

Comércio terrestre e marítimo do *fumo de Minas* no século XIX

Cristiano Corte Restitutti – ccr@usp.br

Doutorando em História Econômica

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - Universidade de São Paulo

Resumo

Minas Gerais era importante produtor de tabaco no Brasil Imperial. A produção era disseminada, mas o comércio era concentrado (as fontes consultadas revelam a estrutura no nível do negociante). O cotejamento das quantidades nas rotas terrestres e marítimas permite inferir sobre a demanda pelo tabaco mineiro. Supria o mercado do Sudeste do Brasil e, por via marítima, de Argentina, Uruguai, Rio Grande e Pernambuco. Não competia com a Bahia no escambo por escravos na África. Entretanto, os grandes exportadores eram grandes escravistas, portanto o mercado de cativos influenciava as decisões. Na segunda metade do século XIX a penetração da ferroviária reduzia os custos de transporte, porém a produção estrangeira e de outras províncias aumentava a competição nos mercados.

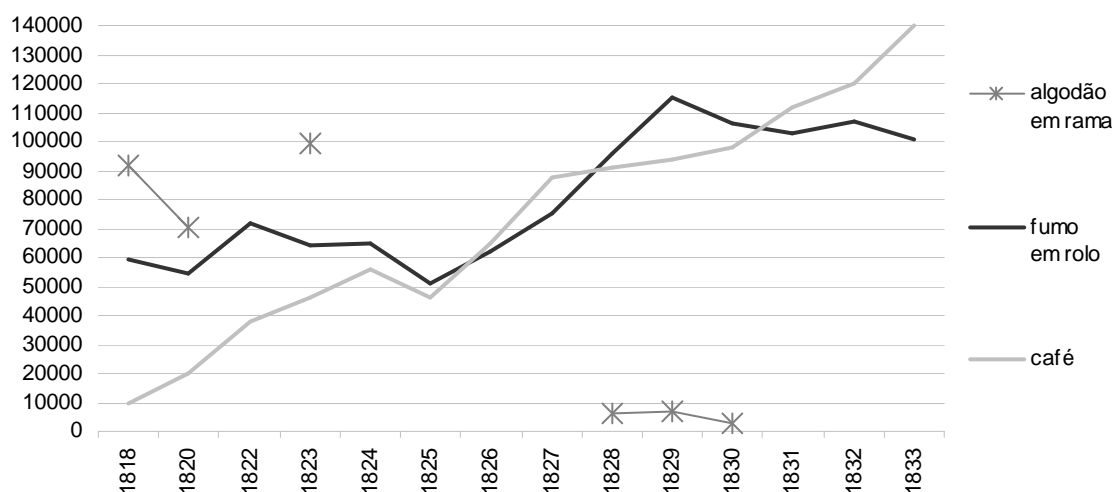
Palavras-Chave

Tabaco. Comércio. Navegação. Escravidão.

Introdução

O desenvolvimento da agropecuária em Minas Gerais foi concomitante à expansão da mineração – não foi resultado da busca por novas atividades na retração da segunda metade do século XVIII. A agricultura mineira não tinha conotação exportadora, mas houve regiões que se especializaram em culturas de exportação – o tabaco de Baependi, o algodão de Minas Novas. Na década de 1820 eram florescentes o tabaco e o café, quando o algodão vertia-se para o próprio mercado mineiro¹ (Gráfico 1).

Gráfico 1 Exportações agrícolas de Minas Gerais, 1818-1833 (arrobas)



Fontes: APM/PP 1/6 c.1 d.18 e 1/48, c.14, d.sn; ANRJ/CC 450-1, 455-6, 458, 461-2, 471, 464-70, 476-80, 688, 729, 732-3, 745-52, 755, 1660, 2906-9, 2961-2, 3252-3, 3675, 4058-62, 4103, 4111, 4120-4, 4123, 4125-7; JORNAL DO COMMERCIO (RJ), n.119 (08/01/1831), p.2; O UNIVERSAL (Ouro Preto), n. 622 (20/07/1831), p.3; MARTINS, 1873, p. 42; ESCHWEGE, 1899, pp. 748-9; CARVALHO, 1916, pp. 19-20.

Em todo o Brasil a planta do tabaco era cultivada em pequenas propriedades, ao lado de outras culturas, para compor o excedente comercializável nos mercados locais. Na Bahia era importante gênero de exportação, destinado especialmente ao escambo por escravos na África. Em Minas Gerais a planta encontrou condições propícias nos contrafortes da serra da Mantiqueira e nascentes do rio Grande, região de Baependi. A cultura do tabaco foi introduzida nesta região por volta de 1709 (NARDI, 1996, pp. 45 e 308). As vantagens nas condições de clima, solo e cultivo da planta influenciaram a qualidade do produto final. Baependi estava numa das principais rotas de comércio com o Rio de Janeiro, próxima ao registro da Mantiqueira, oferecendo boas condições de comercialização. Desenvolveu-se uma variedade de *fumo negro* preparado *em rolo* (ou *tabaco de corda*), de qualidade superior, bem aceita em mercados distantes e popularmente conhecida como *fumo de Minas* ou *tabaco Baependi*. “Era uma espécie resultante de um cruzamento entre duas variedades de *Nicotiana tabacum*, tipo *brasiliensis*: a *Flor roxa* e a *Flor Branca*, e mais tarde levou o nome de *Sul de Minas*” (NARDI, 1996, p. 45).

Este artigo examina os circuitos mercantis do *fumo de Minas* durante o século XIX, circuitos terrestres especialmente para o mercado do Rio de Janeiro (seção 1), e circuitos marítimos especialmente a partir do Rio de Janeiro, para cabotagem e navegação de longo curso (seção 2). As fontes consultadas revelam não só as quantidades exportadas, mas a estrutura do comércio no nível do negociante.

¹ O algodão mineiro perdia competitividade com a queda dos preços internacionais, mas a produção vertia-se para o fabrico de panos. Durante a década de 1820 manteve-se próxima de 300 mil arrobas anuais (RESTITUTTI, 2006, pp. 275-6).

1. Circuitos terrestres do tabaco mineiro, 1802-1892

A produção concentrava-se no extremo-sul de Minas Gerais. No começo do século XIX o registro da Mantiqueira anotava as maiores exportações para outras capitanias (Tabela 1).

Tabela 1. Exportações de tabaco de Minas Gerais em 1818/19 (arrobas)²

Registro	Destino (capitanias)	Quantidade	Participação
Mantiqueira*	Rio de Janeiro	41.386	70,6%
Itajubá*	São Paulo	11.128	19,0%
Rio Preto*	Rio de Janeiro	4.576	7,8%
Jaguari*	São Paulo	616	1,1%
Campanha de Toledo*	São Paulo	293	0,5%
Sapucaí-Mirim*	São Paulo	258	0,4%
Presídio do Rio Preto*	Rio de Janeiro	193	0,3%
Rio Pardo	Bahia	100	0,2%
Barra do Pomba	Rio de Janeiro	98	0,2%
Outros cinco	Diversas	0	0%
Todos	Todas	58.648	100%

* Os registros sul-mineiros estão localizados no Mapa 1. Fonte: ESCHWEGE, 1899, pp. 748-9.

Em 1818/19 os registros de Itajubá e Rio Preto também remetiam quantidades consideráveis, provenientes de regiões vizinhas que compartilhavam as mesmas condições de produção e comércio. O escoamento via Rio Preto retrocedeu na década de 1820, quando o comércio de muitas localidades passou a transitar pela nova picada do Picu. A exportação via Itajubá era feita para São Paulo, mas o destino final era o Rio de Janeiro. O caminho da serra de Itajubá desembocava em Lorena, de Lorena as tropas seguiam a Parati, já no Rio de Janeiro, onde o *fumo de Minas* era embarcado para a capital em troca de sal importado (Mapa 1).

Mapa 1 – Registros e principais caminhos de Baependi e Itajubá para Rio de Janeiro e Parati (c.1820)



Obs. Apenas principais caminhos, rios e localidades. Elaboração própria.

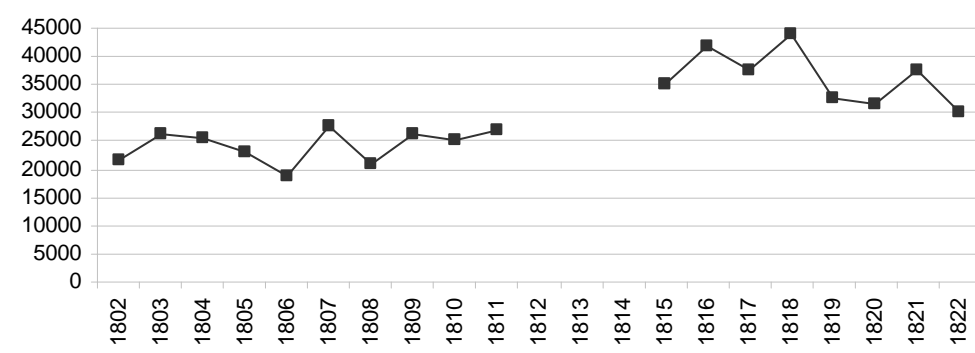
Parte da exportação de tabaco através do registro da Mantiqueira seguia a Parati, evitando o caminho direto para o Rio de Janeiro por via terrestre. Em 1802 a quantidade de tabaco que dos registros da Mantiqueira e Itajubá seguiu para Parati foi 15.021 arrobas (NARDI, 1996, p. 325). Nesse ano a exportação de tabaco na Mantiqueira foi de 21.602 arrobas. Não temos informações das exportações em Itajubá em 1802, mas certamente eram reduzidas³. A taxação sobre o tabaco no

² Uma arroba equivale a 14,688 kg.

³ Em 1802 a importação total de mercadorias no Itajubá somou 2.435@ (a 2@ por carga ou barril), sugerindo esta quantidade como estimativa máxima das remessas de fumo no Itajubá neste ano (ANRJ/CC Livro 1237).

registro da Mantiqueira a partir de 1802 (75 réis por rolo de duas arrobas) permite conhecer a evolução das exportações (Gráfico 2), com boas informações sobre os condutores e proprietários das mercadorias.

Gráfico 2. Exportações de tabaco de Minas Gerais, registro da Mantiqueira, 1802-1822 (arrobas)



Fontes: ANRJ/CC Livros 688 e 1433.

Aumentaram as exportações de tabaco entre 1802-11 e 1815-22, o que significa incremento da produção na região servida pela rota do registro da Mantiqueira. Apesar do aumento das exportações anuais médias entre um e outro período, não aumentou o trânsito no registro. O aumento de 50% nas exportações anuais de tabaco (de 24,2 mil para 36,3 mil arrobas anuais) não foi devido ao maior movimento no registro, pois as conduções anuais médias aumentaram menos de 3% (Tabela 2).

Tabela 2. Conduções de tabaco no registro da Mantiqueira, 1802-22 (médias anuais)

Período	Arrobas totais	Conduções totais (I)	Conduções para outros (II)	(II) / (I) %	Arrobas/condução, conduções próprias	Arrobas/condução, conduções para outros
1802-11 (A)	24.209	156,7	15,4	9,8 %	143,8	252,4
1815-22 (B)	36.303	161,0	30,5	18,9 %	198,2	358,7
(B/A)-1 (%)	50,0%	2,7%	98,1%	-	37,8%	42,1%

Fontes: As mesmas do Gráfico 2.

As maiores exportações resultaram do incremento das quantidades por condução, donde se infere que aumentou o emprego de animais no transporte. O setor mercantil cumpria importante função na sociedade mineira, pois os custos de transporte eram muito elevados. Desenvolvia-se este circuito mercantil, pois as conduções anuais feitas em nome de outros proprietários representavam apenas 10% das conduções totais no primeiro período e 19% no segundo. Mais, os negociantes com mercadorias de outros proprietários conduziam tropas maiores que os negociantes de mercadorias próprias; mas a quantidade de tabaco por tropa para uns e outros aumentou em cerca de 40%.

A quantidade de proprietários envolvidos tampouco aumentou. Os proprietários que exportaram mais de uma vez em toda a base de dados (quatro registros, 1802-33) foram 303 nos dez anos 1802-11 e 311 nos oito anos 1815-22 (Tabela 3).

Tabela 3. Proprietários de tabaco no registro da Mantiqueira, 1802-22 (totais)

Períodos	Total	Eventuais*	% eventuais	Freqüentes*	Com arreadores (%)	Com escravos condutores (%)	Com arreadores e escravos condutores (%)
1802-11	465	162	34,8%	303	61 20,1%	7 2,3%	3 1,0%
1815-22	377	66	17,5%	311	93 29,9%	11 3,5%	6 1,9%

*Proprietários eventuais: aparecem apenas uma vez na base (1802-1833). Proprietários freqüentes: proprietários não-eventuais. As percentagens de proprietários com arreadores, com escravos condutores e com ambos foram calculadas sobre o total de proprietários freqüentes. Fontes: As mesmas do Gráfico 2.

Em 1802-11 houve mais “exportadores eventuais”, porém há de se notar que a ausência de informações para anos anteriores eleva artificialmente o número de “eventuais” nos primeiros anos

da análise. A inserção dos proprietários nesse circuito mercantil foi modificada, aumentando o nível de intermediação. Os que utilizavam condutores contratados passaram de 20% para 30% do total de proprietários efetivos.

