

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
FACULDADE DE CIÊNCIAS E LETRAS DE ARARAQUARA**

**CRISTIANO CORTE RESTITUTTI**

**AS FRONTEIRAS DA PROVÍNCIA:  
ROTAS DE COMÉRCIO INTERPROVINCIAL, MINAS GERAIS, 1839-1884**

**ARARAQUARA  
2006**

# **Livros Grátis**

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

**CRISTIANO CORTE RESTITUTTI**

**AS FRONTEIRAS DA PROVÍNCIA:  
ROTAS DE COMÉRCIO INTERPROVINCIAL, MINAS GERAIS 1839-1884**

Dissertação apresentada à Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara da Universidade Estadual Paulista como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Economia.

Orientador: Prof. Dr. Renato Leite Marconde

**ARARAQUARA  
2006**

**CRISTIANO CORTE RESTITUTTI**

**AS FRONTEIRAS DA PROVÍNCIA:  
ROTAS DE COMÉRCIO INTERPROVINCIAL, MINAS GERAIS 1839-1884**

Dissertação apresentada à Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara da Universidade Estadual Paulista como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Economia.

Orientador: Prof. Dr. Renato Leite Marconde

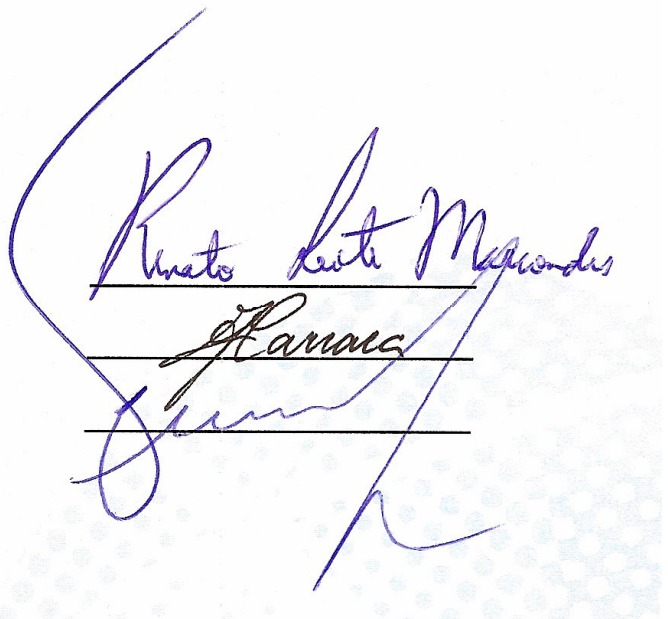
Aprovada em: 15/9/2006

**BANCA EXAMINADORA**

*PROF. DR. RENATO LEITE MARCONDES*

*PROF. DR. ANGELO ALVES CARRARA*

*PROF. DR. JOSÉ FLÁVIO MOTTA*



Handwritten signatures in blue ink over three horizontal lines. The top signature is clearly legible as 'Renato Leite Marcondes'. The middle signature appears to be 'A. Carrara' and the bottom one is 'J. Flávio Motta'.

## **Agradecimentos**

Manifesto minha gratidão àqueles que contribuíram de maneira relevante à elaboração desta dissertação.

Agradeço a Roberto Borges Martins e Maria do Carmo Martins, pelo acesso ao material de seus arquivos pessoais, pela indicação de fontes e material bibliográfico, e pela inestimável troca de informações.

Ao Instituto Cultural Amílcar Martins e à Usiminas, pelo apoio através da bolsa concedida e do acesso à maravilhosa biblioteca e à sala de sala de estudos. Ao Amílcar Martins Filho e todos os funcionários do Instituto Cultural Amílcar Martins, pela atenção para comigo e pelo zelo para com a preservação da memória e da identidade histórica de Minas Gerais.

Aos funcionários do Arquivo Público Mineiro e da biblioteca da Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, pelo pronto atendimento às minhas demandas.

Ao Renato Leite Marcondes, por sua confiança, incentivo e paciência, sempre presentes em dois anos de orientação acadêmica.

Aos professores Maria Lúcia Lamounier, Maria Alice Ribeiro, Flávio Saes e, mais uma vez, Renato Leite Marcondes, pela revisão do texto, sempre acompanhada de estimados comentários.

Ao Carlos Eduardo Suprinyak, pela parceria na pesquisa e intercâmbio de fontes primárias. Aos colegas Gustavo Pereira, Vinícius Muller, Paschoal Paione, Eduardo Becker, Tatiana Belanga, Sueila Rocha e José Roberto Ribeiro pela agradável companhia no interior paulista. Aos amigos Rafael Nascimento Sousa e João Rafael Meneghel Dorizzoto, em nome dos antigos e futuros moradores da República Limoeiro, por tornarem possível minha estadia em Araraquara e respeitarem minha imersão na pesquisa e minha dedicação à elaboração da dissertação.

## **Resumo**

O tema desta pesquisa é o comércio interprovincial de Minas Gerais. O objetivo é identificar e caracterizar as rotas deste comércio e revisitar a série de exportações totais de Minas Gerais no século XIX, inclusive ouro e diamantes. São utilizadas fontes primárias sobre o recolhimento de impostos na fronteira mineira entre 1839 e 1884. As informações de exportações agropecuárias e de alguns itens de importação estão desagregadas por estações fiscais ao longo da fronteira. A partir destes dados foram construídas séries de quantidades comercializadas através das diferentes rotas interprovinciais. Foram construídas séries de preços de mercado para calcular o valor. As informações de preços em diversas localidades permitiram inferir sobre as articulações do mercado interno mineiro. A análise do comércio interprovincial desagregado por estações fiscais foi precedida de um esforço de regionalização, que consiste na segmentação da fronteira mineira através da percepção da diferenciação das rotas. Os resultados permitem inferir sobre possíveis origens e destinos das exportações mineiras e os movimentos de curto, médio e longo prazo no valor e composição das exportações por rota de comércio. Observam-se a importância da intermediação mercantil, a relevância dos mercados consumidores de outras províncias, as preferências por caminhos, o movimento das fronteiras agrícolas de exportação.

## **Palavras-chave**

Brasil (Império). Minas Gerais (Província). Comércio. Mercado interno. Exportações.

## **Abstract**

The subject is the commerce of Minas Gerais with other Brazilian Provinces in the XIX<sup>th</sup> century. The objective is to identify and to characterize the routes of this trade and to revisit the series of total exportations of Minas Gerais, including gold and diamonds exports. The primary sources are based on the collect of taxes in the Mineiro border between 1815 and 1884. The information of agricultural, cattle and manufactures exports, and some items of importation are disaggregated per fiscal stations through the border. From these data, series of amounts commercialized through the different interprovincial routes were constructed. Series of market prices had been constructed to calculate the value. From the information of prices in diverse localities it is possible to infer on the connections of the Mineiro domestic market. The analysis of the interprovincial commerce disaggregated per fiscal stations was preceded of a regionalization effort that consists of the segmentation of the Mineiro border through the perception of the differentiation of the routes. The results allow the recognizing of possible origins and destinations of the Mineiro exportations and the movements of short, medium and long run in the value and composition for each route of trade. It is possible to observe the importance of the mercantile mediation, the relevance of the consuming markets of other provinces, the preferences for ways, the movement of the exportable agricultural cultivations.

## **Key-words**

Brazil (Empire). Minas Gerais (Province). Trade. Internal market. Exportations.

## Sumário

<b>INTRODUÇÃO</b>	12
<i>Primeira Parte: Minas Gerais, de capitania importadora a província exportadora</i>	
<b>1 A ECONOMIA ESCRAVISTA DE MINAS GERAIS NO SÉCULO XIX</b>	18
1.1 A HISTORIOGRAFIA CLÁSSICA	18
1.2 O DEBATE ACERCA DO FUNCIONAMENTO DA ECONOMIA MINEIRA PROVINCIAL	23
<b>2 FONTES PARA QUANTIFICAÇÃO DO SETOR MERCANTIL INTERPROVINCIAL MINEIRO</b>	35
2.1 A ORIGEM FISCAL: O DÍZIMO E A TAXA DE EXPORTAÇÃO	36
2.2. OUTROS FLUXOS MERCANTIS CAPTADOS PELO RECOLHIMENTO DE TAXAS NA FRONTEIRA	41
2.2.1 A taxa de bestas novas	41
2.2.2 As taxas itinerárias	44
2.3 AS FORMAS DE SUB-REGISTRO	48
<b>3 O SETOR EXTERNO DA ECONOMIA MINEIRA PROVINCIAL</b>	59
3.1 OURO E DIAMANTES	59
3.2 AGROPECUÁRIA: PREÇOS OFICIAIS E DE MERCADO	68
3.3 AS EXPORTAÇÕES TOTAIS DE MINAS GERAIS, 1818-84	77
3.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE AS IMPORTAÇÕES MINEIRAS	90
3.4.1 Importações de bestas novas	90
3.4.2 Importações de mercadorias	99
3.4.3 A capacidade de importar escravos	104
<b>4 O MERCADO INTERNO MINEIRO</b>	109
4.1 ARTICULAÇÕES REGIONAIS DA ECONOMIA MINEIRA EM 1839/40	109
4.2 A COMERCIALIZAÇÃO DA PRODUÇÃO MINEIRA EM 1839/40	123
<i>Segunda Parte: As fronteiras da província</i>	
Introdução à segunda parte	136
<b>5 AS FRONTEIRAS DA PROVÍNCIA</b>	140
5.1 SEGMENTAÇÃO DA FRONTEIRA MINEIRA	143
5.2 DISTRIBUIÇÃO DAS EXPORTAÇÕES AO LONGO DA FRONTEIRA	148
5.2.1 Café	150
5.2.2 Fumo	151
5.2.3 Algodão e derivados	152
5.2.4 Gado bovino e queijos	154
5.2.5 Gado suíno e toucinho	156
5.2.6 A diversidade na fronteira	158
<b>6 FRONTEIRA NORTE</b>	165
6.1 MINAS NOVAS: ALGODÃO E TRILHAS DE GADO	168



6.2	MUCURI: ESTRADA DE SANTA CLARA_____	173
6.3	SÃO FRANCISCO: A NAVEGAÇÃO DO RIO DOS CURRAIS_____	175
7	<b>FRONTEIRA OESTE: UBERABA E O SERTÃO DE GOIÁS_____</b>	<b>183</b>
8	<b>FRONTEIRA SUDOESTE: A FRONTEIRA COM SÃO PAULO_____</b>	<b>196</b>
9	<b>FRONTEIRA SUL-EXTREMO_____</b>	<b>211</b>
9.1	CAMPANHA: A FRONTEIRA DO TABACO_____	217
9.2	SÃO JOÃO DEL REI: O GRANDE COMÉRCIO DA PECUÁRIA_____	236
10	<b>FRONTEIRA SUDESTE_____</b>	<b>263</b>
10.1	BARBACENA: CAMINHO NOVO, RODOVIA UNIÃO E INDÚSTRIA E ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II_____	264
10.2	MATA: A FRONTEIRA AGRÍCOLA DO CAFÉ NO SUDESTE MINEIRO____	279
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS_____</b>	<b>294</b>
	<b>FONTES E BIBLIOGRAFIA_____</b>	<b>302</b>
	APÊNDICE I: Arrolamento das fontes_____	317
	APÊNDICE II: Estimação da quantidade de bestas carregadas de exportações____	321
	APÊNDICE III: Valor das exportações totais e quantidades e preços das principais exportações mineiras no século XIX_____	323
	APÊNDICE IV: Valor das exportações totais por recebedorias_____	327

## Lista de mapas

4.1 – Localidades mineiras do <i>Mappa</i> de 1840	111
4.2 – Índices de preços por categorias de produtos, 1839/40 (média = 100)	116
5.1 – Fluxo das exportações agropecuárias, por recebedorias, 1815-1884 (libras esterlinas)	141
5.2 – Localização das principais recebedorias, localidades, caminhos e rios, <i>circa</i> 1855	142
6.1 – Fronteira de Minas Novas (e Mucuri)	168
6.2 – Fronteira do Rio São Francisco	176
7.1 – Fronteira Oeste	183
8.1 – Fronteira Sudoeste	196
9.1 – Fronteira de Campanha	211
9.2 – Fronteira de São João d’El Rei	236
10.1 – Ferrovias entre as províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro em 1884	270
10.2 – Fronteira Sudeste	282

## Lista de gráficos

3.1 – Produção de ouro em Minas Gerais, 1820-93 (quilos)	66
3.2 – Exportações mineiras totais e exclusive café, 1818-84 (libras esterlinas)	78
3.3 – Composição das exportações mineiras exclusive café, 1818-84 (libras esterlinas)	80
3.4 – Minas Gerais e Brasil: exportações <i>per capita</i> (libras esterlinas) e índice Minas/Brasil	86
3.5 – Bestas muares negociadas na Feira de Sorocaba e novas em Minas Gerais, 1839-1878	93
3.6 – Importações mineiras de mercadorias exceto sal, 1839-1884 (arrobas)	101
4.1 – Resumo dos índices de preços (em desvios-padrão relativos à média)	117
5.1 – Participação dos segmentos nas exportações anuais de café e participação do café nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%)	150
5.2 – Participação dos segmentos nas exportações anuais de fumo e participação do fumo nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%)	151
5.3 – Participação dos segmentos nas exportações anuais de algodão e participação do algodão nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%)	152
5.4 – Participação dos segmentos nas exportações anuais de derivados de algodão e participação dos derivados de algodão nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84	153
5.5 – Participação dos segmentos nas exportações anuais de bovinos e participação dos bovinos nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%)	155
5.6 – Participação dos segmentos nas exportações anuais de queijos e participação dos queijos nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%)	155
5.7 – Participação dos segmentos nas exportações anuais de suínos e participação dos suínos nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%)	157
5.8 – Participação dos segmentos nas exportações anuais de toucinho e participação do toucinho nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%)	157
6.1 – Exportações anuais na Fronteira Norte, 1815-84 (milhares de libras)	165

6.2 – Exportações mineiras de algodão cru, 1815-83 (em rama e com caroço, toneladas)	170
6.3 – Exportações mineiras de rapadura e fronteira do São Francisco, 1815-84 (unidades)	182
7.1 – Exportações anuais na Fronteira Oeste, 1818-84 (milhares de libras)	186
8.1 – Exportações anuais na Fronteira Sudoeste, 1815-68 e 1869-84 (milhares de libras)	201
8.2 – Importações e exportações mineiras de suínos (cabeças)	204
9.1 – Exportações anuais na Fronteira Sul-Extremo, 1802-1884 (milhares de libras)	214
9.2 – Exportações totais na Fronteira de Campanha, 1802-84 (libras esterlinas)	220
9.3 – Preços de exportação do fumo brasileiro, 1822-96 (média 1822-96 = 100)	225
9.4 – Exportações mineiras de fumo, 1818-84 (toneladas)	225
9.5 – Exportações mineiras de suínos e fronteira da Campanha, 1815-84 (cabeças)	233
9.6 – Exportações anuais na Fronteira de São João Del Rei, 1815-1884 (milhares de libras)	240
9.7 – Exportações mineiras de queijos nas principais fronteiras (milhares de unidades)	248
9.8 – Exportações mineiras de toucinho nas principais fronteiras (toneladas)	248
9.9 – Exportações mineiras de bovinos nas principais fronteiras (milhares de cabeças)	254
10.1 – Exportações anuais na Fronteira de Barbacena, 1815-84 (milhares de libras)	268
10.2 – Exportações mineiras de panos de algodão, 1815-84 (milhares de metros)	275
10.3 – Exportações anuais na Fronteira da Mata, 1815-1860 e 1859-84 (milhares de libras)	280

#### **Lista de tabelas**

2.1 – Cálculo dos extravios das exportações mineiras, 1854-59 (termo médio anual aproximado)	57
2.2 – Cálculo dos extravios das exportações do sul de Minas em 1871/72	57
3.1 – Exportações mineiras em 1839/40 a preços oficiais e a preços médios do mercado	71
3.2 – Índice de preços nominais e do câmbio, (1839/40=100)	75
3.3 – Composição das exportações mineiras, 1818-84 (libras esterlinas, %)	79
3.4 – Evolução da composição das exportações mineiras, 1818-84 (libras esterlinas, %)	82
3.5 – Brasil e Minas Gerais, 1818-1884: Exportações <i>per capita</i> (libras esterlinas)	86
3.6 – Viagens de animais envolvidos nas exportações mineiras no século XIX	96
3.7 – Importações mineiras de alimentos e mercadorias exceto sal, 1881-184 (toneladas)	103
3.8 – Estimação das exportações e importações em 1854/55 e 1863/64 (libras esterlinas)	104
3.9 – Importações de cativos e população escrava, por regiões de Minas, 1855-73	108
4.1 – Índices de preços 1839/40, ponderação simples (média = 100)	113
4.2 – Índices de preços de gêneros da pecuária e da agricultura, 1839/40 (média = 100)	114
4.3 – Índices de preços da por categorias de produto (média = 100)	115
4.4 – Índices de preços 1839/40, ponderados pelas exportações em 1839/40 (média = 100)	115
4.5 – Desvio-padrão dos preços relativos dos gêneros da produção mineira em 19 localidades (%)	123
4.6 – Preços relativos (média 100) e absolutos (réis) do gado bovino (cabeça) em 1839/40	125
4.7 – Preços relativos (média 100) e absolutos (réis) do queijo (unidade) em 1839/40	126

4.8 – Preços relativos (média 100) e absolutos (réis) do gado suíno (cabeça) em 1839/40	127
4.9 – Preços relativos (média 100) e absolutos (réis) do toucinho (arroba) em 1839/40	129
4.10 – Preços relativos (média 100) e absolutos (réis) do gado mular (cabeça) em 1839/40	130
4.11 – Preços absolutos (réis) do arroz, feijão e milho (alqueire) em 1839/40	132
4.12 – Preços relativos médios do arroz, feijão e milho (alqueire) em 1839/40 (média = 100)	132
4.13 – Preços relativos médios das variedades de farinha (alqueire) em 1839/40 (média = 100)	132
4.14 – Preços relativos da mamona em grão (alqueire) em 1839/40 (média = 100)	132
4.15 – Preços relativos do azeite de mamona (barril) em 1839/40 (média = 100)	132
4.16 – Preços relativos do algodão cru e gêneros derivados (preço médio = 100)	133
4.17 – Preços relativos dos gêneros agrícolas de exportação (preço médio = 100)	133
5.1 – Proposta de segmentação da fronteira mineira	144
5.2 – Comparação da proposta de segmentação e a segmentação de Gerber, 1854-59	145
5.3 – Participação dos segmentos de fronteira nas exportações mineiras, 1818-1884 (%)	146
5.4 – Exportações por natureza do produto e por região da fronteira mineira, 1815-84	148
5.5 – Exportações por categoria de produto através dos segmentos de fronteira, 1815-84 (%)	162
5.7 – Exportações por segmento de fronteira através das categorias de produto, 1815-84 (%)	163
5.8 – Índice de participação dos produtos em cada segmento relativamente à média, 1815-84	164
6.1 – Extravios das exportações no segmento do Rio São Francisco em 1854-59	166
6.2 – Extravios das exportações no segmento de Minas Novas em 1854-59	166
6.3 – Fronteira Norte: Participação por recebedorias, 1815-1884 (libras esterlinas totais)	167
6.4 – Fronteira Norte: Participação por produtos, 1815-1884 (libras esterlinas, média anual)	167
6.5 – Fronteira Norte: Participação por produtos, 1815-1884 (quantidade média anual)	167
6.6 – Minas Novas: Participação nas exportações mineiras, produtos selecionados, 1815-84	172
6.7 – Mucuri: Participação nas exportações mineiras, produtos selecionados, 1815-84 e 1872-84	173
6.8 – Composição das exportações do Norte de Minas em 1853/56 (libras esterlinas)	178
6.9 – São Francisco: Participação nas exportações mineiras, produtos selecionados, 1815-84	181
7.1 – Fronteira Oeste: Participação por recebedorias, 1818-84 (libras esterlinas totais)	188
7.2 – Fronteira Oeste: Participação nas exportações mineiras, produtos selecionados, 1839-84	188
7.3 – Fronteira Oeste: Participação por produtos, 1818-84 (libras esterlinas, média anual)	190
7.4 – Fronteira Oeste: Participação por produtos, 1818-84 (quantidade média anual)	190
8.1 – Fronteira Sudoeste: Participação por recebedorias, 1805-84 (libras esterlinas totais)	200
8.2 – Extravios das exportações nos segmentos de Passos e Uberaba em 1854-59	201
8.3 – Fronteira Sudoeste: Participação por produtos, 1805-84 (libras esterlinas, média anual)	202
8.4 – Fronteira Sudoeste: Participação por produtos, 1805-84 (quantidade média anual)	202
8.5 – Participação de suínos paulistas nas exportações mineiras	204
8.6 – Fronteira Sudoeste: Participação nas exportações mineiras, 1805-84	206
8.7 – Procedência e qualidade dos gêneros mineiros em Camanducaia/Oriçanga (SP), 1874/76	208

8.8 – Exportações mineiras de fumo, toucinho e via E.F. Mogiana (SP), 1876-84_____	210
9.1 – Fronteira Sul-Extremo: Participação por produtos, 1802-84 (libras esterlinas, média anual)___	214
9.2 – Fronteira Sul-Extremo: Participação por produtos, 1802-84 (quantidade média anual)_____	214
9.3 – Fronteira Sul-Extremo: Participação por segmentos, 1802-84 (libras esterlinas totais)_____	216
9.4 – Fronteira de Campanha: Participação por recebedorias, 1802-84 (libras esterlinas totais)_____	219
9.5 – Extravios das exportações na fronteira da Campanha em 1854-59_____	221
9.6 – Fronteira Campanha: Participação nas exportações mineiras, 1815-84_____	222
9.7 – Preços do fumo no mercado do Rio de Janeiro (por arroba, em réis)_____	224
9.8 – O fumo mineiro e exportações nos portos, anos selecionados (toneladas)_____	227
9.9 – O comércio de Itajubá a Lorena por Piquete, 1872-75_____	229
9.10 – Tropas de bestas carregadas nos segmentos de P. Alegre e P. Alto (média anual)_____	232
9.11 – Rebanho de gados soltos nos segmentos de P. Alegre e P. Alto (média anual)_____	232
9.12 – Fronteira de São João Del Rei: Participação por recebedorias, 1815-84 (libras esterlinas)___	239
9.13 – Rebanho de gados soltos nos segmentos de Aiuruoca e Rio Preto, 1816-84 (média anual)___	241
9.14 – Tropas de bestas carregadas nos segm. de Aiuruoca e Rio Preto, 1816-84 (média anual)___	241
9.15 – Fronteira São João Del Rei: Participação nas exportações mineiras, 1815-84_____	243
9.16 – Gados <i>versus</i> bestas carregadas e reexportações de bovinos de outras províncias_____	244
9.17 – Comércio de São João Del Rei e de Minas Gerais em 1854 (em libras esterlinas)_____	250
9.18 – Exportações de bovinos por segmento da fronteira, média quinquenal, 1816-84 (MG=100)___	254
9.19 – Exportações da província de Goiás, 1875-1885 (a preços oficiais, em libras esterlinas)___	259
10.1 – Fronteira Barbacena: Participação por recebedorias, 1815-84 (libras esterlinas totais)_____	264
10.2 – Fronteira Barbacena: Participação por produtos, 1818-84 (libras esterlinas, média anual)___	266
10.3 – Fronteira Barbacena: Participação por produtos, 1818-84 (quantidade média anual)_____	266
10.4 – Exportações de café: Barbacena e Rodovia União e Indústria, 1858-69 (toneladas)_____	269
10.5 – Procedência das exportações via Caminho Novo em 1815, por comarcas e capitánias_____	272
10.6 – Fronteira Barbacena: Participação nas exportações mineiras, prod. selecionados, 1815-84___	274
10.7 – Índice de ocupação nas atividades de fiação e tecelagem em 1831/32 (Minas Gerais = 100)___	277
10.8 – Fronteira Mata: Participação por produtos, 1815-84 (libras esterlinas, média anual)_____	280
10.9 – Fronteira Mata: Participação por produtos, 1815-84 (quantidade média anual)_____	280
10.10 – Fronteira Mata: Participação por recebedorias, 1815-84 (libras esterlinas totais)_____	281
10.11 – Exportações anuais de café, totais e na Fronteira Sudeste (toneladas), 1815-84_____	282
10.12 – Extravios das exportações de café em 1854-59 (arrobadas)_____	289
10.13 – Fronteira Mata: Participação nas exportações mineiras, 1815-84_____	293

## INTRODUÇÃO

Esta pesquisa tem por assunto as exportações de Minas Gerais no século XIX através de diferentes rotas de comércio. Toda produção mineira comercializada para além da fronteira de Minas é, neste trabalho, denominada exportação, sejam gêneros para o consumo nas províncias (ou capitanias) vizinhas ou para os portos, destinados ao estrangeiro ou cabotagem.

O volume das exportações agropecuárias mineiras no século XIX, por produtos, é conhecido por meio de fontes oficiais do recolhimento da *taxa de exportação* e foi publicado por Roberto e Maria do Carmo Martins em 1982.<sup>1</sup> O contato com as fontes primárias revelou que alguns dados de exportação por produtos existem desagregados por estação fiscal de recolhimento da taxa na fronteira mineira, os registros ou *recebedorias*. O contato com os autores ajudou a coligir toda a documentação de taxas de exportação em que as informações estão desagregadas por recebedorias.

A série coligida permite identificar o trânsito das exportações agropecuárias ao longo da fronteira mineira e inferir sobre rotas de comércio e possíveis origens e destinos da produção destinada para fora de Minas Gerais durante o século XIX, desde a década seguinte à chegada da Corte portuguesa ao Rio de Janeiro até o advento da expansão ferroviária internamente à província de Minas Gerais. O objetivo é verificar a distribuição das exportações mineiras, totais e por produtos, ao longo da fronteira e ao longo deste período.

Além do objetivo primordial do estudo pioneiro das exportações agropecuárias desagregadas em uma série contínua, fontes secundárias possibilitaram reunir às exportações agropecuárias totais as exportações de ouro e diamantes e trabalhar as séries de valor exportado com novas informações de preços.

Uma primeira necessidade que se impôs foi elaborar conjuntos de estações fiscais, uma vez que as sete dezenas de registros ou recebedorias que existiram estavam distribuídos ao longo da extensa fronteira mineira. Trata-se de esforço de regionalização dos fluxos através da fronteira, no sentido que “regionalizar é em essência uma resposta espacial a uma problematização específica da realidade em estudo”.<sup>2</sup> A nossa proposta de segmentação da

---

<sup>1</sup> MARTINS, Roberto Borges; MARTINS, Maria do Carmo Salazar. “As exportações de Minas Gerais no século XIX”. *I Seminário sobre a Economia Mineira*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1982.

<sup>2</sup> CUNHA, Alexandre Mendes; SIMÕES, Rodrigo Ferreira; PAULA, João Antonio de. “História econômica e regionalização: contribuição a um desafio teórico-metodológico”. *Congresso da Associação Nacional de Pesquisa em Economia*, 2005, p. 12.

fronteira mineira é o alicerce sobre o qual desenvolvemos a pesquisa. Ao depurar as informações das exportações para os segmentos de fronteira, perseguimos nosso objetivo em dois recortes: por produto ao longo da fronteira e por rota de comércio longitudinalmente aos produtos. Ou seja, por uma vertente investigamos a fronteira mineira estabelecendo a diferenciação das rotas de comércio, por outra exploramos cada segmento de fronteira buscando a caracterização das rotas. A análise através do espaço não é um dado estático: a observação dos fluxos ao longo do tempo é a chave para a interpretação.

Os resultados contribuem para a historiografia econômica de Minas Gerais na medida em que concorrem para a caracterização e qualificação da pujança do seu setor mercantil provincial e de sua diversidade regional. Nas últimas duas ou três décadas, as pesquisas avançaram na explicação do funcionamento da economia mineira provincial com resultados surpreendentes: as especificidades de Minas Gerais têm negado muitas das generalizações acerca da economia brasileira imperial presentes na historiografia clássica. Os avanços da historiografia mineira têm impulsionado o revisionismo historiográfico brasileiro que emergiu na década de 1970, quando principiaram as pesquisas históricas no Brasil com sólida renovação heurística.

A pesquisa é apresentada em duas partes. A primeira parte consiste em quatro capítulos: a revisão historiográfica, a discussão sobre as fontes primárias, a análise agregada das exportações mineiras totais e considerações sobre o mercado interno mineiro. A segunda parte consiste em seis capítulos que compõem os resultados da investigação das exportações desagregadas por recebedorias.

Uma revisão crítica da historiografia clássica é exposta no primeiro capítulo da primeira parte, conforme as novas contribuições desde as décadas de 1970 e 80. As principais noções e questões da nova historiografia econômica de Minas provincial são confrontadas aos resultados. O debate historiográfico acerca da introversão ou extroversão da economia mineira provincial norteia a pesquisa.

O segundo capítulo versa sobre as fontes primárias consultadas, como foram produzidas, as informações que contêm e suas falhas e omissões. São detalhados os anos de cobertura da série de exportações e para quais anos há informações desagregadas. Os dados compulsados abrangem o período desde as primeiras décadas do século XIX até 1884, quando diversas ferrovias estão em construção no território mineiro. A listagem completa das fontes encontra-se no Apêndice. Na seção 2.1 discorreremos sobre a gênese da taxa de exportação, que resultou da transmutação da taxa do dízimo sobre a produção mercantil em direitos de saída.

As fontes produzidas pela Mesa de Rendas Provinciais de Minas Gerais geraram séries de outras taxas. Na seção 2.2 apresentamos as fontes utilizadas para quantificar as importações de mulas de São Paulo, a taxa de bestas novas (seção 2.2.1), e o movimento geral nas estradas e as importações estrangeiras, as taxas itinerárias (seção 2.2.2). Veremos que a cobrança de taxas itinerárias diferenciadas para o gado suíno evidencia importações de porcos em pé de São Paulo. Na seção 2.3 abordamos a questão dos extravios, os descaminhos e fraudes. Demonstramos que as exportações averiguadas nas recebedorias são senão parcela das exportações reais.

No terceiro capítulo são agregadas à série de exportações agropecuárias as estimativas de exportações de ouro e diamantes e explicitado o método para definição dos preços dos gêneros. Assim a série do valor das exportações totais e *per capita* de Minas Gerais no século XIX é revisitada. Na seção 3.1 consideramos as informações sobre a produção de ouro e diamantes em Minas Gerais a fim de escolher a melhor série. Na seção 3.2 apresentamos novas informações de preços. Tentamos trabalhar com série de preços nominais próximos ao nível de mercado. Na seção 3.3 interpretamos os movimentos da série agregada das exportações, ou seja, para todos os registros ou recebedorias, utilizando amplamente os resultados obtidos nas seções anteriores. Na seção 3.4 consideramos as importações mineiras captadas por taxas recolhidas nas recebedorias: o gado muar (seção 3.4.1) e as mercadorias exceto sal – mormente estrangeiras (3.4.2). Na seção 3.4 inferimos sobre as importações totais e o saldo comercial mineiro, à luz da capacidade de importar escravos.

A primeira parte é finalizada com uma análise do espaço interno de Minas Gerais *circa* 1839/40. No quarto capítulo trazemos a comercialização da produção mineira para a discussão da formação do mercado interno, através de índices de preços de mercado dos gêneros da produção mineira em dezenove pontos da província. Na seção 4.1 utilizamos os índices de preços para inferir sobre as articulações regionais e na seção 4.2 discutimos as condições de oferta e demanda das principais produções mineiras.

Na segunda parte são detalhados, analisados e interpretados os resultados da série de exportações desagregada por rotas de comércio defronte a diversas contribuições secundárias. O quinto capítulo apresenta a desagregação das exportações agropecuárias através da fronteira e os resultados mais gerais da investigação. Na seção 5.1 procedemos à segmentação da fronteira mineira por recebedorias. A desagregação das exportações por recebedorias informa as rotas preferidas no comércio interprovincial e permite inferir sobre origens e destinos e verificar variações regionais nas tendências gerais do comércio interprovincial. Na seção 5.2



revela especializações das diferentes rotas e qualifica a importância dos diferentes produtos nas exportações totais. Os resultados são utilizados nos capítulos subsequentes.

Nos capítulos sexto a oitavo, ocupamo-nos das rotas secundárias, para a Bahia e São Paulo. Abordamos as rotas da fronteira Norte, exportações para a Bahia, no sexto capítulo. Compreende caminhos fluviais, como o São Francisco, Jequitinhonha e Mucuri, e trilhas de gado, paralelas a estes rios e também desde Minas Novas para o norte através do rio Pardo.

No sétimo capítulo abordamos as rotas da fronteira Oeste, caminhos entre Goiás e S. Paulo através do Triângulo Mineiro, trilhas subsidiárias ao escoamento das boiadas para as zonas de invernada na região do rio Grande.

No oitavo capítulo, a fronteira Sudoeste, rotas para o oeste paulista e, principalmente, região de entrada de animais importados, do gado muar do sul do país para renovação das tropas mineiras, de suínos e bovinos paulistas em direção ao Rio de Janeiro.

Nos capítulos nono e décimo, atemos-nos às principais rotas interprovinciais, diretas para o Rio de Janeiro ou para o Rio através de São Paulo. Constituem áreas fronteiriças de cultura de gêneros agrícolas de reexportação, como o café e o fumo e o algodão, mas são também caminhos do comércio de abastecimento da Corte do Rio de Janeiro, como tecidos grosseiros de algodão para vestimenta da escravaria e da população pobre e o grande comércio da pecuária, dos principais gêneros da pecuária mineira, o gado bovino e suíno e seus respectivos derivados, o queijo e o toucinho. São gêneros comercializados desde o sertão e áreas intermediárias, do oeste e sudoeste mineiro, também do oeste paulista, do alto São Francisco e alto Paranaíba, do Triângulo, de Paracatu e também de Goiás. Os caminhos se afunilam em direção ao Rio de Janeiro na região das cabeceiras do rio Grande e atravessam a serra da Mantiqueira pela estrada geral (antigo Caminho Novo) e, principalmente, em picadas através de Pouso Alto (estrada do Picu), Aiuruoca (estrada do Passa-Vinte) e Rio Preto (estrada do Presídio).

