimento da cidade¹⁷.

O comércio de mantimentos na cidade de Diamantina continuou sujeito a abusos, embora a vigilância das autoridades tendesse a reduzi-los significativamente no alvorecer do século XX. A situação “normal” do mercado de mantimentos estabeleceu-se definitivamente com a abertura das estradas de rodagem a partir dos anos 1930, quando o caminhão substituiu as caravanas de burros e as antigas trilhas coloniais.

Agradecimentos

Ao CNPq pelo financiamento do projeto “Produção agrícola e hábitos alimentares em comunidades do Alto Jequitinhonha” (Processo n. 50.3490/2003-2, CNPq/MESA).

¹ - Professor das Faculdades Pedro Leopoldo e da Faculdade de Filosofia e Letras de Diamantina (FAFIDIA/UEMG). Doutor em História Econômica pela USP.

² - Conforme MARTINS, Marcos Lobato. *Os negócios do diamante e os homens de fortuna na praça de Diamantina, MG: 1870-1930*. São Paulo: FFLCH/USP, 2004. (Tese de doutorado)

³ - Ver SANTOS, Joaquim Felício dos. *Memórias do Distrito Diamantino*. Petrópolis: Vozes, 1976. p. 394-5.

⁴ - *A Estrela Polar*, ano XIII, n. 2, 10 de janeiro de 1915. Relatório apresentado ao Dr. Raimundo Gonçalves da Silva, Juiz de Direito da Comarca de Diamantina, pelo Presidente da Câmara e Agente Executivo Municipal Juscelino Dermeval da Fonseca. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1931. Secretaria das Finanças do Estado de Minas Gerais. Exportação do Estado e Arrecadação das Exatorias em 1937. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1939.

⁵ - Conforme SAINT-HILAIRE, August de. *Viagem pelas Províncias de Rio de Janeiro e Minas Gerais*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938. V. 2, p. 188-217.

⁶ - DUARTE, João R. *Recordações mineiras*. Rio de Janeiro: Tipografia Leuzinger, 1917.

⁷ - ARNO, Ciro. *Memórias de um estudante*. 2. ed. Rio de Janeiro: Gráfica Olímpica, 1949. p. 116.

⁸ - NEVES, José Augusto. *Corografia do Município de Diamantina*. 2. ed. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1986. p. 162.

⁹ - Orçamento das pontes indispensáveis e dos consertos da estrada do arraial Rio Vermelho até o rio Araçuaí e do córrego do Cortume até a cidade Diamantina. Secção Provincial, Códice Obras Públicas, Caixa 8, Documento 6. Arquivo Público Mineiro.

¹⁰ - Ver MARTINS, Marcos Lobato. A ponta norte da Estrada Real: transporte, ambiente e abastecimento na região de Diamantina, 1870-1930. In: Relatório do Projeto Paragens da Memória, FAPEMIG, 2004. p. 34-36.

¹¹ - Ofício n. 35 do Escritório do 5.º Distrito de Obras Públicas. Secção Provincial, Códice Obras Públicas, Caixa 8, Documento 5. Arquivo Público Mineiro.

¹² - Ofício da Câmara Municipal de Diamantina ao Presidente da Província, de 23/11/1872. Secção Provincial, Códice Obras Públicas, Caixa 37, Documento 27. Arquivo Público Mineiro.

¹³ - Ver, por exemplo, ARNO, Ciro. *Op. cit.*, p.20 e os jornais *Monitor do Norte* (ano I, n. 35, 8 de agosto de 1875, Acervo Soter Couto, Centro de Pesquisa da FAFIDIA) e *Sete de Setembro* (ano I, n. 32, 16 de abril de 1887, Biblioteca Antônio Torres).

¹⁴ - *Jornal O Município*, ano VI, n. 232, de 2 de julho de 1900. Biblioteca Antônio Torres.

¹⁵ - *Jornal O Município*, ano I, n. 35, 6 de julho de 1895. Biblioteca Antônio Torres.

¹⁶ - *Jornal O Município*, 14 de julho de 1898. Biblioteca Antônio Torres.

¹⁷ - Ver as matérias publicadas nos jornais *O Itambé* (ano III, n. 105, 14 de fevereiro de 1905) e *A Idea Nova* (ano I, n. 5, 13 de maio de 1906). Biblioteca Antônio Torres.