Nos períodos 1802-11 e 1815-22 estiveram ativos 465 e 377 proprietários, respectivamente, para um total de 725 proprietários (117 deles aparecem tanto num como noutro período). Em 1802-22 estes 117 representavam 16% dos proprietários e foram responsáveis por 52% das exportações de tabaco (Tabela 4).

Tabela 4. Proprietários de tabaco na Mantiqueira, 1802-22, por períodos de atividade e frequência.

Período de atividade/frequência	Apenas 1802-11		1802-11 e 1815-22	Apenas 1815-22		Total
	Event.*	Freq.*	Freq.*	Event.*	Freq.*	
Número de proprietários	162	186	117	66	194	725
% proprietários	22%	26%	16%	9%	27%	100%
Conduções/proprietário	1,0	4,0	10,2	1,0	3,6	3,9
% conduções	6%	26%	42%	2%	24%	100%
Exportações/proprietário (@)	83	471	2.451	148	778	756
% exportações	2%	16%	52%	2%	28%	100%
Exportações/condução (@)	83	118	240	148	216	191

*Event.: proprietários eventuais, que aparecem apenas uma vez na base (1802-1833). Freq.: proprietários frequentes, ou seja, não-eventuais. Fontes: As mesmas do Gráfico 2.

Os tropeiros ativos em todo o período tinham as maiores tropas (240@ por condução, em média). Entre 1802-11 e 1815-22, estes 16% maiores aumentaram a quantidade exportada por condução em 20% (de 213@ para 255@), o que explica apenas parcialmente o resultado de aumento de 40% do tamanho das tropas entre os dois períodos. A atividade dos “novos proprietários” a partir de 1815 contribuiu para o aumento total, o tamanho de suas tropas era 80% maior que as dos “antigos”, que abandonaram o ramo após 1811⁴.

As exportações de tabaco por proprietário foram pequenas entre 1802 e 1822, em média 756 arrobas. Entretanto, menos de 100 proprietários exportaram quantidades em torno da média (500 a 1.000@); pouco mais de 100 exportaram mais de 1.000@, e os 500 restantes exportaram menos de 500@. Apenas 3% dos proprietários superaram duas mil arrobas totais. Em 18 anos, apenas dois proprietários exportaram mais de mil arrobas anuais⁵. As exportações de tabaco no registro da Mantiqueira em 1802-22 eram muito concentradas, o índice de Gini resultou elevado (0,730)⁶.

*

Apesar de vasto território participar da produção, a inserção das regiões produtoras nos mercados regionais dava-se de forma subordinada. A comercialização estava restrita aos centros re-exportadores, as atividades mercantis eram pouco desenvolvidas na maior parte do território⁷. O caminho de Baependi para a capital exigia altos custos de transporte. Contornava uma região de serras e encontrava a estrada geral São Paulo – Rio de Janeiro e o caminho de Parati no porto da Cachoeira no rio Paraíba. Em 1818, proprietários da região de Campanha, Baependi e Pouso Alto

⁴ É importante salientar que os ditos “novos” proprietários eram, algumas vezes, parentes ou herdeiros dos “antigos”, ou de outros ainda ativos. Na presente análise as relações de parentesco foram desconsideradas.

⁵ O Sargento-Mór Custódio Ribeiro Pereira Guimarães, de Pouso Alto (20.120@), e o Capitão Gregório José Ribeiro, de Capivari (19.292@).

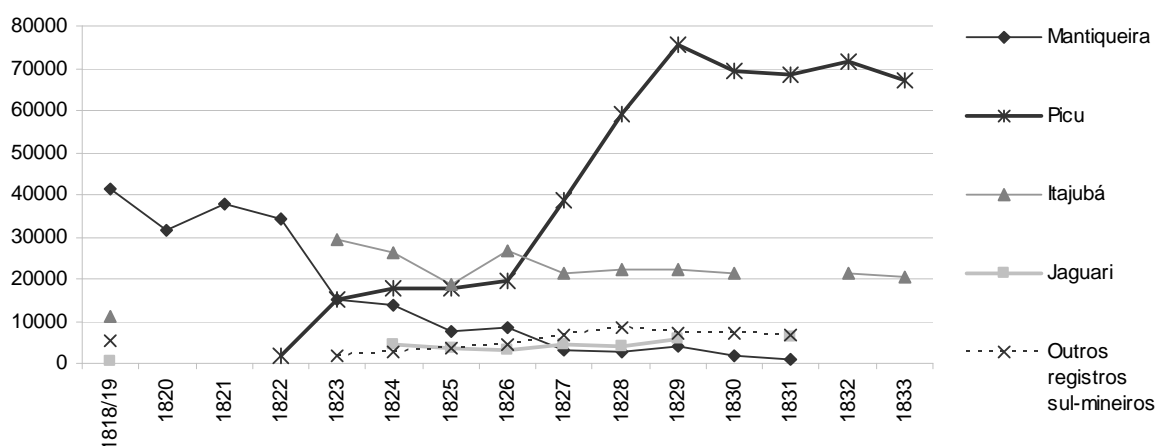
⁶ A concentração seria maior se consideradas relações de parentesco. Por exemplo, Gregório José Ribeiro foi o 1º maior exportador em 1802-11, com 13.862@ (5.330@ em 1815-22); falecendo precocemente em 1817/18, suas conduções foram imediatamente substituídas pelo primo Alferes Gregório Ribeiro de Carvalho, 2º maior em 1815-22, com 9.874@ (não consta em 1802-11). O Capitão José Alves Pereira e Mello foi o 6º maior exportador em 1802-11, com 5.342@ (1.596@ em 1815-22) e seu filho o Alferes Antonio Alves Pereira e Mello foi o 1º maior em 1815-22, com 9.930@ (744@ em 1802-11).

⁷ Os custos elevados garantiam organização monopolista no setor mercantil, que assim detinha a liquidez do sistema (cf. PAIVA, 1996, pp. 108-27).

propuseram à Secretaria de Estado um projeto para construir um atalho que da capela de Capivari, nas imediações de Pouso Alto, e passando pelo pico do Picu fosse ter na estrada geral em ponto avançado além de Areias em São Paulo (Mapa 1 acima). Alegavam que o encurtamento pouparia cinco marchas de tropas (cinco dias) para aqueles que antes tinham que passar pelo registro da Mantiqueira, reduzindo os custos do transporte; argumentavam que duplicaria o número de viagens (ANRJ, JCAFN, cx. 443, pac. 3).

A estrada ficou pronta em 1822 (em junho o registro do Picu taxava as importações no novo caminho). A nova estrada não teve efeito imediato sobre as quantidades exportadas – houve apenas substituição da rota da Mantiqueira para o Picu⁸. A tendência geral levemente negativa de 1818-22 continuou até 1825 (Gráfico 3).

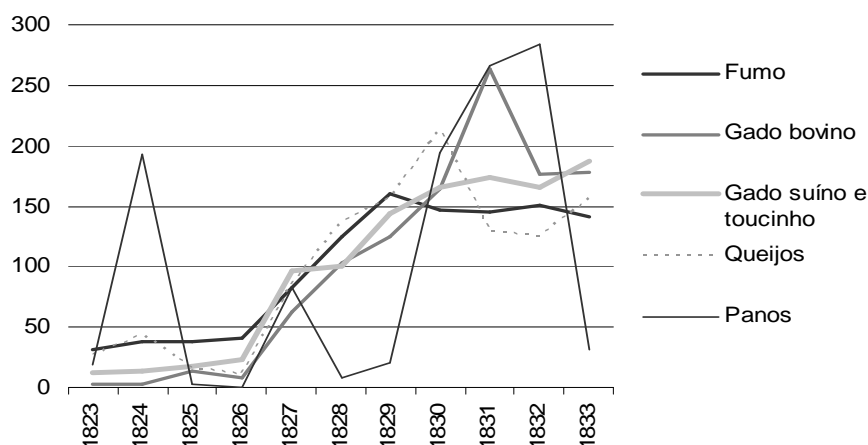
Gráfico 3. Exportações de tabaco de Minas Gerais, diversos registros, 1818-1833 (arrobas)



Fontes: As mesmas do Gráfico 1.

A estrada do Picu permitiu expansão das exportações, para um aumento de 119% das exportações mineiras de tabaco nesse período, estabilizando no patamar mais elevado a partir de 1829. Este resultado não se deve a estímulos da demanda, pois os preços no Rio de Janeiro estavam estáveis e os principais mercados marítimos estavam politicamente conturbados (ver seção 2). De fato, este *boom* no Picu é observado para todas as mercadorias (Gráfico 4), sendo o fumo o carro-chefe pois representou 64% do valor exportado em 1823-33.

Gráfico 4. Quantidades exportadas dos principais produtos no registro do Picu (média 1823-33 = 100)



Fontes: As mesmas do Gráfico 1. Exportações de toucinho somadas às de suínos à razão de 3 arrobas por cabeça.

⁸ No nível do agente, o construtor da picada do Picu, Capitão Miguel Pereira da Silva, de Pouso Alto, tornou-se imediatamente o maior exportador no novo registro.

Mesmo considerando-se que houve substituição da rota da Mantiqueira para o Picu, a soma das exportações de ambos os registros em 1823-26 (“pré-*boom*”) e 1830-33 (“pós-*boom*”) resulta num incremento das remessas anuais de fumo, panos, queijos, gado suíno e bovino de, respectivamente, 149%, 307%, 462%, 675% e 390%. Tomando Mantiqueira e Picu em conjunto, o valor das exportações anuais em réis correntes quadruplicou entre 1823-26 e 1830-33 e a participação do fumo passou de 83% para 56%⁹.

O trânsito anual de fumo no Picu e Mantiqueira em 1822-27 (181 conduções) era similar ao trânsito da Mantiqueira em 1815-22 (161 conduções). Já o maior trânsito no Picu no segundo período (mais 214 conduções anuais) é explicado apenas parcialmente pelo desvio do trânsito da Mantiqueira (menos 52 conduções) e Itajubá (menos 41 conduções) (Tabela 5). Pode-se conjecturar que a fronteira agrícola do tabaco tenha expandido para freguesias da vila de Campanha limítrofes ao termo de Baependi¹⁰.

Tabela 5. Conduções de tabaco nos registros, 1822-27 e 1828-33

Registro	Período	Arrobas totais/ano	Conduções anuais (I)	Conduções p/ outros* (II)	(I) / (II) (%)	@/condução, cond. próprias	@/condução, cond. p/ outros*
Mantiqueira	1822-27	13.660	79	6	8%	168	227
	1828-33	1.747	27	1	3%	61	221
Picu	1822-27	18.499	102	8	8%	182	182
	1828-33	68.376	316	95	30%	185	289
Itajubá	1822-27	25.192	241	14	6%	90	337
	1828-33	21.515	200	61	31%	61	214
Jaguari	1822-27	4.175	94	0,2	0,2%	45	26
	1828-33	5.597	95	0,4	0,4%	58	150
Total 4 registros	1822-27	61.525	516	28	5%	105	266
	1828-33	97.235	638	158	25%	88	259

*Quando tropeiros levavam tabaco da conta de vários proprietários (inclusive de si) na mesma condução, as conduções foram contadas como apenas uma “condução para outros”. Fontes: As mesmas do Gráfico 1.

Tabela 6. Proprietários de tabaco nos registros, 1822-27 e 1828-33 (totais)

Registros	Períodos	Eventuais			Com arreadores		Com escravos condutores		Com arreadores e escravos condutores		
		Total	Event.	% event.	Freq.	(%)*	(%)*	(%)*	(%)*		
Mantiqueira	22-27	223	23	10,3%	200	21	10,5%	7	3,5%	0	0,0%
	28-31	85	15	17,6%	70	3	4,3%	1	1,4%	0	0,0%
Picu	22-27	281	41	14,6%	235	7	3,0%	16	6,8%	1	0,4%
	28-33	507	137	27,0%	370	122	33,0%	41	11,1%	19	5,1%
Itajubá	22-27	404	102	25,2%	306	32	10,5%	2	0,7%	0	0,0%
	28-33	393	98	24,9%	295	115	39,0%	9	3,1%	6	2,0%
Jaguari	22-27	151	46	30,5%	105	1	1,0%	0	0,0%	0	0,0%
	28-31	188	68	36,2%	120	1	0,8%	0	0,0%	0	0,0%
Total 4 registros**	22-27	889	228	25,6%	661	60	9,1%	21	3,2%	3	0,5%
	28-33	1014	303	29,9%	711	219	30,8%	49	6,9%	27	3,8%

*Porcentagens calculadas sobre o total de proprietários “freqüentes” (não-eventuais). **O total para quatro registros difere das somas das parcelas porque há proprietários que exportavam por mais de um registro. Fontes: As mesmas do Gráfico 1.