No nono capítulo abordamos a fronteira Sul, compreendendo rotas da região de Campanha para o vale do Paraíba paulista (seção 9.1) e da região de São João Del Rei para o vale do Paraíba fluminense (seção 9.2). Além do importante comércio da pecuária, na região de Campanha há a cultura do fumo que se expande desde a região pioneira de Baependi para o oeste, em direção de Itajubá e Pouso Alegre. O fumo era exportado para o alto vale do Paraíba paulista em direção de Parati, de onde era remetido para o Rio de Janeiro e outras províncias através do comércio de cabotagem. A expansão da malha ferroviária na província do Rio de

Janeiro a partir da década de 1870 e principalmente a penetração das ferrovias em Minas Gerais na década de 1880 fariam deslocar algumas rotas de escoamento. Já nos caminhos desde São João predomina o comércio de gados soltos e de seus derivados transformados.

No décimo capítulo abordamos as rotas através da Zona da Mata, seja o caminho central de Ouro Preto para o Rio de Janeiro (seção 10.1) e a fronteira agrícola do café desde o rio Paraibuna para o leste e o nordeste (seção 10.2). A estrada do Caminho Novo, depois estrada do Paraibuna, depois estrada União e Indústria, depois Ramal do Centro da ferrovia D. Pedro II, é a rota de escoamento de parte do café da região do rio Paraibuna e também das exportações do centro da província, especialmente panos grossos de algodão. A fronteira Sudeste compreende as rotas a leste da estrada geral, caminhos alternativos desde o alto rio Doce e rio Pomba. São, especialmente, estradas do café. Observamos a evolução das exportações nas rotas para Magé através de Mar de Espanha e Além-Paraíba e nas rotas em direção a São Fidélis e Campos, e os efeitos da expansão dos trilhos das ferrovias D. Pedro II, União Mineira e Leopoldina.

A dissertação é finalizada com uma breve recapitulação dos resultados obtidos, que são contrapostos às principais idéias da historiografia reviosionista de Minas provincial.

*PRIMEIRA PARTE*

*MINAS GERAIS: DE CAPITANIA IMPORTADORA A PROVÍNCIA EXPORTADORA*

## 1. A ECONOMIA ESCRAVISTA DE MINAS GERAIS NO SÉCULO XIX

Este capítulo consiste numa leitura da produção historiográfica de Minas Gerais do século XIX e está dividido em duas seções. Na primeira apresentamos os principais elementos da historiografia clássica e as críticas a que estão sujeitos. Na segunda resumimos a história econômica de Minas Gerais na transição do século XVIII para o século XIX conforme as principais contribuições da historiografia revisionista e expomos o debate suscitado por estes novos elementos historiográficos.

### 1.1. A HISTORIOGRAFIA CLÁSSICA

O vazio histórico entre os “ciclos” do ouro e do café, a própria idéia de ciclo econômico e a ligação irredutível entre escravismo e economia de exportação têm sido os maiores alvos de críticas à historiografia de Minas provincial produzida até a década de 1970. A não ser por estudos específicos, como o de Francisco Iglesias,<sup>3</sup> o encantamento da época do desbravamento do território e da febre do ouro relegou o período posterior ao ostracismo histórico, excetuando-se a economia do café que, ao prolongar-se no século XX, constituía elemento da sociedade que escrevia sua história. Nesta historiografia a falta de um produto dominante com acesso aos mercados externos marcou o período entre os “ciclos” do ouro e do café como de decadência e estagnação. As principais características desta historiografia foram expostas por Maria Yedda Linhares em 1979.<sup>4</sup> Citando Linhares, a historiografia brasileira clássica que trata da transição do século XVIII para o XIX “ou peca pela quase exclusiva preocupação descritiva (...) ou compraz-se nos rasgos de interpretações em que o econômico tem a primazia”, ainda que dentro destes dois blocos “há matizes e concepções diversas”.<sup>5</sup> O primeiro bloco é fruto do conceito de história formulado no século XIX, fundamentado na erudição do ponto de vista factual, baseada em depoimentos esparsos de contemporâneos, documentos oficiais, memórias; a determinação causal advinha de fora para dentro, com ênfase no papel decisivo das personagens centrais do desenrolar histórico. Na virada daquela centúria, Capistrano de Abreu, autêntico representante desta corrente historiográfica, não se

---

<sup>3</sup> IGLESIAS, Francisco. *Política Econômica do Governo Provincial Mineiro (1835-89)*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, Instituto Nacional do Livro, 1958.

<sup>4</sup> LINHARES, Maria Yedda Leite. “O Brasil no Século XVIII e a Idade do Ouro: a propósito da problemática da decadência”. In: *Seminário sobre a Cultura Mineira no Período Colonial*. Belo Horizonte: Conselho Estadual de Cultura de Minas Gerais, 1979, pp. 147-171.

<sup>5</sup> LINHARES, “O Brasil no Século XVIII”, p. 149.

prenderia “apenas ao político administrativo, no seu sentido mais superficial e superestrutural possível”, pois de sua leitura das mesmas fontes, buscava uma identidade nacional, interessando-lhe, sobretudo, o povoamento do território. Entretanto da resposta a estes novos questionamentos às fontes Capistrano “não encontra a ‘brasilidade’ ao fazer o balanço de três séculos da Colônia”.<sup>6</sup> Capistrano sugeriu a “era do ouro” mereceria o título “idade do couro”, direcionando o foco para movimentos endógenos; neste sentido de busca por uma identidade regional entendemos as *História Antiga* e *História Média de Minas Gerais* por Diogo de Vasconcelos, que em busca de uma “mineiridade” descreve o século XVIII do ponto de vista mineiro.<sup>7</sup> O segundo bloco da historiografia clássica identificado por Linhares consiste nas contribuições de Roberto Simonsen, Caio Prado Júnior e Celso Furtado.

Na linha de eras sugerida por Capistrano, foi Roberto Simonsen, no consenso geral considerado o pai da história econômica no Brasil, quem sumarizou e introduziu a noção da sucessão de ciclos do açúcar, do ouro e do café.<sup>8</sup> Simonsen “seguindo as pegadas de Capistrano vê na pecuária o principal fator para a formação unitária do Brasil”;<sup>9</sup> mas deixa um vazio, porém, entre os “ciclos” do ouro e do café:

“Cessada a mineração, mergulhou o Centro-Sul na sua primeira grande crise por falta de uma produção rica e exportável, numa organização social em que o atraso de seus habitantes, a falta de aparelhamentos técnicos e a alta proporção da população escrava não permitiam um comércio interno suficiente mente rico para o seu progresso.”<sup>10</sup>

Caio Prado Júnior revisita e rompe com a historiografia anterior. Busca um panorama estrutural, um “sentido histórico”: a extração de excedentes via exportações.<sup>11</sup> Em Prado Júnior a história do Brasil foi um prolongamento da história mundial do capitalismo. Esta interpretação está impregnada no modelo de Celso Furtado: preza a subordinação da produção ao capital mercantil metropolitano, compreendendo esta economia desde seus elos com o

---

<sup>6</sup> LINHARES, “O Brasil no Século XVIII”, pp. 150-151. Cf. ABREU, João Capistrano de. *Capítulos de história colonial*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1988 [a primeira edição é de 1917].

<sup>7</sup> VASCONCELOS, Diogo Pereira Ribeiro de. *História antiga das Minas Gerais*. Dois Volumes. 3ª ed. Belo Horizonte: Itatiaia, 1974 [a primeira edição é de 1904]; VASCONCELOS, Diogo Pereira Ribeiro de. *História média de Minas Gerais*. 3ª ed. Belo Horizonte: Itatiaia, 1974 [a primeira edição é de 1918]. Boa apresentação crítica desta historiografia antiga é feita por CARRARA, Ângelo Alves. *Agricultura e Pecuária na Capitania de Minas Gerais (1674-1807)*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: IFCS/UFRJ, 1997, pp. 9-14.

<sup>8</sup> SIMONSEN, Roberto. *História Econômica do Brasil*. 7ª Ed. São Paulo: Nacional, 1977. [a primeira edição é de 1937]

<sup>9</sup> LINHARES, “O Brasil no Século XVIII”, pp. 152-153.

<sup>10</sup> SIMONSEN, *História Econômica do Brasil*, p. 294.

<sup>11</sup> PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia*. São Paulo: Brasiliense/Publifolha, 2000, pp. 7-21 [a primeira edição é de 1942].

mercado externo, sua inserção no “sistema colonial” via sucessão de produtos líderes.<sup>12</sup> Segundo Ângelo Carrara “Prado Júnior e Furtado (...) não participam propriamente de uma historiografia”, embora se tornassem os *clássicos* com os quais dialogam as novas contribuições historiográficas.<sup>13</sup> Prado Júnior e Furtado relêem as mesmas fontes de seus antecessores, para chegar a conclusões distintas, à procura de explicações para a situação sócio-econômica do Brasil do século XX. Para Ciro Flamarion Cardoso a posição de Prado Júnior é inaceitável:

“A perspectiva baseada na idéia de uma espécie de capitalismo perene, do século XVI em diante instalado no continente americano, cujo fundamento teórico era uma definição de capitalismo que nos parece absurda por partir da esfera da circulação e de apreciações sobre a busca do lucro aliadas a uma certa concepção da racionalidade capitalista – e não da esfera da produção.”<sup>14</sup>

Foi Fernando Novais quem de Prado Júnior e Furtado “tirou-lhes todas as conseqüências possíveis, recolocando as ‘coisas’ (o global: o social, político, econômico) no devido lugar”.<sup>15</sup> Conforme Novais,

“nos quadros do Antigo Sistema Colonial, a colonização (...) promoveu a acumulação primitiva de capitais [na Europa]; porém, para que a exploração colonial se pudesse processar, ia se engendrando no mundo ultramarino o universo da sociedade escravista, cujas inter-relações e valores se antepõem cada vez mais aos da sociedade burguesa em ascensão na Europa.”<sup>16</sup>

Na historiografia clássica, as características da estrutura e dinâmica do antigo sistema colonial, sua determinação externa fundada no “pacto colonial”, definiriam um “mercado interno reduzidíssimo”. O escravismo seria característico desta economia colonial extrovertida; os não proprietários de escravos viveriam à margem do sistema.

Para a história de Minas Gerais, a grande questão deixada pela tradição do “sentido da colonização”, do predomínio do comércio exterior e da acumulação primitiva européia, que a tudo condicionariam e explicariam, toma forma no realce da *decadência pós-mineração* acompanhada pela *regressão à subsistência*. Furtado dá importância à economia da mineração para dinamizar o mercado interno no século XVIII, mas uma vez esgotadas as lavras

---

<sup>12</sup> PRADO JÚNIOR, *Formação do Brasil*, pp. 125-127; FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 2001, *passim* [a primeira edição é de 1959].

<sup>13</sup> CARRARA, *Agricultura e Pecuária*, p. 11.

<sup>14</sup> CARDOSO, Ciro Flamarion S. *Escravo ou camponês? O protocampesinato negro nas Américas*. São Paulo: Brasiliense, 1987, p. 32.

<sup>15</sup> LINHARES, “O Brasil no Século XVIII”, pp. 156-157. Cf. NOVAIS, Fernando Antonio. “Estrutura e dinâmica do antigo sistema colonial – séculos XVI e XVIII”. *Cadernos CEBRAP* nº 17. [1977]; NOVAIS, Fernando Antonio. *Brasil e Portugal na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. São Paulo: HUCITEC, 1979.

<sup>16</sup> NOVAIS, “Estrutura e dinâmica”, p. 32.

desarticula-se rapidamente a economia mineira que passa a operar com “baixíssima produtividade numa agricultura de subsistência”.<sup>17</sup> Esta visão aparece em Antonio Barros de Castro, para quem “a economia cafeeira não se assentando sobre as bases histórico-geográficas da mineração e não logrando reabsorver as correntes centrífugas que nasceram do seu declínio, permitiria que estes ‘restos’ históricos atravessassem o século XIX num processo vegetativo de crescimento e chegassem ao século XX como peças soltas de vasta região acéfala e inarticulada.”<sup>18</sup> Prado Júnior não compartilha este pessimismo, pois dá significativa importância aos reflexos positivos no mercado interno da economia de Minas Gerais de fins do século XVIII e princípios do XIX.<sup>19</sup>

O viés exportador da historiografia clássica não explica a sociedade mineira oitocentista. A agro-exportação não caracteriza a economia mineira provincial como um todo, mas o modo de produção escravista, sim. Carece Minas de identidade histórica no século XIX, prevalece a noção da decadência. A imagem da estagnação chega-nos através dos relatos pessimistas dos próprios mineiros daquele século, como aparece na tese de livre-docência de Francisco Iglesias, estudo completo dos Relatórios dos Presidentes da Província de Minas Gerais.<sup>20</sup> José Ferreira Carrato descreve a “crise dos fins da era colonial” em Minas apontando “exceções de prosperidade”, especialmente na comarca do Rio das Mortes; as mesmas fontes poderiam ser exemplos para corroborar argumento oposto.<sup>21</sup> Para Douglas Libby, “esses mineiros [do século XIX] e aqueles que os estudaram foram incapazes de perceber qualquer resultado positivo na substituição das atividades mineradoras por um diversificado leque de outras atividades”.<sup>22</sup> Segundo Roberto Martins, o historiador Daniel de Carvalho teria sido o único que “advogou repetidamente contra o viés de ciclos de exportação da historiografia brasileira e pelo reconhecimento da identidade histórica de Minas do século XIX”, caracterizando Minas como uma “ilha econômica”.<sup>23</sup>

---

<sup>17</sup> FURTADO, *Formação econômica*, pp. 84-86.

<sup>18</sup> CASTRO, Antonio Barros de. “A herança regional no desenvolvimento brasileiro”. In: CASTRO, A. Barros de. *Sete ensaios sobre a economia brasileira*. Vol. 2. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1975, p. 31.

<sup>19</sup> PRADO JÚNIOR, *Formação do Brasil*, pp. 69-74, 162-163.

<sup>20</sup> IGLESIAS, *Política Econômica, passim*. Todos os relatórios dos presidentes de província do Brasil estão acessíveis online em <http://brazil.crl.edu> (acesso: 15/7/2005).

<sup>21</sup> CARRATO, José Ferreira. *Igreja, Iluminismo e Escolas Mineiras Coloniais: notas sobre a cultura da decadência mineira setecentista*. São Paulo: Nacional/EDUSP, 1968, pp. 152-185.

<sup>22</sup> LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1988, pp. 13-14.

<sup>23</sup> MARTINS, Roberto Borges. *Growing in silence: the slave economy of nineteenth-century Minas Gerais, Brazil*. Tese de doutorado. Nashville: Vanderbilt University, 1980, p. 5; Cf. CARVALHO, Daniel de. “Formação

A historiografia clássica do mercado interno é residual à do produto-líder. Maria Yedda Linhares e Francisco Carlos Teixeira da Silva sugeriram que o fascínio exercido pelo produto dominante criaria um viés historiográfico, pois “os vínculos comerciais de um produto com o mercado mundial são suficientes para dotá-lo de certa magia”.<sup>24</sup> Novas contribuições para a historiografia brasileira dos séculos XVIII e XIX, seguindo as muitas sugestões de Linhares, nos têm mostrado que o raciocínio clássico não é generalizável para toda nossa história econômica, principalmente de Minas Gerais. O arquétipo *plantation* domina a paisagem rural colonial pintada por Furtado e Prado Júnior. Para estes autores a “produção de subsistência” é subsidiária à de exportação. Ignoram o escravismo associado a atividades do abastecimento. Flutuações da conjuntura econômica brasileira responderiam às crises cíclicas do mercado internacional e somente suas fases de retração criariam condições para o incremento da produção de gêneros de primeira necessidade. Alerta-nos o historiador francês Frédéric Mauro:

“Não se deve exagerar o caráter estacionário dessa economia, nem considerá-la uma economia fechada. Sempre permanece o desejo de vender pelo menos ao mercado regional ou nacional. Nunca os criadores de gado cessaram de produzir mais do que para as necessidades locais (...) Mesmo após a queda do ouro, o desenvolvimento de algumas culturas respondia mais às necessidades nacionais do que locais. Tendo em vista a imensidão do Brasil, as trocas nacionais podem aparecer como trocas internacionais.”<sup>25</sup>

Embora Prado Júnior explore movimentos autóctones, tem análise comprometida ao englobar produção para o autoconsumo e para o mercado interno na mesma categoria de “produção de subsistência”, conforme crítica de Iraci Costa.<sup>26</sup> Alcir Lenharo aponta a contradição de Furtado, pois identifica a “nova classe empresária do sul de Minas” abastecedora do mercado da Corte com a “vanguarda da expansão cafeeira”.<sup>27</sup> Persiste o vazio inter-ciclos: em meio à decadência emerge o capital a engendrar novo setor dinâmico. A caracterização da economia mineira provincial deve ser qualificada à luz da diversidade de

---

Histórica de Minas Gerais”. In: *Primeiro Seminário de Estudos Mineiros*. Belo Horizonte: Imprensa da Universidade de Minas Gerais, 1957, p. 25.

<sup>24</sup> LINHARES, Maria Yedda Leite; SILVA, Francisco Carlos Teixeira. *História da agricultura brasileira: combates e controvérsias*. São Paulo: Brasiliense, 1981, esp. p. 113.

<sup>25</sup> MAURO, Frédéric. “O Brasil e a América Latina: conjuntura econômica e estrutura social desde a época colonial (um estudo comparativo)”. In: PELAEZ, Carlos Manuel e BUESCU, Mircea (coords.). *A Moderna História Econômica*. Rio de Janeiro: APEC, 1976, p. 89.

<sup>26</sup> COSTA, Iraci del Nero da. “Repensando o modelo interpretativo de Caio Prado Júnior”. *Cadernos NEHD*, nº 3. São Paulo: NEHD-FEA/USP, 1995.

<sup>27</sup> LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. 2ª ed., Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Transportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1993, p. 27; cf. FURTADO, *Formação econômica*, p. 115.



unidades produtivas não diretamente ligadas à exportação ou operando em escalas reduzidas.

A revisão da imagem da dependência externa e, especialmente, da decadência generalizada de Minas, “que só se recuperaria com o advento do café”, tem fundos teórico-metodológicos. As mesmas fontes continuam conclamadas a comprovar teses e sugerir os grandes temas; entretanto, diversas pesquisas, dialogando entre si rumo ao melhor entendimento do nosso passado, têm garimpado novas fontes de cunho quantitativo e serial, e modificado a abordagem às antigas, aprofundando nas críticas interna e externa às fontes.

## 1.2. O DEBATE ACERCA DO FUNCIONAMENTO DA ECONOMIA MINEIRA PROVINCIAL

A exploração de ouro no planalto central brasileiro a partir dos anos 1690, e diamantes desde a década de 1720, trouxe às regiões das minas um enorme contingente populacional. Após o *rush* inicial, houve dois períodos de grande afluxo demográfico para Minas Gerais, em 1719-26 e 1734-48.<sup>28</sup> Em 1700 a população brasileira seria de cerca de 300.000 habitantes, concentrados na Bahia e Pernambuco.<sup>29</sup> Em 1772-82 Bahia e Pernambuco somavam 506.461 habitantes, as capitâneas mineradoras (Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso) 418.349, Rio de Janeiro e São Paulo, juntas, 332.653 e as demais 9 capitâneas 307.518, para um total brasileiro superior a 1,5 milhões de habitantes.<sup>30</sup>

Não havia auto-suficiência – carestias de gêneros básicos ponteiavam a primeira década do século XVIII. A abundância de numerário – o ouro em pó – estimulava a comercialização: se os preços dos gêneros eram altos nas novas regiões, nas áreas mineradoras eram sobrevalorizados.<sup>31</sup> De forma que as atividades de abastecimento – de gêneros da terra e importados – tornaram-se lucrativas. Existia capacidade de resposta, entre 1708 e 1724 os preços retrocederam a um patamar inferior ao verificado no Rio de Janeiro, por exemplo.

A partir da década de 1720 intensificou-se a urbanização. Com o fim do “nomadismo” derivado das explorações do ouro de aluvião, a mineração das margens e morros tornou a

---

<sup>28</sup> NOYA PINTO, Virgílio. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. São Paulo: Nacional, 1979, p. 66.

<sup>29</sup> FURTADO, *Formação econômica*, p. 74

<sup>30</sup> Estimativas de Dauril Alden publicadas em MAXWELL, Kenneth R. *A devassa da devassa: a Inconfidência Mineira, Brasil-Portugal 1750-1808*. 5ª Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2001, p. 299.

<sup>31</sup> A principal fonte conclamada a ilustrar este fenômeno é André Antonil, que escreveu sobre a primeira década das minas do Brasil. (ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil*. São Paulo: Melhoramentos, 1976).

sociedade mais sedentária. Os mineiros começaram a produzir gêneros básicos, em atividades que se perpetuariam após o declínio da mineração.<sup>32</sup> A diversificação das atividades de subsistência dava estabilidade ao abastecimento da região mineradora. O desenvolvimento da economia regional resultaria da demanda urbana – a sociedade mineira era essencialmente urbana, o que promovia intenso comércio interno à capitania.<sup>33</sup> O setor mercantil floresceu do transporte interno de produtos de subsistência e do comércio de importados e animais. O comércio de abastecimento articulou Minas Gerais a diversas capitanias, ainda que por poucos e maus caminhos.<sup>34</sup>

O abastecimento urbano estimulava a produção agropecuária nas próprias áreas mineradoras. Muitas fazendas mineiras combinavam atividades diversas – a mineração, a lavoura, a pecuária, o engenho de farinha, o de açúcar, da rapadura, da aguardente.<sup>35</sup> Ao longo século, regiões de menor mineração e vocação agropastoril ganhavam importância sócio-econômica, evidenciando capacidade para suportar a crise aurífera. O ritmo da economia estava condicionado ao metal extraído, entretanto as atividades agropecuárias e mercantis dissociavam-se da mineração. Em meados do século XVIII mais de dois terços da população mineira estava ocupada em atividades não diretamente relacionadas à mineração.<sup>36</sup>

A extração do metal decrescia, mas a produção agropecuária e o volume de importações se mantinham estáveis durante o terceiro quartel do século XVIII. A arrecadação dos impostos sobre as importações da capitania (entradas) e a produção agropecuária para o mercado (dízimo) acompanharam a expansão da mineração, *grosso modo*, até meados do século, com picos diferenciados: nos quinquênios 1740-44 (ouro) 1735-39 (produção agropecuária), 1750-55 e 1760-64 (importações). Estes indicadores evoluem de forma diversa.

---

<sup>32</sup> Bom resumo do processo de estruturação dos núcleos mineradores em LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci del Nero da. *Minas Colonial: Economia & Sociedade*. São Paulo: FIPE/Pioneira, 1982, pp. 14-17.

<sup>33</sup> Sobre o setor mercantil na Minas colonial, vide CHAVES, Cláudia Maria das Graças. *Perfeitos Negociantes: Mercadores das Minas Setecentista*. São Paulo: Annablume, 1999.

<sup>34</sup> Sobre o abastecimento das minas vide ZEMELLA, Mafalda P. *O Abastecimento da capitania de Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec / Edusp, 1990 [a primeira edição é de 1951]. Produtos importados (inclusive ferro, pólvora, sal, escravos) vinham dos portos de Santos, Parati (vias pioneiras de acesso), Bahia (cuja rota foi proibida ainda no primeiro quartel do século XVIII) e Rio de Janeiro (principalmente a partir de meados do século XVIII). A demanda por animais de corte, tração, transporte e carga deu importância aos mercados regionais da pecuária. Bovinos e eqüinos vinham dos currais do rio São Francisco e sertões da Bahia, Pernambuco, Piauí e Goiás. Bovinos, eqüinos e muares eram também conduzidos desde os campos do sul, de São Paulo e, especialmente, do Rio Grande de São Pedro.

<sup>35</sup> Diversificação nas fazendas mineiras evidenciada por COSTA FILHO, Miguel. *A cana de açúcar em Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Instituto do Açúcar e do Alcool, 1963, pp. 159, 162, 164-165, 352.

<sup>36</sup> Estimativa de HOLANDA, Sérgio Buarque de. “Metais e Pedras Preciosas”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo I, Vol. 2. 5a Ed. São Paulo: Difel, 1982, p. 294.

O decréscimo da produção aurífera persiste da década de 1740 ao século seguinte. Segundo rendimento dos quintos a partir de 1751, a produção aurífera decresceu à taxa quinquenal média de 10,4% entre 1745-49 e 1795-99. A queda dos dízimos e entradas é mais tardia e repentina, entre as décadas de 1760 e 1770; então, mantêm-se em torno do mesmo patamar até o final do século. Em 1795-99 a produção de ouro representava apenas 30% do máximo de 1740-44, enquanto os dízimos perfaziam 72% do máximo de 1735-39 e as entradas 57% dos máximos de 1750-55 e 1760-64.<sup>37</sup> A evolução comparada dos rendimentos dos dízimos e das entradas em 1750-1800 revela tendência à introversão da economia mineira. O índice de dízimos sobre entradas aponta crise de abastecimento entre meados da década de 1760 e meados da de 1770, com posterior tendência a introversão.<sup>38</sup> Segundo Virgílio Noya Pinto “a contínua drenagem de numerário provocaria grave crise a partir de 1766”.<sup>39</sup>

O afluxo demográfico para as Minas persiste até a década de 1780, inclusive via importações de escravos, que regulavam em cerca de 6.000-10.000 ao ano em 1749-86.<sup>40</sup> Há desaceleração no crescimento populacional nos últimos anos do século XVIII. Em 1786, a população escrava era 48% do total de Minas de 393.698. Em 1808, a população da capitania era 433.049, dos quais 34,4% escravos, para uma taxa de crescimento anual da população livre em 1786-1808 de 1,5%.<sup>41</sup> Neste último período há redução no rendimento dos contratos do dízimo e das entradas, índices da produção para o mercado e das importações; as importações de escravos regulariam em 525 anuais.<sup>42</sup>

---

<sup>37</sup> Dados fiscais conforme NOYA PINYO, *O ouro brasileiro*, pp. 66-79; MAXWELL, *A devassa da devassa*, pp. 280-282; CARRARA, *Agricultura e Pecuária*, Anexo 5. Ângelo Carrara adverte e demonstra grande divergência de informações sobre o rendimento dos direitos de entrada entre 1768 e 1775. Também anotamos que os rendimentos dos quintos, dízimos e entradas são apenas índices da produção mineral, da produção agropecuária para o mercado e do volume de importações. Os quintos, pelo elevado contrabando e mudanças das condições de cobrança, como, por exemplo, a meta de 100 arrobas a partir de 1751, além da imprecisão das estimativas da extração de diamantes, não consideradas. Os dízimos e entradas, por serem valores arrematados em contratos plurianuais, e pelo desconhecimento do valor de alguns contratos.

<sup>38</sup> Índice de dízimos sobre entradas conforme análise de MARTINS, *Growing in silence*, pp. 256-257.

<sup>39</sup> NOYA PINTO, *O ouro brasileiro*, p. 70. Os reflexos da decadência da mineração na metrópole também são sentidos neste período: as importações portuguesas da Inglaterra e de Gales retraem em 57% entre 1756-60 e 1766-70 e a emissão monetária portuguesa, em réis, decresce em 68% entre 1762-72 e 1773-83 (conforme MAXWELL, *A devassa da devassa*, pp. 282-285).

<sup>40</sup> MARTINS FILHO, Amílcar; MARTINS, Roberto Borges. “Slavery in a Nonexport Economy: Nineteenth-Century Minas Gerais Revisited”. *Hispanic American Historical Review*, 63 (3), 1983, pp. 542-544.

<sup>41</sup> Sobre a dinâmica populacional de Minas Gerais na passagem do século XVIII para o XIX vide PAIVA, Clotilde Andrade. *População e economia nas Minas Gerais do século XIX*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH/USP, 1996, pp. 15-16. População em 1786 conforme a Revista do Arquivo Público Mineiro, IV, 1899, pp. 294-295. População em 1808 conforme ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von (1777-1855). *Jornal do Brasil, 1811-1817*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 2002, p. 152.

<sup>42</sup> MARTINS, Roberto B. “Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez”. In: SZMRECSÁNYI,

Na segunda metade do século XVIII, sertões de matas e campos são efetivamente ocupados. “Correntes demográficas centrífugas”, termo utilizado por Caio Prado Júnior, dispersavam os mineiros pelo vasto território.<sup>43</sup> A diversificação da economia regional derivou das diversas condições do meio físico, da ocorrência de insumos e da dotação de fatores. A contínua ocupação do espaço deveu-se tanto a novas descobertas de ouro quanto à dispersão das atividades produtivas em fronteira aberta. Após ocuparem as terras férteis do centro minerador, dirigiam-se a áreas propícias à agricultura ao leste e ao sul e à pecuária ao oeste.<sup>44</sup>

Na passagem do século XVIII para o século XIX houve intensificação nas produções para o abastecimento. A pecuária das fazendas e extensiva dos sertões articulava-se a criações de outras capitanias, da Bahia, de Pernambuco, do Piauí, de Goiás, de São Paulo, do Rio Grande de São Pedro. Disseminavam-se lavouras agrícolas para mercados locais, inclusive de gêneros coloniais – cana-de-açúcar, fumo e algodão são transformados em açúcar, aguardente, rapadura, tabaco e panos de algodão. A maior parte da produção mineira não tinha conotação exportadora. Ainda, certas regiões especializam-se em culturas de exportação, os famosos tabaco de Baependi (no sul) e algodão de Minas Novas (no norte).

Entre 1776 e 1821 a população da comarca de Vila Rica, principal centro minerador, teve um decréscimo de 4%. As comarcas de Sabará, Serro Frio e Paracatu, englobando regiões mineradoras e outras mais distantes, um acréscimo conjunto de 42%. A comarca do Rio das Mortes, o sul de Minas, um acréscimo de 158%.<sup>45</sup> Em fins do século XVIII, o Sul era identificado como o “celeiro de Minas Gerais”, com “vultoso comércio” em relação às demais

Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral. *História econômica do período colonial: coletânea de textos apresentados no I Congresso Brasileiro de História Econômica*. São Paulo: HUCITEC/FAPESP/ABPHE, 1996, p. 102. Estimativas anteriores do mesmo autor davam média entre 1.500 e 5.000 ao ano em 1786-1808 (MARTINS FILHO & MARTINS, “Slavery in a Nonexport Economy”, pp. 542-544).

<sup>43</sup> PRADO JÚNIOR, *Formação do Brasil*, pp. 69-74.

<sup>44</sup> Neste momento consolidam-se relações entre território e população que configurariam o “mosaico mineiro” de John Wirth (WIRTH, John D. *O Fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira, 1889-1937*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982, pp. 39-70). Sobre a formação histórica das diversas regiões de Minas, vide, entre outros, BARBOSA, Waldemar de Almeida. *A decadência das minas e a fuga da mineração*. Belo Horizonte: UFMG, 1971. Sobre o processo de ocupação das regiões não mineradoras e diferenciação dos espaços de Minas na passagem do século XVIII para o XIX, vide CUNHA, Alexandre Mendes. *Vila Rica - São João del Rey: as voltas da cultura e os caminhos do urbano entre o século XVIII e o XIX*. Dissertação de Mestrado, UFF, 2002, pp. 132-63.

<sup>45</sup> Informações demográficas coligidas por MAXWELL, *A devassa da devassa*, pp. 300-301. As cifras agregadas para a comarca de Vila Rica (-4%) encobrem comportamento diferenciado entre a capital, que perdeu cerca de 30% da população no período, e das áreas de fronteira da comarca, que aumentaram população em cerca de 40%, ou seja, comportamento similar às demais comarcas, exceto o Rio das Mortes.

regiões da capitania. Caio Prado Júnior considera o Sul de Minas uma exceção no período: seria a única região a aprofundar a exploração do trabalho escravo na produção agropecuária. Sérgio Buarque de Holanda, Mafalda Zemella e Kenneth Maxwell têm a mesma percepção de aprofundamento do escravismo nas atividades de abastecimento com destaque para a produção da região sul.<sup>46</sup> Para o historiador mineiro Francisco Iglesias, “o quadro que a Capitania apresenta, quando chega ao Brasil a família real, é bastante desalentador”, mas aponta para a importância do período 1770-1822 que define os rumos econômicos da província, com destaque à sua porção sul. A agricultura e a pecuária aumentam seu espaço, pois “existe mão-de-obra deslocada para a subsistência”, nesta época “Minas exportava para o Rio mais do que importava”. Destaca-se a produção da região sul, cujas “águas abundantes e terras férteis garantiam a forragem”, tornando-se “a melhor área criadora”.<sup>47</sup>

A produção agropecuária mineira é ofertada a outras capitanias ainda no século XVIII, em excedentes eventuais. Nas últimas décadas do século emerge o mercado do Rio de Janeiro como grande porto exportador.<sup>48</sup> Articula um vasto *hinterland* para seu abastecimento. Minas Gerais contribui para seu suprimento: excedentes eventuais de gêneros da subsistência mineira, principalmente da pecuária, mesclam-se a remessas de açúcar e fumo para a nova capital.<sup>49</sup> Em 1795, Minas enviava ao Rio “muitas mil cabeças de gado, muitas tropas carregadas de toucinho e outras de queijos, muita courama de boi, muita sola, muitas mil arrobas de açúcar, muito fumo e também azeite de mamona”.<sup>50</sup> Prova do engajamento dos produtores do sul de Minas no abastecimento do Rio de Janeiro antes da chegada da Corte é a ordem do governador da capitania de Minas ao ouvidor e corregedor da comarca do Rio das Mortes em 1808 de aprontar “não menos todas as bestas mueres e cavalaes” para o transporte de “gados, toucinhos, carnes de porco, arroz, queijos, farinha de trigo, açúcar, farinha de

---

<sup>46</sup> PRADO JÚNIOR, *Formação do Brasil*, pp. 198-203; HOLANDA, “Metais e Pedras Preciosas”, pp. 306-307; ZEMELLA, *O Abastecimento da capitania*, pp. 220-221; MAXWELL, *A devassa da devassa*, pp. 109-112.

<sup>47</sup> IGLESIAS, Francisco. “Minas Gerais”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo II, 2º Volume, pp. 364-412. 6ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996, p. 369; IGLESIAS, Francisco. *Três Séculos de Minas*. Belo Horizonte: Biblioteca Pública Estadual Luiz de Bessa, 1985, p. 20.

<sup>48</sup> Entre 1796 e 1811, portanto antes do *boom* do café, o porto do Rio representava um terço do valor das exportações brasileiras (ARRUDA, José Jobson Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 146).

<sup>49</sup> Sobre a inserção mineira no *hinterland* do Rio de Janeiro colonial, vide LENHARO, *As Tropas da Moderação*; BROWN, Larissa Virginia. *Internal commerce in a colonial economy: Rio de Janeiro and its hinterland, 1790-1822*. Tese de Doutorado. University of Virginia, 1986, pp. 462-576.

<sup>50</sup> BARBOSA, Waldemar de Almeida. *História de Minas*. Volume 2. Belo Horizonte: Ed. Comunicação, 1979, p. 458.

mandioca, feijão e tudo o mais que parecer necessário” para a condigna recepção da Corte.<sup>51</sup>

A chegada da Corte portuguesa ao Rio de Janeiro em 1808 faria incrementar a demanda por gêneros do país, favorecendo o setor mercantil já envolvido na rota Rio-Minas. Havia um setor mercantil interessado em ocupar seus animais nas rotas de retorno ao fluxo das importações, procedentes majoritariamente do Rio de Janeiro. As importações, inclusive de novos escravos, demandadas pelo contingente demográfico consolidado, eram financiadas pelo estoque de metal e, cada vez mais ao adentrar o século XIX, pelas exportações não minerais. Sintomaticamente, no ano da chegada da Corte foi proibida, ao menos oficialmente, a livre circulação do ouro em pó como meio de troca, reduzindo a liquidez da principal reserva de valor.

A produção mineira destinada ao abastecimento interprovincial tomaria maior vulto durante a década de 1810. Minas Gerais passou a exportar maiores quantidades de gêneros diversos. A receita fiscal da produção agropecuária para o mercado, o dízimo, em Minas, ultrapassou o rendimento dos quintos do ouro em 1808-13 e nos anos seguintes a relação destas receitas continuou a aumentar.<sup>52</sup> A instalação da Corte fez caducar a antiga proibição de abertura de estradas. Na década de 1810 são construídas na capitania do Rio de Janeiro as estradas do Comércio (construída pela Junta do Comércio) e da Polícia (construída pela Intendência da Polícia). Estas estradas dotaram a capital do Império “de uma infra-estrutura mínima de transportes que permitisse sua articulação com o interior abastecedor” e seus prolongamentos em Minas Gerais corresponderam às estradas do Rio Preto e do Picu na década de 1820.<sup>53</sup> O atento Barão de Eschwege anotou que em 1811 o frete de Minas Gerais para o Rio de Janeiro era 25% mais caro que o do Rio para Minas, por aquela rota “não ser tão procurada, por causa da falta de artigos de exportação”; em 1824, o frete de Minas para o Rio custaria tanto quanto o do Rio para Minas, “por causa da maior exportação de diversas mercadorias”.<sup>54</sup> Na década de 1820 Minas é uma província agrícola, onde milhares de

---

<sup>51</sup> F. EM S. J. D’EL REY (Chegada de D. João VI). *Revista do Arquivo Público Mineiro*, X, Fasc. III e IV, jul-dez de 1905, pp. 719-21. Cf. LENHARO, *As Tropas da Moderação*.

<sup>52</sup> CARRARA, Ângelo Alves. “A capitania de Minas Gerais (1674-1835): modelo de interpretação de uma sociedade agrária”. *História Econômica & História de Empresas*, ano III, vol. 2, pp. 47-63, 2000, p. 49.

<sup>53</sup> “Graças às novas estradas abertas, ou reformadas, o Rio passou a portar-se como centro drenador de gêneros de primeira necessidade e de exportação, que lhe permitia conservar o papel de principal centro exportador do país” (LENHARO, *As Tropas da Moderação*, p. 48.). Cf. LENHARO, Alcir. “Rota menor: o movimento da economia mercantil de subsistência no centro-sul do Brasil, 1808-1831”. *Anais do Museu Paulista*, Tomo XXVIII, p. 29-49, 1977-78. São Paulo: USP, 1978.

<sup>54</sup> ESCHWEGE, *Jornal do Brasil*, p. 219.

engenhos fabricavam açúcar, rapadura e aguardente para o consumo interno, “ladeados pela lavoura de alimentos, criação de porcos e da pecuária (...) mercadorias para o consumo dos vilarejos e cidades, nas vendas ou ranchos para abrigo das tropas (...) As terras mineiras eram ricas em engenhos, fazendas de gado, vastas plantações de milho e feijão, os ranchos bem fornidos do eterno feijão preto e toucinho, onde as galinhas e leitões também não faltavam”.<sup>55</sup>

Na segunda década do século XIX a demanda por escravos em Minas Gerais aumentava. Da importação média anual de 525 cativos em 1786-1808, equivalentes a 2,3% das importações brasileiras, passou para 4.025 anuais em 1808-19, equivalentes a 12% das importações brasileiras.<sup>56</sup> João Fragoso mostrou que as importações mineiras de escravos rivalizavam com as da cafeicultura fluminense em expansão, absorvendo 49% dos escravos registrados na saída da cidade do Rio de Janeiro entre 1825 e 1832, quando a cultura do café em Minas era muito reduzida.<sup>57</sup> A economia mineira aprofundava-se na exploração do trabalho escravo na produção agropecuária de gêneros para o abastecimento.

A população escrava em Minas passou de 170 mil em 1819 para 382 mil em 1873.<sup>58</sup> A explicação para este fenômeno residiu, até 1980, no avanço do café em Minas. Entretanto os estudos demográficos da população escrava mineira ao longo do século XIX de Roberto Borges Martins apontam para importação de escravos em municípios não cafeeiros.<sup>59</sup> Minas Gerais mantinha o maior plantel escravista do Império do Brasil, à revelia do fraco desempenho na agricultura de exportação. O crescimento da mão de obra cativa em Minas constitui caso especial e deve ser explicado.

Roberto Martins procurou pelas razões da manutenção do maior plantel de escravos do Brasil na Minas oitocentista, mesmo após a suspensão do tráfico em 1850. As publicações de Martins a partir de 1980 tentam explicar este apego à escravidão numa economia não-

---

<sup>55</sup> Impressões de Afonso Alencastro dos relatos itinerários do general Cunha Matos (GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. “Andanças de um militar português pelos sertões do Brasil (1823-1826)”. In: CUNHA MATOS, Raimundo José da. *Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão*. Belo Horizonte: Instituto Cultural Amílcar Martins, 2004, pp. xvii-xviii).

<sup>56</sup> MARTINS, “Minas e o tráfico de escravos”, p. 102.

<sup>57</sup> FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, pp. 177-178.

<sup>58</sup> Segundo o censo de 1872 (1873 em Minas Gerais), Minas Gerais era a maior província escravista do Império em números absolutos e a quinta maior em quantidade relativa escravos/população total, com 18,2%, para uma média brasileira de 15,2% de população escrava em relação ao total (Rio de Janeiro e Município da Corte, 32,3%; Espírito Santo, 27,6%; Maranhão, 20,9%; São Paulo, 18,7%). (PUNTONI, Pedro [coord.]. *Os Recenseamentos Gerais do Brasil no Século XIX: 1872 e 1890*. São Paulo: CEBRAP, 1998 [CD-ROM]).

<sup>59</sup> Cf. MARTINS, *Growing in silence, passim*; MARTINS, “Minas e o tráfico de escravos”.

exportadora, contradizendo a historiografia clássica.<sup>60</sup> Resumindo os argumentos do pensamento clássico sobre o escravismo em Minas:

“As the mining boom faded, the slaves ... retreat[ed] with their masters into the subsistence sector ... In the nineteenth century, after a few decades of economic soul-searching, coffee became the dominant industry ... and the bondsmen were transferred *en masse* from the subsistence sector to the mushrooming coffee plantations. It has also been argued that slaves from the mining region of Minas Gerais were exported to the coffee fields of São Paulo and Rio de Janeiro ... The findings presented in this article are at odds with most of the preceding contentions”.<sup>61</sup>

Foi o rompimento final com a historiografia tradicional. Martins questionou a associação, explícita naquela historiografia, entre escravidão e agricultura de exportação. Segundo Martins, a *plantation* de exportação estava restrita à Zona da Mata e a mineração do século XIX distinguia-se da do XVIII, não dinamizando a economia como antes. A introversão da economia mineira não explica a proveniência de capital para a reprodução da economia escravista. A solução para esta aparente contradição seria a aplicação da hipótese de *Wakefield* sobre sociedade escravista e fronteira agrícola aberta – abundância de terras e conseqüente inexistência de mercado de trabalho livre. Os artigos publicados por Roberto Martins e Amílcar Martins Filho desencadearam o “debate da década de 80” sobre o funcionamento da economia mineira provincial.<sup>62</sup>

Os resultados de Martins partem da hipótese de que os escravos viviam em condições miseráveis, com baixa fertilidade e alta mortalidade infantil, o que induzia a crescimento negativo ou inadequadamente positivo.<sup>63</sup> O avanço das pesquisas em demografia histórica na década de 1980, especialmente os trabalhos de Francisco Vidal Luna e Iraci del Nero da

---

<sup>60</sup> Vide MARTINS, *Growing in silence*; MARTINS FILHO & MARTINS, “Slavery in a Nonexport Economy”. Além das obras citadas, conferir: MARTINS, Roberto Borges. *A economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Texto para discussão Nº 10. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1982; MARTINS, Roberto Borges. “Minas Gerais, Século XIX: Tráfico e Apego à Escravidão numa Economia Não-Exportadora”. *Estudos Econômicos*, Volume 13, Número 1, p. 181-209, Jan/Abr 1983 [1983a].

<sup>61</sup> MARTINS FILHO & MARTINS, “Slavery in a Nonexport Economy”, p. 538.

<sup>62</sup> Boa interpretação do debate demográfico em PAIVA, *População e economia*, pp. 5-29. Vide DEAN, Warren K. “Comments on ‘Slavery in a Nonexport Economy’”. *Hispanic American Historical Review*, 63 (3), pp. 582-584, 1983; ENGERMAN, Stanley L.; GENOVESE, Eugene D. “Comments on ‘Slavery in a Nonexport Economy’”. *Hispanic American Historical Review*, 63 (3), pp. 585-590, 1983; SLENES, Robert W. “Comments on ‘Slavery in a Nonexport Economy’”. *Hispanic American Historical Review*, 63 (3), pp. 569-581, 1983; MARTINS, Roberto B.; MARTINS FILHO, Amílcar. “Slavery in a nonexport economy: a reply”. *Hispanic American Historical Review*, 64 (1), 1984; SLENES, Robert W. “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes: A Economia Escrava de Minas Gerais no Século XIX”. *Estudos Econômicos*, Volume 18, Nº 3, Set/Dez 1988.

<sup>63</sup> Como constatado nos estudos de Stanley Stein, Warren Dean e Emilia Viotti da Costa. (STEIN, Stanley J. *Vassouras, a Brazilian coffee county, 1850-1900*. Princeton: Princeton University Press, 1985; COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. 3ª ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998; DEAN, Warren K. *Rio Claro, a Brazilian plantation system, 1820-1920*. Stanford: Stanford University Press, 1976). As estimativas de Martins Filho e Martins (1983, pp. 542-544) apontavam para grandes importações de escravos no período de decadência da mineração (1786-1808).



Costa, apontou, para Minas Gerais no início do século XIX, grande número de escravos de origem africana, sexo masculino e pirâmide etária com pequena base, porém com tendência a redução da proporção de escravos africanos em relação aos crioulos (nascidos no Brasil).<sup>64</sup> Esta evidência suscitou contra-argumento de Vidal Luna e Wilson Cano à hipótese dos Martins: a possibilidade de crescimento vegetativo dos escravos.<sup>65</sup> O baixo grau de mercantilização da economia mineira explicaria o imenso plantel de escravos. A hipótese é atrativa, mas os próprios autores reconhecem a falta de confirmações empíricas – não se explica porque, então, não houve deslocamento de cativos para as regiões cafeeiras.

Douglas Libby e Clotilde Paiva ampliaram o debate demográfico. Segundo Libby, em 1823 os crioulos eram quase 60% da população de escravos em Minas e havia tendência a equilíbrio entre os sexos na população crioula mancipia, favorecendo a reprodução natural.<sup>66</sup> Os resultados de Paiva também caminham na direção da hipótese de Luna e Cano, ao perceber larga base na pirâmide etária dos escravos nativos.<sup>67</sup> Estes resultados são confirmados por Afonso Alencastro, que percebe nas grandes fazendas da produção agroalimentar de São João Del Rei uma escravaria com presença majoritária de naturais da província, na qual a reprodução natural desempenha um papel de destaque para a manutenção dos níveis da força de trabalho, ao lado do fluxo contínuo de novos cativos da África.<sup>68</sup> Em geral alega-se a “diversidade regional mineira” para aceitar a ação conjunta do tráfico internacional, da reprodução natural e dos saldos no tráfico interno brasileiro para o crescimento da mão de obra cativa em Minas.

As evidências de importação de escravos em áreas desligadas da agroexportação forçaram outra abordagem ao tema, diversa à demografia histórica: a capacidade de adquirir

---

<sup>64</sup> COSTA, Iraci del Nero da. *Populações mineiras: sobre a estrutura populacional de alguns núcleos mineiros no alvorecer do século XIX*. São Paulo: IPE/USP, 1981; LUNA, Francisco Vidal. *Minas Gerais: escravos e senhores*. São Paulo: IPE/USP, 1981; LUNA & COSTA, *Minas Colonial*; LUNA, Francisco Vidal e COSTA, Iraci del Nero da. “Demografia Histórica de Minas Gerais no Período Colonial”. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, 58, Janeiro de 1984, Número especial sobre a economia mineira. Belo Horizonte: UFMG, 1984.

<sup>65</sup> LUNA, Francisco Vidal; CANO, Wilson. *Economia Escravista em Minas Gerais*. Cadernos IFCH/UNICAMP nº 10, outubro/1983. Campinas: IFCH/UNICAMP, 1983. Cf. COSTA, *Populações mineiras*; LUNA, *Minas Gerais*; LUNA & COSTA, *Minas Colonial*.

<sup>66</sup> LIBBY, Douglas. “Protoindustrialização em uma sociedade escravista: o caso de Minas Gerais”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás (org.). *História econômica da independência e do Império*. São Paulo: HUCITEC/FAPESP/ABPHE, 1996, pp. 247-250.

<sup>67</sup> PAIVA, Clotilde; BOTELHO, Tarcísio Rodrigues. “População e espaço no século XIX mineiro: algumas evidências de dinâmicas diferenciadas”. *Anais do VII Seminário sobre a Economia Mineira*, Volume 1. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1995, pp. 87-108.

<sup>68</sup> GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais*. São Paulo: Annablume, 2002, pp. 220-222.

escravos. Desloca-se o eixo do debate da demografia para a relevância do setor exportador e do abastecimento do Rio de Janeiro, para o grau de isolamento dos mercados regionais mineiros. Esforços para medir a pujança do setor exportador mineiro no século XIX foram realizados pelos Martins e Robert Slenes durante o debate demográfico da década de 1980,<sup>69</sup> e pouco foi avançado neste sentido desde então.

Roberto e Maria do Carmo Martins comprovaram o desligamento mineiro dos mercados externo e interprovincial ao compulsar todos os dados disponíveis sobre exportações (ao estrangeiro e outras províncias), exceto ouro e diamantes, no século XIX e constatar que seu valor *per capita* era diminuto.<sup>70</sup> Roberto Martins define Minas Gerais provincial como uma *economia vicinal*, desligada de mercados externos.<sup>71</sup> Esta visão distancia-se da de Alcir Lenharo, para quem “Minas, até então [princípios do século XIX] centro drenador de gêneros de abastecimento, caminhou para o auto-suprimento e não se conteve nele”.<sup>72</sup>

Robert Slenes, contrapondo-se ao modelo dos Martins, resgatando a contribuição de Lenharo e avançando na nova caracterização da economia mineira do século XIX, argumenta que mineração e produção agropecuária eram importantes atividades ligadas a mercados extraprovinciais. A adição de ouro e diamantes às exportações totais compulsadas pelos Martins resulta em totais *per capita* próximos à média brasileira. A demanda dos setores exportadores tinha efeito multiplicador sobre o mercado interno, em decorrência do alto preço das importações. Slenes busca explicar o paradoxo das conclusões de Martins, a grande capacidade de importar escravos por uma economia desvinculada de mercados externos.<sup>73</sup>

Na Minas provincial, convivem atividades da subsistência, escravistas ou não, e atividades marcadamente escravistas, ligadas a mercados externos ou ao abastecimento urbano do Rio de Janeiro e do mercado interno de Minas Gerais. A percepção desta dicotomia guiou o debate de Robert Slenes com Roberto Martins. Segundo Martins, a economia mineira provincial é pouco mercantilizada, voltada para si (“vicinal”), com exceção da cafeicultura da

---

<sup>69</sup> MARTINS, *Growing in silence*, pp. 258-285; MARTINS FILHO & MARTINS, “Slavery in a Nonexport Economy”, pp. 556-565; SLENES, “Comments on ‘Slavery in a Nonexport Economy’”, pp. 574-575; MARTINS & MARTINS FILHO, “Slavery in a nonexport economy: a reply”, pp. 135-145; SLENES, “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes”, pp. 468-489.

<sup>70</sup> MARTINS & MARTINS, “As exportações de Minas Gerais”.

<sup>71</sup> MARTINS, *Growing in silence*, pp. 248-327.

<sup>72</sup> LENHARO, “Rota menor”, p. 31.

<sup>73</sup> SLENES, “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes”, *passim*.

Zona da Mata. Para Slenes, os laços mercantis interprovinciais da economia mineira, somados à pujança do setor cafeeiro e do não desprezível setor minerador, de ouro e diamantes, renderiam efeitos positivos às tradicionais atividades agropecuárias da subsistência. Pesquisas posteriores procuram confrontar seus resultados às hipóteses então levantadas.<sup>74</sup>

O complexo agropecuário escravista-mercantil voltado ao abastecimento interno abrangia extensas porções do território mineiro. A produção agropecuária das regiões Sul, Norte e Oeste, inclusive o Alto Parnaíba e o Triângulo Mineiro, supria a subsistência mineira e gerava excedentes para o mercado do centro-sul brasileiro, permitindo financiar as importações, inclusive de escravos. Áreas de outras províncias ocupadas por mineiros compartilhavam estas características, como o sul de Goiás e o noroeste paulista. Para João Fragoso estas regiões teriam, *grosso modo*, uma estrutura econômica comum e “integrariam o modelo do sul de Minas, com uma economia mercantil de subsistência baseada no trabalho escravo”.<sup>75</sup> A comercialização da produção destas regiões para o mercado interno e a recíproca distribuição das importações movimentava o comércio de municípios intermediários.

O setor mercantil do abastecimento terrestre cumpria importante função na sociedade do planalto central do Brasil. Apesar de vasto território participar da produção, a comercialização estava restrita a elites de áreas específicas. A inserção das regiões produtoras de gêneros do abastecimento, integrantes do “modelo do sul de Minas”, ao sistema econômico se dava de forma subordinada; as atividades mercantis eram pouco desenvolvidas na maior parte do território. A distribuição da produção dava importância ao setor mercantil, atrelado aos maiores fazendeiros, que subordinavam os menores. Conforme Clotilde Paiva, o domínio do capital agro-mercantil nas relações de troca explica porque, mesmo produzindo para fora, muitas regiões permaneciam na condição de lugares com baixo nível de desenvolvimento

---

<sup>74</sup> Cf. LIBBY, *Transformação e trabalho*; FRAGOSO, 1998; PAIVA, *População e economia*; CARRARA, *Agricultura e Pecuária*; GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência*; RODARTE, Mário Marcos Sampaio. *O caso das minas que não se esgotaram: a pertinência do antigo núcleo central minerador na expansão da malha urbana da Minas Gerais oitocentista*. Dissertação de Mestrado. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1999; GODOY, Marcelo Magalhães. *No país das minas de ouro a paisagem vertia engenhos de cana e casas de negócio*. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 2004.

<sup>75</sup> FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia - Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, pp. 151-152 (grifo dos autores). Esta interpretação do funcionamento da economia mineira provincial foi formulada por João Fragoso (1998, pp. 123-134).

econômico.<sup>76</sup> A tese de Paiva ajusta-se aos argumentos da historiografia revisionista: recompondo os elementos reprodutores da economia escravista brasileira, João Fragoso e Manolo Florentino mostram que as grandes fortunas mercantis voltavam à terra na perpetuação da estrutura social. A liquidez do sistema prendia-se no setor comercial, de estrutura de custos fixos elevados que garantiam organização monopolista e retornos elevados ao capital. Porém, era o setor agrícola, mais aberto à entrada de novos capitais e de menor retorno aos investimentos, que baseava a estrutura social e o poder político. Na sociedade escravista brasileira, os grandes capitais permaneciam ligados a terra, ou a ela se tornavam. Ao restringir suas ações à órbita da comercialização, o capital não constituía elemento de proto-industrialização.<sup>77</sup>

Enfim, Paiva reconcilia as vertentes revisionistas sobre Minas oitocentista; parece tender concordar com Slenes, ao descrever uma economia com viés exportador dominada pelo setor mercantil da economia. Mas difere, no entanto, ao qualificar a extroversão desta economia e deslocar o centro dinâmico: “a relação entre o local da produção exportadora e o desenvolvimento não se mostrava de forma tão direta como propunha o modelo de Slenes. A presença do intermediário na comercialização do produto de regiões mais distantes do mercado de consumo contribuía para deslocar o dinamismo destas regiões para aquelas onde se localizavam os entrepostos”.<sup>78</sup>

---

<sup>76</sup> Vide PAIVA, *População e economia*, pp. 108-127. Pesquisas recentes sobre a economia mineira provincial têm perseguido a comprovação das proposições de Paiva (vide, por exemplo, GODOY, *No país das minas de ouro*).

<sup>77</sup> Cf. FRAGOSO & FLORENTINO, *O arcaísmo como projeto*, pp. 167-237; LIBBY, “Protoindustrialização”, *passim*; GRAÇA FILHO, “Andanças de um militar português”, p. xviii.

<sup>78</sup> PAIVA, *População e economia*, p. 161. Neste sentido, a situação econômica da região central de Minas Gerais, das povoações pioneiras da mineração, não deve ser identificada à decadência e à ruína generalizadas, em contraste com o esplendor do século anterior. Alguns centros antigos, como Ouro Preto (Vila Rica), “superaria[m] o declínio da mineração e ingressaria[m] num florescente período de comércio e exploração de outras atividades manufatureiras e agrícolas” (GRAÇA FILHO, “Andanças de um militar português”, pp. xxii-xxiii). Sobre a importância sócio-econômica dos antigos centros mineradores no século XIX, vide PAIVA, *População e economia*; RODARTE, *O caso das minas que não se esgotaram*; RODARTE, Mario Marcos Sampaio; PAULA, João Antônio de; SIMÕES, Rodrigo Ferreira. “Rede de cidades em Minas Gerais no século XIX”. *História Econômica História de Empresas*, v. 7, n. 1, pp. 7-45, 2004.

## 2 FONTES PARA QUANTIFICAÇÃO DO SETOR MERCANTIL INTERPROVINCIAL MINEIRO

As fontes apresentadas nesta pesquisa foram trabalhadas por Roberto e Maria do Carmo Martins.<sup>79</sup> Os autores transcreveram as informações sobre exportações mineiras no século XIX, exceto ouro e diamantes, segundo as taxas de exportação. As fontes para o período de 1839 a 1884 residem primordialmente no Arquivo Público Mineiro (APM).<sup>80</sup> A série é preenchida por informações de outras fontes, como relatórios de presidentes de província e alguma bibliografia secundária, principalmente para o ouro e o diamante. Também incorporamos informações esparsas das exportações em anos anteriores a 1839.<sup>81</sup>

Na seção 2.1 apontamos a origem fiscal dos dados sobre exportações agropecuárias, a taxa de exportação derivada do antigo dízimo sobre a produção mercantil. Para a descrição da cobertura da série de exportações mineiras no século XIX desagregadas por registros ou recebedorias, vide o Apêndice.

Notamos a existência de séries de dados para algumas importações mineiras nas mesmas fontes. Na seção 2.2 mostramos que a cobrança da taxa de exportação não era a única função das recebedorias na fronteira mineira, pois se taxava todo animal transeunte, onerando principalmente as importações de mulas de Sorocaba (taxa de bestas novas) e os animais e carros carregados de gêneros importados do exterior (taxas itinerárias).

O sub-registro da taxa de exportações não pode ser medido e não é insignificante, sendo notória a prática de extravios, fraudes e outras irregularidades. Na seção 2.3 discorreremos sobre as possibilidades e alguns aspectos dos descaminhos das exportações segundo estas fontes e concluímos com uma estimativa aproximada do sub-registro.

---

<sup>79</sup> MARTINS & MARTINS, “As exportações de Minas Gerais”. Dados para outros anos foram localizados desde a publicação do trabalho.

<sup>80</sup> No APM, vide os encadernados de Tabelas da Mesa das Rendas Provinciais e cadernos de Balanços e Orçamentos Apresentados à Assembléia Provincial, fontes impressas elaboradas pela Fazenda Provincial.

<sup>81</sup> O arrolamento completo das fontes sobre o comércio interprovincial mineiro encontra-se no Apêndice. Alguns anos da série coligida pelos Martins não foram por nós localizados no APM.

## 2.1 A ORIGEM FISCAL: O DÍZIMO E A TAXA DE EXPORTAÇÃO

A série de exportações mineiras baseia-se em informações de recolhimento de taxas sobre a circulação de mercadorias na fronteira mineira, em *registros* ou *recebedorias*, estações fiscais guarnecidas. As informações para o período anterior a 1839 são fragmentárias. Em Minas Gerais, até 1839, a tributação das exportações estava implícita na cobrança do *imposto do dízimo*. Independente o Brasil em 1822, o aparato fiscal da província é montado na década de 1830, quando a força política dos liberais na Regência faz diminuir o impulso centralizador do Império. A criação da *taxa de exportação*, para o ano financeiro 1839/40, determina a maior disponibilidade de fontes, com melhor nível informativo, uma vez que a Fazenda Provincial passaria a publicar, anualmente, tabelas e orçamentos para os anos financeiros consolidados.

A taxa das exportações tem origem no imposto do dízimo sobre a produção mercantil, um tributo antigo. Em Portugal, o direito de cobrá-lo passou ao Rei, como Grão-Mestre da Ordem de Cristo, por bula papal de 1455; bula de 1551 vinculou sua arrecadação ao pagamento da Igreja e seus ministros. No Brasil, não havia vinculação direta da arrecadação do dízimo ao pagamento dos ordenados eclesiásticos: a cobrança do dízimo era controlada por contratantes que atuavam desde Lisboa no arremate de diversos contratos e delegavam seus próprios métodos de cobrança. Em Minas Gerais, era arrecadado por particulares, arrematantes de contratos trienais; não havendo licitantes (ou insatisfatório o valor do lance) os órgãos fiscais administravam diretamente.<sup>82</sup>

Em Minas Gerais, o dízimo colonial era recolhido sobre a produção mercantil, diretamente nos centros produtores por meio de avenças (tributação sobre a produção futura). Mercadorias não taxadas nas unidades de produção poderiam ser taxadas nos mercados consumidores: esta forma de cobrança seria oficializada no país tão-somente em 1821, por decreto de 16 de abril, o qual explicita que a arrecadação do dízimo estava a cargo da Administração geral “na entrada de vilas, arraiais e povoações”. Em Minas Gerais não se executou o decreto de 16/4/1821.<sup>83</sup> Em Minas essa forma de cobrança já existia desde a última década do século XVIII, fazendo-se a cobrança na exportação para fora da Capitania.

---

<sup>82</sup> Sobre a cobrança dos dízimos na Minas colonial, vide CUNHA MATOS, Raimundo José da. *Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)*. 2 vol. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1981, Vol. 2, pp. 223-238; CARRARA, *Agricultura e Pecuária*, pp. 103-120.

<sup>83</sup> VASCONCELOS, Bernardo de. “Parecer sobre o sistema tributário” (1828). *Apud* ESTEVES, Albino de Oliveira. “Mariano Procópio”. *Revista do Instituto Histórico Brasileiro*, Volume 230, Jan-Mar 1956, p. 100.

Devido às dificuldades no cumprimento das determinações, o dízimo continuaria a ser arrecadado também nos locais de produção, por aviso régio de 6/9/1821.

Em Minas Gerais, a partir de 1790, a administração do dízimo passou definitivamente para as mãos da Junta da Fazenda de Minas. Os registros mineiros passariam, então, a acumular a função de recolher guias de pagamento do dízimo nos centros produtores.<sup>84</sup> Mercadorias a sair da capitania deveriam apresentar nos registros de fronteira respectiva guia de pagamento do dízimo nos centros produtores, ou pagariam no ato de saída.<sup>85</sup> Os registros eram postos fiscais fronteiriços, cujas maiores atribuições eram taxar as importações, através da cobrança de *direitos de entrada*, e evitar o descaminho do ouro, havendo inclusive um registro específico para a permuta do ouro. Não há, portanto, anotação sistemática das exportações mineiras até a criação da taxa de exportação em 1839. A primeira notícia do volume aproximado das exportações mineiras data de 1795. Segundo parecer impressionista do Senado da Câmara de Vila Rica, neste ano foram enviadas ao Rio de Janeiro “muitas mil cabeças de gado, muitas tropas carregadas de toucinho e outras de queijos, muita courama de boi, muita sola, muitas mil arrobas de açúcar, muito fumo e também azeite de mamona”.<sup>86</sup>

A arrecadação dos dízimos como impostos provinciais nas décadas de 1820 e 30 seria feita sobre as bases da arrecadação geral dos mesmos, ou seja, o decreto de 16/4/1821 e o aviso régio de 6/9/1821. Conforme Viviane Tessitore, o dízimo “começa a definir o perfil que teria em sua existência provincial”, ou seja, como taxa de exportação com alíquota previamente definida, com o decreto de 21/5/1825 que mandava cobrá-lo sobre o “preço corrente dos gêneros a ele sujeitos”, designado em uma pauta, fazendo-se a cobrança na

---

<sup>84</sup> Esta disparidade na arrecadação do dízimo em Minas, em relação ao regulamento geral, deve-se certamente à posição da Junta da Fazenda de Minas como “instituição de grande importância, não desafiada por qualquer autoridade de nível idêntico. Vila Rica não tinha Tribunal Superior, inspetoria ou alfândega independente, como as existentes nas capitanias litorâneas, com jurisdições definidas. A Junta de Minas vinha sendo a única responsável pela arrematação dos contratos de maior importância desde 1760, e nenhum contrato local era arrematado por empresários metropolitanos. (...) Os dízimos do Rio de Janeiro, Rio Grande e Santa Catarina, por exemplo, eram arrematados em Lisboa, na década de 1790” (MAXWELL, *A devassa da devassa*, pp. 114 e 135).

<sup>85</sup> Como nos informam viajantes que passaram por registros mineiros na década de 1810. Por exemplo, em 1818 Johann Emanuel Pohl passou pelo Registro de Matias Barbosa, onde “pagam taxas todas as mercadorias que vão do interior para o Rio, bem como as que vão do Rio para o interior” (POHL, J. E. *Viagem no interior do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1976, pp. 79-80). A mesma situação é verificada na fronteira com a Bahia e Pernambuco, onde em 1817 Spix e Martius receberam do administrador do Registro da Malhada, como “fiel arrecadador dos direitos”, algumas “tabelas oficiais da importação e exportação da alfândega” (SPIX, Johann B. Von; MARTIUS, Carl Friedrich. *Viagem pelo Brasil, 1817-1820*. 2 vol.. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1981, Volume 2, pp. 114 e 118-120).

<sup>86</sup> BARBOSA, *História de Minas*, vol. 2, p. 458.

exportação para fora do Império.<sup>87</sup>

Dada sua natureza de imposto eclesiástico (arrecadação vinculada ao pagamento da Igreja e seus ministros), a transferência do direito de cobrar o dízimo passou ao Imperador D. Pedro I por bula papal de 1827. Esclarece Viviane Tessitore que a renda do dízimo passa a ser considerada pública, ou seja, um imposto estritamente civil, com a abolição dos dízimos eclesiásticos em 1831, por proposta do Padre Feijó e decisão da Regência.<sup>88</sup> O general Raimundo Cunha Matos em sua escrita característica afirma que “tudo isso é bom saber, mas ainda mais interessante é não ignorar que os dízimos do Brasil, desde a sua separação do Reino de Portugal, pertencem à nação brasileira pelo seu direito constitucional e não pelo direito do mestrado da Ordem de Cristo”.<sup>89</sup> Mais ainda, no Brasil a arrecadação dos dízimos nunca foi diretamente vinculada, já era pública; e o sistema de cobrança variava de capitania para capitania. Em Minas, a cobrança por meio de avenças perdurou até 1831. O general Raimundo Cunha Matos reporta a arrecadação do dízimo como “renda ordinária da província de Minas Gerais” em 1829/30, oriundo “de dívidas anteriores até o fim de 1828”. O dízimo seria, então, responsável por 23,5% da receita fiscal gerada em Minas Gerais.<sup>90</sup>

No Império, o dízimo transfere-se para a receita provincial com a lei orçamentária geral de 24/10/1832, juntamente com outros tributos – definidos por exclusão, pois apenas explicita que as províncias não poderiam legislar sobre impostos de importação (artigo 12). O dízimo se transfigura definitivamente para “direito de saída” do termo provincial através da decisão do Ministério da Fazenda de 5/11/1832 que manda “arrecadar os dízimos sobre os gêneros de produção da Província nos Registros que o Presidente estabelecer nos portos secos por onde saem.”<sup>91</sup> Cobrava-se 5% sobre os gêneros manufaturados e 10% sobre os não manufaturados. A cobrança da taxa era feita sobre os preços oficiais que constavam de uma pauta, conforme o decreto de 21/5/1825. A lei geral nº58 de 8/10/1833 define em seu art. 31, §10 e §11 que continuariam a integrar a renda geral os direitos de 2% cobrados sobre o açúcar, café, algodão, tabaco e fumo, exportados para fora do Império, assim como o gado bovino e os cavalos; os demais pertenciam à renda provincial. Lei de 31/10/1835, art. 9, §6, define com maior precisão a partilha dos dízimos: os 2% sobre a exportação da produção

---

<sup>87</sup> TESSITORE, Viviane. *As Fontes da Riqueza Pública*. Dissertação de Mestrado. FFLCH/USP, 1995, p. 150.