O desenvolvimento do setor mercantil terrestre observado em 1802-22 intensificou-se. Aumentaram as conduções, e os proprietários, principalmente os maiores, passaram a utilizar amplamente condutores contratados, camaradas da fazenda e escravos. A intermediação

⁹ É importante salientar que os valores médios – 63,1 contos em 1823-26 e 252,1 contos em 1830-33 – não estão deflacionados. Entre 1823-26 e 1830-33 os preços anuais médios, declarados no registro, de fumo, panos, toucinho, porcos, queijos e vacuns cresceram respectivamente 12%, 22%, 33%, 45%, 83% e 106%

¹⁰ Trabalhando com inventários de Campanha (1799-1865), Marcos F. de Andrade (2008, p. 49) encontrou sinais da produção de tabaco principalmente em proprietários das freguesias de Lambari e Natércia.

intensificou-se nos registros do Picu e Itajubá, em ambos o número de conduções da conta de outros ultrapassou 30% do total (tabela 5). Nestes dois registros a proporção de proprietários com arreadores e/ou escravos condutores superou 40% (tabela 6).

A redução de custos possibilitou entrada de capitais no transporte terrestre e mais proprietários eventualmente participaram das exportações, o que explicaria o fato das carregações médias no Picu “pós-boom” (1828-33) serem menores do que as na Mantiqueira pré-Picu (1815-22), tanto para conduções próprias (185 vs. 198) quanto para outros (289 vs. 359). Nos registros vizinhos ao Picu houve diminuição dos exportadores de tabaco, mas o total de proprietários aumentou (Tabela 6). Muitos produtores que exportavam em consignação a tropeiros passaram a exportar com tropas próprias, conduzidas por camaradas da fazenda e até por escravos. A mão-de-obra escrava era utilizada na condução por tão-somente 3,5% dos exportadores em 1815-22 e 7% em 1827-33 (11% para os proprietários no Picu).

Os dados sugerem expansão da fronteira agrícola na região de Baependi; entretanto, eram poucos os novos proprietários de grande exportação (Tabela 7). Do total de 740 proprietários ativos nos registros da Mantiqueira e Picu em 1822-33, os 216 (29%) ativos em 1822-27 e no *boom* de 1828-33 responderam por 71% do tabaco nesta rota em 1822-33. Destes, 136 (18%) eram remanescentes das décadas anteriores e foram responsáveis por 52% das exportações de tabaco.

Tabela 7. Proprietários de tabaco, Mantiqueira e Picu, 1822-33, por frequência e períodos de atividade.

Atividade	Apenas 1822-27			Todo o período (1822-33)						Apenas 1828-33			Todos
	Event.	Novos	Antigos	Novos			Antigos			Event.	Novos	Antigos	
Frequência*	1822-27			22-27	28-33	Total	22-27	28-33	Total	1828-33			
Por período													
Núm. Propr.	80	30	82	80	80	80	136	136	136	152	148	32	740
Propr. Tot. %	11%	4%	11%	11%	11%	11%	18%	18%	18%	21%	20%	4%	100%
@/propriet.	129	223	330	407	1.031	1.438	822	1.502	2.324	94	643	739	822
@ totais %	2%	1%	5%	5%	14%	19%	18%	34%	52%	2%	16%	4%	100%
Cond./propr..	1,0	1,9	2,1	2,3	4,8	7,1	4,3	6,4	10,7	1,0	3,7	2,9	4,2
Cond. Tot. %	3%	2%	6%	6%	12%	18%	19%	28%	46%	5%	18%	3%	100%
@/condução	129	117	158	178	213	202	192	235	218	94	173	254	195

*Eventuais: aparecem apenas uma vez na base (1802-1833); proprietários novos: não-eventuais que não aparecem na base em 1802-22; proprietários antigos: aparecem na base em 1802-22. Fontes: As mesmas dos Gráficos 1 e 2.

Os 216 proprietários ativos em todo o período tinham tropas maiores que a média. A estrada do Picu também recebeu as exportações de tabaco de 32 antigos proprietários que não exportaram em 1822-27, mas exportaram em 1828-33. Estes antigos exportadores tinham as maiores tropas, em média (254 arrobas), revelando que provavelmente eram negociantes voltando ao ramo das exportações de tabaco quando as condições tornaram-se favoráveis. A redução de custos proporcionada pela nova estrada permitiu participarem da distribuição do tabaco também tropas pequenas de proprietários menores (eventuais em 1828-33).

A presença de centenas de pequenos exportadores ao lado de poucos muito frequentes e a relação positiva existente entre número de viagens feitas e quantidade média de tabaco por condução resultam em grande concentração das exportações de tabaco, similar à observada para o período anterior. O índice de Gini para as exportações de tabaco nos registros da Mantiqueira e Picu em 1822-33 resultou muito elevado: 0,734. Os 117 proprietários ativos em todo o período 1802-22 exportavam em média pouco mais de uma vez a cada dois anos (0,56 conduções/ano – cf. Tabela 3); os 216 ativos em todo o período 1822-33 exportavam em média pouco mais de uma vez por ano em 1822-27 (1,1 conduções/ano) e quase duas vezes por ano em 1828-33 (1,9 conduções/ano), corroborando a afirmação dos requerentes da construção da estrada do Picu que o encurtamento do caminho representaria a duplicação do número de viagens. Nos seis anos 1828-33, três proprietários exportavam quatro vezes ao ano ou mais¹¹. Neste período doze proprietários exportavam média superior

¹¹ Os capitães Antonio Silvério da Silva Muza, de Pouso Alto (30 conduções, 10.116 arrobas), Antonio Joaquim de Oliveira, de Cristina (26 conduções, 6.649 arrobas), e Miguel Pereira da Silva, de Pouso Alto (24 conduções, 12.042 arrobas – o maior exportador individual no Picu).

a mil arrobas anuais – dez no registro do Picu e dois no registro de Itajubá¹².

Os maiores exportadores eram também grandes escravistas. De 1818 a 1830 entraram 4.459 escravos pelos registros da Mantiqueira e do Picu, com um máximo de 548 em 1828¹³. Dos quinze maiores importadores de escravos nestes registros neste período (50 ou mais cativos importados), dez estavam entre os grandes exportadores de tabaco, um era pecuarista e quatro não constam na exportação¹⁴.

Alguns destes grandes exportadores de tabaco e importadores de escravos estavam dentre os proprietários mais ricos de Minas Gerais, como o Capitão Miguel Pereira da Silva, de Pouso Alto, construtor da Picada do Picu¹⁵, e o Alferes Manoel Carneiro Santiago, de Cristina, cujos todos seis filhos homens foram tropeiros¹⁶.

*

A fronteira agrícola do tabaco estava restrita à região dos contrafortes da Mantiqueira nas imediações das estradas mais trafegadas – a qualidade do produto desta procedência garantia a demanda e a relativa facilidade de transporte facilitava o escoamento. Não havendo aumento da produtividade, as exportações na rota do Picu mantiveram-se em torno de 70 mil arrobas anuais na década de 1840. Mas a expansão da fronteira do tabaco para oeste de Baependi não cessou.

As novas áreas produtoras de *fumo de Minas* passaram a responder pela maioria das remessas (Gráfico 5). Em Cristina, Itajubá e Jaguari (Camanducaia) a expansão da produção continuou até *circa* 1850. Em 1831 as rotas de Itajubá e Sapucaí-Mirim exportavam 24,8 mil arrobas, em 1842 já eram 55,6 mil e em 1848 chegavam a 83,5 mil.

Mas a produção da pioneira região de Baependi estagnou. Na década de 1840 as exportações de tabaco no Picu foram decrescentes e na década de 1850 eram inferiores às registradas desde 1828. No biênio fiscal 1850-52 as exportações totais de tabaco atingiram 231,5 mil arrobas anuais, das quais 130,5 mil arrobas via Itajubá/Sapucaí-Mirim (56,4%) e 69,6 mil arrobas via

¹² Picu: os três listados na nota anterior, mais Dona Maria José Pereira, de Itajubá; Antonio Carneiro Santiago, de Cristina; Alferes Manoel Carneiro Santiago, de Cristina; Alferes Manoel José de Araújo Guimarães, de Pouso Alto; Faustino Pereira da Silva, de Santa Catarina; José Alves de Siqueira, de Santa Catarina; e Sargento-Mór Antonio José de Carvalho, de Cristina. Os dois do Itajubá: Coronel José Francisco Pereira, de São Gonçalo, e Capitão José Manoel dos Santos Pereira, de Itajubá. Estes doze maiores exportadores em 1828-33 utilizavam amplamente a condução de camaradas de fazenda e escravos; todos já exportavam na década de 1810, exceto Maria José Pereira e José Manoel dos Santos Pereira (viúva e filho do Coronel José Manoel dos Santos Cabral) e Antonio Carneiro Santiago (filho do Alferes Manoel Carneiro Santiago, ainda ativo).

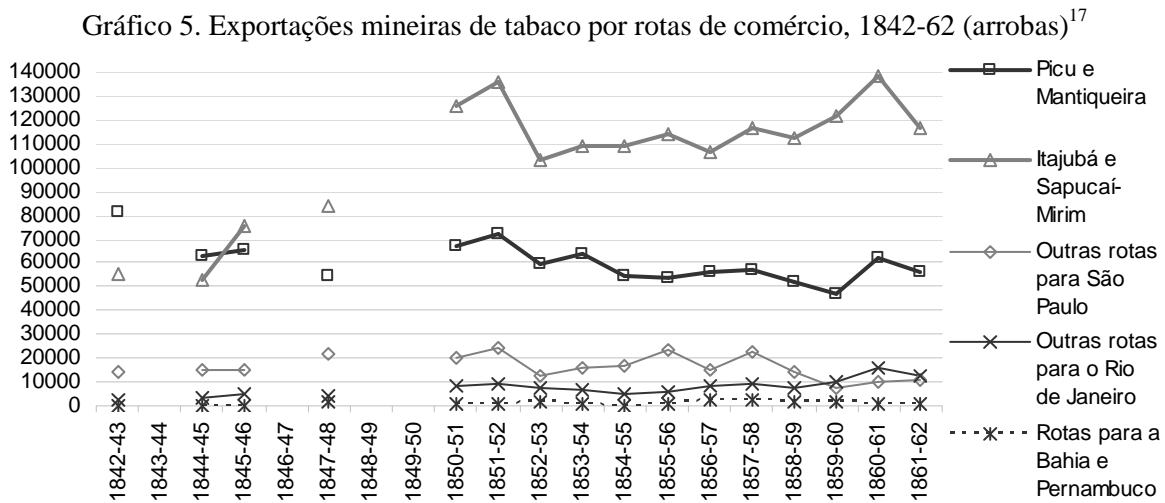
¹³ ANRJ/CC, Livros 408-15, 427, 429, 516, 671-2, 794-8, 1920-1, 2275, 2287, 2570-2.

¹⁴ Os dez maiores importadores de escravos e também exportadores de tabaco eram Alferes Manoel Carneiro Santiago, de Cristina (263 escravos importados), Capitão Miguel Pereira da Silva, de Pouso Alto (188), Capitão Antonio Silvério da Silva Muza, de Pouso Alto (92), Coronel José Francisco Pereira, de São Gonçalo (86), Capitão Manoel José Ribeiro de Carvalho, de Carmo de Minas (86), Tenente Francisco José Ribeiro, de Carmo de Minas (82), Capitão Manoel José de Araújo Guimarães, de Pouso Alto (73), Capitão Antonio Joaquim de Oliveira, de Cristina (67), Capitão José Pinto de Sousa, de Pouso Alto (67), e Alferes Francisco Antonio da Luz, de Cristina (52). Grandes exportadores de tabaco que não aparecem dentre os importadores de escravos são, mormente, herdeiros de grandes traficantes ou tropeiros profissionais.

¹⁵ Em 1822 o Capitão Miguel Pereira da Silva teve sua fazenda em Pouso Alto elogiada nos diários de Saint-Hilaire (1974, p. 64) por suas “benfeitoras, muito importantes, de regularidade muito rara neste país”. Construtor do Picu (RAPM, IX, II, Mar-Jun/1904, p.656), foi o maior exportador na nova estrada, e segundo maior traficante de escravos. Seu irmão, seu filho e seu genro, juntos, importaram outros 130 cativos. Era sogro do Capitão Francisco Theodoro da Silva, por sua vez também proprietário-tropeiro na rota do Picu, exportador de tabaco (4.202@) e importador de escravos (41 cativos), e futuro Barão de Pouso Alto. O Barão foi um dos inventariantes da esposa do Capitão Miguel, Dona Isabel Maria do Espírito Santo, cujos bens em 1855 totalizaram 442 contos de réis, com 259 cativos (ANDRADE, 2008, p. 132).

¹⁶ A família Carneiro Santiago concentrava 7,0% das exportações de tabaco dos registros da Mantiqueira e Picu em 1822-33 (43 mil de 613 mil @). O patriarca Manoel foi o maior traficante de escravos (sozinho, mais de 6% do total). Em fevereiro de 1839 Manoel Velho foi recenseado na freguesia de Carmo de Baependi (o território da fazenda passou depois para o termo de Cristina), possuía 209 escravos, e cinco de seus seis filhos homens nos fogos adjacentes somaram outros 149 cativos (APM/PP 1/10, Cx.2, Doc.7, fogos 332 a 337). O inventário de sua esposa somou o monte-mor de incriveis 558 contos de réis em 1846 (CDM, Cristina, doc. não classificado).