<sup>88</sup> TESSITORE, *As Fontes da Riqueza*, pp. 149-151.

<sup>89</sup> CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, p. 149.

<sup>90</sup> CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, pp. 293-295.

<sup>91</sup> Cf. TESSITORE, *As Fontes da Riqueza*, p. 150.



brasileira foram elevados a 7%, abatidos os 5% que pagavam os gêneros de produção da Província nos registros, conforme a decisão de 5/11/1832.<sup>92</sup>

O dízimo integrava a primeira lei mineira a orçar títulos de receita após a instalação da Assembléia Provincial. A lei nº49 de 1836, que define o orçamento para o exercício 1836/37, autoriza a arrecadação de "5% de todo açúcar ou rapadura; 10% de todos os gêneros de produção, e criação". Os dízimos eram pagos nas Coletorias municipais e as guias expedidas eram conferidas nos registros na fronteira no ato da exportação: "o Regulamento de 28 de Junho de 1836 – Artigo 12 – dispõe que os gêneros de exportação sujeitos ao dízimo de 5% e 10% vão acompanhados de guias qualificadas de sua origem, e identidade para serem isentos de novo pagamento [nas províncias vizinhas]. A não ser assim, extraviam-se os gêneros, e a Fazenda Provincial sofre perda nos seus impostos."<sup>93</sup> Entretanto, notou o procurador fiscal que "nenhum condutor haverá que queira pagar 10% do café nesta província [Minas Gerais], podendo na do Rio de Janeiro pagar somente três, como dispõe o Regulamento de 26 de Maio deste ano [1836] em execução da Lei nº6 da Província do Rio [...] as razões, que venho de expor serão talvez o motivo de os Tropeiros não procurarem Guias nas respectivas Coletorias."<sup>94</sup> Curiosamente, os registros na fronteira fluminense eram administrados pela província do Rio de Janeiro, cujos fiscais notaram os extravios ao dízimo em Minas, pois eram obrigados a remeter à Mesa das Diversas Rendas da Corte um mapa dos gêneros sujeitos ao dízimo: "pelas participações que se juntam [em anexo] colhe-se [...] que os gêneros que passam nos Registros postos pela Corte, não vão acompanhados de guia de Coletores desta Província [Minas], ou porque ficam muito distantes, ou porque não têm ali Agentes, e mesmo antes querem pagar no Rio, que tomar o trabalho de procurar os Coletores."<sup>95</sup> Dentre os relatos anexados ao ofício do procurador fiscal, incluem-se os dos administradores dos registros do Rio Preto, do Paraíba e da Mantiqueira que atestam a passagem de gêneros sujeitos ao dízimo, especialmente café, fumo e açúcar, pelas portas daqueles registros nos

---

<sup>92</sup> O historiador mineiro Francisco Iglesias identifica a gênese do aparato fiscal provincial na lei de 31/10/1835, artigo 9, parágrafo 6, que "enumera os títulos da receita geral e explicita que, às Províncias, 'cabem os restantes'." (IGLESIAS, *Política Econômica*, pp. 173-188). Esclarece Tessitore, novamente, que "esse parágrafo apenas definiu com maior precisão a partilha dos dízimos", cabendo à esfera geral a fiscalização dos gêneros exportados para o exterior e "o restante pertenceria à renda provincial" (TESSITORE, *As Fontes da Riqueza*, p. 150).

<sup>93</sup> 27/9/1836, Antonio Ribeiro Andrade, Procurador Fiscal (APM, PP 1/14, Cx. 68, doc. 35).

<sup>94</sup> 1/10/1836, Joaquim Dias Bicalho, Inspetor da Mesa das Rendas Provinciais de Minas Gerais (APM, PP 1/14, Cx. 68, doc. 35).

<sup>95</sup> 27/9/1836, Antonio Ribeiro Andrade, Procurador Fiscal (APM, PP 1/14, Cx. 68, doc. 35).

meses de julho a outubro de 1836, mas que raramente eram acompanhados de Guias.<sup>96</sup>

Para o ano financeiro 1837/38 foi reduzido a 3% "o dízimo do café, tabaco, algodão, açúcar e rapaduras", tradicionais gêneros de exportação, sem referência à taxa dos demais. A diminuição da alíquota de 10% para 3% deve ter surtido efeito, pois não encontramos mais as reclamações. Finalmente, a lei mineira nº154 de 9/4/1839, que orça a receita de 1839/40, estabeleceu a *taxa de exportação*, cobrada nas recebedorias por ela criadas. Autoriza nelas se arrecadar "3% do café, açúcar, tabaco, algodão e de quaisquer gêneros manufaturados que se exportarem" e "6% de todos os gêneros de produção e criação da Província, que forem exportados" e determina que "fica extinto o imposto do dízimo".

As leis de orçamento da receita provincial mineira enumeram alguns gêneros explicitamente isentos da taxa. Estes incentivos fiscais eram feitos para produtos de cultura incipiente (chá, erva mate ou congonha) ou onerados por outros impostos provinciais (ouro, prata) ou municipais (aguardente, salitre) ou, ainda, de maior valor agregado, substitutos de importados (livros impressos, freios, estribos e outras obras de ferro ou de outro qualquer metal). O não registro destas exportações não afeta o volume total, pois não temos informações que nos levem a crer que a remessa destes produtos para fora da província fosse sistemática e em grandes quantidades.

---

<sup>96</sup> Cf. APM, PP 1/14, Cx. 68, doc. 35. Seguem transcritos os trechos mais interessantes dos relatos: "Ao café nenhuma guia tem acompanhado, e os Tropeiros de quem as exijo, respondem-me que seus Patrões não costumam dar-lhes guias. Algum fazendeiro me tem apresentado a dificuldade e incômodo que lhes causa o manda-la buscar à Vila de Barbacena, onde reside o Coletor, na distância de 20 e mais léguas. Alguns têm mesmo exigido que eu lhes passe; o que me tenho escusado, por não ter para isso autorização. Tem-me sido também apresentadas algumas Atestações passadas pelo Juiz de Paz, as quais não tenho conferido, nem registrado, não só porque não têm vindo acompanhadas do Café, como por não serem as guias de que trata o meu Regulamento." (Registro do Rio Preto, 31/7/1836, Antonio José Ozório Leitão). "Até esta data não tenho verificado Guia alguma posto que tenha efetivamente aqui passado gêneros sujeitos ao imposto do dízimo, mormente Café, e açúcar, e perguntando aos Condutores por as Guias, e fazendo-lhes ver o que me ordena o artigo 5º §3º do Regulamento dos Registros, dizem-me que por se lhe terem inutilizado já algumas guias no Rio de Janeiro antes queriam ir pagar lá do que em sua Província.; e outros finalmente me afirmam quererem antes pagar no Rio de Janeiro do que mandar a imensas léguas a receber Guias, pois que d'aqui da Ponte do lado d'aquela Província já principia haver exportações de Cafés, para esta" (Registro da Paraíba, 6/8/1836, Amador de Lemos Ornellas). No Registro da Mantiqueira provisoriamente em Lava-pés (RJ) foram exportadas 4.576 arrobas de fumo mineiro em agosto de 1836, mas "nenhum passou acompanhado de guia", pois os tropeiros "preferem pagar 3% no Rio de Janeiro". Em julho haviam sido recolhidas sete "Guias da Vila de Campanha da Princesa" que somavam 983 arrobas e reclamava-se do contrabando (Registro da Mantiqueira provisoriamente na Vila de Resende, 9/9/1836, Luiz José da Rocha).

## 2.2 OUTROS FLUXOS MERCANTIS CAPTADOS PELO RECOLHIMENTO DE TAXAS NA FRONTEIRA MINEIRA

### 2.2.1 A taxa de bestas novas

A lei nº154 de 9/4/1839 que orça a receita de 1839/40 estabeleceu, também, outra modalidade fiscal cobrada nas recebedorias de fronteira, a *taxa sobre bestas novas* (importações de mulas xucras). Esta taxa pode ser categorizada tanto como “direitos sobre animais” quanto “direitos de entrada”.

A taxa criada tinha valor elevado, 5\$000 réis por besta. No caminho para Minas, cada besta ainda pagava taxas de 1\$000 à província do Rio Grande e 3\$500 à de São Paulo. As tropas de mulas novas eram compostas por dezenas ou centenas de animais, por vezes mais de mil. Evitava-se que um único condutor tivesse de pagar até mais de cinco contos de réis à vista na recebedoria, no ato de entrada, ao instituir-se sistema de cobrança por fiança. Deste modo o pagamento da taxa era efetuado ns coletorias municipais pelo próprio importador ou pelo negociante após a revenda dos animais.<sup>97</sup>

A taxa sobre bestas novas era importante fonte de renda da província, aproximadamente 9% da receita no decênio 1850-60, conforme receitas mineiras consolidadas publicadas no anexo ao Relatório Presidencial de 1862.<sup>98</sup> O aumento da demanda por mulas “paulistas” na década de 1840 suscitou esforços para evitar o descaminho, como se observa na comunicação entre a Presidência das Províncias de São Paulo e Minas em 1846,

“acusando a recepção de ofício de 30 de Março deste ano, em que V.E., pelos motivos de economia pública nele expostos, exigia que esta Província (SP) transmitisse a essa Presidência (de MG) relação nominal dos indivíduos que no Registro da Cidade de Sorocaba pagassem o imposto de 500 réis sobre cada besta nova que por ali passasse, com declaração do numero delas”.<sup>99</sup>

---

<sup>97</sup> “Para o pagamento da taxa de 5\$000 sobre cada uma besta brava poderão os importadores passar letras a prazos nunca excedentes a seis mezes contados da data do saque (...) contanto que apresentem nas recebedorias ordens do inspector da thesouraria. Para obtenção d’estas ordens deverão as partes requerer e prestar fiança...” (Regulamento nº58, Art. 42, In: MINAS GERAIS, *Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou na sessão ordinaria de 1868 o presidente da provincia, José da Costa Machado de Souza*. Ouro Preto: Typ. de J.F. de Paula Castro, 1868, Anexo 18). Este sistema de fianças para o recolhimento de direitos sobre animais é similar ao encontrado entre os registros de Curitiba e Sorocaba desde 1731, arranjo decorrente da escassez de meio circulante e da dificuldade no transporte de grandes quantidades de moedas de pequeno valor. Com a venda dos animais em Sorocaba, gerava-se liquidez para os pagamentos.

<sup>98</sup> MINAS GERAIS, *Relatorio apresentado ao ill.mo e ex.mo snr. coronel Joaquim Camillo Teixeira da Motta, vice-presidente da provincia de Minas Geraes, pelo Inspector da Meza das Rendas, Affonso Celso 'Assiz Figueiredo, em 16 de julho de 1862*. Ouro Preto: Typ. de Silva, 1862, mapas 1 e 8A.

<sup>99</sup> APM, PP 1/36, Cx.20, Doc.48.

Com efeito, o Administrador do Registro de Sorocaba remetia mensalmente à presidência da província de Minas, em 1847, “a relação das tropas que passaram por este Registro, cujos donos declararam que fosse intenção seguir a essa província”. Não encontramos tais mapas mensais, apenas os indícios de que eram enviados.<sup>100</sup>

São inúmeros os relatos de improbidade fiscal e os processos da Inspeção da Mesa das Rendas contra administradores nas recebedorias na fronteira paulista, que faziam vista grossa ou participavam ativamente do descaminho das mulas.<sup>101</sup> Alguns documentos fiscais mostram que, excepcionalmente, a taxa de bestas novas não era cobrada nas recebedorias na fronteira, mas nas coletorias nos municípios talvez escriturada a partir do recolhimento sobre bestas extraviadas.<sup>102</sup>

A fraude era facilitada pela própria natureza do objeto tributável. Afinal, mulas soltas descarregadas na volta da rota das exportações não eram consideradas animais importados. Tropeiros espertos adestravam primariamente a mula e botavam-lhe uma cangalha no lombo, para assim não parecer xucra. Ou mesmo mulas que não eram novas, mas sim novas em Minas, deveriam pagar a taxa. Os importadores reclamavam ao Procurador Fiscal que estavam sendo lesados pelo fisco, pois pagavam a taxa para mulas que não eram xucras, e a legislação, o próprio nome da taxa, dava a entender que o imposto incidia sobre mulas xucras. Assim, o inspetor da Mesa Rendas alertou aos administradores das recebedorias que “a besta não deixa de ser nova porque o dono ou condutor procurou amansa-la em caminho, ou para esse fim demorou antes de passar pela recebedoria, como parece ao Dr. Procurador Fiscal.”<sup>103</sup>

A demanda mineira por mulas advinha de atividades mercantis de transporte. Embora houvesse criação de mulas em Minas Gerais, as do sul do país eram favoritas por suas maior força e resistência. As bestas muares (mulas) nascem do cruzamento do gado eqüino (cavalos) com o asinino (burros); as mulas são compactas, fortes e resistentes, adaptadas ao terreno montanhoso. As mulas importadas eram demandadas pelos setores envolvidos no trânsito de maiores distâncias; a capacidade de carga e menor mortalidade as tornavam favoritas

---

<sup>100</sup> APM, PP 1/36, Cx.20, Doc.6.

<sup>101</sup> Vide relatos de “pontos de extravio” de animais na fronteira sul-mineira na seção 2.3.

<sup>102</sup> Coletorias de Paracatu (158 bestas entre 1853 e 1857), de Uberaba (1.498 bestas entre 1853 e 1859), de Curvello (20 bestas em 1869), de São José d’El Rey (490 bestas entre 1873 e 1878), de Itajubá (192 bestas em 1883).

<sup>103</sup> Determinação do Inspetor da Tesouraria Provincial Domingos de Andrade Figueira, em 20/9/1868. *Apud* RIBEIRO, Joaquim Cypriano. *Roteiro dos Exactores da Fazenda Provincial de Minas Gerais*. [Ouro Preto]: Typ. do Diario de Minas, 1876, p. 250.

especialmente na distribuição das importações e exportações. O custeio das tropas resultava caro em relação à pequena capacidade de carga dos animais. Na década de 1820, o custo com o transporte de mercadorias mineiras até o Rio de Janeiro representava de 50% a 80% do preço final naquela praça.<sup>104</sup>

Uma besta capaz de carregar 150% do peso ordinário atribuído poupa o emprego de mais animais e o pagamento de taxas. Nos postos fiscais, a carga era contabilizada a oito arrobas por animal, conforme o regulamento. A carga usual de uma mula em Minas Gerais regulava em seis a oito arrobas, excepcionalmente dez. Quem quisesse maior rapidez deveria diminuir o peso ou tomar mais animais. Animais grandes, “burro de São Paulo”, agüentavam até mais de doze arrobas.<sup>105</sup>

Informações de importações de bestas novas para o período anterior a 1839 são esparsas. Após sua passagem por Sorocaba, as tropas com destino a Minas Gerais eram conduzidas ao vale do rio Paraíba, onde descansavam antes de subir a serra e adentrar a capitania montanhosa. Neste caminho, principal via de acesso a Minas Gerais na primeira metade do século XVIII, situava-se o registro da Mantiqueira. Os registros na fronteira de Minas Gerais desempenhavam várias funções, dentre elas a cobrança de direitos de entrada, que oneravam “cada cavalo ou besta muar que entrasse sem carga, sem sela, em pelo e não montada” em 2 oitavas de ouro, ou 3\$000 réis.<sup>106</sup> Ao adentrar o século XIX, o desenvolvimento agrícola do oeste paulista permitiu às bestas do sul do país novas rotas para Minas, diretas através dos contrafortes orientais da serra da Mantiqueira através de Jundiá.

Com a criação do imposto sobre bestas novas, nova modalidade fiscal estabelecida por meio da lei nº 154 de 1839 da província de Minas Gerais, passou-se a registrar de forma mais confiável a entrada de mulas soltas em território mineiro. Esta taxa era cobrada nas recebedorias de fronteira (antigos registros), criadas também por intermédio da supracitada lei. Informações sobre a receita oriunda de sua arrecadação estão disponíveis em relatórios dos presidentes da província de Minas e também nos encadernados de Tabelas da Mesa de

---

<sup>104</sup> STURZ, J.J. *A Review, Financial, Statistical & Commercial, of the Empire of Brazil and its Resources*. Londres: Effingham Wilson, 1837, *apud* LIBBY, “Protoindustrialização”, p. 274.

<sup>105</sup> LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1975, p. 246. Sobre a capacidade de carga e viagem das mulas em Minas no século XIX, vide MARTINS, *Growing in silence*, pp. 140-142.

<sup>106</sup> “Registro das condições de asento, e Alvará com que forão rematados no Concelho Ultramarino o contrato das entradas, etc”, condição 1ª. Sobre o regimento dos registros mineiros, vide ELLIS, Myriam. “Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII”. *Revista de História*, Nº36, Out-Dez 1958, pp.429-467.

Rendas Provinciais e Balanços e Orçamentos apresentados à Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais, encontrados no Arquivo Público Mineiro.

Analisamos o comércio de importação de bestas novas por Minas Gerais no período 1839-84 na seção 3.4. Visando estimar a participação da demanda mineira no mercado de animais de carga do sul, utilizaremos informações geradas pelas unidades fiscais presentes nas rotas que buscavam os distritos mineradores, encarregadas da tributação deste fluxo comercial. Esta documentação registra a movimentação de animais soltos na entrada da província de Minas Gerais e na região de Sorocaba, onde parte das tropas era comercializada. Embora a recorrência de fraudes prejudique a confiabilidade das séries históricas geradas por estas fontes quantitativas oficiais, elas representam estimativas mínimas para a composição das tropas.<sup>107</sup>

### 2.2.2 As taxas itinerárias

A partir de 1839 são cobradas taxas de barreira nas estradas para o Rio de Janeiro, para financiar sua conservação. Ao longo da década de 1840, as taxas refinaram-se a ponto de se tornarem impostos sobre importações. Entre outubro de 1843 até o fim do ano fiscal 1845/46 Minas arrecadava “direitos de entrada” nas recebedorias, direitos que não devem ser entendidos na acepção colonial, pois não incidiam diretamente sobre a os gêneros importados. Os “direitos de entrada” mineiros da década de 1840 eram taxas de pedágio sobre animais e carros que entrassem com gêneros de comércio, ou seja, taxas de utilização das vias interprovinciais. A lei “taxava em quatro mil réis cada animal que entrasse Minas Gerais transportando gêneros de províncias que não fossem limítrofes”, ou seja, o “pedágio” incidia majoritariamente sobre gêneros importados do estrangeiro.<sup>108</sup>

Nas palavras de Tavares Bastos, a introdução desta modalidade de receita no orçamento da província mineira suscitou “memorável controvérsia sobre taxas itinerárias,

---

<sup>107</sup> Além de, eventualmente, microdados tais como procedência, local de internada, nomes de tropeiros, proprietários e fiadores dos animais. Cf. SUPRINYAK, Carlos Eduardo. *Comércio de animais de carga no Brasil imperial: uma análise quantitativa das tropas negociadas nas províncias do Paraná e São Paulo*. Dissertação de mestrado. Araraquara: FCLAr/UNESP, 2006.

<sup>108</sup> Cf. APM, FP 3/1, Cx. 10, Doc. 15; MINAS GERAIS. *Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na abertura da sessão ordinaria do anno de 1844 pelo presidente da provincia, Francisco José de Souza Soares 'Andrea*. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1844, mapa n.20; DOLHNIKOFF, Miriam. “Entre o centro e a província: as elites e o poder legislativo no Brasil oitocentista”. *Almanack Braziliense*, numero 01, maio 2005, p. 88.

erroneamente comparadas a direitos de importação”.<sup>109</sup> Afinal, os antigos direitos de entrada eram cobrados por peso, sem distinção de qualidade, do mesmo modo que se taxa a carga de uma besta. O estímulo à interferência provincial na matéria foi o fim do Tratado de Comércio com a Inglaterra, em agosto de 1844, via Lei Alves Branco, pois assim “o Império pôde tributar livremente as importações. Essa liberdade possibilitou que o Estado extraísse o máximo de receita dessa importante fonte de recursos”.<sup>110</sup> De fato, assinalaria o Visconde do Uruguai que “as Assembléias Provinciais têm atacado os impostos gerais, principalmente de importação e exportação (...) Depois que em 1845 cessou o suprimento às províncias, voltaram-se ainda mais as Assembléias Provinciais para novas excursões no campo dos impostos gerais.”<sup>111</sup>

Em 1845 os deputados mineiros “mineiros enfrentaram processo de revogação dos “direitos de entrada” no poder legislativo imperial, pois “posicionaram-se contra a lei mineira os deputados do Mato rosso e Goiás, uma vez ue suas províncias consumiam grande quantidade de produtos vindos do Rio de Janeiro, que necessariamente passavam por Minas e, em razão do imposto ali cobrado, chegavam ao mercado final com considerável aumento de preço.”<sup>112</sup> Segundo Miriam Dolhnikoff, “os deputados mineiros não tiveram sucesso, pois a lei de Minas acabou sendo revogada.”<sup>113</sup> Entretanto, não houve cobrança tão-somente no ano fiscal 1846/47. Em 1847/48 voltou a cobrança de taxas itinerárias no valor de 3\$000 réis sobre animais com gêneros importados, elevada a 3\$920 réis a partir de 1850/51.

A lei mineira nº310 de 8/5/1846 mandou dividir as estradas em provinciais e municipais. Aquelas a cargo dos cofres provinciais seriam conservadas através da arrecadação

---

<sup>109</sup> TAVARES BASTOS, A. C. *A Província: estudo sobre a descentralização no Brasil*. 3ª edição feita sobre a 1ª edição de 1870. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1975, p. 211.

<sup>110</sup> DINIZ, Adalton Franciozo. *Centralização política e apropriação de Riqueza: análise das finanças do Império Brasileiro (1821 – 1889)*. Tese de doutorado. São Paulo: FFLCH/USP, 2002 p. 80.

<sup>111</sup> Apud FERREIRA, Gabriela Nunes. *Centralização e descentralização: o debate entre Tavares Bastos e visconde de Uruguai*. São Paulo: Ed. 34, 1999, p. 98. No debate entre Tavares Bastos e o Visconde do Uruguai, o primeiro “reconhece como renda peculiar do governo nacional os impostos de importação, entendidos em seu sentido literal: taxas de entrada de produtos estrangeiros nas alfândegas. Citando Visconde de Uruguai, Tavares Bastos afirma que muitos exemplos transcritos por ele – sobre as incursões das províncias no campo dos impostos de importação – padecem de dois defeitos: o exagero dos inconvenientes das leis provinciais; e a confusão quanto à natureza dos impostos criados pelas Assembléias Provinciais. Tender-se-ia, segundo o autor, a incluir sob a rubrica ‘impostos de importação’ outras taxas de natureza diferente: as taxas sobre o consumo local de certos gêneros; e as taxas itinerárias” (FERREIRA, *Centralização e descentralização*, p. 103).

<sup>112</sup> DOLHNIKOFF, “Entre o centro e a província”, p. 88.

<sup>113</sup> DOLHNIKOFF, “Entre o centro e a província”, p. 89.

de “direitos de barreira”, ou seja, taxas com destinação especial.<sup>114</sup> As taxas foram criadas pela lei 306 de oito de abril de 1846, que em seu capítulo 3º define as rendas de aplicação especial para o ano 1846/47. No artigo 4º estabelece as taxas nas recebedorias na fronteira fluminense:

“taxas itinerarias fixas em conformidade com a presente Lei sobre as estradas de comunicação desta Província com a capital do Imperio:

	Paraibuna	Diversos
pessoa em pé	\$080	\$050
pessoa a cavalo ou animal carregado	\$560	\$280
ovelhas, cabras ou porcos	\$160	\$080
cavalos, vacuns ou muares	\$400	\$200
carro	1\$000	\$500”

A partir de 1847/48, as *taxas itinerárias* de Minas Gerais tomam a forma que seria mantida por quatro décadas. O orçamento da receita do sobredito exercício estabelece que se arrecade nas recebedorias, na lei 329, capítulo 3º, artigo 4º:

“§1º de cada animal, que transitar pelas estradas de comunicação desta com outras Províncias... 3\$000; excetuam-se:

1º conduzindo gêneros sujeitos à taxa de 3% e 6% [de exportação] e os que conduzem sal; 2º cavaleiros, tropeiros, pagens, animais vazios, os que conduzem o trem dos escoteiros, animais que tirarem os carros e os cavalos, muares e vacuns tocados; 3º animais de outras províncias com destino ao Rio de Janeiro; 4º animais com gêneros de primeira necessidade e objetos que tendam a desenvolver a indústria da Província já designados em Ato anterior... \$160 (\$320 em Parahybuna);

5º porcos... \$50 (\$100 em Parahybuna);

6º cabras e ovelhas... \$40 (\$80 em Parahybuna)

§2º de cada carro... 19\$200 exceto carregados de generos das exceções do paragrafo anterior ... 1\$000 (2\$000 em Paraibuna)”

As maiores taxas, de 3\$000 réis e 19\$200 réis, eram pagas pelos animais e carros “não excetuados”. Pagavam muito menos os animais portando mercadorias mineiras destinadas a outras províncias, os animais com cargas de outras províncias não destinadas ao mercado mineiro, os animais com gêneros importados considerados essenciais, como sal e ferragens, todos os gados soltos, os animais empregados na condução de carros, os animais de transporte pessoal. Pagavam a maior taxa tão-somente os animais e carros com importações supérfluas, aquelas não constantes da 4ª exceção, tais como fazendas de algodão, vinhos, artigos de luxo.<sup>115</sup> Ou seja, o tributo recaía na entrada de gêneros típicos da importação desde o estrangeiro, por peso e sem distinção de qualidade; neste sentido, é imposto de importação de

<sup>114</sup> Vide MINAS GERAIS. *Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na sessão ordinaria do anno de 1849 pelo presidente da provincia, José Idelfonso de Sousa Ramos*. Ouro Preto: Typ. Imp. de B.X.P. de Souza, 1849, pp. 10-12.

<sup>115</sup> Gêneros de primeira necessidade de que trata a 4ª exceção, designados por Portaria de 9/6/1847.



gêneros, vedado à Província pelo Ato Adicional, e onerava tanto as importações mineiras quanto as goianas e mato-grossenses que transitassem por Minas Gerais.

A taxa de 3\$000 foi elevada a 3\$920 a partir de 1850/51 e a 4\$500 desde 1876/77. Os carros sujeitos à taxa de 19\$200 foram diferenciados a partir de 1850/51 em taxas diversas entre 19\$200 e 41\$400; desde 1867/68 há novas categorias de carros que pagavam entre 48\$000 e 72\$000. Esclarece Cypriano Ribeiro que as diferentes taxas para carros fazem a distinção por capacidade de carga.<sup>116</sup>

As taxas itinerárias compunham uma importante parcela da receita provincial, 22% do total em 1850-60 conforme receitas mineiras consolidadas publicadas no anexo ao Relatório Presidencial de 1862.<sup>117</sup> A proporção seria ainda maior, pois a partir de janeiro de 1854 a receita das taxas da 1ª a 6ª exceção na recebedoria do Paraibuna foi transferida para a companhia União e Indústria.<sup>118</sup> Em 1850-52 estes itens em Paraibuna representaram 15% da arrecadação das taxas itinerárias. O controle desta receita voltaria à província a partir de 1882, quando o trânsito era reduzido devido ao tráfego preferencial nos vagões das ferrovias.

A construção da rodovia pavimentada – União e Indústria – propiciou maior transporte das importações sobre carros puxados por animais a partir de 1858/59. O terreno na região entre Juiz de Fora (MG) e Petrópolis (RJ) era acidentado, mas o declive do leito da rodovia não excedia 3%. Assim, o transporte se fazia “exclusivamente em carroças de quatro rodas que carregam por termo médio 200 arrobas” e havia “um serviço de diligências para a condução dos passageiros”. Os fretes então regulavam “de maneira que os passageiros de diligência pagam 1\$000 por légua e as cargas 50rs. por arrobas inclusive taxa de barreira.”<sup>119</sup>

A expansão da malha ferroviária na década de 1870 faria caducar a cobrança de taxas itinerárias, pois o maior tráfego de bestas envolvidas no comércio interprovincial passa a

---

<sup>116</sup> Conforme a lei de orçamento de 1/12/1873, artigo 1º, §21, carros com capacidade de conduzir 50 arrobas pagavam 19\$200; de 50 a 100 arrobas, 24\$000; 100 a 150 arrobas, 36\$000; 150 a 200 arrobas, 48\$000; 200 a 250 arrobas, 60\$000; 250 a 300 arrobas, 72\$000 (RIBEIRO, *Roteiro dos Exactores*, p. 249).

<sup>117</sup> MINAS GERAIS, *Relatorio... 1862*, mapas 1 e 8A.

<sup>118</sup> “O governo da Provincia de Minas Gerais correu em auxílio da empresa nascente [União e Indústria]: começou a ceder-lhe o uso da estrada provincial do Paraibuna [...] permitindo-lhe a cobrança de taxas de passagem (Contrato de 31 de janeiro de 1853).” (ESTEVES, “Mariano Procópio”, pp. 17-18). Segundo Albino Esteves, o contrato previa que entre 1854 e 1857 a União e Indústria haveria metade do produto das taxas, deduzidas as despesas de arrecadação. No entanto, não consta a arrecadação das taxas de 1ª a 6ª exceção em Paraibuna nos mapas das Tabelas da Mesa de Rendas nem nos Balanços e Orçamentos Apresentados à Assembléa Legislativa Provincial.

<sup>119</sup> GERBER, Henrique. *Noções Geográficas e Administrativas da Província de Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Tipografia de Georges Leuzinger, 1863, p. 47.

ocorrer internamente à província. As importações passariam a penetrar Minas por dentro dos vagões. Na década de 1880, quando a maior parte das importações era feita já sobre trilhos, a província voltaria a arrecadar taxas específicas sobre a entrada de gêneros. Era taxa geral sobre o peso, sem distinção de qualidade. Cobravam-se 33 réis por quilo de carga importada. A taxa por peso era equivalente à taxa por animal de carga. Transformando quinze arrobas = um quilo, e oito arrobas = uma carga, a taxa por importados era de 3\$960rs. por carga. Porém, a cobrança por peso era mais eficiente, pois comportava também o pagamento das cargas nos vagões dos trens.

Os números das importações mineiras segundo o recolhimento das taxas itinerárias a 3\$000, 3\$920 e 4\$500 são discutidos na seção 3.4. Também notamos que as taxas itinerárias gerais da 1ª à 4ª exceções a \$160 (ou \$320) indicam o volume do trânsito em cada rota de comércio. Além das quantidades de animais com importações estrangeiras e o trânsito geral, o pagamento da taxa da 5ª exceção de \$50 (ou \$100), exclusivamente por porcos, comparado às exportações de suínos nas recebedorias permite concluir que em alguns trechos da fronteira mineira transitavam milhares de porcos adicionais aos declarados exportados, evidenciando a entrada de suínos vindos de São Paulo.

### 2.3 AS FORMAS DE SUB-REGISTRO

Sendo Minas Gerais uma província interior, o recolhimento de impostos na fronteira gerava querelas, tais como relatados pelo encarregado do registro de Sapucaí-mirim em maio de 1832 quanto aos "desvios de direitos de entrada e de exportação" na estrada entre Pouso Alegre (MG) e Pindamonhangaba (SP), cuja freguesia fronteiriça, São Bento do Sapucaí, tinha "todos seus negócios com Mineiros, logo os gêneros não deviam ser sujeitos a Direitos de São Paulo" e pede "ordenar que se ponha uma Praça [militar de baixa patente] na Fazenda do finado Jordão, bem nos limites de Minas" para guarnecer a fronteira.<sup>120</sup> Há confusão sobre a origem dos gêneros. De modo a garantir a não incidência de bi-tributação aos gêneros mineiros, Instrução de 19/4/1833 do governo paulista libera do pagamento nos seus registros os gêneros acompanhados de guias emitidas por outras províncias. Em novembro de 1833,

"os Condutores de Tropas que conduzem gêneros d'essa Província (São Paulo) e passam pelo Registro da Boa Vista (Pindamonhangaba/SP), não trazem Guia, ou Documento algum, por onde consta serem os gêneros de produção d'essa Província. Levo à consideração de V.E. o inconveniente representado da qual pode resultar nada menos do que serem exportados os gêneros d'esta Província (Minas Gerais)

---

<sup>120</sup> APM, PP 1/36, Cx.19, Doc.24.

como produtos d'essa, deixando por isso de satisfazer as imposições estabelecidas (...) à vista das Instruções de 19 de Abril do corrente ano.”<sup>121</sup>

Após a criação da taxa de exportação, a existência de tributo similar em São Paulo e no Rio de Janeiro causava preocupação à Fazenda destas províncias, pois, sendo menores as taxas cobradas em Minas, exportadores paulistas e fluminenses compravam guias falsas como se fossem de produção mineira, a fim de escapar ao imposto. Houve resistência do governo mineiro a um acordo com a presidência fluminense e a discussão renderia o convênio da taxa de exportação de café com a província do Rio de Janeiro em 1850.

Qualquer acordo entre Minas e São Paulo acabou sendo substituído por novas medidas de controle por parte do governo de São Paulo em meados da década de 1840. Em 1844 exigem-se "assinaturas dos Administradores das Recebedorias para conferir Guias apresentadas nos Registros da Província de São Paulo".<sup>122</sup> As providências paulistas são bem descritas por Viviane Tessitore:

“A lei paulista nº2, de 19/2/1840, determinou que o Governo Provincial tomasse providências para que: os gêneros de outras províncias não entrassem São Paulo com guias falsas; guias verdadeiras não servissem para lesar a renda provincial, despachando por elas gêneros produzidos em São Paulo; não se julgasse legais guias não acompanhadas dos gêneros; fosse evitado o abuso de se trocar guias com o fim de se obter o desconto das conduções. Pelo Regulamento de 22/12/1845, as pessoas que chegassem à Província de São Paulo, por terra ou por mar, com gêneros de produção de outras províncias, além das obrigações acima, deveriam declarar ao Administrador ou Coletoria ao apresentarem as guias, se os gêneros eram para exportação ou para o consumo, e, no segundo caso, em que armazéns seriam vendidos. No caso de serem para exportação, o Exator marcaria prazo razoável para que ela ocorresse, levando em conta a deterioração dos produtos, prazo renovável desde que o exportador provasse que os gêneros ainda existiam”.<sup>123</sup>

Conforme o regulamento de 1845, as medidas para evitar a fraude exigiam a apresentação das guias mineiras nas coletorias paulistas nos municípios fronteiriços nas principais rotas mineiras para os portos paulistas e foram assim comunicadas à presidência mineira:

“As Coletorias das Vilas de Mogi Mirim, Atibaia, Bragança e Pindamonhangaba [em São Paulo], d'ora em diante, servem igualmente de Registro, e nelas sejam apresentadas as Guias dos Gêneros dessa Província [Minas Gerais], que forem exportadas para serem embarcadas no Porto da Cidade de Santos; cessando assim os inconvenientes que encontram os exportadores, de serem as Guias somente assinadas pelo Administrador do Registro da Vila de Jaguary dessa mesma Província”.<sup>124</sup>

Em 1847 a Mesa de Rendas de Ubatuba (SP) recolhe guias falsas da exportação mineira.