Picu/Mantiqueira (30,1%). A região de Baependi deixara de ser especializada no tabaco para constituir campos de invernada de gado. Até 1853 a recebedoria do Picu registrava anualmente de 3 a 5 mil cabeças de bovinos. Foram 7,2 mil em 1853/54, 10,9 mil em 54/55 e 16,5 mil em 55/56. Em 1856-62 a média anual foi de 22,5 mil cabeças.



Fontes: MINAS GERAIS, 1840, mapa s.n.; MINAS GERAIS, 1844, mapa n.24; MINAS GERAIS, 1846, mapa n.24; APM/TMRP, Vol.2a, Vol.3 e Vol.3a; APM/BOALP, 1859-tabela 4, 1861-tabela 4, 1863a-tabela 4, 1863b-tabela 4; documentação pessoal de Roberto B. Martins (os originais no APM para 57/58 e 59/60 foram perdidos).

As exportações mineiras de tabaco passaram de 133 mil arrobas em 1839/40 para 165 mil em 1847/48. Não eram tão dinâmicas como as exportações de café, que cresceram de 152 mil arrobas em 1837/38 para 745 mil em 1847/48. Mas o tabaco mineiro era valioso, em 1850 a arroba de *tabaco Baependi* era cotada em 6\$400 réis no mercado do Rio de Janeiro; nesse ano o café brasileiro foi exportado a preços médios entre 2\$560 réis a 3\$300 réis por arroba (IBGE, 1839/40, pp. 1377-8).

As exportações estagnaram na década de 1850. Eram vários os constrangimentos para a expansão da fronteira agrícola do tabaco. Nunca houve melhoramentos das técnicas de produção; para conseguir bons preços os exportadores deviam garantir a procedência e especialmente a qualidade na separação das folhas; as terras que produziam fumo eram requeridas também para campos de invernada de gado, negócio de suma importância com elos diretos do sertão com a Corte. Sobretudo, parece ter sido um fator preponderante o fim do tráfico atlântico de cativos, uma vez que as unidades produtivas dos maiores exportadores utilizavam intensivamente mão-de-obra cativa¹⁸.

Itajubá foi a maior rota de exportação de *fumo de Minas* a partir de 1847. Esta rota seguia até Parati, de onde o tabaco era enviado à capital do Império por via marítima. Em 1853/54 e 1854/55 a recebedoria de Itajubá registrou, respectivamente, 59.466 e 61.214 arrobas de tabaco; em 1854 o porto de Parati enviou para o Rio de Janeiro 61.105 arrobas de fumo (RIO DE JANEIRO, 1855, p. 56), sugerindo que a totalidade das exportações de tabaco de Itajubá seguia até Parati.

A existência de postos fiscais paulistas na rota Itajubá-Parati permite perseguir a rota dos tropeiros mineiros (AESP, Livros de barreira, CO 1858-71, 1928-32). A barreira de Piquete no pé da serra de Itajubá cobrava *taxa de barreira*, cuja renda era vertida para a conservação da via. No caminho para Parati os tropeiros passavam na barreira de Taboão da Cunha, mas eram ali isentos de taxa por portarem guia de já ter pago no Piquete. No retorno de Parati pagavam taxa em Taboão da Cunha e eram, então, isentos da taxa em Piquete.

¹⁷ Em 1834-38 os registros mineiros estiveram desocupados; em 1839 foram restabelecidos com o nome de *recebedorias*. Sobre as fontes fiscais das recebedorias mineiras vide Restitutti (2006, pp. 35-58 e *passim*).

¹⁸ No biênio financeiro 1860-62 a exportação anual média de tabaco foi de 212 mil arrobas, quando o café superava 1,4 milhões de arrobas anuais; os cafezistas passaram a demandar mão-de-obra de outros setores, ou seja, inclusive dos tabaqueiros. Para o tabaco de Minas a tese de Sebastião Ferreira Soares não é válida (1977, *passim*). Esse autor comprovou que o fim do tráfico de cativos foi seguido de grande aumento das exportações brasileiras.

Os moradores da Província de Minas transitam pela Serra de Itajubá e cidade de Lorena e saem pela Serra do Pinhal à cidade de Cunha em direção à cidade de Parati, para onde exportam seus gêneros, pagam a Barreira na Agência do Piquete, e Taboão de Cunha, concorrendo com grande soma. (ALESP, IO 59.27 fl.1, 21/2/1859)

O comércio de fumo era atividade quase única do transporte via Itajubá, representava 93% das exportações transportáveis em 1866-75¹⁹. Em 1862-73 em média 12,7 mil animais faziam anualmente a viagem Itajubá-Parati, em tropas de tamanho médio igual a 33,2 animais. No mesmo período as exportações de tabaco na recebedoria de Itajubá perfaziam 87,2 mil arrobas por ano. Dados da década de 1850, como visto, sugerem que todo o tabaco via Itajubá seguia a rota de Parati, portanto em 1862-73 as tropas na referida rota conduziam em média 228,2 arrobas de tabaco, para uma estimativa de 6,9 arrobas por animal, exatamente a quantidade média esperada, uma vez que cada animal conduzia oito arrobas e havia um animal livre para cada sete ocupados²⁰.

Há informações sobre os proprietários dos gêneros conduzidos na rota de Itajubá-Parati apenas para julho de 1867 a junho de 1873. Neste período foram identificados 510 condutores e 407 proprietários. A maior parte das conduções era feita da conta de outros (46% por arreadores e 8% por escravos), porém a maioria absoluta dos exportadores eram tropeiros da própria conta (71%). Os proprietários que utilizavam arreadores e/ou escravos condutores (29% do total) eram responsáveis por 66% do volume exportado. As tropas nas conduções para outros eram maiores, em média (conduzidas por escravos, 37,8 animais; por arreadores, 36,8; conduções próprias, 28,8). Eram muito comuns os exportadores esporádicos e alguns poucos concentravam as exportações. O índice de Gini para as exportações de tabaco na rota Itajubá-Parati nos cinco anos fiscais 1867-73 foi 0,681²¹. Os 36 maiores proprietários faziam em média 4,2 conduções anuais até Parati e 21 proprietários exportavam mais de mil arrobas por ano. Dos cinco maiores exportadores na rota Itajubá-Parati (mais de 2.000 arrobas anuais, estimativa a 7@ por animal) ao menos dois eram descendentes de antigos grandes exportadores da década de 1820²².

As exportações de *fumo de Minas* através da árdua rota de Parati continuaram até a chegada da ferrovia no vale do Paraíba paulista, em 1873, quando a quantidade de tropas nesse percurso diminuiu de 350 anuais, em 1862-73, para pouco mais de 50 tropas anuais, em 1874-75. A partir de 1875 as tropas provenientes de Itajubá descarregavam na Estrada de Ferro Pedro II. Entretanto, o encurtamento do caminho em transporte animal não se traduziu em incremento das exportações de tabaco, exceto em 1871-73. As exportações atingiram o máximo histórico em 1872/73 (357,6 mil arrobas) e regrediram nos anos seguintes, estabilizando em torno de 240 mil arrobas até 1892 (Gráfico 6).

Itajubá e Sapucaí-Mirim continuaram a ser as principais rotas de exportação de tabaco pelo menos até meados da década de 1880. A produção da região pioneira, que escoava via Picu, recuperou-se em 1867-74, porém o desempenho em 1881-84 confirma a estagnação do tabaco de Baependi. A região estava definitivamente envolvida na pecuária. Em 1881-84 o Picu registrou exportações de gado bovino superiores a 25 mil cabeças anuais e de toucinho em torno de 60 mil arrobas anuais (após máximo de 100 mil arrobas/ano em 1871-75).

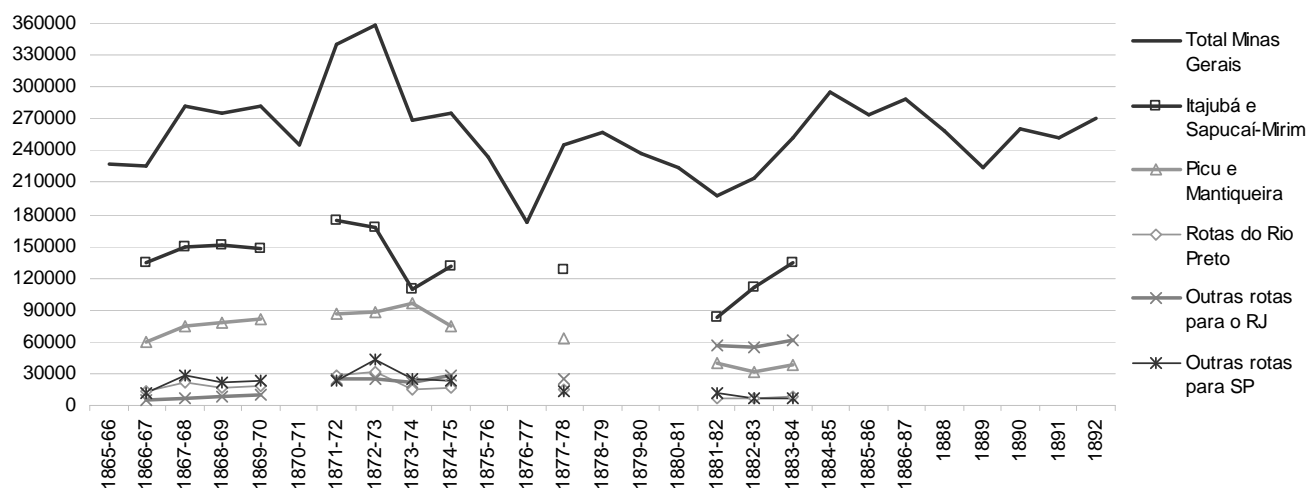
¹⁹ Das 89.939 arrobas anuais transportadas em 1866-75, apenas 6,2% deviam-se ao toucinho, 0,6% a cereais e 0,5% a outros (APM/BOALP, 1868, tabela 1; 1870, tabela 1; 1871, tabela 1; 1873, tabela 1; 1874, tabela 1; 1875, tabela 1; 1876, tabela 1; MINAS GERAIS, 1870, Anexo 9, mapa 1).

²⁰ A capacidade de carga e o número de animais por lote são constantes em todos os relatos do século XIX (e.g. DORNAS FILHO, 1957, p. 97).

²¹ No registro de Itajubá em 1823-33 a concentração era ainda mais elevada (Gini=0,759), devido à profusão de pequeninos exportadores (50% dos proprietários exportaram apenas 3,8% do tabaco). Em 1823-33 apenas três proprietários superaram exportação média de 500 arrobas por ano no registro de Itajubá: Coronel José Manoel dos Santos Cabral (13.915@), Coronel José Francisco Pereira (13.741@) e Francisco de Sousa Arruda (6.376@).

²² Nos cinco anos fiscais entre 1867 e 1873 os maiores exportadores na rota Itajubá-Parati foram João Carneiro Santiago Sobrinho, neto do Alferes Manoel Carneiro Santiago (15.665@), Capitão Antonio José Rennó (13.768@), Capitão Custódio José Vieira da Silva (11.614@), Capitão José Antonio de Sousa Pinto (10.620@), Evaristo Pereira dos Santos Cabral, neto do Coronel José Manoel dos Santos Cabral (10.438@) e Tenente Lourenço da Costa Manço (10.197@).

Gráfico 6. Exportações mineiras de tabaco, totais e por rotas de comércio, 1865-92 (arrobas)*



Fontes: APM/BOALP, 1868-tabela 1, 1870-tabela 1, 1871-tabela 1, 1873-tabela 1, 1874-tabela 1, 1875-tabela 1, 1876-tabela 1; APM/FP 3/1, cx.12, doc.16; MINAS GERAIS, 1870, Anexo 9, mapa 1; MINAS GERAIS, 1882, Anexo A, tabela 1; MINAS GERAIS, 1884, Anexo A, tabela 1, e Anexo B, tabela 17; MINAS GERAIS, 1885, Anexo A, tabela 1; MARTINS & MARTINS, 1982, Anexo II. * Observação: a partir de 1870 as fontes fornecem as unidades em quilos. Optamos por manter a unidade em arrobas para toda a exposição. 200.000 arrobas equivalem a 2.937,6 toneladas

Na década de 1870 surgiu nova região exportadora para o Rio de Janeiro, na zona da Mata (regiões de Rio Pomba e Rio Novo). O antes afamado fumo do Sul de Minas, o *tabaco Baependi*, passara a “fumo comum”, ao passo que “dos fumos de Minas merecem menção especial os do Rio Novo e Pomba, que têm ganho grande crédito no mercado” (RETROSPECTO, 1877, p. 32). As exportações destas novas áreas produtoras foram de quatro mil para 10 mil arrobas entre 1866 e 1870, passaram a 25 mil arrobas anuais em 1871-78 e superaram 50 mil arrobas anuais em 1881-84.

O crescimento das exportações de tabaco da zona da Mata (“outras rotas para o Rio de Janeiro” no Gráfico 6) foi possibilitado pelos altos preços que alcançava o artigo desta procedência e pela redução de custos de transporte, com a penetração de ferrovias a partir de 1869/70. Em 1879 o custo total do transporte do fumo de Minas para o Rio de Janeiro era elevado, 200 a 300 réis por quilo. Estes custos oneravam principalmente o fumo do Sul de Minas, pois neste ano seus preços na praça carioca variaram de 440 réis por quilo (mínimo do fumo ordinário) a 960 réis por quilo (máximo do fumo superior), enquanto os preços do fumo do Rio Novo variaram de 800 réis por quilo (mínimo do fumo ordinário) a 1\$900 réis por quilo (máximo do fumo superior). A única salvação para o fumo de Minas era a manutenção do padrão de qualidade²³.

²³ “O custo do transporte é uma das grandes dificuldades com que luta este artigo. (...) Por isto chamamos a atenção dos remetentes do interior para o capricho na preparação e separação das qualidades a fim de vermos se, graças a esses cuidados, merecemos a preferência dos compradores e dificultamos a introdução de outros fumos.” (RETROSPECTO, 1880, pp. 13 e 40-1)

2. Circuitos marítimos do tabaco mineiro, 1808-1892

Até 1808 a circulação marítima do tabaco mineiro era dificultada pelo exclusivo colonial português. Mas o contrabando do *fumo de Minas* era um ramo consolidado do comércio marítimo. Em 1792 e 1804, vice-reis do Rio da Prata diziam:

O único fumo que se podia aproveitar era o do Brasil, do qual avaliava em 15 mil ou 20 mil arrobas anuais as quantidades necessárias. (...) Louvava os méritos do fumo do Brasil. Aquele que vinha do Rio de Janeiro – na realidade de Minas Gerais – era de qualidade superior e era muito mais apreciado que o da Bahia. (...) Era também o fumo mais adequado para a fabricação dos cigarros. (...) O preço do fumo [no Rio da Prata pagava-se o dobro do preço que custava no Rio de Janeiro] era inteiramente justificado pelos custos elevados do comércio. Sendo este proibido no Brasil [até 1808], era preciso utilizar diversos meios de desvios e numerosas pessoas para retirar o fumo do país e transportá-lo até Montevideú. (NARDI 1996, pp. 333-4, citando vice-rei Manuel J. de La Salle, 11 de setembro de 1792. AGI, Buenos Aires 115)²⁴

Nunca se poderá impedir o uso de fumo negro do Brasil, pois convém ao gosto dos consumidores, que estão ligados a ele desde tempos imemoriais (...) Nunca se poderá suprimir o uso do fumo do Brasil nesta província. (Carta do vice-rei do Rio da Prata ao secretário de Estado do Ultramar de 16 de dezembro de 1804. AGI, Buenos Aires. 133, *apud* NARDI, 1996, p. 334)

Além da posição dominante no mercado do Rio da Prata, o fumo mineiro abastecia algumas capitânicas do Brasil. Em 1802 o Rio Grande de São Pedro importou 6.563 arrobas de tabaco, das quais 95,4% procedentes do porto do Rio de Janeiro, o restante do porto de Santos (NARDI, 1996, p. 326). O estudo da navegação de cabotagem de 1808 a 1820 mostra a supremacia do fumo de Minas Gerais para o mercado interno brasileiro (Tabela 8).

Tabela 8. Navegação de cabotagem do tabaco no Brasil, 1808-20 (média anual)

Exportações	Arrobas	Importações	Arrobas
Rio de Janeiro	10.396	Rio Grande do Sul	9.486
Santos e S. Sebastião (SP)	2.201	Pernambuco	3.711
Bahia	884	São Paulo	843
Pernambuco	36	Bahia	370
Diversos ou não-identificados	1.488	Rio de Janeiro	249
		Diversos ou não-identificados	346
Total cabotagem	15.005	Total cabotagem	15.005

Fonte: ANRJ/JCAFN, Cx.448, pac.2.

Em 1808-20 as exportações anuais médias no registro da Mantiqueira foram de 31.970 arrobas. Outros registros em 1818/19 representavam 41,2% da quantidade observada na Mantiqueira. Aplicando a proporção para 1808-20, a estimativa das importações totais de fumo mineiro no Rio de Janeiro e São Paulo em 1808-20 é 45 mil arrobas, das quais 28% a 31% foram remetidas para a cabotagem²⁵. Na falta de informações sobre as exportações de tabaco para o estrangeiro, estimamos a partir do excesso sobre consumo²⁶. Juntas, São Paulo e Rio de Janeiro consumiam 18 a 23 mil arrobas de tabaco anualmente²⁷ e importavam por cabotagem um a 1,5 mil arrobas anuais. O excesso da exportação mineira sobre o consumo no Rio e São Paulo em 1808-20 estaria entre 10 mil e 15 mil arrobas, que é a nossa estimativa mínima das exportações de *fumo de Minas* para o estrangeiro²⁸. Tomando o termo médio das estimativas, o destino do tabaco remetido

²⁴ Uma arroba espanhola equivale 0,78125 arrobas portuguesas (12 a 16 mil arrobas demandadas).

²⁵ Em 1808-20 as remessas de tabaco mineiro para cabotagem totalizaram 12.597 a 14.085 arrobas anuais (portos do Rio de Janeiro e de São Paulo, mais parte de portos diversos, que incluem Parati e Ubatuba).

²⁶ Espera-se que os Balanços de Comércio de Portugal (BNRJ) contenham as informações ora estimadas.

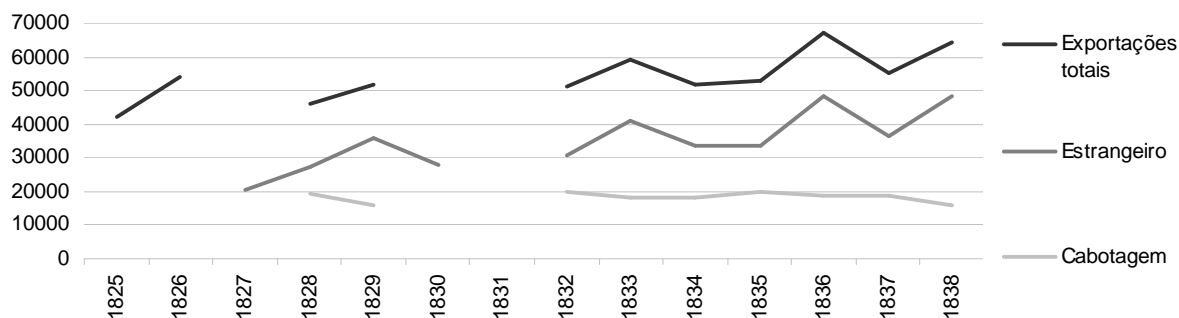
²⁷ Supondo a população de São Paulo e Rio de Janeiro, juntas, entre 500 e 600 mil habitantes no período e consumo anual de 1,2 libras de tabaco por pessoa, em média. Estimativa de consumo de Nardi (1996, p. 328).

²⁸ A estimativa para o estrangeiro é mínima porque havia produções no Rio e São Paulo para suprir as demandas locais, o que aumentava o excesso da oferta mineira sobre o consumo nestas capitânicas.

de Minas para São Paulo e Rio de Janeiro seria 40% consumo, 30% cabotagem e 30% exportação, ou seja, em 1820 as exportações de *fumo de Minas* no porto do Rio de Janeiro são estimadas em 30 a 40 mil arrobas anuais.

As exportações de tabaco de corda no porto de Rio de Janeiro para portos estrangeiros passaram de 20,7 mil arrobas em 1827 para 35,7 mil arrobas em 1829 e máximos de 48,6 mil arrobas em 1836 e em 1838. A estas exportações soma-se o comércio de cabotagem, cerca de 18 a 20 mil arrobas anuais, com tendência levemente decrescente (Gráfico 7).

Gráfico 7. Exportações de tabaco de corda no porto do Rio de Janeiro, 1825-1838 (arrobas*)



*Calculadas a 2 arrobas por rolo: parte das exportações de fumo nos registros de Itajubá e Picu foram anotadas em rolos e arrobas, para 113.201 arrobas em 54.807 rolos, ou 2,066 arrobas por rolo (1822-30). Fonte: JORNAL DO COMMERCIO, “Resumos mensais” e “Embarques na ponte do consulado”, Outubro de 1827 a Dezembro de /1838.

A produção de Minas pode ter sido favorecida pela situação do *fumo em rolo* da Bahia, que se especializara em tabaco de baixa qualidade para o escambo por escravos na África. O tráfico de cativos estava com os dias contados desde 1826 – seria considerado ilegal a partir de março 1830²⁹. Os problemas ocorreram após 1830, pois nos anos anteriores a Bahia importou número de escravos suficiente para abastecer seu mercado no decênio seguinte. O declínio no comércio de escravos afetou a demanda por tabaco na Bahia. As exportações baianas retrocederam de 623,4 mil arrobas anuais em 1810-20 para 439,8 mil em 1820-30 e 169,5 mil em 1830-35 (SOARES, 1977, p. 237)³⁰. No ano de 1833/34 o volume do comércio marítimo baiano foi equivalente ao comércio terrestre de tabaco mineiro (104 mil arrobas). A partir de então a Bahia especializar-se-ia na produção de *fumo em folha* para capa de charutos, nova moda de consumo na Europa³¹.

É importante notar que o volume do comércio terrestre de fumo mineiro parece ter crescido (com o *boom* do Picu) mais do que o comércio marítimo total a partir do porto do Rio de Janeiro. Antes de confrontar os dados terrestres e marítimos deste período, vale observar os destinos do fumo mineiro da navegação.

*

O principal mercado de exportação do *fumo de Minas* era o Rio da Prata. Montevideu e Buenos Aires eram destinos de 69% do tabaco exportado no porto do Rio de Janeiro em 1827-32; em 1833-38 esta parcela superava 91% (Tabela 9). Deve-se anotar que as exportações para Buenos Aires no primeiro período foram excepcionalmente reduzidas. Desde 1825/26 Brasil e Argentina estavam em guerra – o motivo era a incorporação do Uruguai ao Império do Brasil (Guerra Cisplatina). Em Buenos Aires a arroba de fumo em rolo custava 45 a 60 pesos em outubro de 1827, ou 6\$750 a 9\$000 réis por arroba (JORNAL DO COMMERCIO, “Preços em Buenos Aires”,

²⁹ A lei que proibia o tráfico foi efetivada tão-somente aos sete de novembro de 1831.

³⁰ Os dados até 1830 não levam em conta as “pequenas quantidades embarcadas para África Central e Goa” (BARICKMAN, 1998, p. 30); mas segundo Nardi (1996, p. 339) no período 1808-30 as exportações para a Costa da Mina representaram 29,4% do volume, para exportações anuais superiores a 600 mil arrobas até 1830.

³¹ A Bahia perdia mercado nas colônias portuguesas, devido ao fim dos contratos de monopólios, e na Europa com a preferência para tabaco em folha para charutos (Cf. BARICKMAN, 1998, pp. 29-32).

Dezembro de 1827; câmbio do dia a 150 réis por peso). Naquele mês a arroba do *tabaco Baependi* de primeira qualidade estava cotada entre 4\$800 e 5\$000 réis no mercado de “exportações em grosso” do Rio de Janeiro (JORNAL DO COMMERCIO, “Preços das exportações em grosso”, Outubro de 1827). Para comparação, na Bahia em outubro de 1827 os preços do tabaco em rolo para exportação variavam entre 1\$400 réis e 1\$600 réis (JORNAL DO COMMERCIO, “Estado do mercado da Bahia”, Outubro de 1827). No mesmo mês os exportadores mineiros declararam preços de 1\$960 a 2\$000 réis por arroba no registro do Picu; no Itajubá eram declarados de 1\$200 a 1\$500 réis por arroba (ANRJ, CC 2909 e 4127). Os fretes terrestres e marítimos eram responsáveis pelas variações entre Minas e Rio e Rio e Buenos Aires, mas a qualidade do tabaco e a alta demanda nos mercados contribuía³².

Tabela 9. Exportações de tabaco de corda do Rio de Janeiro para o estrangeiro, 1827-38 (arrobas)

Destinos (regiões)	Média anual			Participação	
	1827-32	1833-38	Varição	1827-32	1833-38
Rio da Prata/Montevidéu	13.691	20.482	49,6%	48,1%	51,0%
Rio da Prata/Buenos Aires	6.007	16.169	169,2%	21,1%	40,2%
África Ocidental	3.310	1.716	-48,2%	11,6%	4,3%
Austrália e Nova Zelândia	1.216	1.097	-9,8%	4,3%	2,7%
África do Sul	1.767	425	-76,0%	6,2%	1,1%
Chile	1.541	0	-100,0%	5,4%	0,0%
Portugal e possessões	708	255	-64,0%	2,5%	0,7%
África Oriental	198	21	-89,6%	0,7%	0,1%
Europa e América do Norte	4	19	351,3%	0,0%	0,0%
Total	28.444	40.183	41,3%	100%	100%

Fontes: As mesmas do Gráfico 7, mais JORNAL DO COMMERCIO, “Exportações” [por embarcação], 1827-32.