---

<sup>121</sup> APM, PP 1/36, Cx.19, Doc.22.

<sup>122</sup> APM, FP, Enc. 22, p. 280.

<sup>123</sup> TESSITORE, *As Fontes da Riqueza*, pp. 157-8.

<sup>124</sup> APM, PP 1/36, Cx.20, Doc.61.

“Reclamando Januário e Companhia, negociantes e consignatários na Villa de Ubatuba desta Província [São Paulo], o pagamento dos direitos cobrados na Mesa de Rendas da dita Villa, pelos despachos de 724 arrobas de fumo, alegando ser ele de produção dessa Província [Minas Gerais], e, para evitar-se qualquer abuso contra os interesses do Cofre desta Província, visto que as referidas Guias não se acham em ordem, rogo a V.E. haja de mandar examinar se, na Tesouraria dessa Província consta ter-se cobrado os direitos, de que fazem menção as mesmas”.<sup>125</sup>

Em 1848, instituiu-se em Minas Gerais sistema de arremates das rendas das recebedorias por particulares (Resolução nº376). Apenas parte das recebedorias foi arrematada e o sistema foi abolido após o primeiro ano de vigência dos contratos (1849/50). O sistema de arremate rendeu algumas vicissitudes. As recebedorias na fronteira agrícola do café foram favoritas para arrematação pela administração privada. As nove recebedorias (de vinte e oito) que permaneceram sob administração direta da Província respondiam em 1847/48 por apenas 12% das exportações de café, mas por 65% das exportações dos demais produtos. A convivência de recebedorias arrematadas com outras sob o controle da Fazenda Provincial estava distorcendo a escolha das rotas, talvez segundo a administração particular das recebedorias, ainda que todas seguissem o mesmo regulamento. Diminuiu a receita proveniente da arrecadação da taxa de exportação do café mineiro: a quantidade de café registrada em 49/50 nas nove recebedorias não arrematadas é 30% inferior ao ano anterior, sendo que no principal ponto de escoamento sob o controle provincial, na Ponte da Sapucaia sobre o rio Paraíba, a redução foi de 52%. Esta redução é incompatível com a taxa de crescimento das exportações de café em Minas, que quadruplicou entre 1842 e 1852. Tal taxa de redução da exportação de café nas recebedorias não arrematadas em 49/50 em relação aos anos anteriores, superior a 30%, não fora observada até então e seria superada para este conjunto de recebedorias em seis ocasiões até 1883, mas sempre precedida por um crescimento anual anterior nunca inferior a 31%, sendo que em três ocasiões tal acréscimo prévio havia sido superior a 100%, variações típicas das safras de café, o que não é o caso para 47/48 e 48/49, quando há redução de 12%. Este indício sugere em 49/50 que os exportadores de café estariam preferindo pagar suas taxas nas recebedorias arrematadas. O sistema de arremates causou também diminuição do registro das demais exportações nas recebedorias não arrematadas de 12%, em relação ao ano anterior, redução superada tão-somente na crise generalizada de 1858 e 59 e em três anos financeiros já na era ferroviária. De fato, o presidente da província foi “informado pelo Administrador da Recebedoria do Paraibuna, que tem ali consideravelmente diminuído a arrecadação do imposto sobre o gado, depois que em execução da Resolução nº376 foram arrematadas as Recebedorias que lhe

---

<sup>125</sup> APM, PP 1/36, Cx.20, Doc.67.

ficam contíguas”.<sup>126</sup>

O sistema de arremates vigente em 1849/50 estimulava a fraude da taxa de exportação na alfândega do Rio de Janeiro, em favor dos exportadores de café fluminenses, pois a própria presidência de Minas reconheceu que “depois da arrematação das recebedorias desta Província, a do Rio de Janeiro sofreu uma diminuição no imposto, que arrecada sobre o café”.<sup>127</sup>

A evasão fiscal do café era especialmente lesiva aos cofres das três províncias produtoras, conforme as mensagens oficiais de suas presidências e leis e acordos para o recolhimento dos direitos de exportação. Os maiores conflitos vinham do temor pela possibilidade de bitributação no Rio de Janeiro. Se as guias de exportação mineiras ou paulistas não fossem consideradas legítimas na alfândega do Rio de Janeiro, os exportadores seriam estimulados ao descaminho desde Minas Gerais ou São Paulo. A possibilidade de conseqüente menor arrecadação fazia aumentar o controle por parte dos fiscos provinciais. Em Minas Gerais as taxas sobre o café eram menores que no Rio de Janeiro, o que causaria protestos da presidência fluminense, por sua vez.

O baixo preço do café na pauta de 1841 em Minas Gerais gerou indisposição com o Rio de Janeiro. Em Minas se pagava 3% sobre 2\$000 a arroba de café (taxa a 60 réis), que no Rio era taxada em 4% sobre o preço médio das pautas semanais da Alfândega, o qual atingia níveis superiores a 3\$000 em meados da década de 1840 e 5\$000 na virada para 1850 (taxa de 200 réis). A disparidade estimulava a fraude – segundo o governo do Rio de Janeiro seu café era exportado como mineiro. Eis a opinião da presidência fluminense:

"Diz-se que alguns fazendeiros moradores entre o [rio] Paraíba e o [rio] Paraíba [no Rio de Janeiro] onde se acha o registro de Minas [ponte sobre o Paraíba], pagavam nele o imposto do café, e o exportavam guiado como de produção mineira. (...) A fraude faz-se ainda de outra maneira: alguns tropeiros de Minas, chegando aos registros daquela província anunciam querer pagar o imposto de 300 arrobas de café, quando na realidade não conduzem senão 50, sendo resto da carga milho e feijão, ou mesmo toucinho. O administrador do registro, ou porque lhe pareça que o número de animais tocados não pode trazer mais do que as 300 arrobas, ou porque pela muita afluência de tropas, que de propósito se reuniam na ocasião da passagem, não possa verificar toda a carga, ou porque, posto conheça o engano, tem interesse em cobrar antes o imposto sobre 300 arrobas do que sobre 50, fá-lo em boa ou má fé. (...) O indivíduo que teria de pagar 3\$000 pelas 50 arrobas de café, não duvida pagar 18\$000; porque vendendo a guia por 24\$000 ganha 6\$000; e o comprador dessa guia não duvida comprá-la por 24\$000

---

<sup>126</sup> MINAS GERAIS. *Relatorio do presidente da provincia de Minas Geraes, o Ill<sup>mo</sup> e Ex<sup>mo</sup> Dr. Alexandre Joaquim de Siqueira, na abertura da sessão extraordinaria da Assembléa Legislativa Provincial no dia 25 de março de 1850*. Ouro Preto: Typ. Social, 1850, p. 29.

<sup>127</sup> MINAS GERAIS, *Relatorio... 1850*, p. 30.

porque tendo de pagar no Consulado 30\$000 pelas 250 arrobas, lucra também 6\$000".<sup>128</sup>

A presidência mineira demorou a reagir à reclamação fluminense. Após discussão entre as presidências das províncias, Minas e Rio assinaram o Convênio de 2/8/1851 estabelecendo que os direitos de exportação do café mineiro seriam cobrados diretamente na alfândega fluminense, fixando como exportações mineiras 9,03% do café taxado.<sup>129</sup> Este sistema perdurou até 1860, quando irrompem as maiores safras em Minas Gerais. A administração fazendária mineira não havia deixado de anotar as saídas de café pelas recebedorias, tendo assim percebido que sua cota de exportações em relação à fluminense havia superado, então, os 9,03% estabelecidos.

Há grande falha nas informações sobre as exportações de café – totais e desagregadas por recebedorias - enquanto vigorou o convênio entre as províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro. Entre setembro de 1851 e outubro de 1860 há dois registros da exportação do café mineiro: o dos balancetes do convênio e o das recebedorias da província, anotado fragmentariamente pelos administradores das recebedorias, exigência extra-oficial da Fazenda Provincial a fim de comparar o volume registrado na fronteira aos 9,03% taxados na alfândega. Para a série de exportações totais, adotamos o dado dos balancetes, conforme Aristóteles Alvim, com exceção do ano 1858/59, conforme Roberto Martins, “uma vez que em 1859 o governo mineiro já reclamava que a quota de 9,03% do convênio subestimava a participação de Minas no total das exportações de café das duas províncias”.<sup>130</sup> Para a série de exportações desagregadas por recebedorias (Segunda Parte), utilizamos as exportações de café registradas na fronteira mineira.

As dificuldades para execução do regulamento das recebedorias, que exigia a exata contagem e pesagem dos gêneros, geravam desvios no registro das quantidades, adotando-se, em geral, a medida de oito arrobas por animal, “na conformidade dos Regulamentos”, e das qualidades, privilegiando-se a cobrança sobre as principais mercadorias. O Inspetor da

---

<sup>128</sup> RIO DE JANEIRO. *Relatorio do presidente da provincia do Rio de Janeiro, o senador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no 1º de março de 1846, acompanhado do orçamento da receita e despeza para o anno financeiro de 1846 a 1847*. Segunda edição. Nictheroy: Typographia de Amaral & Irmão, 1853, pp. 7-10.

<sup>129</sup> A Mesa de Rendas do Rio de Janeiro passou a cobrar direito de saída sobre todo o café escoado pelo porto, o que, por sua vez, gerou conflitos com a província de São Paulo. Os exportadores paulistas foram tentados a escapar do pagamento nos seus registros, pois era mais difícil deixar de efetuar o pagamento no Rio (TESSITORE, *As Fontes da Riqueza*, p. 152).

<sup>130</sup> Cf. MARTINS & MARTINS, “As exportações de Minas Gerais”, Anexo II (4 – Café, notas 6 a 15); ALVIM, Aristóteles. “Confrontos e Deduções”. In: *Minas e o Bicentenário do Cafeeiro no Brasil*. Bello Horizonte: Imprensa Oficial, 1929, pp. 19-20.

Fazenda Provincial relata, em 1855, o sub-registro das exportações de café em cerca de 25%, pois as bestas fortes carregavam peso superior a 8 arrobas, e Cunha Matos, em 1837, confirma esta possibilidade de evasão fiscal por sub-registro das cargas:

"Nesta Repartição não existem todas as relações que devem os Administradores das Recebedorias remeter mensalmente; nessas mesmas relações, na conformidade dos Regulamentos, é invariavelmente calculado em 8 o número de arrobas [de café], que carrega uma besta, quando do ordinário sobre cada uma pesa não menos de 10; e que, finalmente, não diminuta é a quantidade que anualmente se extravia".<sup>131</sup>

"O peso que se dá a cada um dos animais empregados na importação e exportação depende das distâncias, extensão das jornadas e força dos indivíduos. As bestas que fazem pequenas marchas carregam 12 arrobas; algumas conduzem este peso nas marchas dilatadas, quando são valentes. As mais fracas carregam ordinariamente 8 arrobas".<sup>132</sup>

A proporção de sub-registro por subestimação do peso médio carregado por besta é estendida a todos os gêneros transportáveis, os quais podem ainda ser ignorados quando em pequena quantidade em meio a toneladas de café ou toucinho. Para a taxa de exportação de animais soltos a sonegação era feita pelo descaminho, pois mais facilmente atravessariam um rio que uma besta carregada, em ponto desguarnecido da fronteira, por exemplo. Não havia incentivo para que os funcionários das recebedorias e soldados destacados guardassem a fronteira dos extravios. O seguinte trecho do relatório do presidente de Minas Gerais Sá Rego para a Assembléia Provincial em 1851 explicita sua preocupação com a lenidade dos fiscais.

"Devo alguma cousa dizer acerca do modo porque são retribuídos os empregados incumbidos da arrecadação dos dinheiros publicos, principalmente os empregados das recebedorias (...)

"A fixação de ordenados não me parece conveniente para empregados desta ordem (...) acontecendo por isso que em algumas recebedorias de menor trabalho e menor renda, achão-se os empregados com maiores ordenados do que os de outras que arrecadão maiores quantias (...) Accresce ainda que a insufficiencia de alguns desses ordenados, manifesta-se independentemente da comparação com outros, e sómente em relação ao trabalho dos empregados (...)

"Chamo, srs., muito particularmente a vossa atenção para este objecto, por estar convencido de que seguramente uma quarta parte da receita da provincia deixa de entrar para seus cofres".<sup>133</sup>

<sup>131</sup> APM, PP 1/40, Cx. 37 Doc. 10

<sup>132</sup> CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, p. 309.

<sup>133</sup> MINAS GERAIS. *Relatorio que á Assembléa Provincial da provincia de Minas Geraes, apresentou na sessão ordinaria de 1851 o doutor José Ricardo de Sá Rego, presidente da mesma provincia*. Ouro-Preto: Typ. Social, 1851, pp. 28-29. Para a existência dos caminhos de extravio chamou a atenção da Assembléia Provincial o presidente dr. Sá Rego depois que o capitão Francisco José Cardoso Junior encarregado de "examinar o estado das recebedorias existentes ao sul da provincia, (...) teve occasião de concorrer para que se inutilisasse o empenho com que alguns contribuintes procuravão subtrahir-se ao pagamento do imposto sobre bestas novas [importação de mulas xucras] e se arrecadasse a quantia de novecentos e tantos mil réis que deixarião de entrar para os cofres publicos" correspondentes a 180 "e tantas" bestas novas, provenientes de Sorocaba. Na mesma época e região encontramos um processo contra um Vigia de Ouro Fino em 1851 "pela evasão de 200 mil-réis" ao mesmo imposto, equivalentes a uma tropa de 40 mulas (APM, PP 1/40, Cx.36, Docs. 5-11). Tropas de bestas novas transitavam com freqüência nos caminhos para Minas a partir de Jundiá (10 a 25 mil animais anuais). O presidente Sá Rego estimou sub-registro de 25% da receita proveniente das recebedorias, não necessariamente

Por vezes as recebedorias não eram providas por administradores afiançados e, embora o regulamento não autorizasse expressamente, havia a hipótese de serem chamados a exercer funções de administrador e de escrivão os Inferiores do Corpo Policial.

“Bem explícito a este respeito era o Regulamento 15 de 31/5/1839, quando em seu artigo 22 dispunha que as Recebedorias para onde não estivessem designados os respectivos Funcionarios se collocasse uma pequena força policial comandada por um Inferior de confiança (...) Esta medida excepcional, porém, só permitida em casos emergentes, foi por muito tempo aplicada em larga escala, chegando a observar o empenho com que se iam alistar nas fileiras da Força Policial individuos que, cobiçando empregos de arrecadação, mas não podendo prestar as garantias legais que eram necessárias para obterem-nos, recorriam ao meio de se apresentarem Officiais inferiores, conseguindo assim facil e expeditamente o que de outro modo nunca teriam podido alcançar.”<sup>134</sup>

Os “pontos de extravio” eram conhecidos pela administração provincial, que se esforçava para prover seus portos secos de *estações de vigia* na segunda metade da década de 1860.<sup>135</sup> Em 1844, o presidente de Minas Gerais reclamava que “algumas recebedorias tem uns homens chamados vigias, por cuja utilidade muito se representa, no que eu não creio, ganhando diversos ordenados ou diarias, com o que muita despesa se faz, e que a serem precisos poderião ser substituidos por praças do corpo policial, quando esta gente fôr sujeita a alguma disciplina”.<sup>136</sup> O descaminho do trânsito através de fazendas particulares era incentivado pela cobrança geral de taxas itinerárias a todos os viandantes. Pagava-se descontentemente o “pedágio”: muitas estradas ficavam em péssimo estado após época das chuvas; outras, por anos a fio.<sup>137</sup>

As recebedorias eram guarnecidas por milícias, por vezes uma praça simples, ou alguém do corpo policial, ou mesmo meros “vigias”.<sup>138</sup> As estações de vigia em pontos

---

provenientes da taxa de exportação, afinal havia a cobrança de taxa de importação de bestas novas (a 5\$000 cada) e as taxas itinerárias sobre todos os animais transeuntes, especialmente equinos cavallares ou muars carregados de importações diversas (a 3\$920 por animal) exceto sal e outras exceções (a \$160, ou \$320 em Paraibuna). Vide, por exemplo, o processo contra um Vigia de Itajubá (APM, PP 1/33, cx. 54, docs. 44-42; cx. 55, docs. 53-88).

<sup>134</sup> RIBEIRO, *Roteiro dos Exactores*, p. 223.

<sup>135</sup> Os “pontos de extravio” constam do MAPA das Collectorias, Recebedorias e seos estravios, Linhas de correios e suas ramificações da Provincia de Minas Geraes, coordenado pela carta geographica da mesma Provincia e documentos obtidos nas respectivas Repartições, por João R. Duarte, Dezenhador copista da Directoria Geral de Obras Publicas sob a immediata inspecção do Sr. Engrº Aroeira, em Junho de 1866. APM, SP, OP 13, Doc. 2.

<sup>136</sup> MINAS GERAIS, *Falla... 1844*, p. 57.

<sup>137</sup> Por exemplo, entre 1845 e 1847 há oito relatos da péssima situação das estradas no município de Jaguari, “servido por três recebedorias nas mais importantes vias de comunicação com São Paulo” (APM, PP 1/33, Cx. 100, Docs 39, 44, 58, 60, 62, 63, 71, 74). São inúmeros os relatos do mal estado das estradas brasileiras no período 1847/63, de acordo com Emília Viotti da Costa (*Da senzala à colônia*, pp. 206-208).

<sup>138</sup> “Além das Recebedorias haverá, nos lugares de extravios, Estações de vigias, encarregados de vedar os contrabandos, e de perceber o que deve ser pago em virtude da Lei. Estas Estações serão criadas, transferidas ou extintas do mesmo modo prescrito no artigo 2º [dispõe sobre a criação, classificação, denominação,



estratégicos, algumas em caminhos através de propriedades particulares, em rotas paralelas à via principal da uma rota de trânsito interprovincial, regularmente encontravam-se desprovidas de funcionários se a arrecadação adicional não justificasse os ordenados despendidos.<sup>139</sup>

Em 1869 havia setenta e sete estações de vigia (sujeitas a dezoito das vinte e nove recebedorias em funcionamento), das quais vinte e uma, ou apenas 27%, encontravam-se em atividade, pois quarenta e oito ainda não estavam definitivamente providas, “por falta de proposta dos Administradores”, e sete não estavam “creadas de conformidade com o art. 6.o do Regulamento n.58”, mas “existindo antes da promulgação desse regulamento” figuram na relação das recebedorias “porque não se pôde ainda obter informações acêrca da conveniencia de sua supressão ou conservação”.<sup>140</sup> O pouco trânsito em algumas recebedorias não justificava os emolumentos ao administrador e ao escrivão. Em 1844, das vinte e seis recebedorias então existentes, as nove de menor arrecadação recolheram 3:330\$339 e despenderam 3:380\$800.<sup>141</sup>

Os problemas de extravios, falsificações e corrupção abundavam.<sup>142</sup> Os comentários de Cypriano Ribeiro bem ilustram os problemas e soluções enfrentados pela Fazenda Provincial:

“Os Administradores e os Escrivãos das Recebedorias devem mutuamente fiscalizar-se; mas, para que isso se consiga, necessário é que não se tornem eles, como geralmente o são, corpos animados de um mesmo espírito. Essa recíproca inspeção, que os Regulamentos fiscais tanto tiveram em vista, é puramente imaginária desde que entre o Administrador e o Escrivão se estabelece, como dentro em

---

transferência, supressão e localização das Recebedorias pelo Inspetor da Fazenda Provincial] devendo os respectivos atos designar as Recebedorias que fiquem existindo como suas dependências.” (Regulamento 58 de 20/5/1868, artigo 6º, *apud* RIBEIRO, *Roteiro dos Exactores*, p. 220)

<sup>139</sup> Em 1839 estavam destacados nas vinte e quatro recebedorias dezesseis oficiais, cinqüenta e oito soldados e vinte e dois cavalos que representavam 21,7% do corpo policial completo, 35,2% dos praças destacados e 30,6% da seção de cavalaria (MINAS GERAIS. *Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de Minas-Geraes na sessão ordinaria do anno de 1840 pelo presidente da provincia, Bernardo Jacintho da Veiga*. Ouro-Preto: Typ. do Correio de Minas, 1840, mapa n. 3).

<sup>140</sup> “Relação das Recebedorias da Provincia de Minas-Geraes com declaração dos municípios em que estão collocadas e das estações de vigias que lhes são sujeitas. Ouro-Preto. - Thesouraria Provincial de Minas Geraes, 14 de Julho de 1869. O Chefe da Secretaria, João Affonso de Figueiredo”. MINAS GERAIS. *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Minas-Geraes na sessão ordinaria de 1869 pelo presidente da mesma provincia, Dr. José Maria Corrêa de Sá e Benavides*. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1870, mapa s.n..

<sup>141</sup> MINAS GERAIS, *Falla... 1844*, pp. 56-57.

<sup>142</sup> Por exemplo, o capitão Francisco José Cardoso Junior, “honrado, e intelligente official”, encarregado pelo presidente Sá Rego de fiscalizar as recebedorias do sul, evitou “o extravio da quantia de 1:170\$000 rs. , com a qual estava prompto a evadir-se o encarregado da recebedoria de Campanha de Toledo, a quem eu já havia demittido, e contra as ordens do governo continuava no exercicio do emprego.”(MINAS GERAIS, *Relatorio... 1851*, p. 29)

pouco se sucede, a intimidade resultante da indefinida permanência dos mesmos Empregados em cada Recebedoria. A mobilidade de tais Funcionários também é, portanto, uma medida de incontestável acerto, admitindo-se a transferência para outros lugares da mesma classe, de sorte que os removidos nada percam de seus vencimentos.”

Havia ainda o desleixo: há sub-registro também pela falta da remessa das relações mensais do movimento nas recebedorias.<sup>143</sup> “Inúmeras recebedorias desprovidas de funcionários” era observação freqüente em documentos oficiais.<sup>144</sup> Falta pessoal adequado, ninguém queria ser exator, pela fiança muito alta exigida. O administrador e escrivão entravam em exercício após prestarem prévia e idônea fiança, mas o valor de tais garantias era arbitrário. No regulamento de 1868, era de 5 a 30 contos de réis, dependendo da classe (receita) da recebedoria. Segundo Cypriano Ribeiro, “tal exigência importava o não provimento da máxima parte das recebedorias.”<sup>145</sup>

Apesar de todos os problemas da percepção do comércio interprovincial mineiro a partir do recolhimento das taxas, os mapas dos relatórios da Mesa das Rendas Provinciais de Minas Gerais são rica fonte de informações. Além de seu conteúdo agregado, consideramos seu conteúdo desagregado por recebedorias. Embora similarmente falho, permite detalhar as dinâmicas regionais de exportação, as rotas das mercadorias no tráfego interprovincial e as possíveis origens e destinos deste comércio.

Terminamos este capítulo com um cálculo aproximado do sub-registro das exportações mineiras conforme duas fontes coevas confrontadas aos dados oficiais.

O engenheiro Henrique Gerber, funcionário do governo mineiro, calculou o volume das exportações mineiras no quinquênio 1854-59 a partir dos mapas de exportação, gerados

---

<sup>143</sup> “A importancia das taxas mencionadas nesta Tabella, não combina com a que foi escripturada, em rasão de enganos e falta de explicações nos Balancetes remetidos pelos Exactores, e porque não forão carregadas algumas quantias por falta de remessa dos documentos em tempo para as competentes liquidações” (APM, TMRP, 1852, tabelas 4 e 14; idem, 1853, tabelas 4 e 14; idem, 1854, tabelas 4 e 14; idem, 1855, tabelas 4 e 14; idem, 1856, tabelas 4 e 11; idem, 1857, tabelas 4 e 11).

<sup>144</sup> As recebedorias no rio São Francisco eram especialmente desprovidas. Em 1857, o explorador Richard Burton assim descreveu a recebedoria do Pontal do Escuro, recém-deslocada desde Morrinhos: “no Pontal do Escuro, encontra-se estacionado um guarda e são cobrados impostos sobre mercadorias. O posto estava abandonado, devido às febres tifóides malignas chamadas ‘carneiradas’, que matam os homens como carneiros. Desde 1852, a recebedoria foi transferida para a margem direita”. O responsável pela recebedoria do Escuro, Tenente Silvério Gonçalves de Araújo Loureiro, “Administrador da Cobrança do Tesouro Provincial da Província de Minas Gerais (...) viera de Ouro Preto; e tendo passado doze meses naquele horrível buraco, onde, de sua escolta, um sargento e quatro soldados, todos, com exceção de um único, tinham morrido, pretendia regressar o mais breve possível” (BURTON, Richard Francis, Sir, 1821-1890. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*. Apresentação e notas de Mário Guimarães Ferri. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1977, p. 223-224).

<sup>145</sup> RIBEIRO, *Roteiro dos Exactores*, p. 223.

pelas recebedorias, “incluindo-se nesta soma os extravios”.<sup>146</sup> Comparamos os dados de Gerber aos fornecidos pela Mesa das Rendas Provinciais na tabela 2.1.

O *Almanach Sul-Mineiro para 1874* transcreve “a renda das recebedorias provinciais do sul de Minas (Exercício liquidado de 1871 – 1872)”.<sup>147</sup> Os números fornecidos são baseados no Mapa de Exportação de 1871/72, mas diferem significativamente da fonte – vide tabela 2.2.

**Tabela 2.1** – Cálculo dos extravios das exportações mineiras, 1854-59  
(termo médio anual aproximado)

Gêneros da exportação mineira	Volume registrado nas recebedorias	Volume fornecido por Gerber	Porcentagem de sub-registro
Gado bovino (cabeças)	69.000	73.000	5,8%
Gado cavalari e muar (cabeças)	2.500	3.500	40,0%
Gado suíno, lanígero e cabrum (cabeças)	42.000	60.000	42,9%
Café (arrobos)	767.000	1.020.000	33,0%
Toucinho (arrobos)	237.000	300.000	26,6%
Fumo (arrobos) <sup>a</sup>	194.000	230.000	18,6%
Outros (arrobos) <sup>b</sup>	120.000	150.000	25,0%

**Fontes:** Exportações (dados oficiais): vide Apêndice. Exportações (inclusive extravios): GERBER, Henrique. *Noções Geográficas e Administrativas da Província de Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Tipografia de Georges Leuzinger, 1863, p. 44. **Notas:** (a) Inclui fumo em rama, fumo em folha e fumo pixuá. (b) A metodologia utilizada para transformação das quantidades em arrobos encontra-se explicitada no Apêndice.

**Tabela 2.2** – Cálculo dos extravios das exportações do sul de Minas em 1871/72

Gêneros da exportação mineira	Volume registrado nas recebedorias	Volume fornecido pelo <i>Almanach</i>	Porcentagem de extravio
Fumo em rama e pixuá (arrobos)	310.000	400.000	29,0%
Toucinho (arrobos)	145.000	160.000	10,3%
Café (arrobos)	28.400	34.000	19,7%
Algodão (arrobos)	3.600	4.000	11,1%
Gado lanígero (cabeças)	4.400	10.000	127,3%

**Fontes:** Exportações (dados oficiais): vide Apêndice. Exportações (inclusive extravios): VEIGA, Bernardo Saturnino da. *Almanach Sul-Mineiro para 1874*. Campanha: Typ. do Monitor Sul-Mineiro, 1874, p. 35. **Nota:** O autor do *Almanach* calcula “o commercio de exportação do sul de Minas feito por intermedio das seguintes recebedorias: Picú, Passa-Vinte, Itajubá, Presidio do Rio Preto, Sapucahy-Mirim, Campanha de Tolledo, Jaguar, Ouro Fino, Caldas, Jaguára, Dores do Guaxupé, Ponte-Alta e Monte Santo”, porém na relação das rendas lista apenas dez das treze recebedorias citadas, pois “deve-se considerar como também pertencente ao sul de Minas parte do rendimento das seguintes estações (...): do Presidio do Rio Preto, do Jaguára e da Ponte-Alta” (VEIGA, *Almanach Sul-Mineiro*, p. 47).

Conforme Gerber, os gêneros exportados sobre mulas apresentaram extravio total, por peso, de 29,0% (1.318.000 arrobos registradas nas recebedorias e 1.700.000 arrobos

<sup>146</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44.

<sup>147</sup> VEIGA, Bernardo Saturnino da. *Almanach Sul-Mineiro para 1874*. Campanha: Typ. do Monitor Sul-Mineiro, 1874, p. 35.

exportadas, segundo Gerber).<sup>148</sup> O sub-registro das exportações de fumo, por sua vez, era pouco menor. Os dados de Gerber também sugerem maior facilidade dos gados em pé para escapar da fiscalização, exceto para o valioso gado bovino.<sup>149</sup>

O *Almanach Sul-Mineiro* reforça que as exportações mineiras segundo as fontes oficiais "peccam por defficiencia pelos frequentes extravios que ha e pela conhecida malversação de algumas estações fiscaes".<sup>150</sup> Nos arredondamentos, para mais, o autor deve estar a contar com a deficiência "pelos freqüentes extravios e malversação dos fiscais". Curiosamente, o gênero mais extraviado nas rotas sul-mineiras seria o importante fumo, uma vez que era o principal gênero exportável produzido no sul de Minas e o autor tende a exagerar os dados que possam enaltecer a riqueza da região que é seu objeto.

Podemos afirmar que os números oficiais das exportações mineiras são, em geral, inferiores à realidade em 25%. Na Segunda Parte veremos que algumas seções da fronteira mineira eram bem guarnecidas contra extravios, enquanto em outras o sub-registro superava as informações oficiais:

"Para que os dados de exportação e importação sejam entendidos, obscuros as dificuldades que há na fiscalização do contrabando, mormente nos lugares desertos do Oeste, Norte e Leste da província, são a causa de que a exportação registrada não ofereça para aquelas regiões exatidão suficiente; no Sul porém o contrabando e extravio é muito limitado, podendo pois por ali as tabelas servir de base assaz segura."<sup>151</sup>

---

<sup>148</sup> O sub-registro do café foi o maior devido a complicações na fronteira no baixo rio Preto, tributário do rio Paraíba logo acima do rio Paraibuna, onde atingia 60,0% (81.260 arrobas exportadas nas recebedorias da Barra das Flores do Rio Preto, Porto do Machado e Presídio do Rio Preto, e 130.000 arrobas exportadas por esta fronteira segundo Gerber)

<sup>149</sup> A taxa de sub-registro do gado bovino no principal caminho dos gados, a fronteira desde o alto da Mantiqueira à barra do rio Preto (a mesma que apresentava maiores problemas no registro das exportações de café), para no quinquênio 1854-59, foi nula: 30.578 registrados e 31.000 exportados, segundo Gerber, diferença devida ao arredondamento dos dados.

<sup>150</sup> VEIGA, *Almanach Sul-Mineiro*, p. 35.

<sup>151</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 40.

### 3 O SETOR EXTERNO DA ECONOMIA MINEIRA PROVINCIAL

Neste capítulo apresentamos os dados que geraram a discussão sobre o caráter da economia mineira provincial entre Roberto Martins e Robert Slenes. Atentamos especialmente para a inclusão das exportações minerais e a questão dos preços oficiais e de mercado. Na seção 3.1 expomos os dados existentes sobre exportações de ouro e diamantes para a província de Minas Gerais que serão agregados à série de exportações agropecuárias captada nas recebedorias. Na seção 3.2 expomos a metodologia de cálculo dos preços nominais que será utilizada para o cálculo do valor das exportações agropecuárias. Na seção 3.3 analisamos a série completa. O arrolamento das fontes disponíveis sobre as exportações segundo as taxas de exportação encontra-se no apêndice. Avaliamos os movimentos gerais das exportações mineiras no século XIX e comparamos a evolução das exportações mineiras e brasileiras *per capita* até 1884. Incluímos estimativas aproximadas do valor das importações de mercadorias e escravos para comparação.

#### 3.1 OURO E DIAMANTES

Não existem informações concretas sobre as exportações de ouro e diamantes na Minas provincial. Robert Slenes utilizou-se dos dados existentes para a produção destes itens, presumindo, na falta de dados sobre a exportação, que “produção era sinônimo de exportação”. Esta assunção é corroborada para o caso da St. John d’el Rey Mining Company estudado por Douglas Cole Libby.<sup>152</sup> Slenes estimou o volume destas exportações tão-somente para os anos 1819 (1818/19), 1845 (44/45), 1854 (53/54) e 1873 (72/73).<sup>153</sup> Nesta pesquisa, as exportações de ouro e diamantes para todos os anos entre 1839 a 1884 serão agregadas à série de exportações agropecuárias para compor as exportações totais.

Para a exportação de diamantes, Pandiá Calógeras afirma que as estatísticas mais completas e fidedignas quanto ao comércio lícito da Real Extração foram colhidos pelo Dr.

---

<sup>152</sup> Proporção das vendas em relação à produção conforme valores, quantidades e preços indicados em LIBBY, Douglas C. *Trabalho Escravo e Capital Estrangeiro no Brasil: O Caso de Morro Velho*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1984, pp. 145-150. Entre 1838 e 1875, a St. John d’el Rey Mining Company produziu 36,6 toneladas e vendeu 35,7 toneladas de ouro (97,4%; diferença parcialmente explicada pelo pagamento em espécie aos direitos provinciais de 5% até meados da década de 1850). As vendas da St. John ocorriam majoritariamente no mercado inglês; no período de 1851 a 1864 houve vendas também no mercado do Rio de Janeiro (cf. LIBBY, *Trabalho Escravo*, pp. 146). Da produção aurífera de Minas Gerais em 1838-75, a St. John foi responsável por 59,3% (total conforme Libby, vide texto).

<sup>153</sup> SLENES, “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes”, pp. 490-492.