O *fumo de Minas* era importante componente da pauta de importações do Rio da Prata. Em 1833 Montevidéu importou 556 mil pesos em mercadorias brasileiras, sendo 10% em tabaco embarcado no Rio de Janeiro (JORNAL DO COMMERCIO, “Embarques na ponte do consulado”, 1833; “Importações de Montevidéu”, 1834, n.175, p.4; “Preços em Montevidéu”, 1834). Por sua vez, o mercado do Rio da Prata era o motor da demanda externa pelo *fumo de Minas*. O Rio da Prata foi responsável pelo aumento das exportações de tabaco para o estrangeiro nas décadas de 1820 e 1830. A conjuntura política do Rio da Prata influenciava diretamente o mercado do tabaco no Rio de Janeiro, e nesta época era especialmente instável. Em abril de 1838 as exportações para Buenos Aires foram novamente paralisadas, devido ao bloqueio francês ao Rio da Prata, que perduraria até 1840. Em fins de 1838 o *Jornal do Commercio* anotava:

Fumo – O bloqueio de Buenos Aires e o estado político de Montevidéu têm causado uma paralisação sensível nas vendas deste artigo, em consequência do que os preços do Baependi têm gradualmente declinado até 4\$000 réis [por arroba]. (JORNAL DO COMMERCIO, “Revista Mensal”, n. 246 de 3 de novembro de 1838)

Fumo - As últimas notícias de Montevidéu fizeram reviver as amortecidas transações neste artigo, o qual de 4\$000, preço nominal a que estava o Baependi, tem subido a 4\$500 e 5\$000, havendo-se embarcado para aquele porto 1.700 rolos nestes 2 dias. (JORNAL DO COMMERCIO, “Revista Semanal”, n.252 de 10 de nov. de 1838.)

A situação política do Rio da Prata somada à juventude do Império incitava revolta no Rio Grande do Sul, onde em 1835/36 eclodiu movimento republicano que logo transmutou em movimento separatista (Revolução Farroupilha). A instabilidade afetou a oferta de tabaco. Em 1838 foram embarcadas 1.424 arrobadas para os portos do Rio Grande (Pelotas) e Porto Alegre, apenas 26,2% da média anual no quinquênio anterior. O Rio Grande do Sul respondia pela maior parte do

³² Havia cinco tipos de tabaco de corda comercializados: Baependi, segunda qualidade, terceira qualidade, Piedade (quarta qualidade) e pixuí (quinta qualidade). O tabaco Baependi era regularmente 60% mais caro que o tabaco Piedade (JORNAL DO COMMERCIO, Outubro de 1827 a Dezembro de 1838, “Preços das exportações em grosso”). As exportações não discriminavam por qualidade, impossibilitando o cálculo do valor.

tabaco mineiro para cabotagem (Tabela 10).

O comércio de cabotagem do fumo mineiro crescera 20% entre as décadas de 1810 e 1830, mas era o setor menos dinâmico da demanda. No mesmo período o consumo no Rio de Janeiro crescera cerca de 100% e as exportações para portos estrangeiros cerca de 200%. Se por um lado Rio Grande e Pernambuco eram terceiro e quarto destinos do tabaco exportado no Rio de Janeiro, atrás somente de Montevideu e Buenos Aires, por outro lado o Rio da Prata demandava especificamente o tabaco de primeira qualidade, de preços superiores, ou seja, é possível que o comércio de cabotagem comportasse majoritariamente qualidades inferiores.

Tabela 10. Exportações de tabaco de corda do Rio de Janeiro para cabotagem, 1827-38 (arrobas)

Destinos (províncias)	Média anual			Participação	
	1827-32	1833-38	Variação	1827-32	1833-38
Rio Grande do Sul	11.368	9.802	-13,8%	61,7%	53,7%
Pernambuco	5.429	6.523	20,1%	29,5%	35,7%
Rio de Janeiro	182	1.049	477,2%	1,0%	5,7%
Santa Catarina	422	513	21,6%	2,3%	2,8%
Ceará	367	0	-100,0%	2,0%	0,0%
Maranhão	366	75	-79,4%	2,0%	0,4%
Espírito Santo	233	113	-51,4%	1,3%	0,6%
São Paulo	51	84	63,9%	0,3%	0,5%
Bahia	17	83	376,4%	0,1%	0,5%
Pará	0	14	-	0,0%	0,1%
Alagoas	0	2	-	0,0%	0,0%
Total	18.435	18.258	-1,0%	100%	100%

Fontes: As mesmas da Tabela 9.

A cabotagem era efetuada quase exclusivamente por embarcações nacionais. Já o comércio com o estrangeiro era feito também por embarcações estrangeiras, conforme a inserção das nações no comércio de navegação. Por exemplo, eram embarcações inglesas que carregavam o tabaco mineiro para África do Sul e Austrália, e portuguesas predominavam no comércio com as possessões, inclusive para a África. (Tabela 11).

Tabela 11. Exportações no RJ por destino e nacionalidade das embarcações, 1827-32 e 1833-38 (arrobas, %)

Nacionalidade	Montevideu		Buenos Aires		África Ocidental		Austrália e Áfr. do Sul		Chile		Portugal e possessões		África Oriental		Europa		Total geral	
	27-32	33-38	27-32	33-38	27-32	33-38	27-32	33-38	27-32	33-38	27-32	33-38	27-32	33-38	27-32	33-38	27-32	33-38
Brasileira	75	21	27	38	66	11	0	0	0	-	54	0	3	0	0	0	48	26
Uruguiaia	19	43	3	22	0	0	0	4	0	-	0	0	0	0	0	0	10	33
Sarda	1	23	16	4	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	8	15
Argentina	0	2	29	24	12	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	10	10
Inglesa	3	1	10	0	0	0	97	96	0	-	0	0	0	0	0	0	14	2
Portuguesa	2	2	0	6	22	89	3	0	0	-	44	100	97	100	0	0	4	8
Americana	0	1	3	5	0	0	0	0	85	-	0	0	0	0	0	0	4	2
Outras Europ.	0	8	12	1	0	0	0	0	15	-	2	0	0	0	100	100	1	5
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	-	100	100	100	100	100	100	100	100

Fontes: As mesmas da Tabela 9.

A relativa estabilidade política do Uruguai desde a independência do Império do Brasil tornou o comércio em Montevideu menos dependente das embarcações brasileiras. É possível que o Chile tenha continuado a importar *fumo de Minas* através de reexportações nos portos do Rio da Prata. Em 1827-32 as exportações para o Chile eram feitas principalmente através de embarcações estadunidenses e, em 1835-38, passaram a exportar para Buenos Aires. Após a interrupção do tráfico de escravos em 1831 diminuíram as embarcações brasileiras para a África, permanecendo as portuguesas.

*

Para alguns anos há informações completas das quantidades exportadas de Minas para o Rio de Janeiro e do porto da capital para cabotagem e navegação de longo curso. O cotejo destas informações não é mais do que uma aproximação (Tabela 12). O percurso dos centros produtores ao mercado da Corte demorava semanas (ou até meses, no caso do tabaco de Itajubá a Parati e daí à pequena cabotagem). No porto de Rio de Janeiro havia trapiches estancos de tabaco onde as mercadorias exportadas em grosso eram estocadas; dependendo das condições do mercado o tempo transcorrido entre o registro na fronteira mineira e a exportação de fato podia chegar a meses³³.

Tabela 12. Estimativa do de tabaco mineiro no Rio de Janeiro, 1828-33 (milhares de arrobas)

Destino Anos	Registros para o Rio de Janeiro							Porto do Rio de Janeiro				Estoque/Consumo		
	Picu	Itajub	R.Preto	Mantiq	Sapuc	Presíd	Total A	Exportação		Cabotagem		Total B	Excesso A-B	
1828	58,9	22,2	3,3	2,5	1,4	2,7	91,0	27,2	30%	19,2	21%	46,3	44,6	49%
1829	75,4	22,1	2,7	3,9	1,7	2,3	108,1	35,7	33%	16,1	15%	51,7	56,4	52%
1832	70,9	21,5	1,5*	0,7*	2,3*	0*	97,0	30,9	32%	20,1	21%	51,0	46,0	47%
1833	66,9	20,4	1,5*	0,7*	2,3*	0*	91,8	40,8	45%	18,5	20%	59,3	32,5	35%
Média	68,0	21,5	2,2	2,0	1,9	1,7	97,0	33,7	35%	18,4	19%	52,1	44,9	46%

Fontes: As mesmas dos Gráficos 2, 5 e 7. *Foram utilizados os dados existentes para 1829 ou 1831.

Parte significativa do fumo enviado de Minas para o Rio de Janeiro não saía para o mar (46%). Nesta época de produção florescente é possível que tenham ocorrido estoques. Na rubrica estoque/consumo entra o tabaco para matéria prima do tabaco em pó e fábricas de rapé. Estes subprodutos também eram enviados ao comércio marítimo, eram demandados no Rio da Prata, Chile, possessões portuguesas e portos do norte, especialmente Pernambuco.

*

Em 1839-50 as remessas terrestres para Rio de Janeiro e São Paulo chegaram a 148 mil arrobas anuais, das quais 63 mil eram exportadas para portos estrangeiros. Em 1846/47 eram 163 mil arrobas na saída de Minas (média 45/46 e 47/48), 63 mil para o Rio da Prata, 3 mil para outros portos estrangeiros e 49 mil na navegação de cabotagem, para excesso do comércio terrestre sobre o comércio marítimo de 51 mil arrobas. O aumento das quantidades na navegação de longo curso e cabotagem em relação à década de 1830 deveram-se às demandas do Rio da Prata, Rio Grande e Pernambuco. Variações nas exportações para outros portos estrangeiros e nacionais pouco afetavam o volume total (Tabelas 13 e 14).

Tabela 13. Destinos do tabaco para o estrangeiro, Rio de Janeiro e Santos, 1839-50 (média anual).

Destinos do Rio de Janeiro			Destinos de Santos		
Arrobas	%		Arrobas	%	
Rio da Prata	54.449	94,3%	Rio da Prata	5.445	97,9%
Portugal e possessões	2.289	4,0%	Chile e Pacífico	59	1,1%
Grã-Bretanha e possessões	495	0,9%	Portugal e possessões	50	0,9%
Chile e Pacífico	350	0,6%	Europa	6	0,1%
Europa	49	0,1%	Grã-Bretanha e possessões	0	0,0%
Outros	118	0,2%	Outros	0	0,0%
Total porto do Rio de Janeiro	57.749	100%	Total porto de Santos	5.560	100%

Fonte: BRASIL, 1847-48 e 1853-55.

³³ “Dava-se neste mercado uma anomalia quanto aos prazos por que se faziam as compras e as vendas. Ao passo que os negociantes e exportadores da nossa praça realizavam suas contas a prazo de três meses apenas, eram obrigados, segundo um antigo uso, a vender o gênero em cinco meses.” (RETROSPECTO, 1877, p. 32)

Tabela 14. Destinos do tabaco para cabotagem, Rio de Janeiro e Santos, 1846/47.

Destinos do Rio de Janeiro	Arrobas	%	Destinos de Santos	Arrobas	%
Rio Grande do Sul	26.209	60,1%	Santa Catarina	2.171	36,5%
Pernambuco	12.741	29,2%	Rio Grande do Sul	2.088	35,1%
Santa Catarina	1.743	4,0%	Paranaguá	1.039	17,5%
São Paulo exceto Paranaguá	1.111	2,5%	São Paulo exceto Paranaguá	374	6,3%
Paranaguá	946	2,2%	Pernambuco	186	3,1%
Rio de Janeiro	649	1,5%	Rio de Janeiro	89	1,5%
Ceará	98	0,2%			
Pará e Maranhão	90	0,2%			
Total porto do Rio de Janeiro	43.586	100%	Total porto de Santos	5.948	100%

Fonte: BRASIL, 1853.

A fonte não discrimina os destinos para África – estão englobados nas possessões portuguesas. As quantidades remetidas para Portugal e suas possessões não são suficientes para explicar escambo por escravos na última década de intenso tráfico atlântico. Intensificou-se o comércio de tabaco mineiro para cabotagem para todo o Sul do país (Rio Grande, Santa Catarina e Paranaguá). As remessas para os portos do Nordeste eram intermediadas através de Pernambuco, que concentrava quase a totalidade das significativas remessas de tabaco mineiro para essa região.

*

Para o período 1850-70 as fontes sobre o comércio marítimo não são tão completas³⁴. Boas informações sobre o movimento nos portos reaparecem para o período de auge das exportações mineiras. Os destinos do fumo embarcado para a navegação de longo curso pouco modificaram (Tabela 15) e dobraram em relação à década de 1840.

Tabela 15. Exportações de tabaco de corda do Rio de Janeiro para o estrangeiro, 1870-73 (arrobas).

	1870-71	1871-72	1872-73	Média anual	Participação
Uruguai	53.895	73.211	63.531	63.546	53,8%
Argentina	52.091	51.849	49.935	51.292	43,4%
Portugal	1.697	2.629	1.790	2.039	1,7%
Alemanha	65	1.066	2.096	1.076	0,9%
Paraguai	234	103	0	112	0,1%
Outros	18	105	39	54	0,05%
Total	108.000	128.963	117.391	118.118	100%

Fontes: SOARES, 1876, 1879 e 1882.

Cessaram os pequenos suprimentos para África do Sul, Austrália e Nova Zelândia, que já eram reduzidos na década de 1840. O maior comércio de fumo mineiro para nações estrangeiras foi novamente devido à demanda do Rio da Prata. Das exportações de fumo em corda do Brasil para Uruguai, Argentina e Paraguai, o Rio de Janeiro respondeu por 92,8% do volume em 1870-73. O Rio da Prata importava fumo de corda da Bahia, apenas 2,6 mil arrobas por ano, e do Rio Grande do Sul, porém é possível que as 5,7 mil arrobas anuais fossem reexportações do Rio de Janeiro. O Rio Grande produzia e exportava pequenas quantidades de fumo em folha, de segunda qualidade, para produção de charutos nacionais.

Na primeira metade do século XIX o Rio Grande do Sul era o segundo maior consumidor no Brasil de fumo mineiro, depois do próprio Rio de Janeiro. Em 1870-73 essa afirmação ainda era válida, mas o consumo de fumo mineiro havia aumentado também em outras províncias (Tabela 16), duplicando em relação a 1846/47.

³⁴ Em 1850-70 são raras as informações sobre a cabotagem e dados que discriminem os produtos por porto de procedência e destino. Após as séries estatísticas da navegação publicadas nas décadas de 1840 e 1850 (que cobrem o período de 1839-50), dados detalhados para cabotagem e por portos e destinos só voltariam a ser publicados a partir de 1870 com os esforços de Sebastião Ferreira Soares.

Tabela 16. Exportações de tabaco de corda do Rio de Janeiro para cabotagem, 1870-73 (arrobas).

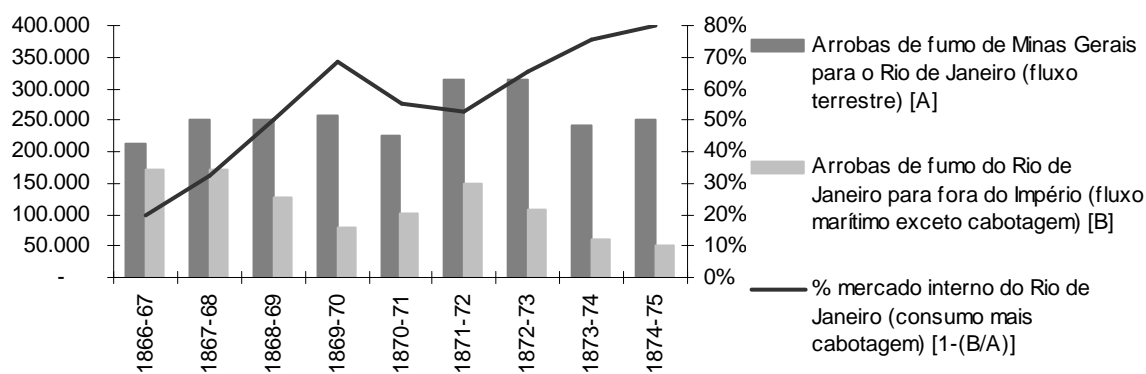
	1870-71	1871-72	1872-73	Média anual	Participação
Rio Grande do Sul	32.328	35.943	25.407	31.957	37,7%
Pernambuco	13.562	32.211	38.886	28.220	33,3%
Santa Catarina	6.675	5.127	3.138	5.008	5,9%
Bahia	833	5.606	5.937	4.126	4,9%
Maranhão	2.288	4.559	4.847	3.898	4,6%
Ceará	2.958	4.586	3.738	3.822	4,5%
Espírito Santo	1.953	2.132	2.128	2.079	2,5%
Alagoas	41	2.320	2.846	1.736	2,0%
Pará	1.144	299	2.368	1.270	1,5%
Paraná	2.279	286	406	1.019	1,2%
São Paulo	359	797	1.278	910	1,1%
Outras do Nordeste	984	867	57	636	0,8%
Total	68.272	94.733	91.038	84.681	100,0%

Fontes: SOARES, 1877, 1880 e 1885.

A diminuição da participação do Rio Grande do Sul nas remessas para cabotagem foi devida à produção própria. Mas a produção sul-rio-grandense não substituiu o fumo de corda mineiro. As províncias do Nordeste importavam 50,1% do tabaco mineiro enviado à navegação de cabotagem, concentradas em Pernambuco.

Os anos 1871-73 foram de excepcional produção em Minas Gerais (699 mil arrobas exportadas no biênio), mas as exportações de Minas para São Paulo (226 mil arrobas) foram inferiores às remessas dos portos de Santos e Caraguatatuba para o Rio de Janeiro (276 mil arrobas). Isto não ocorreu em 1870/71, quando a cabotagem de São Paulo para o Rio foi de apenas 13,5 mil arrobas. São Paulo era também produtor: ofertava para o Rio de Janeiro e exportava para o estrangeiro. Nas estatísticas de Sebastião Soares (1876, 1879 e 1882) as exportações de Santos para o estrangeiro em 1870-73 são muito pequenas (0,7 mil arrobas anuais).

Outra fonte fornece números mais expressivos: em 1871/72 o porto de Santos teria exportado 17,7 mil arrobas de fumo “de produção da província” e 20,4 mil arrobas de fumo “de produção de Minas”; entre julho e dezembro de 1872 estes valores chegavam a 37,2 mil arrobas de fumo paulista e 18,8 mil arrobas de fumo mineiro (LUNÉ & FONSECA, 1873, pp. 167-70). A principal área produtora em São Paulo era São Bento do Sapucaí-Mirim, onde a única atividade agrícola era o cultivo de fumo (MARQUES & IRMÃO, 1856, pp. 205-6). Era fronteira aos municípios mineiros de Itajubá e Jaguari que exportavam na recebedoria de Sapucaí-Mirim. Este fumo paulista era considerado tipo Sul de Minas (RETROSPECTO, 1877, p. 32).

Gráfico 8. Mercado do tabaco do Rio de Janeiro: exportações *versus* consumo interno, 1866-75*

* É importante ressaltar que os dados não incluem a cabotagem de São Paulo para o Rio de Janeiro; tal adição aumentaria a estimativa de participação do mercado interno. A diferença entre aqueles dois fluxos resulta na participação do mercado interno no comércio de fumo de Minas intermediado pelo Rio de Janeiro, excetuado o fumo enviado de São Paulo por cabotagem (cujas quantidades eram significativas em 1871-73). Fontes: as mesmas do Gráfico 6 e RETROSPECTO (1877, p. 46).

A comparação dos fluxos terrestres para o Rio de Janeiro e marítimos a partir do Rio de Janeiro para fora do Império entre 1866 e 1875 permite inferir sobre a relevância do mercado interno brasileiro. O resultado sugere que aumentava a importância do mercado interno para os circuitos mercantis do *fumo de Minas* (Gráfico 8 acima). De fato, o Retrospecto Comercial de 1876 do *Jornal do Commercio* afirmava:

Fumo em rolo de Minas. – A importância deste ramo de comércio tem crescido constantemente; hoje andam nele empregados avultados capitais: o consumo interno tomou maior desenvolvimento pelo uso generalizado do cigarro. (RETROSPECTO, 1877, p. 31)

O maior consumo interno foi consequência da redução de custos de transporte nos vagões da ferrovia Pedro II e da menor penetração do fumo do Sul de Minas nos mercados externos, devido à competição com o fumo norte-americano.

Os principais mercados consumidores dos fumos do sul de Minas, Montevideú e Buenos Aires, mantiveram-se durante quase todo o ano [1878] em apatia. Esta paralisação é motivada pela concorrência que lhe fazem os fumos de outras procedências, principalmente os americanos. A luta estabelecida entre estes fumos e os do sul de Minas progride rapidamente, ganhando aqueles grande preferência por sua considerável diferença nos preços. Antigamente as fábricas de cigarros só aplicavam no seu fabrico os fumos mineiros, e, hoje, pode-se afirmar que apenas destes fumos é empregada uma terça parte em sua manipulação. O consumo do fumo na Corte, tem, é verdade, aumentado alguma coisa, mas este aumento é insignificante em relação à sua diminuição nos mercados do Prata, fonte capital de seu consumo, e, mesmo aqui, não raro é empregar-se o fumo em folha do Rio Grande misturando-o com o de Minas [p/ fabricação de cigarros nacionais]. (RETROSPECTO 1879, p. 34)

Os mercados do Rio da Prata eram os maiores consumidores, mas nestes últimos anos têm-se importado naquelas repúblicas fumos de várias procedências como Virginia, Kentucky e outros; e embora, por sua qualidade não possam esses fumos competir com os nossos, enchem eles aqueles mercados e têm saída regular quer pelo preço moderado, quer pelo gosto que vão adquirindo os consumidores. (RETROSPECTO 1880, p. 13)

A perda de mercado no Rio da Prata seria compensada pela demanda do mercado brasileiro. Porém, as províncias do Brasil principiaram a cultivar seu próprio tabaco. Em 1879, Pernambuco e Ceará impuseram impostos de 500 e 600 réis por quilo de fumo mineiro importado. Segundo o Retrospecto Comercial do *Jornal do Commercio* essas medidas visaram a proteger a produção daquelas províncias.

Os fumos do sul de Minas encontram hoje em cada província do Império, outrora compradora importante, um competidor. No ano findo foi boa a colheita do sul de Minas, aumentada consideravelmente no Pomba e animada no Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. Os impostos votados em Pernambuco e Ceará fazem supor que também estas províncias produzem fumo negro. (...) A saída de fumos era auxiliada pelo consumo interno; aquela decresce e este provavelmente sofrerá também diminuição. (RETROSPECTO 1880, p. 13)

A situação do mercado em 1879 refletiu na queda dos preços (Tabela 18).

Tabela 18. Preços anuais do fumo em rolo no Rio de Janeiro (réis por quilo)

Tipo	Preço / Qualidade	1876	1877	1878	1879	1880	1882	1883	1884	1886	1887	1888
Sul de Minas	Máx / Superior	1\$500	1\$200	1\$260	960	680	800	800	900	950	880	1\$000
	Mín / Ordinário	700	700	500	440	400	400	500	480	400	400	300
Rio Novo	Máx / Superior	n/c	n/c	n/c	1\$900	1\$200	1\$800	1\$100	1\$600	1\$700	1\$600	1\$200
	Mín / Ordinário	n/c	n/c	n/c	800	500	800	600	680	800	700	600
Todos	Méd / Cabotagem			1\$053	971	736	793		600			
	Méd / Exportação			703	510	474	679		534	576	462	401

*n/c = não cotado. Fontes: RETROSPECTO, 1877-1889; ALFANDEGA, 1882-1889.

Em 1878-84 os preços praticados no comércio de cabotagem eram superiores aos praticados no comércio de exportação. Devido à competição internacional, o produto só tinha saída para mercados externos com preços muito reduzidos. E os preços no comércio de cabotagem eram descendentes, devido à competição com as produções locais. Os preços baixos não animavam os

produtores. Apesar dos problemas, o comércio de *fumo de Minas* persistiu com poucas mudanças entre 1878 e 1885, quando a quase totalidade do produto chegava ao Rio de Janeiro por meio da ferrovia Pedro II. O consumo no país era o principal destino do produto, especialmente no próprio Rio de Janeiro (Tabela 19).

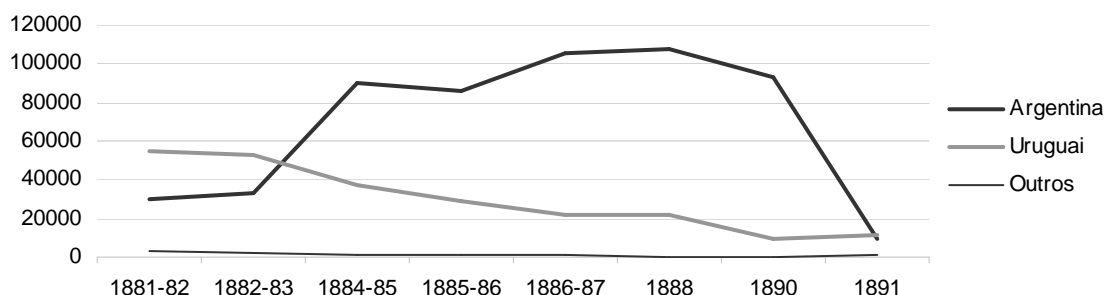
Tabela 19. O comércio de fumo em corda da praça do Rio de Janeiro, 1878-85 (arrobas/ano)

Resumo	Média 1878-1885	% da Importação total
Importação na Estrada de Ferro Pedro II (A)	283.954	94,7%
Importação de cabotagem (B)	15.975	5,3%
Importação total no RJ (M = A+B)	299.930	100,0%
Exportação para fora do Império (C)	98.781	32,9%
Exportação de cabotagem (D)	69.950	23,3%
Exportação total do RJ (X = C+D)	168.731	56,2%
Consumo de outras províncias (D)	69.950	23,3%
Consumo do Rio de Janeiro (E = M-X)	131.199	43,7%
Consumo do Império (D+E)	201.149	67,1%

Fontes: ALFANDEGA (1882-1886); RETROSPECTO (1880-1886).

A exportação para fora do Império ainda respondia por parcela relevante do destino (32,9%), porém esta demanda já não pagava preços diferenciados, devido à competição externa (cf. Tabela 18). As exportações para portos estrangeiros (quase exclusivamente Rio da Prata) recuperaram-se em meados da década de 1880, com volumes superiores a 100 mil arrobas anuais, devido ao aquecimento do mercado argentino. Mas estas exportações reduziram-se a níveis mínimos em 1891 (gráfico 9).