Antonio Olyntho a partir da “correspondência entre a Junta de Extração do Tijuco e a Diretoria em Lisboa”. São fornecidas estatísticas anuais de 1772 a março de 1828.<sup>154</sup> Utilizamos estas cifras, referentes à exportação da demarcação diamantina, para as exportações oficiais de diamantes em 1818/19 (9.385 quilates) e o primeiro trimestre de 1828 (3.721 quilates).<sup>155</sup> Acrescemos a estimativa de contrabando do Barão de Eschwege, calculada em duas vezes a quantidade oficial.<sup>156</sup> Os dados de Calógeras são estimativas mínimas para a década de 1810. Segundo o viajante Alexander Caldcleugh (1819-21):

“Não é fácil saber com exatidão a produção das minas de diamantes, pois elas são operadas pelo governo, num monopólio severo. Como consequência, ocorre muito contrabando. Em alguns anos a quantidade descoberta pelo governo chegou a quatro mil oitavas [3,586g] de dezoito quilates [0,199g], mas esses anos são raros de acontecer. Entretanto, tomando-se a média de alguns anos, o número de oitavas chegaria perto de mil e duzentos. Com essa quantidade haveria, com certeza, várias pedras de tamanho grande, aumentando o valor imensamente. Calcula-se que aproximadamente a mesma quantidade é contrabandeada [para uma média de 43.000 anuais e máximo de 144 mil quilates].”<sup>157</sup>

As quantidades sugeridas por Caldcleugh são superiores aos dados oficiais, que nunca atingiram 72 mil quilates (4.000x18) e ultrapassaram 21,6 mil quilates (1.200x18) tão-somente em quatro anos fiscais desde 1796. Certamente Caldcleugh refere-se às exportações brasileiras, incluindo na soma os diamantes extraídos do Mato Grosso e de Goiás, que em 1817 eram orçados em torno de 13 mil quilates pelo intrépido Francis Castelnau.<sup>158</sup> Por outro lado, havia outros rios diamantíferos em Minas além da demarcação do alto Jequitinhonha, como “alguns afluentes do São Francisco, por ambas as margens; no Jequitaiá, no Urucuia, no rio Verde, no Paracatu, no Abaeté, no Sono, no Borrachudo e no Indaiá, no Bambuí e em alguns outros [dos quais] extraíram-se de pedras preciosas porção mais ou menos avultada, em grau, porém, muito inferior”.<sup>159</sup>

<sup>154</sup> CALÓGERAS, João Pandiá. *As minas do Brasil e sua legislação*. Rio de Janeiro: Nacional, 1904-1905, vol. I, pp. 322-324. Segundo o autor, esta série é similar, mas substancialmente diferente para certos períodos, às séries de Eschwege e Spix e Martius.

<sup>155</sup> A partir de 1808 contou-se o ano diamantino de 1º de abril a 31 de março, portanto atribuímos a exportação de 1818/19 (julho a junho) equivalente a  $\frac{3}{4}$  da exportação de 1818/19 (10.540 quilates) mais  $\frac{1}{4}$  da exportação de 1819/20 (5.920 quilates).

<sup>156</sup> ESCHWEGE, W. L. von. *Pluto Brasiliensis*. 2 vols. Traduzido por Domingos de Figueiredo Murta. São Paulo: Nacional, 1944, vol. II, pp. 188-191. *Apud* SLENES, “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes”, p. 490.

<sup>157</sup> CALDCLEUGH, Alexander. *Viagem na América do Sul (Extrato da obra contendo relato sobre o Brasil)*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2000, pp. 61-62. Caldcleugh ainda acrescentou que “há fortes razões para se suspeitar que se não se colocar nenhum obstáculo, dada a facilidade com que são obtidos, a produção de diamantes brasileiros, tão bons quanto os orientais, terá um efeito considerável na demanda.”

<sup>158</sup> Seiscentas oitavas no alto Paraguai mato-grossense, mais outra centena na bacia do rio Claro em Goiás. Cf. CASTELNAU, Francis. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*. Belo Horizonte – Rio de Janeiro: Itatiaia, 2000, pp. 340-341.

<sup>159</sup> CALÓGERAS, *As minas do Brasil*, Vol. I, p. 327.

Na década de 1820 desenvolvia-se o comércio ilegal, ao mesmo tempo em que decaíam os meios de fiscalização, “diminuindo dia para dia o poderio do intendente, até, pela inconciliável oposição entre a nova ordem política e o regime de exceção vigente no distrito diamantino, sobrevir a dissolução completa do monopólio régio. A lei de 25 de outubro de 1832 aceitou e consolidou esta situação de fato.”<sup>160</sup> Foi sob a nova legislação para o livre meneio das lavras que descobriram-se grandes depósitos de diamantes: na Bahia, a partir de meados da década de 1840, e em Minas Gerais, no Alto Paranaíba e Triângulo Mineiro a partir de meados da década de 1850.<sup>161</sup>

Segundo Castelnau, os diamantes extraídos em Minas Gerais entre 1825 e 1849 regularam em média em 18 mil quilates por ano.<sup>162</sup> Citação de Roberto Martins eleva as exportações de diamantes pelo porto do Rio de Janeiro neste período a níveis a exorbitantes 207.820 quilates por ano.<sup>163</sup> Segundo Martins, as “exportações de diamantes, que aumentaram para 207.820 quilates por ano entre 1828 e 1849, declinaram drasticamente no quarto de século seguinte”.<sup>164</sup> Esta afirmação não é congruente com o descobrimento de importantes jazidas na região do Alto Paranaíba na década de 1850 (o famoso *rush* diamantífero em Bagagem, município de Patrocínio).

As cifras de Martins para 1828-49 estão equivocadas (e também as cifras utilizadas por Robert Slenes para calcular as exportações mineiras *per capita* na década de 1840 parecem exageradas).<sup>165</sup> Na tese de 1980, o autor desconhecia o trabalho de Francis Castelnau e fez as estimativas por citação indireta do Dr. Wappäus através do tradutor do *Pluto Brasiliensis* de Eschwege, Figueiredo Murta.<sup>166</sup> A tentativa estatística de Wäppaus, por

---

<sup>160</sup> CALÓGERAS, *As minas do Brasil*, Vol. I, p. 326.

<sup>161</sup> A localização das inspetorias dos terrenos diamantinos indica a distribuição geográfica da produção de Minas Gerais em 1862/63: Diamantina, Serro, Conceição, Grão Mogol, Patrocínio e Uberaba (GERBER, *Noções Geográficas*, p. 31).

<sup>162</sup> Segundo Castelnau, “parte destes dados é extraída da *Memória histórica sobre os diamantes*, publicada no Rio de Janeiro em 1836, por José Rezende da Costa” (CASTELNAU, *Expedição às regiões centrais*, p. 342).

<sup>163</sup> Estimativa de Wappaus para produção total mineira até 1849 (7.577.097 quilates) subtraída da produção total da Real Extração até 1828 (3.005.047 quilates). Q.v. MARTINS, *Growing in silence*, p. 78, nota 116.

<sup>164</sup> MARTINS, *Growing in silence*, pp. 82-83.

<sup>165</sup> Slenes adota para 1845 as estimativas de 1854-61, 107.256 quilates, uma vez que tomou como referência citação de Martins (*Growing in silence*) à página 83 (SLENES, “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes”, p. 491). As exportações de diamantes estão em ascensão durante a década de 1850 e seriam significativamente menores na década de 1840.

<sup>166</sup> ESCHWEGE, *Pluto Brasiliensis*, *op. cit.*, *apud* MARTINS, *Growing in silence*, pp. 78 e 366.

sua vez, “é baseada em informações do *Pluto* e de Castelnau”.<sup>167</sup> Eschwege apresenta os dados oficiais totais até 1824, os quais Murta dá a entender como até 1827. Castelnau reproduz os dados de Eschwege até 1824, e a confusão reside em sua soma do total produzido até 1849, porque aí Castelnau inclui a estimativa de John Mawe de um terço de contrabando sob a Real Extração, ou seja, Martins (via Murta e Wappäus) assume como produção de 1828-49 também o contrabando adicional total de 1727-1824!<sup>168</sup>

Para o período 1825-49, adotamos a produção média de 18 mil quilates conforme Castelnau. Para os períodos 1854-61, 1861-67 e 1867-76, outra fonte fornece respectivamente exportações médias anuais no porto do Rio de Janeiro de 107.256, 103.315 e 62.229 quilates.<sup>169</sup> O incremento das exportações de diamantes na década de 1850 é completamente plausível. Em 1852 é achado diamante de 254,5 quilates (50,65 gramas e valor estimado em milhares de libras esterlinas) no termo de Patrocínio e aí criado o distrito de Bagagem, elevado a paróquia em 1854, a município em 1856 e a cidade em 1861.<sup>170</sup> Para 1849-54, adotamos como exportações mineiras o aumento gradual de 18 mil quilates em 1848/49 até 107.256 quilates em 1854/55.<sup>171</sup> Para o período 1876-84, assumimos como exportação mineira 67,70% da brasileira, que é a proporção das exportações mineiras em 1867-76 (62.229 anuais) em relação à brasileira fornecida por Calógeras a partir dos dados dos “relatórios do ministério da Fazenda até 1889” (82.727 anuais).<sup>172</sup>

A série construída pode ser encontrada no Apêndice. A exportação total de Minas Gerais em 1839-1884 foi estimada em 566,59 kg (a 199mg por quilate). A extração anual média de diamantes quadruplicou entre os períodos 1818-49 e 1849-84. Ressaltamos que as estimativas são precárias. Sebastião Ferreira Soares afirma em 1865 que “é geralmente sabido

---

<sup>167</sup> WAPPÄUS, J. E. von, Dr. *Handbuch der Geographie und Statistik des Kaiserreichs Brasilien*. Leipzig, 1871, pp. 1423-1426. *Apud* CALÓGERAS, *As minas do Brasil*, p. 328.

<sup>168</sup> CASTELNAU, *Expedição às regiões centrais*, pp. 342 e 346.

<sup>169</sup> “Computed from several Relatorios da Fazenda, by Luis Correa do Lago”, *apud* MARTINS, *Growing in silence*, p. 83.

<sup>170</sup> BARBOSA, *Dicionário Histórico Geográfico de Minas Gerais*. Belo Horizonte – Rio de Janeiro: Itatiaia, 1995, p. 129.

<sup>171</sup> Segundo Calógeras, “durante os anos de 1850 a 1852, o Brasil segundo Tschudi presumivelmente exportou 420.000 quilates”, (TSCHUDI. *Die Brasilianische Provinz Minas Geraes*. Gotha, 1862. *Apud* CALÓGERAS, *As minas do Brasil*, p. 329), porém não encontramos esta referência na tradução brasileira da obra (HALFELD, H. G. F.; TSCHUDI, J. J. von. *A província brasileira de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro / Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1998).

<sup>172</sup> CALÓGERAS, *As minas do Brasil*, pp. 329-330. Também fizemos variar as exportações mineiras em 1866-76 conforme a variação das exportações totais no período fornecidas por Calógeras.



que as minas de diamantes da província de Minas Gerais produzem o superabundante para satisfazer as despesas, e dar bons lucros aos mineiros inteligentes, porém não se podendo calcular esse valor por falta de dados, nada direi a respeito”.<sup>173</sup>

O preço do quilate de diamante era 8\$000 réis (£2,29) em 1819 e £2 na década de 1830.<sup>174</sup> Encontramos informações concretas para o preço do quilate ao longo do século tão-somente no Mato Grosso e na Bahia, pelas quais percebem-se grandes variações no preço no espaço e em curtos períodos de tempo.<sup>175</sup> O preço do diamante seria descendente a partir de meados do século XIX, devido ao aumento da oferta mundial.<sup>176</sup> Atribuímos o preço de duas libras em 1839/40 e, para os anos seguintes, o diminuimos em um centésimo de libra por ano, até £1,56 em 1883/84. Para uma exportação total em 1839-84 estimada em 5,007 milhões de libras esterlinas. Entretanto, o engenheiro Gerber informa preços em Minas em 1862/63 entre 440 e 480\$000 réis por oitava, ou 24\$417 a 26\$637 réis por quilate, equivalentes e a £2,68 a £2,92, ao câmbio deste ano.<sup>177</sup> Ou seja, a série de preços descendentes utilizada subestima o valor dos diamantes mineiros em 1862/63 em 51% a 65% (£ 1,77).

É importante ressaltar que estas estimativas são mínimas por diversas razões além da inexatidão dos preços por quilate. O cálculo do valor da exportação de diamantes é baseado no valor corrente por um quilate, mas este valor pode subir dez ou mais vezes quando o peso é superior a um quilate, dobrando-se possivelmente o valor da exportação total.<sup>178</sup> Além disso, as cifras oficiais subestimam a exportação real, devido ao contrabando; mas também havia pedras revendidas no mercado interno que nunca foram exportadas.<sup>179</sup> Finalmente, os dados

---

<sup>173</sup> SOARES, Sebastião Ferreira. *Elementos de Estatística compreendendo a theoria da sciencia e a sua applicação á estatística commercial do Brasil*. Dois tomos. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1865, p. 308.

<sup>174</sup> SLENES, “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes”, pp. 490, 492.

<sup>175</sup> CASTELNAU, *Expedição às regiões centrais*, pp. 340-344.

<sup>176</sup> De fato, a durabilidade do diamante torna qualquer aumento da oferta em aumento do estoque global. Slenes (“Os Múltiplos de Porcos e Diamantes”, p. 492) sugere que “o preço do diamante em moeda inglesa não mudou muito durante o período”, assumindo suas libras esterlinas por quilate em todo o período.

<sup>177</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 32.

<sup>178</sup> Advertência de ESCHWEGE, *Pluto Brasiliensis, op. cit.*, vol. II, pp. 189-190, *apud* SLENES, “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes”, p. 491. Segundo Caldcleugh (*Viagem na América do Sul*, p. 61), quanto maior a quantidade exportada maior a proporção de pedras de tamanho grande, “aumentando o valor imensamente”. Além do quilate por pedra, o preço do diamante é composto por outras variáveis como cor, transparência, uniformidade, simetria, lapidação.

<sup>179</sup> Advertência de CALÓGERAS, *As minas do Brasil*, vol. I, pp. 327, 329. Este era especialmente o caso das demais pedras preciosas ou semi-preciosas, cujas exportações não eram grandes no primeiro quarto do século XIX, “na maioria dos casos elas são enviadas para um mercado desfavorável, sendo, na verdade, mais valiosas no Brasil que em Londres ou Paris” (CALDCLEUGH, *Viagem na América do Sul*, p. 62).

para 1854-76 referem-se à exportação pelo Rio de Janeiro; segundo Slenes, “provavelmente também houve remessas significativas de diamantes mineiros pela Bahia”; segundo Martins, “as exportações [de diamantes] através do Rio de Janeiro são provavelmente uma boa aproximação das exportações de Minas Gerais”.<sup>180</sup>

Quanto à exportação de ouro, Sebastião F. Soares utilizou-se dos direitos à fazenda nacional pagos pelo “ouro extraído das minas” para calcular “um valor de exportação muito superior” em Minas Gerais aos auferidos através da taxa de exportação (exportações agropecuárias), para 1850/51 e 1859/60. As quantidades de ouro fornecidas por Soares são 52,9kg em 1850/51 e 4,0kg em 1859/60.<sup>181</sup> Os dados de Soares advêm do pagamento dos “direitos do ouro”; para o período 1832-1860, a produção conforme esta série (disponível no trabalho de Henrique Gerber) equivale a 3,6% da quantidade estimada por Adolf Soetbeer.<sup>182</sup>

Para 1818/19 utilizamos a produção fornecida por Eschwege a partir da arrecadação do quinto sobre o ouro em pó acrescida do contrabando equivalente ao quinto recolhido, para um total de 617kg.<sup>183</sup> Outro depoimento sugere que a fuga ao pagamento do quinto era superior a 20% da produção.<sup>184</sup> Para os demais anos valemo-nos das informações compiladas por Douglas Cole Libby para 1820-93.

Libby fornece dados detalhados para a produção anual da Saint John d’El Rey Mining Company em 1835-1885<sup>185</sup> e da Imperial Brazilian Mining Company em 1826-56.<sup>186</sup> Estas

---

<sup>180</sup> MARTINS, *Growing in silence*, p. 83. Os dados sobre a exportação de diamantes pelo porto de Salvador em meados do século não discriminam a origem. A Bahia era também um produtor importante. Cf. CALÓGERAS, *As minas do Brasil*, vol. I, pp. 327-329.

<sup>181</sup> Acrescenta que as minas de Morro Velho renderam 1.230kg em 1862. Cf. SOARES, *Elementos de Estatística*, Tomo II, p. 308. Segundo Douglas Libby as minas da St. John d’el Rey Mining Company (que explorava o Morro Velho) produziram 1.898kg em 1862 (LIBBY, *Transformação e trabalho*, p. 314).

<sup>182</sup> Cf. GERBER, *Noções Geográficas*, p. 32; SOETBEER, Adolf. *Edelmetall: Productin und Werthverhältnoris Zwischen Gold und Silber*. Gotha: 1879, p. 92, *apud* NORMANO, J. F. *Evolução Econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1975, p. 47.

<sup>183</sup> ESCHWEGE, *Pluto Brasiliensis, op. cit.*, vol. I, pp. 360, 369, *apud* SLENES, “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes”, p. 490. Em 1814 a produção era de 819,2kg – 228.449 oitavas – incluindo a produção das lavras e dos faiscaidores; 84,7% da produção catalogada estava concentrada nos municípios de Vila Rica, Mariana, Caeté e Sabará (ESCHWEGE, Guilherme, Barão de. “Notas geognósticas e montanhísticas sobre as lavras de ouro de Minas-Geraes.” Tradução do capítulo 5º, parte 3ª, do Pluto Brasiliensis pelo Bacharel Rodolpho Jacob. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Volume 2, Fascículo 4, out./dez. 1897, pp. 632-672).

<sup>184</sup> “A quantidade de ouro que vem das minas é obscura” e “o quinto devido ao governo é a causa principal que não me deixou saber a produção exata de nenhuma mina que visitei” (CALDCLEUGH, *Viagem na América do Sul*, p. 62). Caldcleugh visitou minas na região central e rio das Velhas, como as do Cel. Romualdo, de Cuiabá, da Passagem, do Padre Freitas em Congonhas, do Guarda Mor Inocência em Catas Altas, etc (CALDCLEUGH, *Viagem na América do Sul*, pp. 118-152).

<sup>185</sup> LIBBY, *Trabalho Escravo*, pp. 148-149; LIBBY, *Transformação e trabalho*, pp. 314-315.

companhias inglesas de mineração foram responsáveis por 60,4% da produção de ouro em Minas Gerais entre 1820 e 1893, e por 69,3% entre 1839 e 1884.

A série de produção de ouro é completada pelos dados da produção anual média de outras minas exploradas por associações estrangeiras e nacionais, inclusive estimativa de faiscadores, para diferentes períodos em 1820-1860,<sup>187</sup> e produção anual média de sete empreendimentos ingleses em diferentes períodos em 1860-1893.<sup>188</sup> Acrescentamos para os anos de 1860 a 1893 a estimativa da produção dos faiscadores de 5% do total, conforme relatório da Escola de Minas de Ouro Preto para 1879,<sup>189</sup> percentagem muito pequena quando comparada à participação de “outras minerações nacionais e faiscadores” em 1820-1860, estimada em 46,5% por William Henwood. O mesmo relatório da Escola de Minas retorna produção total 18,5% superior aos dados fornecidos por Paul Ferrand para 1879, ajustados conforme a os relatórios da Saint John d’El Rey Mining Company.<sup>190</sup>

No gráfico 3.1 apresentamos a evolução da produção de ouro segundo as fontes coligidas por Libby, ao lado das estimativas fornecidas por outro autor, Adolf Soetbeer.<sup>191</sup>

Segundo Slenes os dados de Soetbeer são “mais fidedignos que as cifras de Henwood” para 1820-60, por seu “maior detalhamento nos dados (apresentados por década ou quinquênio), e sua concordância substancial com as estimativas de Noya Pinto em se tratando do século XVIII”.<sup>192</sup> Alertamos que utilizamos apenas 49,3% dos dados de William Henwood, substituindo suas estimativas para a St. John d’El Rey e para a Imperial Brazilian pelos dados anuais apresentados por Paul Ferrand e Douglas Libby. Os dados de Ferrand,

<sup>186</sup> FERRAND, Paul. *L’or à Minas Geraes*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1913, p. 116, *apud* LIBBY, *Transformação e trabalho*, p. 292.

<sup>187</sup> HENWOOD, William Jory. “Observations on metalliferous deposits”. *Transactions of the Royal Geological Society of Cornwall*, 8(1). Penzance: Willain Cornish, 1871, pp. 367-369, *apud* LIBBY, *Transformação e trabalho*, p. 270.

<sup>188</sup> FERRAND, *L’or à Minas Geraes*, *op. cit.*, pp. 135, 140, 144-147, 150-152, *apud* LIBBY, *Transformação e trabalho*, p. 271.

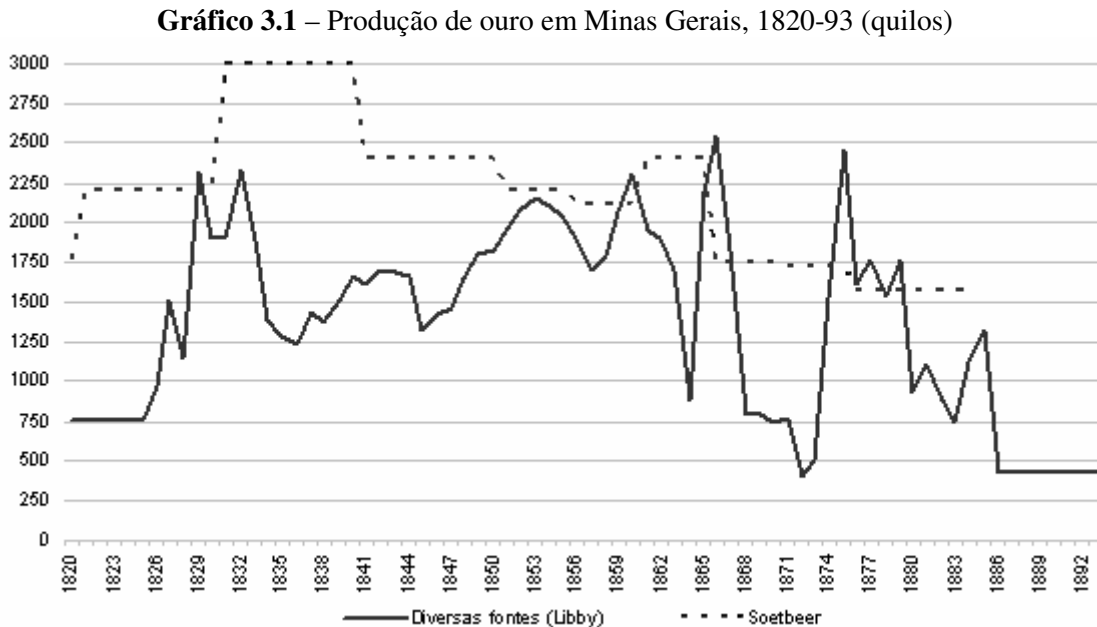
<sup>189</sup> ESTATÍSTICA da produção de ouro na Provincia de Minas Geraes no anno de 1879. *Annaes da Escola de Minas de Ouro Preto*, 1, 1881, p. 168, *apud* LIBBY, *Transformação e trabalho*, p. 271.

<sup>190</sup> ESTATÍSTICA, *Annaes da Escola de Minas*, *op. cit.*, p. 168, *apud* LIBBY, *Transformação e trabalho*, p. 271; SAINT JOHN D’EL REY MINING COMPANY. *Annual reports 1860-1884*. Londres: Richard Clay, Sons and Taylor, 1860-1884, *apud* LIBBY, *Transformação e trabalho*, p. 315.

<sup>191</sup> SOETBEER, *Edelmetall*, *op. cit.*, p. 92, *apud* NORMANO, *Evolução Econômica*, p. 47.

<sup>192</sup> SLENES, “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes”, pp. 491-492; NOYA PINTO, *O ouro brasileiro*, pp. 114-116. A concordância entre as estimativas de Soetbeer e Noya Pinto para o século XVIII deve-se, certamente, ao fato de ambos utilizarem as informações de Eschwege sobre a produção aurífera até a segunda década do século XIX.

Libby e Henwood são complementares entre si e, ao contrário do que diz Slenes, são mais detalhados, por fornecerem a produção por companhia mineradora. Os dados da produção de ouro coligidos por Libby fornecem variações anuais não captadas pela série de Soetbeer.



**Fontes:** Vide texto. Os dados de 1876-83 da série de Soetbeer foram calculados a partir dos dados de Normano (*Evolução Econômica*, pp. 47-48).

Para o período de nossa série de exportações mineiras (1839-1884), a produção média anual de ouro segundo diversas fontes (Libby) foi 1.560,0 kg e segundo Soetbeer foi 2.068,5 kg (32,6% a mais). Robert Slenes admite que “é possível que as estimativas de A. Soetbeer referentes à produção de ouro sejam altas demais (...) Em todo caso, mesmo que o valor do ouro extraído fosse somente 66% das estimativas de Soetbeer que utilizei (...) não modificaria as conclusões deste ensaio”. Na falta de evidência de fidedignidade dos dados de Soetbeer que, segundo Normano, “baseia as suas cifras nas estimativas de von Humboldt e tentativas semelhantes”, optamos, enfim, por utilizar a série conforme os dados de Libby.<sup>193</sup>

Finalmente, procuramos por preços de mercado para o ouro de 22 quilates (91,66% puro). Utilizamos o preço médio anual do ouro vendido pela St. John d’el Rey Mining Company no período 1838-78 no mercado do Rio de Janeiro, ou de Londres na falta deste dado para o Rio.<sup>194</sup> Os dois preços estavam muito próximos na maioria dos anos e variaram de £38.9s.2d por libra-troy em 1840 a £42.1s.10d por libra-troy em 1875, com clara tendência

<sup>193</sup> NORMANO, *Evolução Econômica*, p. 47, nota 44.

<sup>194</sup> LIBBY, *Trabalho Escravo*, p. 150.

ascendente.<sup>195</sup> Para o período pós-1878 utilizamos os preços da barra de ouro no mercado inglês.<sup>196</sup> Segundo Sebastião Soares, o preço do ouro em meados do século XIX era constante em 3\$500 réis a oitava.<sup>197</sup> A utilização do preço oficial em réis retornaria o preço médio da libra-troy de ouro em 1839-1884, não ponderado, a £37.17s.7d.

Para 1818/19 utilizamos o preço oficial do ouro em réis conforme indicado pelo General Cunha Matos, a 1\$200 por oitava, equivalente a £35.15s.9d ao câmbio médio de 1818 e 1819. O preço oficial no Rio de Janeiro era de 1\$500 rs./oitava (depois de quintado e fundido); para o ouro em pó, cuja circulação só era permitida em Minas Gerais, fazia-se o desconto da quintagem. O autor adverte: “ainda que o ouro fosse recebido nas casas de fundição a 1\$200 réis a oitava até ao dia em que se pôs em observância a lei de 26 de outubro de 1827, não se deve concluir que nos mercados da província [de MG], ou em transações particulares, tivesse aquele valor.”<sup>198</sup>

Para 1828, assumimos preço da oitava de ouro como a média entre os preços mínimo e máximo praticados no mercado após 26/10/1827. Mais uma vez conforme Cunha Matos, que escreve entre 1831 e 1837, “o ouro ficou considerado abertamente como mercadoria desde que os portos do Brasil foram abertos a todas as nações amigas do povo brasileiro. A afluência dos estrangeiros, ou os interesses comerciais, aumentaram a demanda do ouro e com ela o seu valor, que tem ido em crescimento até o ponto de se vender cada oitava desde 1\$800 a 3\$600.”<sup>199</sup> A 2\$700 réis por oitava, temos o preço por libra-troy a £36.5s.0d em 1828.

---

<sup>195</sup> A libra-troy, ou libra-peso, equivale a 373,24 gramas. Uma libra esterlina (£) divide-se em 20 shillings (s) e cada shilling em 12 pence (d).

<sup>196</sup> Média £46.13s.3d por libra-troy em 1879-84, preço do ouro no mercado de Londres (OFFICER, Lawrence H. "What Was the Gold Price Then?" *Economic History Services*, EH.Net, 2002. Os preços de venda do ouro pela St. John d'el Rey Mining Company em Londres eram regularmente inferiores em 10% a 15% ao preço do mercado inglês, que em 1841-71 era o preço de compra pelo Banco da Inglaterra, estipulado em £46.13s.0d por libra-troy. "The use of Bank of England buying prices is well in line with market prices for much of the period" (JASTRAM, Roy W. *The Golden Constant: The English and American Experience, 1560-1976*. New York: John Wiley & Sons, 1977, p. 19, *apud* OFFICER, Lawrence H. "A Data Study". *Economic History Services*, EH.Net, 2002, pp. 17, 26.

<sup>197</sup> SOARES, *Elementos de Estatística*, Tomo II, p. 308. A oitava equivale a 3,586 gramas.

<sup>198</sup> CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. 2, pp. 221-222.

<sup>199</sup> CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. 2, p. 222. Em outra passagem o autor dá mais detalhes: “as casas de permuta foram extintas pela Lei de 26/10/1827, continuando-se a fazer agora tão-somente compra de algum ouro em pó a 1\$500 rs. a oitava (ordem de 24/10/1821), o qual raras vezes apareceu à venda porque os mineiros – achando compradores que lhes paguem o ouro a mais de 2\$400 rs. por oitava, não o querem vender à Fazenda Pública pela menor soma de 1\$500 rs. que ela paga” (CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. 2, p. 280).

### 3.2 AGROPECUÁRIA: PREÇOS OFICIAIS E DE MERCADO

O cálculo do volume total das exportações agropecuárias (valor em réis) é feito a partir da multiplicação das quantidades dos produtos pelos seus respectivos preços. O decreto geral de 21/5/1825 mandava cobrar os dízimos sobre o “preço corrente dos gêneros a ele sujeitos” e as exportações mineiras de 1828 são taxadas ao “preço ínfimo do mercado”.<sup>200</sup>

Foram publicadas pautas anuais em 1839, 1840 e 1841.<sup>201</sup> Os preços oficiais de 1841 perduraram até 1859/60, quando há correção para compensar a inflação acumulada na década de 1850.<sup>202</sup> A utilização dos preços oficiais correntes fornecidos pela fonte gera graves distorções, uma falsa percepção de grande incremento das exportações em 1859-61. Além disso, as variações dos preços oficiais não acompanham a diferenciação dos preços relativos. Uma alternativa plausível é a utilização de tão-somente uma pauta para todo o período, o que permite comparar o volume total exportado em diferentes anos para os preços relativos de um determinado ano; este método foi adotado por Roberto e Maria do Carmo Martins em seu trabalho original sobre as exportações mineiras no século XIX.<sup>203</sup>

A primeira pauta de preços oficiais para a cobrança da taxa de exportação acompanha a lei nº154 e tem cinquenta e um produtos; a mesma lei explicita que outros seis estão isentos. Nova pauta acompanha a lei nº187 de 5/5/1840 que orça a receita de 1840/41: ajustou o preço de onze produtos, oito para mais, três para menos; acrescentou dezenove produtos, retirou dois da lista (por omissão; chicotes e farinha de trigo retornariam na pauta de 1842); a lei ainda isenta outros cinco itens não citados no orçamento anterior. A terceira pauta acompanha a lei nº216 de 13/4/1841 que orça a receita de 1841/42. Aumenta os preços de quatro e acrescenta outros seis produtos. Esta pauta, com setenta e seis itens, permaneceria inalterada

---

<sup>200</sup> APM, PP 1/6, cx. 1, doc. 18.

<sup>201</sup> Cypriano Ribeiro diz, erroneamente, que à pauta de 1839 seguiu-se a de 1842 (lei 234) para vigorar em 1842/43. A pauta de 1842 é idêntica à de 1841 (lei 216) que serviu em 1841/42, tendo ainda vigorado a pauta de 1840 (lei 187) em 1840/41. Cf. RIBEIRO, Joaquim Cypriano. *Índice Alfabético, Notícia histórica e Consolidação de Leis Mineiras, Dispositivos Regulamentares e Ordens Relativas a diversos ramos do Serviço Provincial desde 1835*. Ouro Preto: Typ. de Carlos G. de Andrade, 1883, p. 20.

<sup>202</sup> Sobre o interregno 1842-59, quando se perpetuava a pauta de 1841, escreve Ribeiro: “Pela primeira vez, a lei 570 de 10/10/1851, art.2º §3º, conferio ao governo a faculdade de organizar a pauta, concessão feita no sentido amplo, como se verifica dos termos dela: ‘Os generos sujeitos a estas imposições (taxa de exportação) e sua avaliação constarão de uma pauta, organizada pela mesa das rendas e aprovada pelo presidente da provincia’. E, como que para despertar a atenção do governo, a lei 791 de 20/6/1856 e as seguintes de orçamento, depois da palavra organizada acrescentarão o adverbio anualmente. Essa insistencia legal, porem, só começou a surtir effeito no anno 1859/60...” (RIBEIRO, *Índice Alfabético*, pp. 20-21).

<sup>203</sup> MARTINS & MARTINS, “As exportações de Minas Gerais”.

até 1859, após a pressão inflacionária da década de 1850. A pauta publicada pela portaria nº17 de 8/2/1859 para valer em 1859/60 conta com oitenta e dois itens, dos quais sete mantiveram a avaliação de preços, cinquenta e seis aumentaram em 50% e doze em diferentes proporções. Esta pauta aumentou os preços na tentativa de acompanhar a inflação, porém manteve as antigas relações de preços entre os produtos. A pauta de 1859 serviu para apenas três semestres (julho/1859 a dezembro/1860), tendo sido substituída.

É a pauta seguinte, de 1860, que ajusta os preços oficiais relativamente aos de mercado. Em 15 de outubro de 1860 o Inspetor da Mesa de Rendas apresenta novas avaliações dos preços:

“Em o anno passado (1859) se lhes impoz (aos preços officiais) uma pequena avaliação, estabelecendo-se uma estimativa muito inferior ainda aos preços ordinarios do mercado (...) Assim pois, determinei a organização das duas pautas que tenho a honra de sujeitar á deliberação de V. Exc. Em uma se observão os preços computados na rasão do duplo da pauta primitiva (pauta de 1841) (...); em outra são elles calculados em relação aos valores com que apparecem os diversos generos actualmente no mercado. Esta me parece a preferivel, por ser a que repousa sobre base mais solida e razoavel”.<sup>204</sup>

A partir desta citação, Joaquim Cypriano Ribeiro afirma que a pauta que em seguida se expediu (portaria de 19/10/1860) foi “a primeira que nivelou a avaliação aos preços correntes do mercado”.<sup>205</sup> Roberto e Maria do Carmo Martins, citando Ribeiro, adotam os preços da pauta de 1860 para calcular o valor real das exportações mineiras ao longo do século XIX.<sup>206</sup> Robert Slenes alerta que a utilização dos preços de 1860 não retorna o “valor real” das exportações, como sugerem os Martins, mas o valor relativo à pauta de 1860.<sup>207</sup> Os preços relativos dos gêneros mudaram ao longo do século – por exemplo, se os preços relativos dos derivados de algodão são descendentes durante o século, então a adoção da pauta de 1860 tende a minimizar a participação das exportações de panos na década de 1840.

Após 1860, outras pautas ainda seriam publicadas. A de 1871 (lei nº1741) introduz o sistema métrico-decimal e ajusta os preços em 10% (média não ponderada; apenas seis produtos mantêm a avaliação). A de 1876 (ato de 23/2) isenta vinte e quatro e acrescenta vinte itens, com ajuste médio de 6% para os sessenta e dois restantes. A de 1882 (lei nº2892 de 6/9) isenta outros quarenta e três e adiciona apenas dois, com ajuste de preços médio 8% negativo, sendo que preços de vinte e quatro itens foram mantidos, quatorze reduzidos e apenas um foi

<sup>204</sup> Ofício do Inspetor da Mesa de Rendas ao Presidente da Província, 15/10/1860, *apud* RIBEIRO, *Índice Alfabético*, p. 21.

<sup>205</sup> RIBEIRO, *Índice Alfabético*, p. 22.

<sup>206</sup> MARTINS & MARTINS, “As exportações de Minas Gerais”, pp. 4-5.

<sup>207</sup> SLENES, “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes”, pp. 471-472.

aumentado. Se os preços da pauta de 1860 não são boas aproximações dos preços relativos os anos anteriores, as pautas que lhe seguiram são ainda piores, pois mantêm aquela como base e apresentam inúmeras isenções, à vontade do legislador em desonerar as exportações.

Os preços da pauta de 1860 foram formados com base em pesquisa de preços de mercado, conforme o citado ofício do Inspetor da Mesa de Rendas. É, de fato, um bom conjunto de preços, pois, além de ajustar os preços relativos dos produtos, os aproxima dos níveis correntes. Infelizmente, não podemos dizer o mesmo para pautas de 1839, 1840 e 1841; felizmente, podemos fazer esta asserção porque possuímos boas informações dos preços vigentes no mercado interno mineiro em 1839/40. O *Mappa demonstrativo dos preços* consiste em tabela manuscrita contendo informações de preços dos 51 produtos da pauta de exportações mineiras em 19 pontos da província, elaborado pela Contadoria Provincial e datada do janeiro de 1840. Está encadernado em meio a tabelas fiscais da Mesa de Rendas Provinciais no Arquivo Público Mineiro.<sup>208</sup>

A Mesa de Rendas foi criada pela Lei nº47 de 1836 como uma seção da Fazenda Geral, especialmente encarregada dos negócios locais.<sup>209</sup> Tinha a seu cargo a administração, arrecadação, distribuição e contabilidade das rendas provinciais. A criação da Mesa define a montagem do sistema de arrecadação provincial: em 1836 criam-se as Coletorias para arrecadação dos direitos provinciais nos municípios; em 1839 criam-se as Recebedorias para arrecadação dos direitos provinciais nas fronteiras. Entre 1836 e 1839 a taxa do dízimo (sobre a produção mercantil) é gradualmente extinta e transforma-se em taxa de exportação – a ser cobrada nas Recebedorias.<sup>210</sup> A lei nº154 de 1839 dividiu os produtos taxados em duas categorias – gêneros manufaturados e de produção ou criação – e os sujeitou aos impostos de 3 e 6 por cento, respectivamente, cobrados sobre os preços oficiais que constavam de pauta anexa. A pauta de preços oficiais de 1839 foi revista em 1840 (lei nº187).

---

<sup>208</sup> Arquivo Público Mineiro, Tabelas da Mesa de Rendas Provinciais, Volume 1A, “Mappa demonstrativo dos preços por que se vendem nos pontos da Provincia abaixo declaradas os generos de exportação sujeitos ao Imposto de 3 e 6%, segundo informe de diversas pessoas”. Contadoria da Fazenda, 14 de Janeiro de 1840. O Contador – Manoel Teixeira de Sousa.

<sup>209</sup> Sobre a organização da administração provincial mineira, vide MARTINS, Maria do Carmo Salazar. “Anotações sobre a organização administrativa da Província de Minas Gerais”. In: Anais do VI Seminário sobre a Economia Mineira. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1992.

<sup>210</sup> Sobre o dízimo e os primórdios da taxa de exportação, vide seção 2.1.



**Tabela 3.1** – Exportações mineiras em 1839/40 a preços oficiais e a preços médios do mercado

Gênero	Unidade	Quantidade	Preço oficial (réis)	Preço mercado (réis)	Preço mercado / preço oficial	Valor oficial (contos)	Valor de mercado (contos)	% a preços oficiais	% a preços de mercado
<b>Gado vacum</b>	Cabeça	50.370	10.000	13.716	<b>1,37</b>	503,7	690,9	26,68	22,72
<b>Toucinho</b>	Arroba	181.106	1.600	3.247	<b>2,03</b>	289,8	588,1	15,35	19,34
<b>Café</b>	Arroba	243.473	1.500	2.261	<b>1,51</b>	365,2	550,5	19,34	18,10
<b>Fumo</b>	Arroba	133.273	2.000	3.587	<b>1,79</b>	266,5	478,1	14,12	15,72
<b>Panos grossos</b>	Vara	1.023.338	160	249	<b>1,56</b>	163,7	254,8	8,67	8,38
<b>Gado suíno</b>	Cabeça	21.547	4.000	8.586	<b>2,15</b>	86,2	185,0	4,57	6,08
<b>Queijos</b>	Unidade	339.006	200	281	<b>1,41</b>	67,8	95,3	3,59	3,69
<b>Gado cavalari</b>	Cabeça	1.387	25.000	23.553	<b>0,94</b>	34,7	32,7	1,84	1,07
<b>Solas</b>	Meio	10.491	1.600	2.198	<b>1,37</b>	16,8	23,1	0,89	0,76
<b>Galinhas</b>	Cabeça	86.120	160	215	<b>1,34</b>	13,8	18,5	0,73	0,61
<b>Marmelada</b>	Arroba	6.634	1.000	2.512	<b>2,51</b>	6,6	16,7	0,35	0,55
<b>Gado muar</b>	Cabeça	394	30.000	37.412	<b>1,25</b>	11,8	14,7	0,63	0,48
<b>Açúcar</b>	Arroba	5.890	1.500	2.386	<b>1,59</b>	8,8	14,1	0,47	0,46
<b>Feijão</b>	Alqueire	5.128	1.000	2.037	<b>2,04</b>	5,1	10,4	0,27	0,34
<b>Gado lanígero</b>	Cabeça	6.608	1.200	1.384	<b>1,15</b>	7,9	9,1	0,42	0,30
<b>Milho</b>	Alqueire	8.502	500	949	<b>1,90</b>	4,3	8,1	0,23	0,27
<b>Poaia</b>	Arroba	560	12.000	13.933	<b>1,16</b>	6,7	7,8	0,36	0,26
<b>Couros de boi</b>	Unidade	2.998	1600	2.340	<b>1,46</b>	4,8	7,0	0,25	0,23
<b>Algodão em rama</b>	Arroba	973	3.200	5.550	<b>1,73</b>	3,1	5,4	0,16	0,18
<b>Couros de veado</b>	Unidade	2.055	1.000	1.148	<b>1,15</b>	2,1	2,4	0,11	0,08
<b>Colchas</b>	Unidade	714	1.280	2.480	<b>1,94</b>	0,9	1,8	0,05	0,06
<b>Farinha de milho</b>	Alqueire	1.318	800	1.363	<b>1,70</b>	1,1	1,8	0,06	0,06
<b>Selins</b>	Unidade	148	8.000	12.425	<b>1,55</b>	1,2	1,8	0,06	0,06
<b>Algodão c/ caroço</b>	Arroba	602	480	1.779	<b>3,71</b>	0,3	1,1	0,02	0,04
<b>Chicotes</b>	Unidade	3.872	100	189	<b>1,89</b>	0,4	0,7	0,02	0,02
<b>Mantas</b>	Unidade	679	600	1.047	<b>1,75</b>	0,4	0,7	0,02	0,02
<b>Rapaduras</b>	Unidade	9.910	40	76	<b>1,90</b>	0,4	0,8	0,02	0,02
<b>Arroz pilado</b>	Alqueire	178	1.500	2.988	<b>1,99</b>	0,3	0,5	0,01	0,02
<b>Chapéus</b>	Unidade	172	2.000	2.713	<b>1,36</b>	0,3	0,5	0,02	0,02
<b>Doce</b>	Arroba	94	5.000	5.040	<b>1,01</b>	0,5	0,5	0,02	0,02
<b>Gado cabrum</b>	Cabeça	217	1.000	1.079	<b>1,08</b>	0,2	0,2	0,01	0,01
<b>Lã</b>	Arroba	24	6.400	9.373	<b>1,46</b>	0,2	0,2	0,01	0,01
<b>Azeite de mamona</b>	Barril	24	2.000	4.548	<b>2,27</b>	0,05	0,1	*	*
<b>Couros curtidos</b>	Unidade	85	1.200	1.152	<b>0,96</b>	0,1	0,1	0,01	*
<b>Far. de mandioca</b>	Alqueire	46	1.200	2.196	<b>1,83</b>	0,1	0,1	*	*
<b>Outros (16)</b>	-	-	-	-	<b>1,41</b>	0,2	0,4	0,01	0,02
<b>Total</b>	-	-	-	-	<b>1,49</b>	1887,9	3041,1	100	100

**Fontes:** Exportações: MINAS GERAIS, *Falla dirigida à Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na abertura da Sessão ordinária no anno de 1841 pelo presidente da mesma provincia, o marechal Sebastião Barreto Pereira Pinto*. Ouro Preto: Typ. do Universal, 1841, Mappa no. 5. Preços oficiais: Pauta que acompanha a lei n.154 de 9 de abril de 1839. Preços de mercado: Média não ponderada dos preços de mercado (APM, TMRP, Volume 1A, “Mappa Demonstrativo dos Preços...”). **Nota:** o asterisco (\*) indica participação nas exportações maior que zero e menor que 0,005%.

O *Mappa demonstrativo dos preços* foi utilizado como um argumento da Mesa de Rendas, ou da Presidência da província, para ajuste dos preços oficiais.<sup>211</sup> A pauta de 1840 revisou a de 1839; dos oito produtos cujos preços foram reavaliados, cinco estavam dentre os oito com maior diferença percentual entre o preço oficial e o preço médio do *Mappa* de 1840; dentre os dez preços oficiais de 1839 mais defasados, sete foram ajustados nas pautas publicadas em 1840 e 1841.<sup>212</sup> Não podemos assegurar sentido causal, qual seja: ajustam-se os preços mais defasados, ou “defasam-se” (manipulam-se) os preços a serem ajustados. Entretanto, preços oficiais pouco defasados foram ajustados e outros muito defasados não. Revelam-se as intenções do legislador em onerar algumas exportações em prol dos cofres públicos e proteger outras. Ou seja, os preços do *Mappa* de 1840 refletem mais precisamente os preços de mercado que os preços das pautas oficiais.

A defasagem média, não ponderada, dos preços oficiais de 1839 para os do *Mappa* de 1840 é de 49%. A defasagem dos preços oficiais dos produtos de tradicional participação nas exportações mineiras é ainda maior que a média de 49%, uma vez que as exportações de 1839/40 a preços de mercado são 61% maiores que a preços oficiais (3.041 contos de réis e 1.888 contos de réis). A tabela 3.1 (acima) compara os preços e valores das exportações agropecuárias em 1839/40 segundo os preços de mercado de 1840 e os preços oficiais de 1839, demonstrando que os preços oficiais não são bons indicadores dos preços relativos, dadas as grandes variações de sub e sobrevalorização.

Para comparação, em 1865, Sebastião Ferreira Soares estimou em 10% a diferença entre os valores oficiais e os de mercado dos produtos exportados pelo país.<sup>213</sup> A defasagem dos preços oficiais é maior do que supôs Slenes na sua crítica à estimação das exportações *per capita* de Minas Gerais. Devemos notar, entretanto, que tamanha discrepância entre o valor oficial e o “valor de mercado” das exportações de Minas em 1839/40 não invalida as conclusões de Roberto Martins sobre a inflexão das atividades de abastecimento entre 1819 e 1845. Martins calculou queda de 29% das exportações não-minerais *per capita*, em réis de

---

<sup>211</sup> No triênio 1838-40 há elevação dos preços da produção mineira, segundo índice de preços deflacionados para nove mercadorias produzidas em São João Del Rei (GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência*, p. 195).

<sup>212</sup> Os oito produtos cujos preços foram ajustados são: algodão com caroço (defasado em 271% e ajustado em 66,7%), azeite (127% e 25%), gado suíno (115% e 12,5%), toucinho (103% e 25%), arroz pilado (99% e 20%), café (51% e 33%), queijos (41% e 20%) e chapéus (36% e 25%). Os três produtos dentre os mais defasados que não foram ajustados são tabaco (defasado em 186%), marmelada (151%) e feijão (104%).

<sup>213</sup> SLENES, “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes”, p. 479.

1819, neste intervalo.<sup>214</sup> Sugerimos que a inflexão teria ocorrido entre 1828 e 1839. Segundo nossos cálculos, a partir da mesma metodologia de Martins, entre 1828 e 1839 as exportações agropecuárias mineiras *per capita* decrescem em 28%. Analisaremos a evolução das exportações mineiras como um todo mais aprofundadamente na seção 3.3.

Roberto e Maria do Carmo Martins, em sua exposição das exportações mineiras no século XIX, perceberam o problema de lidar com preços oficiais. Os preços em todas as pautas oficiais têm “muito pouco significado, a não ser, presumivelmente, como indicadores dos preços relativos das mercadorias”.<sup>215</sup> Adotaram os preços da pauta oficial de 1860 para comparar a evolução do volume exportado ao longo do século, baseando-se em citado relato coevo de Cypriano Ribeiro. A multiplicação da quantidade exportada de cada mercadoria num ano pelos preços de 1860 resulta na quantidade anual exportada relativa à pauta de 1860. A pauta de 1860 aumentou os preços oficiais em 146% em relação a 1841 (média ponderada pelo volume exportado em 1859/60). Entre as pautas de 1841 e 1860 destacam-se, num extremo, os ajustes de feijão (300%), couros de boi (275%), gado bovino e toucinho (200%); noutro extremo, os ajustes de derivados de algodão como mantas e redes (0%), panos e toalhas (25%), colchas (50%) e algodão em rama (87,5%). Ou seja, a utilização da pauta de 1860 para as exportações da primeira metade do século XIX tende a superestimar ou subestimar a participação de alguns produtos no valor total exportado.

Para calcularmos a série de exportações mineiras, deparamo-nos com as diversas informações de preços. As opções por expor os resultados a preços oficiais correntes (o que gera maiores distorções) e a preços oficiais de 1860 (método utilizados pelos Martins) foram considerados; a metodologia adotada para nossa análise, entretanto, é diversa, pois pretendemos agregar aos valores das exportações agropecuárias as exportações de ouro e diamantes, calcular as exportações mineiras *per capita*, comparar as exportações mineiras às brasileiras e, enfim, interpretar o comportamento das séries de exportações desagregadas por recebedorias entre a primeira metade do século XIX e a década de 1880.

Assumimos que os preços médios fornecidos pelo *Mappa demonstrativo dos preços* são tão bons para revelar o nível geral dos preços e os preços relativos no mercado mineiro na década de 1840 quanto os preços da pauta de 1860 para a década de 1860. Os últimos foram estabelecidos através de pesquisa de preços da Mesa de Rendas em 1859; os primeiros, do

---

<sup>214</sup> MARTINS, *Growing in silence*, p. 262.

<sup>215</sup> MARTINS & MARTINS, “As exportações de Minas Gerais”, pp. 4-5.

mesmo modo, em 1839. Adotamos os preços do *Mappa* de 1840 para avaliar o volume exportado na década de 1840, tal como os preços da pauta de 1860 para avaliar o volume exportado na década de 1860.<sup>216</sup>

Os preços de mercado em 1839/40 e 1859/60 são as balizas para a série de preços construída. Estamos cientes da crítica a este método, por “deduzir elevação ou queda de preços, comparando dois anos distantes, sem saber como os preços se comportaram entre ambos”, como alertado por Frédéric Mauro.<sup>217</sup> De modo a minimizar este problema e induzir variações anuais dos preços durante todo o período, inclusivamente para os períodos de relativa estabilidade do conjunto de preços, a interpolação dos preços entre 1839 e 1860 foi ponderada pela variação anual dos preços nominais de onze gêneros da produção mineira, observados em São João Del Rei conforme pesquisa dos preços praticados pela Santa Casa de Misericórdia desta cidade entre 1814 e 1905, de Afonso Alencastro Graça Filho.<sup>218</sup> Expandimos esta metodologia para o período posterior a 1860, utilizando os preços da pauta de 1875 como baliza para a interpolação dos preços entre 1860 e 1884. Para os produtos que compõem o índice, não utilizamos os preços calculados por interpolação, mas sim os preços observados no mercado de São João Del Rei.<sup>219</sup> Para os produtos derivados ou similares aos componentes do índice, calculamos a variação média do índice geral e do similar.<sup>220</sup> Não aplicamos a metodologia aos gêneros de reexportação – para café, fumo e algodão utilizamos os preços anuais médios nas alfândegas.<sup>221</sup> Para os derivados ou similares aos reexportáveis, calculamos a variação média conforme o índice geral e o do similar.<sup>222</sup>

---

<sup>216</sup> As fontes de preços eleitas são precárias, mas julgamos mais eficientes do que as pautas oficiais, por ajustar os preços relativos dos gêneros de modo eficiente, como observamos na tabela 3.1.

<sup>217</sup> MAURO, Frédéric. “Da história seriada ou estatística à história freqüencial ou estrutural: o caso do Brasil”. *Revista Brasileira de Economia*, Rio de Janeiro, 26 (3), pp. 303-310, jul./set. 1972, p. 304.

<sup>218</sup> Conforme GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência*, pp. 161-174.

<sup>219</sup> Compõem o índice: carne, toucinho, banha, galinha, arroz, milho, feijão, fubá, açúcar, azeite de mamona e farinha de mandioca. Em 1839/40 os preços médios destes gêneros na Santa Casa de Misericórdia de São João Del Rei eram em média 18% mais elevados que no *Mappa* de 1840, com destaque para azeite de mamona (79%), galinhas (41%), farinha de mandioca (-56%) e feijão (-31%); a variação exclusiva destes gêneros é de 7%.

<sup>220</sup> Por exemplo, nos casos. Aguardente e rapadura: açúcar. Arroz com casca: arroz pilado. Polvilho: farinha de mandioca. Farinha de milho: milho e fubá. Gado suíno: toucinho. Gado vacum e queijos: carne verde. Etc.

<sup>221</sup> IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). *Anuário Estatístico do Brasil*. Ano V, 1939/40, pp. 1377-1378. Especificamente para o caso do café, durante toda a década de 50 os preços oficiais, em Minas, foram cotados segundo as avaliações semanais da Alfândega do Rio de Janeiro, conforme o Convênio de 1850; decidimos por utilizar os preços do café no porto do Rio de Janeiro em todo o período.

<sup>222</sup> Cigarros, fumo em folha, fumo picado, fumo pixuá, mel de fumo e tabaco: fumo em rama. Algodão com caroço e derivados de algodão: algodão em pluma.

**Tabela 3.2** – Índices de preços nominais e do câmbio, 1818-84 (1839/40=100)

Ano	Índice geral	Índice ponderação exportações	Índice S. João d'el Rei	Câmbio réis / £	Ano	Índice geral	Índice ponderação exportações	Índice S. João d'el Rei	Câmbio réis / £
1818/19	76,1 <sup>a</sup>	70,1 <sup>a</sup>	48,1	45,5	1862/63	161,8	112,5	147,5	116,9
1828	75,5 <sup>a</sup>	76,3 <sup>a</sup>	54,1	101,1	1864/65	162,7	119,0	128,3	121,1
1839/40	100,0	100,0	100,0	100,0	1865/66	166,0	157,9	173,1	127,2
1842/43	86,7	88,0	92,7	119,0	1866/67	158,6	160,4	183,6	134,3
1844/45	90,1	89,8	89,9	123,7	1867/68	167,2	156,1	171,4	161,9
1845/46	97,7	93,2	100,4	119,7	1868/69	169,0	164,8	187,6	175,3
1847/48	94,8	96,5	106,3	118,5	1869/70	180,2	186,2	212,2	154,2
1848/49	86,6	94,7	108,3	123,1	1870/71	147,7	170,6	201,6	136,1
1849/50	83,6	95,4	105,3	114,6	1871/72	161,1	151,0	164,6	127,8
1850/51	94,2	88,1	88,7	108,2	1872/73	209,5	165,9	190,1	122,6
1851/52	94,5	79,7	81,9	110,8	1873/74	242,4	203,2	242,6	120,7
1852/53	95,8	92,5	106,3	112,0	1874/75	216,9	186,1	214,5	118,2
1853/54	115,6	116,1	136,8	111,6	1875/76	221,8	169,4	188,7	119,3
1854/55	130,0	128,3	151,9	113,5	1876/77	210,2	199,3	249,3	125,5
1855/56	136,3	132,3	153,8	113,6	1877/78	199,4	207,0	259,8	132,0
1856/57	133,2	135,6	158,3	115,6	1878/79	188,0	173,7	213,7	141,5
1857/58	163,9	157,1	185,2	120,0	1879/80	302,8	163,7	196,1	144,1
1858/59	175,9	180,6	217,5	123,7	1880/81	227,9	157,5	183,0	142,3
1859/60	200,9	190,0	227,4	123,1	1881/82	173,9	153,8	180,0	145,5
1860/61	171,9	160,1	186,3	121,9	1882/83	134,5	160,1	198,9	146,6
1861/62	163,2	135,1	152,5	120,7	1883/84	169,8	161,7	207,3	148,3

**Fontes e metodologia:** Índices de preços: vide texto. Câmbio: IBGE, *Anuário Estatístico do Brasil (1939/40)*, p. 1358. **Nota:** (a) 1818/19 e 1828 foram calculados através dos preços oficiais dos gêneros nestes anos, por falta de informação sobre os preços de mercado. Isto resulta em exportações totais levemente exageradas para 1818/19. Se os preços oficiais fossem regulados pelo preço mínimo do mercado, como usual, os preços de mercado estão em alta neste momento, pois tanto 1818 quanto 1819 foram “anos de fome” em Minas Gerais (ESCHWEGE, “Notícias e Reflexões Estadísticas”, p. 740).

Os resultados agregados podem ser observados na tabela 3.2, com os dados ajustados para 1939/40 = 100). Na primeira coluna apresentamos os resultados conforme o índice médio ponderado pelas exportações e na terceira coluna conforme o índice médio não ponderado. São índices de preços nominais das exportações agropecuárias - não compõem o ouro e o diamante. Na terceira coluna transcrevemos o índice original de Afonso Alencastro para onze gêneros da produção mineira e na quarta coluna a taxa de câmbio mil-réis/libras esterlina.

Transformamos os valores nominais das exportações mineiras em reais através da taxa de câmbio do mil-réis para a libra-esterlina. É interessante notar que o câmbio está valorizado em 1818/19 e 1839/40, distorcendo os resultados para estes anos, especialmente 1818/19 para o qual o índice de preços nominais das exportações é superior ao índice observado em São João Del Rei. O câmbio mantém-se relativamente estável de 1842 até meados da década de 1860; em meados da década de 1870 volta ao patamar da década de 1840.

A utilização da variação cambial para deflacionar os preços nominais é questionável, mas é válida para o século XIX, quando a taxa de câmbio de mercado não foi objeto de intervenção do governo, caracterizando regime de câmbio flexível. Há alguns índices de

preços anuais para o século XIX, mas seus resultados também podem ser discutíveis, não havendo consenso quanto à confiabilidade. O índice de Eulália Lobo é o melhor para o século XIX, pois apresenta a série em dados anuais; é índice de custo de vida baseado no consumo dos trabalhadores de uma firma em 1856, carecendo de representatividade, pois contém uma proporção inaceitavelmente alta de bens pouco comercializáveis (e.g. farinha de mandioca, 37,6%); já as ponderações de Lobo baseadas em cestas de 1919 e 1949 são muito distantes do período em consideração. Além disso, os resultados de Lobo resultam em inflação muito mais elevada durante o século XIX do que todas as outras estimativas. Os demais índices fornecem dados anuais para tão-somente um sub-período, ou não fornecem dados anuais, apenas agregados, ou ainda, ou baseiam-se na série de Lobo, em estimativas da paridade do poder de compra ou numa combinação de diversos índices.<sup>223</sup>

Segundo Nícia Luz e Carlos Peláez, “só se pode falar em inflação propriamente dita durante o Segundo Reinado no período da Guerra do Paraguai”, quando há expansão dos meios de pagamento sem um correspondente aumento da produtividade. Ainda, “durante a maior parte do Império a política econômica foi tão neutra que a taxa de câmbio deve ter sido determinada fundamentalmente por fatores de mercado” – especialmente as flutuações dos ciclos de preços do café. Enfim, é preferível a utilização da moeda inglesa “devido à grande influência econômica daquele país durante o Império do Brasil. Os laços econômicos entre Brasil e Inglaterra eram mais fortes”.<sup>224</sup>

Notamos que a utilização do câmbio réis/libra gera distorção para os valores relativos a 1818/19, quando a taxa está em nível 2,7 vezes superior à média dos demais anos da série (1828 e 1839-84), sobre-estimando as exportações em 1818/19. Para os demais anos da série, há marcada inflação em moeda estrangeira nos períodos 1839-45 e 1864-69 e 1875-79, e leve inflação nos períodos 1855-59 e 1881-84.<sup>225</sup>

---

<sup>223</sup> Cf. ONODY, Oliver. *A inflação brasileira (1820-1958)*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1960; LOBO, Eulália Maria Lehmayr, *et alli*. “Evolução dos preços e do padrão de vida no Rio de Janeiro, 1820-1930, resultados preliminares.” *Revista Brasileira de Economia*, 25 (4), pp. 235-265, out/dez 1971; LUZ, Nícia Villela; PELÁEZ, Carlos Manuel. “Economia e história: o encontro entre dois campos do conhecimento”. *Revista Brasileira de Economia*, 26(3), pp. 273-301, jul./set. 1972; BUESCU, Mircea. “A inflação brasileira de 1850 a 1870: monetarismo e estruturalismo”. *Revista Brasileira de Economia*, 26 (4), pp. 125-147, out/dez 1972; BUESCU, Mircea. *300 anos de inflação*. Rio de Janeiro/São Paulo: APEC, 1973; CONTADOR, C. R.; HADDAD, C. “Produto real, moeda e preços: a experiência brasileira no período 1861-1970”. *Revista Brasileira de Economia*, 36 (4), pp. 407-440, out/dez 1975; GOLDSMITH, Raymond. *Brasil 1850-1984: desenvolvimento financeiro sob um século de inflação*. São Paulo: Harper & Row, 1986; CATÃO, Luis A. V. “A new wholesale price index for Brazil during the period 1870-1913”. *Revista Brasileira de Economia*, 46 (4), pp. 519-533, out/dez 1992.

<sup>224</sup> LUZ & PELÁEZ, “Economia e história”, pp. 280-287.

<sup>225</sup> Uma vez que optamos por inflacionar os preços nominais, julgamos ser necessário deflacioná-los de algum

### 3.3 AS EXPORTAÇÕES TOTAIS DE MINAS GERAIS, 1818-84

A série de exportações encontra-se reproduzida no apêndice. As fontes para a taxa de exportação que geram a série de exportações agropecuárias encontram-se também listadas no apêndice. As exportações agropecuárias eram maiores do que as taxadas nas recebedorias. Vimos na seção 2.3 que o sub-registro era elevado. Cerca de 5% a 40% das exportações reais não eram registradas, a proporção variando conforme o produto e a rota; esta consideração aumentaria o valor das exportações agropecuárias em aproximadamente 25%. Entretanto, estamos considerando preços próximos aos de mercado, conforme o Mappa de 1840, a pauta de 1860, os preços em São João Del Rei e os preços nas Alfândegas. Aos dados oficiais das exportações nas recebedorias agregamos as estimativas de ouro e diamantes. Além destes produtos, poderiam ser incluídos gêneros isentos da taxa de exportação, como a aguardente e o chá. Também haveria alguma exportação de escravos, porém não há estimativas da quantidade.<sup>226</sup>

No gráfico 3.2 expomos a série de exportações mineiras no século XIX. A evolução das exportações não-cafeeiras pouco contribuiu para o comportamento das exportações totais a partir de 1860. A marcada separação dos períodos 1839-60 e 1860-84 em patamares bem distintos – devido ao café – é uma característica notável da série. Podemos observar entre as décadas de 1840 e 1870 que enquanto a exportação total anual média passa de cerca de um milhão para três milhões de libras esterlinas, o volume exclusivo café mantém-se em torno de oitocentas mil a um milhão e duzentas mil libras esterlinas. A tendência ascendente do volume exportado entre 1839 e 1884 deve-se quase exclusivamente à expansão da produção de café.<sup>227</sup>

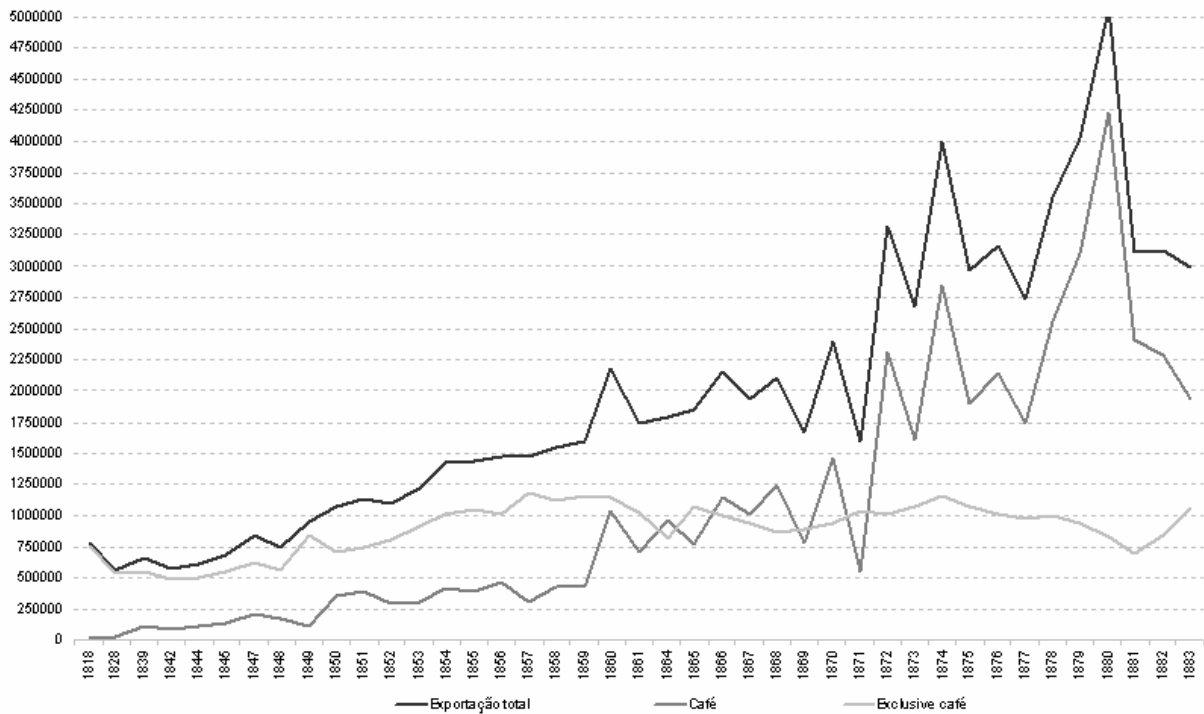
---

modo para compensar os vieses criados e para captar variações de preços reais. A taxa de câmbio presta-se a este objetivo, conforme os períodos de inflação em moeda estrangeira citados. A única falha consiste na exacerbação dos valores para a década de 1810 (1818/19 e 1815/23).

<sup>226</sup> Há estimativas para o saldo líquido do comércio interprovincial de escravos. Roberto Martins fornece estimativas do saldo líquido no comércio regional por municípios e para diferentes períodos. No cômputo total da província as importações superavam as importações até meados da década de 1870. Cf. MARTINS, *Growing in silence*; MARTINS, “Minas Gerais, Século XIX”; MARTINS FILHO & MARTINS, “Slavery in a Nonexport Economy”; MARTINS, “Minas e o tráfico de escravos”.

<sup>227</sup> Sobre esta série Roberto e Maria do Carmo Martins anotaram que “o crescimento do valor real [volume a preços de 1860] se deve, na sua quase totalidade, ao crescimento das exportações de café. A expansão cafeeira foi rápida, com as oscilações que lhe são peculiares, especialmente a partir dos anos 60 (...) O valor real [volume a preços de 1860] das exportações dos produtos não-cafeeiros permaneceu praticamente estagnado até o meado da década de 80” (MARTINS & MARTINS, “As exportações de Minas Gerais”, pp. 5-6).

**Gráfico 3.2** – Exportações mineiras totais, inclusive ouro e diamantes; café e total exclusive café, 1818-1884 (milhares de libras esterlinas)



A exportação total de Minas Gerais é crescente entre 1842/43 e 1854/55, sendo neste último ano 147,6% superior ao primeiro. O café passa de terceira exportação mineira (atrás de ouro e gado bovino) para primeira – as quantidades exportadas da rubiácea quadruplicam em uma década. Anotamos que nossa série subestima a quantidade de café exportada na década de 1850, devido ao convênio com o Rio de Janeiro, mas superestima seus preços em todo o período, pois adotamos os preços de exportação no porto do Rio de Janeiro.