Gráfico 9. Exportações de fumo em corda do Rio de Janeiro para o estrangeiro, 1881-91 (arrobas)



Fontes: ALFANDEGA (1883-1894).

A partir de 1891 o fumo em rolo de Minas deixou de constar no Retrospecto anual do *Jornal do Commercio*, embora permanecessem seções para os fumos em folha da Bahia e Rio Grande (RETROSPECTO, 1892-1894). O tabaco do sul de Minas deixara de ser gênero de exportação relevante.

Considerações finais

O comércio de tabaco contribuiu para a consolidação do setor mercantil nas rotas com o Rio de Janeiro. Era produzido por muitos pequenos proprietários, mas a comercialização era concentrada por poucos grandes negociantes (Tabela 20).

Tabela 20. Concentração das exportações de tabaco nos principais registros, 1802-1833*

Proprietários	% Propr.	Arrobas	% Arroba.	Arrobas/ Propriet.	Conduç./ Propriet.	Conduç. de outros (%)	@/conduç., outros (A)	@/conduç., própria (B)	(A/B)-1 %
25	1,5%	335.918	25,0%	13.437	39,3	38,9%	381	317	20%
63	3,8%	335.860	25,0%	5.331	21,7	27,7%	271	237	14%
158	9,6%	337.010	25,0%	2.133	13,0	20,0%	198	155	27%
201	12,2%	168.350	12,5%	838	6,4	14,0%	173	125	39%
216	13,1%	84.374	6,3%	391	4,2	8,1%	151	88	71%
991	59,9%	84.307	6,3%	85	1,7	7,1%	82	47	74%
1.654	100%	1.345.819	100%	814	5,0	18,6%	247	143	73%

*Registros da Mantiqueira (1802-31), Picu e Itajubá (1822-33). Fontes: As mesmas dos Gráficos 1 e 2.

Os 5% maiores proprietários concentravam 50% das exportações; os 60% menores, 6% do total. É uma concentração altíssima (Gini=0,773). A concentração seria ainda maior se verificadas as relações de parentesco: lembramos o caso de família Careiro Santiago citada em nota que concentrou 7% das exportações em 1822-33.

Os maiores exportadores utilizavam mais conduções por outros, porém essas eram normalmente feitas por tropas de propriedade dos mesmos, conduzidas por parentes, camaradas e escravos. De modo que o tamanho das tropas de outros era similar ao das conduzidas pelos próprios; pouco maior (14% a 20%) porque as conduções por outros foram feitas em momento posterior, depois de certa acumulação. Para os pequenos exportadores as conduções por outros eram muito maiores (71% a 74%), feitas por tropeiros contratados. Igualmente, os maiores proprietários, donos de grandes tropas, absorviam a distribuição da produção dos menores³⁵. Estes fatos corroboram a tese de Paiva (1996, p. 108-27) de que o setor produtivo era subordinado ao setor mercantil.

*

Os grandes exportadores de tabaco não eram meros negociantes da produção alheia; cumpriam este papel, mas eram proprietários de terras, produtores agrícolas, alguns eram também pecuaristas. Eram antes de tudo grandes escravistas. Além das evidências de importação de escravos citadas no texto, outras fontes comprova este vínculo. Dos 50 maiores exportadores nos três principais registros, 21 foram preliminarmente identificados em listas nominativas da década de 1830; estes 21 exportaram 10.628@ e detinham 71,9 escravos, em média³⁶.

Uma vez que os maiores exportadores detinham grande escravaria, é sensível que a conjuntura do mercado de cativos afetasse as decisões de produção. Após florescimento na região de Baependi em 1826-29, as exportações pouco cresceram na década de 1830, quando do “primeiro fim do tráfico”. Voltariam a crescer na década de 1840, na região de Itajubá e Jaguari. Estagnaram após o fim definitivo do tráfico atlântico em 1850.

A aproximação da ferrovia estimulou os produtores e as exportações voltaram a florescer a

³⁵ Por exemplo, o Capitão Antonio José Ribeiro foi identificado como grande exportador no registro da Mantiqueira e é citado por Marcos Ferreira de Andrade (2008, pp. 87-92) como proprietário-tropeiro que absorvia a produção local de fumo e distribuía as importações.

³⁶ APM/MP p.10 d.6 (Matriz Nova de Itajubá) e p.10 d.21 (Santa Catarina); APM/PP 1/10 c.2 d.6 (Pouso Alto), c.2 d.7 (Carmo de Baependi) e c.5 d.2 (Santana de Capivari). Caso descontarem-se as presenças de quatro jovens filhos de outros proprietários recenseados, a posse média de escravos torna-se superior a 80.

partir de 1867. Porém, na década de 1870 o desempenho foi regular. Os ganhos nos custos de transporte propiciados pelas ferrovias não foram suficientes para ganhar a concorrência de tabacos de outras procedências, tanto da produção local das regiões brasileiras consumidoras, quanto da competição norte-americana no Rio da Prata.

Último bom momento ocorreu na década de 1880 com a apreciação da variedade do Rio Novo. Em 1891, porém, o fumo mineiro deixou de circular em grandes quantidades na navegação. É possível que a perda de capital representada pela abolição da escravidão em 1888 tenha sido golpe fatal à decisão de produzir em larga escala. Por outro lado, o fumo mineiro continuou comercializado no mercado do Sudeste do Brasil. Em 1910 o tabaco era a principal produção agrícola das localidades mineiras de Itajubá, Camanducaia (antiga Jaguari), Passa-Quatro, Pouso Alto (desmembradas de Baependi) e Virgínia (desmembrada de Cristina); dividia esta condição com os cereais em Baependi, Cristina e Pouso Alegre, e com o café em Extrema (desmembrada de Jaguari/Camanducaia) e Paraisópolis (desmembrada de Itajubá) (BRASIL, 1913).

Fontes primárias manuscritas

ALESP. *Arquivo da Assembléia Legislativa de São Paulo*. IO 59.27 fl.1, 21/2/1859.

AESP. *Arquivo do Estado de São Paulo, Livros de barreira*. CO 1858-71 e CO 1928-32.

ANRJ/CC. *Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Coleção Casa dos Contos*. Códices 408-415, 427, 429, 450-1, 455-6, 458, 461-2, 464-71, 476-80, 516, 671-2, 688, 729, 732-3, 745-52, 755, 794-8, 1237, 1433, 1660, 1920-1, 2275, 2287, 2570-2, 2906-9, 2961-2, 3252-3, 3675, 4058-62, 4103, 4111 e 4120-7.

ANRJ/JCAFN. *Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação*. Caixa 442, pacotilha 3; caixa 448, pacotilha 2.

APM/BOALP. *Arquivo Público Mineiro, Balanços e Orçamentos Apresentados à Assembléia Legislativa Provincial*. Edições de 1859, 1861, 1863a, 1863b, 1868, 1870, 1871, 1873, 1874, 1875 e 1876.

APM/FP. *Arquivo Público Mineiro, Seção Provincial, Fazenda da Província*. FP 3/1, caixa 10, documentos 15 e 30; caixa 2, documento 16.

APM/MP. *Arquivo Público Mineiro, Seção Provincial, Maços de População*. MP5 P.10 D.6 e D.21.

APM/PP. *Arquivo Público Mineiro, Seção Provincial, Presidência da Província*. PP 1/6, caixa 1, documento 18; PP 1/10, caixa 2, documentos 6 e 7; PP 1/10, caixa 5, documento 2; PP 1/48, caixa 14, documento s.n.

APM/TMRP. *Arquivo Público Mineiro, Tabelas da Mesa de Rendas Provinciais*. Volumes 2a, 3 e 3a.

CDM. *Centro de Documentação e Memória "Luiz Barcellos de Toledo"*, Cristina, MG.

Fontes primárias impressas

ALFANDEGA (org.) (1882-1894). *Mappas Estatísticos do Comemrcio e Navegação do Porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, Exercícios de 1878 a 1891.

BRASIL (1847-1848). *Collecção dos Mappas Estatísticos do Commercio e Navegação do Imperio do Brasil exercido por meio d'importação, exportação, reexportação e baldeação..* Rio de Janeiro: Typ. Nacional, Anos financeiros de 1839-40 a 1844-45.

BRASIL (1853-1855). *Collecção dos Mappas Estatísticos do Commercio e Navegação do Imperio do Brasil com suas provincias e paizes estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, Anos financeiros de 1846-1847 a 1849-1850.

BRASIL (1913). *Questionários sobre as condições da agricultura dos 176 municípios do Estado de Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Typ. do Serviço de Estatística.

ESCHWEGE, Guilherme, Barão de (1899). "Notícias e Reflexões Estadísticas da Província de Minas Gerais", *Revista do Arquivo Público Mineiro*, IV, pp. 737-62.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1939/40). *Anuário Estatístico do Brasil*. Ano V.

- JORNAL DO COMMERCIO (1827-1838). Rio de Janeiro, todas as edições 1827-1838.
- LUNÉ, Antonio José Baptista & FONSECA, Paula Delfino da (orgs.) (1873). *Almanak da Provincia de São Paulo para 1873*. São Paulo: Typografia Americana.
- MARQUES, J. R. de Azevedo & IRMÃO (orgs.) (1856). *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Provincia de S. Paulo*. São Paulo: Typ. Imparcial.
- MARTINS, Antonio de Assis (org.) (1873). *Almanak Administrativo, Civil e Industrial da Provincia de Minas-Geraes do anno de 1872*. Ouro Preto: Typ. do Echo de Minas.
- MINAS GERAIS (1840). *Falla... de 1840 pelo presidente da provincia, Bernardo Jacintho da Veiga*. Ouro-Preto: Typ. do Correio de Minas.
- MINAS GERAIS (1844). *Falla... de 1844 pelo presidente da provincia, Francisco José de Souza Soares D'Andrea*. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp..
- MINAS GERAIS (1846). *Falla... de 1846, pelo presidente da provincia, Quintiliano José da Silva*. Ouro Preto, Typ. Imparcial de B.X. Pinto de Sousa.
- MINAS GERAIS (1870). *Relatorio... de 1869 pelo presidente da mesma provincia, Dr. José Maria Corrêa de Sá e Benavides*. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert.
- MINAS GERAIS (1883). *Falla que o Exmo Sr. Dr. Antonio Gonçalves Chaves dirigio... na 2ª sessão da 24ª legislatura em ... 1883*. Ouro Preto: Typ. do Liberal Mineiro.
- MINAS GERAIS (1884). *Falla que o Exmo Sr. Dr. Antonio Gonçalves Chaves dirigio... na 1ª sessão da 25ª legislatura em ... 1884*. Ouro Preto: Typ. do Liberal Mineiro.
- MINAS GERAIS (1885). *Falla que o Exmo Sr. Dr. José antonio de Brito dirigio... na 2ª sessão da 25ª legislatura em ... 1885*. Ouro Preto: Typ. do Liberal Mineiro.
- RETROSPECTO Commercial do Jornal do Commercio (1877-1894). Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C., Anos de 1876 a 1893.
- RIO DE JANEIRO (1855). *Relatorio apresentado... pelo presidente o conselheiro Luiz Antonio Barboza....* Nictheroy: Typografia de Quirino & Irmão.
- SAINT HILAIRE, Auguste de (1974). *Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo, 1822*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP.
- SOARES, Sebastião Ferreira (org.) (1876, 1877, 1879, 1880, 1882 e 1885). *Estatistica do Commercio Maritimo do Brazil*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, Exercícios de 1870-71 a 1872-73.
- SOARES, Sebastião Ferreira (1977). *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e a carestia dos gêneros alimentícios no Império do Brasil*. Rio de Janeiro: IPEA/INPS.

Bibliografia secundária

- ANDRADE, Marcos Ferreira de (2008). *Elites regionais e a formação do estado imperial brasileiro – Campanha da Princesa (1799-1850)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.
- BARICKMAN, Bert J. (1998). *A Bahian Counterpoint: sugar, tobacco, cassava, and slavery in the Recôncavo, 1780-1860*. Stanford, California: Stanford University Press.
- CARVALHO, Daniel de (1916). *Noticia Historica sobre o Algodão em Minas*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio.
- DORNAS FILHO, João (1957). “Tropas e Tropeiros”. In: *Primeiro Seminário de Estudos Mineiros*. Belo Horizonte: Imprensa da Universidade de Minas Gerais, pp. 89-127.
- MARTINS, Roberto Borges & MARTINS, Maria do Carmo Salazar (1982). “As exportações de Minas Gerais no século XIX”. *I Seminário sobre a Economia Mineira*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR.
- NARDI, Jean-Baptiste (1996). *O fumo brasileiro no período colonial: agricultura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense.
- PAIVA, Clotilde Andrade. (1996). *População e economia nas Minas Gerais do século XIX*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH/USP.
- RESTITUTTI, Cristiano Corte (2006). *As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial, Minas Gerais, 1839-84*. Dissertação de Mestrado. Araraquara: UNESP. <http://www.biblioteca.unesp.br/bibliotecadigital/document/?did=4628>