No decênio fiscal 1860-70 a exportação total média anual é 38,7% superior à observada no decênio anterior (1850-60); o crescimento das exportações anuais de café entre estes decênios é de 137,0%, tendo aumentado sua participação no total de 27,9% para 47,6%. A partir de 1860, as variações típicas das safras de café passam a comandar o ritmo das exportações mineiras. No entanto, as exportações não cafeeiras nunca deixaram de constituir importante parcela – especialmente os gêneros minerais e originados da pecuária. Segundo Roberto e Maria do Carmo Martins,

“O *boom* cafeeiro pouco teve a ver com a vida econômica da província. Durante todo o império ele permaneceu confinado a uma pequena faixa da Zona da Mata. (...) A região cafeeira não representava no final do período mais do que 4% do território provincial. O desempenho dos produtos não-cafeeiros é muito mais representativo do resto da província”.<sup>228</sup>

<sup>228</sup> MARTINS & MARTINS, “As exportações de Minas Gerais”, pp. 5-6.



Argumentam os Martins que se as exportações de café estavam restritas à Mata e as demais exportações caracterizam a economia mineira provincial, as exportações de origem pecuária constituíam a maior parcela. Apresentamos a composição das exportações mineiras para todo o período 1818-84 na tabela 3.3.

**Tabela 3.3** – Composição das exportações mineiras, 1818-84 (libras esterlinas, percentagem)

Categoria de produto	Participação	Categoria de produto	Participação
Agrícolas	57,8	Café	47,1
		Fumo e derivados	6,0
		Algodão e derivados	3,7
		Outros agrícolas	1,0
Pecuária	25,2	Gado solto	16,0
		Derivados da pecuária	9,2
Minerais	17,0	Ouro	10,7
		Diamantes	6,0
		Outros minerais	0,3

As exportações minerais compunham uma parcela relevante. A adição de ouro e diamantes aumenta o valor das exportações totais em 1818-84 em 20%. No total exceto café os produtos de origem pecuária perfazem 47,8% e a os de origem mineral 32,1%. As exportações agrícolas exceto café representavam 41,9% das exportações pecuárias. Podemos dizer que a pecuária caracteriza o setor mercantil interprovincial ativo no interior de Minas Gerais, em oposição ao comércio do café e do tabaco cultivados próximos à fronteira, juntamente com o algodoeiro e a tecelagem caseira, pois do volume exceto ouro, diamantes, café, fumo e pecuária, representaram o algodão bruto e os derivados de algodão, respectivamente, 31,1% e 48,4% do valor em 1818-84. Veremos que a condução de bovinos e suínos em pé e o transporte de queijos e toucinho (e, em menor medida, de manufaturas de algodão) caracterizam a economia provincial mineira como um todo, pois eram os gêneros de grande comercialização no mercado interno provincial. Enquanto a agricultura de alimentos era mercantilizada no pequeno *hinterland* agrário dos centros urbanos mineiros, os produtos de origem animal trafegavam grandes distâncias, conectando os mercados regionais e com o Rio de Janeiro.<sup>229</sup>

<sup>229</sup> Outros gêneros componentes da paisagem mineira provincial eram certamente os derivados de cana de açúcar e a mercantilização dos gêneros importados, conforme demonstrado por Marcelo Godoy. As atividades agroaçucareiras e de abastecimento interno movimentavam mais o mercado interno mineiro do que as próprias atividades de exportação (cf. GODOY, *No país das minas de ouro*). Neste sentido a tese de Godoy está em concordância com a idéia de Minas provincial como economia vicinal (MARTINS, *Growing in silence*).

As exportações totais exclusive café apresentam leve tendência crescente na década de 1840 e marcada tendência crescente na década de 1850, com subsequente estagnação. Há nova tendência crescente em 1868-75 e 1882-84, porém não se recuperam aos níveis de 1857-62 (gráfico 3.2 acima). Observamos a evolução geral das exportações exceto café agrupadas em pecuária, agricultura e mineração, no gráfico 3.3 (abaixo). Os períodos de crescimento das exportações não-cafeeiras devem-se majoritariamente ao comportamento das exportações pecuárias, que crescem durante a década de 1850, entre meados das décadas de 1860 e 1870, e em 1882-84. As exportações minerais contribuem para o crescimento das exportações na década de 1850, porém em 1867-73 seu impacto é negativo.

As exportações anuais de gêneros da pecuária e da agricultura (exceto café) apresentam evoluções similares. Este comportamento é derivado tanto das transformações aplicadas aos preços de todos os gêneros quanto das variações correlatas das quantidades exportadas. Os períodos de expansão e retração das exportações pecuárias ser divididos em seis: 1818-42 (retração), 1843-58 (expansão), 1859-64 (retração), 1865-74 (expansão) e 1874-81 (retração) e 1882-84 (expansão). Já os períodos de expansão e retração das exportações agrícolas exceto café podem ser divididos em cinco: 1818-42 (retração), 1843-57 (expansão), 1858-66 (instabilidade), 1867-71 (expansão) e 1871-84 (retração).

**Gráfico 3.3** – Composição das exportações mineiras exclusive café, 1818-84 (libras esterlinas)



Os Martins identificam a primeira metade do século como de “estagnação especialmente notável” do “valor real” (valor a preços de 1860) das exportações

agropecuárias exclusive o café.<sup>230</sup> De fato, entre 1819 e 1839 regridem as exportações agropecuárias exceto café, devido, especialmente, à cessação das remessas de algodão, pois as demais se mantêm relativamente estáveis. As reduções das exportações agropecuárias observadas entre 1818/19 e 1828 devem-se também à depreciação do câmbio, superior a 100% entre estes anos, pois a quantidade exportada da maioria dos produtos cresce ligeiramente. A queda das exportações agrícolas é maior, devido ao algodão em rama (bruto), cuja exportação média anual de 1.427 toneladas em 1818-1823 passou para menos de 100 toneladas em 1828.<sup>231</sup> Em 1818/19 as exportações de algodão em rama representavam 18,3% das exportações totais.

O período de marcada tendência crescente das exportações agropecuárias entre 1839 e 1859 pode ser subdividido em dois, pois em 1839-52 há crescimento da quantidade exportada de todos os principais produtos, e em 1852-58 as quantidades exportadas mantêm-se elevadas com incremento do valor devido às variações dos preços dos gêneros do país não compensadas pela variação cambial.<sup>232</sup>

As exportações agropecuárias recuperam-se na década de 1840, dos 15 principais gêneros os únicos que decresceram em volume exportado entre 1839/40 e 1847/1848 foram açúcar (porém as de rapaduras decuplicaram) e solas (enquanto as de couros de boi mais que duplicaram). As exportações agrícolas exceto café aumentam 84,0% entre 1839/40 e 1851/52, com a expansão da cultura fumageira, que se mantêm ascendente na década de 1850, contribuindo para o aumento de 67,6% das exportações agrícolas exceto o café entre 1850/51 e 1860/61. As exportações pecuárias permanecem com tendência crescente até 1857/58, quando atingem nível 81,6% superior ao de dez anos antes.

A conjuntura de crise internacional de 1858 até meados da década de 1860 afetou o mercado interno, quando as exportações pecuárias e agrícolas exclusive café apresentam instabilidade num período de depreciação do câmbio (de 45,2% entre 1861/62 e 1868/69). Segue novo período de expansão do volume real exportado, até meados da década de 1870. Entre 1865-68 e 1871-76 o câmbio anual médio valoriza-se em 22,3% e as exportações agrícolas exceto café e pecuárias aumentam, respectivamente, em 36,1% e 57,7%, em libras.

---

<sup>230</sup> MARTINS & MARTINS, “As exportações de Minas Gerais”, p. 6.

<sup>231</sup> Vide CARVALHO, Daniel de. *Notícia Histórica sobre o Algodão em Minas*. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do commercio, 1916, pp. 19-20.

<sup>232</sup> Comparando-se os períodos 1839-46 e 1854-58, a exportação anual média dos gêneros da pecuária cresce 101% e dos gêneros da agricultura (exceto café) cresce 103% (em libras).

Finalmente, há retração até 1882: a penetração da malha ferroviária em território mineiro justamente neste período atende aos exportadores de café, não à atividade de condução de gado bovino e suíno em pé para o Rio de Janeiro e apenas marginalmente à comercialização derivados da pecuária ou de fumo; além disso, a produção doméstica mineira de panos de algodão enfrenta a concorrência da fábrica.

A expansão do café não decretou o fim das demais exportações. Há redução nas importantes exportações de ouro e diamantes, por esgotamento das minas existentes e falta de progresso das técnicas de exploração, e de panos de algodão, por motivo já exposto. Através da tabela 3.4 observamos a marcha ascendente das exportações de café e a evolução da participação dos demais produtos relevantes da pauta de exportações mineiras.

**Tabela 3.4 – Evolução da composição das exportações mineiras, 1818-1884 (libras, %)**

Produtos	Períodos					Total
	1818-28	1839-49	1850-60	1860-70	1870-84	1818-84
Café	5,0	19,2	27,9	47,6	69,4	47,1
Gado bovino	22,6	17,9	15,2	10,2	9,4	12,6
Ouro	11,3	24,0	16,1	9,8	4,4	10,7
Toucinho	10,8	12,5	10,2	6,5	4,3	7,0
Fumo e derivados	5,7	7,2	7,6	6,7	5,2	6,0
Diamantes	6,5	5,4	12,8	9,8	2,4	6,0
Gado suíno	3,5	4,1	3,7	2,3	1,3	2,4
Derivados de algodão	9,3	4,4	2,4	2,0	0,4	2,3
Queijos	2,6	2,2	1,7	1,3	1,6	1,7
Algodão bruto	14,0	0,0	0,0	1,8	0,2	1,4
Gado eqüideo	1,8	0,9	0,8	0,3	0,3	0,6
Grãos e farinhas	0,6	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4
Couros	1,4	0,5	0,3	0,3	0,2	0,4
Derivados de cana	2,0	0,3	0,4	0,3	0,1	0,4
Outros minerais	1,3	0,0	0,0	0,2	0,2	0,3
Aves	0,4	0,5	0,3	0,2	0,2	0,3
Gado ovelhum e lã	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,1
Marmelada e doces	0,4	0,2	0,1	0,0	0,0	0,1
Ipecacuanha	0,5	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Outros agrícolas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Outros da pecuária	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

As exportações de outros gêneros da agricultura, especialmente o fumo, e dos principais gêneros da pecuária (bovino, suínos e seus respectivos derivados queijos e toucinho), cujas antigas técnicas de produção pouco evoluíram no período, permaneceram competitivos no mercado interprovincial e continuaram a serem exportados em grandes quantidades, mesmo que suas participações no total fosse decrescente devido ao maior crescimento do café. Muitos gêneros aumentam sua exportação concomitantemente ao incremento cafeeiro, alguns inclusive aumentando sua participação nas exportações totais, tais como ouro, fumo, gado suíno, toucinho e aves entre as décadas de 1820 e 1840, diamantes,

fumo, derivados da cana e gado lanígero entre as décadas de 1840 e 1850, cereais entre as décadas de 1850 e 1860, e queijos e madeiras (outros agrícolas) entre a década de 1860 e 1870-84. No período final 1870-84 mantinham participação pouco inferior à média do período 1818-84 especialmente cereais, queijos e fumo.

A agropecuária domina a paisagem rural, mas em meados do século XIX a mineração de ouro, por empresas estrangeiras, e diamantes, por iniciativas nacionais, aumentava sua participação na produção econômica. As estimativas de exportação de ouro e diamantes contribuem com 36,3% das exportações não cafeeiras na década de 1840 e 39,9% na de 1850. Os Martins não incorporam ouro e diamantes ao seu estudo, de modo que o predomínio do café apareceu-lhes mais pronunciado antes de 1860.

As culturas agrícolas para reexportação não caracterizam a economia mineira, exceto em regiões específicas. O algodão do norte de Minas buscava o mercado externo quando os preços internacionais lhe eram favoráveis e representava 57% do valor das exportações agrícolas de reexportação em 1818-28 e 2% na década de 1860. Já o fumo e o café eram cultivados em áreas mais próximas aos seus mercados e suas exportações foram crescentes. O fumo do extremo sul de Minas representou regularmente  $\frac{1}{4}$  dos agrícolas de reexportação entre 1815 e 1860, ou seja, se não aumentou sua participação com a derrocada do algodão, entre as décadas de 1840 e 1850 sua expansão concorria com a do café. Parte do fumo mineiro não se destinava à reexportação, mas ao consumo das províncias de São Paulo e Rio de Janeiro. Esta parcela parece ser próxima de 50%, conforme os registros de exportação de fumo nos portos de São Paulo, Parati e Rio de Janeiro. O café constituiu atividade mais dinâmica de Minas provincial, ainda que a área de sua cultura estivesse restrita à zona da Mata até a década de 1870. Entre 1818-28 e 1839-50 sua participação nas exportações totais passou de 4,5% para 18% e nas agrícolas de reexportação de 20% para 73%. A partir da década de 1860 o café passa a predominar absolutamente na composição das exportações mineiras.

No correr do século XIX as exportações mineiras para o abastecimento extraprovincial – especialmente gêneros da pecuária – eram gradualmente menores quando comparadas às exportações agrícolas destinadas aos portos, mas predominavam até a explosão da exportação de café a partir de 1860. Nas décadas de 1820 (1818-28), 1840 e 1850 as exportações mineiras para o consumo extraprovincial – todos da pecuária, mais derivados de algodão e de açúcar, doces, farinhas, cereais, raízes, etc. – representaram, respectivamente, 69%, 63% e 50% das exportações agropecuárias totais. Parcela do fumo mineiro no comércio

interprovincial era destinada ao consumo fluminense e paulista, o que aumentaria estas proporções para até 76%, 73% e 61%. Na década de 1860 e em 1870-84. A partir de meados da década de 1860 o café sozinho representa a maioria absoluta do valor total exportado por Minas Gerais, dentre agropecuária, ouro e diamantes.

A produção para reexportação e abastecimento de outras províncias aumentava em volume, mas a população mineira crescia em ritmo maior. Diversas publicações de Roberto Martins, Amílcar Martins Filho, Maria do Carmo Martins e Robert Slenes aprofundam a análise da série de exportações mineiras ao incorporar as estimativas populacionais de Minas Gerais, a fim calcular as exportações mineiras *per capita* e compará-las aos movimentos das exportações brasileiras *per capita*.<sup>233</sup> Reproduzimos o exercício à nossa série em libras esterlinas; os resultados podem ser observados na tabela 3.5, abaixo.

Notamos que, enquanto as exportações brasileiras comportam majoritariamente gêneros de reexportação, nos portos, as exportações mineiras referem-se também ao abastecimento terrestre, principalmente do Rio de Janeiro. Robert Slenes adverte que, além das diferenças de custo de transporte, "era mais fácil evadir os fiscais nos caminhos terrestres do que nos portos", sugerindo que os dados mineiros são subestimados.<sup>234</sup> Por outro lado, os dados das exportações brasileiras não incluem a navegação de cabotagem e qualquer comércio interprovincial terrestre, tornando-os impróprios para a comparação com Minas Gerais. Esta consideração sugere que, na comparação das exportações mineiras e brasileiras, as últimas podem ser ainda mais subestimadas que as primeiras.

Utilizamos as informações populacionais de Minas Gerais em 1819 segundo Antonio Rodrigues Velloso de Oliveira (621.885 habitantes), em 1832/33 estimados por Clotilde Paiva (718.191) e em 1872/73 e 1890 conforme os censos (2.256.153 e 3.184.012).<sup>235</sup> Estimamos a população nos demais anos através de interpolação geométrica. Devido aos problemas metodológicos envolvidos nas estimativas populacionais, os resultados do cálculo *per capita* das exportações mineiras não podem ser conclusivos.<sup>236</sup>

---

<sup>233</sup> MARTINS, *Growing in silence*, pp. 258-285; MARTINS & MARTINS, "As exportações de Minas Gerais", pp. 4-7; MARTINS FILHO & MARTINS, "Slavery in a Nonexport Economy", pp. 556-565; SLENES, "Comments on 'Slavery in a Nonexport Economy'", pp. 574-575; MARTINS & MARTINS FILHO, "Slavery in a nonexport economy: a reply", pp. 135-145 SLENES, "Os Múltiplos de Porcos e Diamantes", pp. 468-489.

<sup>234</sup> Cf. SLENES, "Os Múltiplos de Porcos e Diamantes", pp. 472-475.

<sup>235</sup> PUNTONI, *Os Recenseamentos Gerais*; PAIVA, *População e economia*, pp. 47-75.

<sup>236</sup> Alertamos que a população para 1819, calculada pelo o Conselheiro Velloso, é estimativa precária e outras fontes sugerem dados diversos. Para uma crítica completa à fonte do Conselheiro Velloso, vide PAIVA, 1996,

Para o cálculo das exportações *per capita* do Brasil, utilizamos os dados de exportações e população fornecidos pelo IBGE.<sup>237</sup> Para a comparação das exportações per capita de Minas Gerais à média brasileira, atentamos para o fato de que os preços dos gêneros mineiros estão próximos ao nível do mercado, conforme o *Mappa* de 1840, a pauta de 1860 e a série de Alencastro. De modo a aproximar as exportações agropecuárias brasileiras ao seu valor de mercado aplicamos ajuste de 10%, que é a defasagem média dos preços oficiais das exportações brasileiras, conforme sugerido por José Jobson de Arruda para as primeiras décadas do século XIX e indicado por Sebastião Soares na década de 1860.<sup>238</sup> Adicionamos às exportações brasileiras as exportações de ouro e diamantes de Minas Gerais, não inclusas nas exportações agropecuárias fornecidas pela fonte. Não temos dados suficientes sobre as exportações minerais das outras províncias do Brasil, então utilizamos os parâmetros fornecidos por Slenes.<sup>239</sup> Em 1818/19, Minas produziu/exportou 7/9 do ouro do país e a totalidade nos outros anos (assumimos 8/9 em 1828). Para o caso dos diamantes, utilizamos nossas estimativas para Minas somadas aos dados fornecidos por Castelnau e Calógeras para as exportações do Mato Grosso e da Bahia.<sup>240</sup>

---

pp. 16-18. Segundo o General Cunha Matos, muito atento aos exageros da pré-estatística do Brasil: “Mr. Denis informa que Mr. Balbi, sobre papéis ministeriais do ano de 1816, eleva a população de Minas a 485.000 (...) O Barão de Eschwege apresenta mapa da população mineira em 1821 (totalizando 514.107 habitantes) (...) O secretário do governo da província Luís Maria da Silva Pinto, a quem se devem grandes trabalhos estatísticos, imprimiu no mesmo ano de 1821 o mapa (que somava 514.798 habitantes). (...) [O conselheiro Velloso de Oliveira] não teve dúvida de dizer que orçava [a população mineira em 1819] em um milhão e quinhentas mil almas (...) Se assim discorria homem tão instruído (...) que tinha à sua disposição os mapas estatísticos das comarcas, como será reparável que outro qualquer indivíduo, em piores circunstâncias, deixe de amontoar absurdos sobre absurdos relativamente aos misteriosos e desprezados negócios do Brasil?” [CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, p. 54; as fontes citadas por Cunha Matos são: DENIS, Ferdinand. *Histoire Géographique du Brésil*, Paris, 1833; PINTO, Luís Maria da Silva. *Mapas do Movimento da População da Província de Minas Gerais (1821-1834-1838)*].

<sup>237</sup> IBGE, *Anuário Estatístico (1939/40)*, p. 1358; IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). *Estatísticas Históricas do Brasil*. <http://biblioteca.ibge.gov.br>.

<sup>238</sup> ARRUDA, *O Brasil no comércio colonial*, pp. 624-626; LAGO, Luiz Aranha Corrêa do. “Balança comercial, balanço de pagamentos e meio circulante no Brasil no Segundo Império: uma nota para revisão”. *Revista Brasileira de Economia*, 36(4), 1982, p. 490.

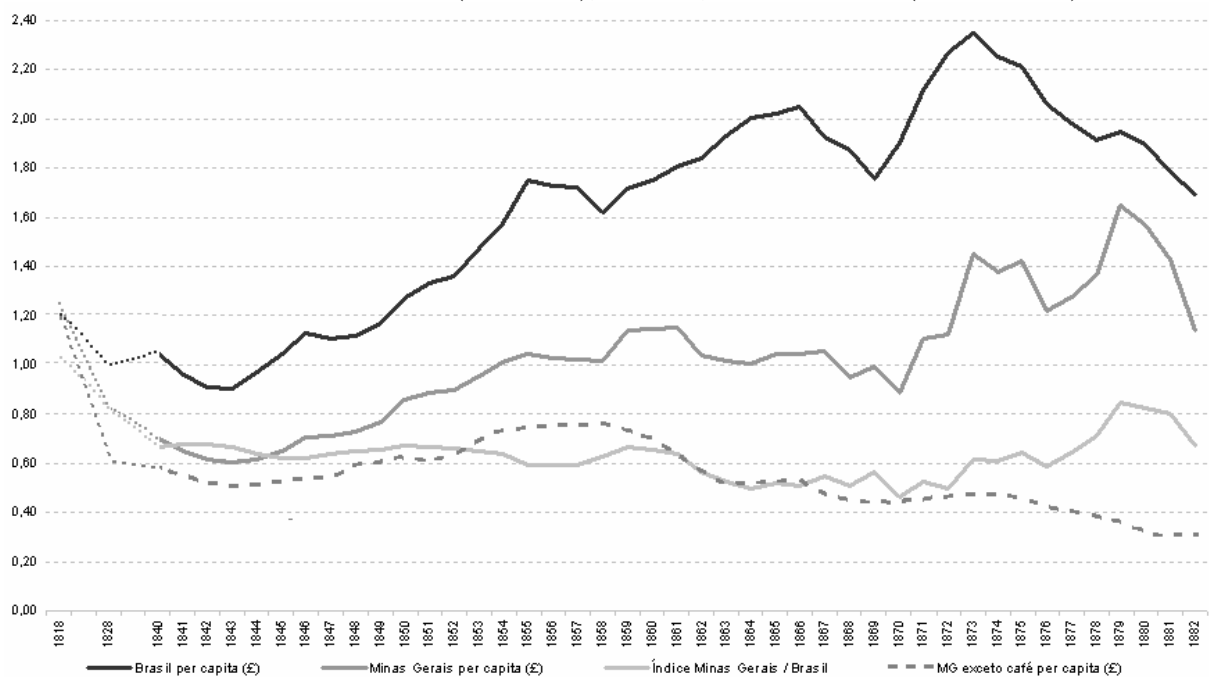
<sup>239</sup> SLENES, “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes”, P. 492.

<sup>240</sup> CASTELNAU, *Expedição às regiões centrais*, pp. 340-346; CALÓGERAS, *As minas do Brasil*, Vol. I, pp. 327-330. Além dos cascalhos da Bahia e do Mato Grosso, encerravam a preciosa pedra os rios Pilões, Fortuna, Desengano, Três Barras e Caiapozinho em Goiás, os afluentes do rio Grande em São Paulo (Sapucaí-Mirim, Verde e Canoas) e os rios Tibagi e Japó e a bacia do Paranapanema no Paraná (CALÓGERAS, *As minas do Brasil*, Vol. I, p. 326).

**Tabela 3.5** – Brasil e Minas Gerais, 1818-1884: Exportações *per capita* (libras esterlinas)

Ano	Brasil	Minas Gerais	MG exceto café	Índice MG (total) (Brasil = 100)	Ano	Brasil	Minas Gerais	MG exceto café	Índice Minas Gerais (total) (Brasil = 100)
1818/19	1,20	1,23	1,20	102	1864/65	2,02	1,00	0,46	49
1828	0,99	0,82	0,77	82	1865/66	2,07	1,00	0,58	48
1839/40	1,14	0,75	0,62	66	1866/67	1,96	1,13	0,53	58
1842/43	0,87	0,60	0,51	69	1867/68	2,11	0,99	0,48	47
1844/45	0,94	0,61	0,50	65	1868/69	1,71	1,04	0,43	61
1845/46	1,07	0,65	0,52	60	1869/70	1,80	0,81	0,43	45
1847/48	1,19	0,77	0,57	64	1870/71	1,77	1,13	0,44	64
1848/49	1,00	0,65	0,49	65	1871/72	2,13	0,72	0,47	34
1850/51	1,34	0,89	0,59	66	1872/73	2,45	1,47	0,45	60
1851/52	1,31	0,91	0,60	70	1873/74	2,22	1,17	0,47	53
1852/53	1,35	0,86	0,63	64	1874/75	2,37	1,72	0,50	72
1853/54	1,43	0,93	0,70	65	1875/76	2,17	1,25	0,45	58
1854/55	1,63	1,06	0,75	65	1876/77	2,10	1,30	0,42	62
1855/56	1,67	1,04	0,75	62	1877/78	1,91	1,11	0,40	58
1856/57	1,97	1,04	0,71	53	1878/79	1,92	1,42	0,40	74
1857/58	1,55	1,01	0,80	65	1879/80	1,91	1,58	0,36	83
1858/59	1,64	1,02	0,74	63	1880/81	2,01	1,95	0,32	97
1859/60	1,67	1,03	0,75	61	1881/82	1,77	1,17	0,27	66
1860/61	1,83	1,36	0,71	74	1882/83	1,58	1,16	0,31	74
1861/62	1,75	1,06	0,63	61	1883/84	1,74	1,09	0,39	63

Fontes e metodologia: Vide texto.

**Gráfico 3.4** – Minas Gerais e Brasil: Exportações *per capita* (libras esterlinas) e Índice Minas Gerais / Brasil (Brasil = 1), 1818/19, 1828 e 1839-84 (média trienal) \*

Fonte: A partir da tabela 3.5. Nota: (\*) Dados 1839-84 em média trienal (1840-83).

Observamos a evolução das séries de exportações *per capita* e do índice de Minas Gerais em relação ao Brasil no gráfico 3.4. Apesar de todos os problemas sobre os volumes exportados e as populações estimadas, o índice das exportações mineiras *per capita*, relativa à



média brasileira, apresenta comportamento interessante. Também é notável que as exportações mineiras exceto café, *per capita*, são crescentes entre as décadas de 1840 e 1850.

As exportações mineiras totais eram superiores a uma libra esterlina *per capita* em 1818/19 (£1,23), porém, como apontamos anteriormente, os preços nominais das exportações mineiras neste ano estão superestimados. Ainda, as exportações mineiras *per capita* são decrescentes até 1842/43 quando atingem o nível mínimo da série (£0,60). Para comparação, as exportações de São Paulo em 1813 estavam em £1,14 *per capita*, e em 1836 em £1,57 a £1,66 *per capita*.<sup>241</sup> Ou seja, entre as décadas de 1810 e 1830 Minas Gerais perdeu pujança exportadora em termos absolutos e, mais ainda, em termos relativos, pois o índice Minas / São Paulo, São Paulo = 100, caiu de 109 em 1813/19 para 46 em 1836/39. Em São Paulo havia um surto cafeeiro que em Minas Gerais só ocorreria a partir da década de 1870, já na era ferroviária. Na comparação com o Brasil, a posição de Minas Gerais também se enfraqueceu, como o índice passando de 102 para 66. Este comportamento foi observado pelos Martins, a despeito de calcularem a evolução *per capita* em valor a preços de 1860:

“O valor real (valor a preços de 1860) per capita das exportações apresenta marcadamente tendência a declínio e depois à estagnação até o terceiro quartel do século. No final do período observa-se ligeira recuperação, mas ainda insuficiente para recompor o nível de 1818/19: dentre todos os anos analisados em apenas três o valor per capita superou esse nível. A queda no valor real (valor a preços de 1860) per capita das exportações dos “outros produtos” é vertiginosa: em 1892 ele representava apenas 28% do nível de 1818/19”.<sup>242</sup>

Entre as décadas de 1840 e 1850 as exportações mineiras *per capita* recuperam-se e estabilizam-se em pouco mais de uma libra esterlina a partir de 1854 até *circa* 1870 (média £1,03 em 1854-72). Impulsionadas pelas grandes safras de café, as exportações mineiras per capita estão em nível elevado no período final da série (média £1,37 em 1872-84 e máximo

---

<sup>241</sup> 1813: Exportações de São Paulo, 667 contos de réis; população paulista, 209.219 habitantes (conforme ESCHWEGE, *Jornal do Brasil*, pp. 277-278). Câmbio de 1813, 3\$087rs/libra (IBGE. *Séries estatísticas retrospectivas, Volume 2: O Brasil, suas riquezas naturais, suas indústrias*. Tomo 1. Edição fac-similar, original publicado em 1907. Rio de Janeiro: IBGE, 1986, p. 344). Os preços oficiais paulistas de 1813 são cerca de 50% inferiores aos preços oficiais mineiros de 1819. Acrescemos as exportações paulistas em 10%, para aproximar aos valores do mercado. A composição das exportações paulistas em 1813 era: 83% açúcar, 4% aguardente 3% arroz, 2% toucinho 2% porcos, 2% café, 1% tabaco, 1% farinha de trigo, 1% milho. Do volume total, 80,4% dirigiam-se ao Rio de Janeiro. 1836: Exportações de São Paulo em 1836 dada como 2.732 contos nos portos de mar e calculada em 2.914 contos a partir das quantidades e preços fornecidas, mais 472,5 contos exportados pelos portos secos; população paulista, 326.902 habitantes (MÜLLER, Daniel Pedro. *Ensaio d’um quadro estatístico da província de São Paulo*. 3a Ed. São Paulo: Governo do Estado, 1978, pp.148, 226-235). Câmbio de 1836, 6\$244rs/libra (IBGE, *Séries estatísticas retrospectivas, Volume 2, Tomo I*, p. 344). Os preços fornecidos por Muller são 5% inferiores aos preços médios do mercado mineiro em 1839/40. A composição das exportações paulistas em 1836 era: 42% café, 35% açúcar, 6% cobre, 5% erva mate, 4% fumo, 3% arroz, 2% toucinho, 1% ouro. Do volume total, 45% dirigiam-se ao Rio de Janeiro.

<sup>242</sup> MARTINS & MARTINS, “As exportações de Minas Gerais”, p. 6.

£1,95 em 1880/81). Entretanto, as exportações não-cafeeiras, *per capita*, estão em constante movimento descendente a partir de *circa* 1860, exceto por breves períodos.

As exportações *per capita* do Brasil foram crescentes entre meados das décadas de 1840 e meados da de 1870, com estagnação nos períodos de crise em fins da década de 1850 e fins da década de 1860. A partir de meados da década de 1870, as exportações *per capita* do Brasil apresentam forte tendência declinante.

Na primeira década do século XIX, o índice das exportações mineiras *per capita* em relação à média brasileira atingiu nível (102) que não seria superado mesmo em anos de enormes exportações de café (97 em 1880/81). Há marcada tendência de perda da pujança exportadora em relação ao Brasil até a década de 1840 (mínimo 60 em 1845/46). As exportações *per capita* de Minas Gerais estão estáveis em torno de 60% da média brasileira entre 1839 e 1862 (média 59 em 1839-62). As exportações mineiras *per capita* continuam estáveis até a década de 1870, mas as exportações brasileiras chegam a superar 2 libras esterlinas *per capita* em 1864-68. Nesta época o índice das exportações mineiras em relação às brasileiras atinge os menores níveis da série (média 51 em 1864-72 e mínimo 34 em 1871/72). A partir de meados da década de 1870 as exportações mineiras finalmente crescem vigorosamente, a taxas mais elevadas que a média brasileira, mas ainda a níveis *per capita* absolutamente inferiores (média 71 em 1874-84, máximo 97 em 1880/81). Na passagem da década de 1870 para a de 1880 as exportações mineiras e brasileiras, em libras, estão cadentes conforme a depreciação do câmbio.

Minas Gerais tem um desempenho relativamente fraco como economia de exportação, mas não insignificante. Adverte Robert Slenes que a evolução constatada pode ser um artefato estatístico. Afirma que há "um sub-registro maior nas exportações durante o Império do que em 1819".<sup>243</sup> Slenes utiliza-se da incorporação de ouro e diamantes à série de exportações mineiras para amenizar a tendência declinante das exportações mineiras; nossa série comporta estes dados e chegamos a resultados intermediários às proposições dos Martins e Slenes.

Por um lado, confirmamos as suspeitas dos Martins de que durante a primeira metade do século XIX, mais precisamente até a década de 1840, o grau de comercialização *per capita* das exportações mineiras diminuiu. Entretanto, a economia de Minas Gerais não se desliga dos mercados externos. As atividades ligadas ao abastecimento do centro-sul do Brasil permanecem, ao lado do vigor cafeeiro, O que sustenta as exportações mineiras próximas a

---

<sup>243</sup> SLENES, "Os Múltiplos de Porcos e Diamantes", p. 459.

uma libra *per capita* em meados do século e superiores a este valor no último quartel do XIX. Há indiscutível recuperação das exportações *per capita* entre as décadas de 1840 e 1870, mormente devido ao café. Segundo Henrique Gerber, na segunda metade da década de 1850 os municípios da zona da Mata produziam 1,3 milhões de arrobas de café anualmente, dos quais um milhão era exportado e o restante consumido na província.<sup>244</sup> Os elos no mercado interno mineiro de outros produtos exportáveis são mais evidentes, como a pecuária e a mineração de diamantes; já a mineração do ouro não dinamiza a economia como no século anterior. Estes indícios são favoráveis ao argumento de Slenes que as ligações da economia mineira com outros mercados, através do café, da mineração e da pecuária, por ínfimas que fossem, geraram reflexos positivos não captados pelo fluxo de exportações.

O mercado interno mineiro era robusto, conforme pregado pelos Martins. Mas os dados permitem inferir tão-somente sobre os elos externos, e desconhecemos fontes quantificáveis para o mercado interno mineiro e assim compará-lo ao mercado interprovincial. Segundo estimativa precária de Gerber, a produção agropecuária interna de Minas Gerais, *circa* 1860, valia 50 mil contos de réis,<sup>245</sup> ou 5,5 milhões de libras esterlinas; aos quais deve ser adicionada a produção mineral (ouro, diamantes, ferro, salitre, pólvora) e a indústria de transformação (tipografia, tecelagem e manufaturas diversas especialmente de derivados da pecuária).<sup>246</sup> A produção de ouro e diamantes estava em torno de 500 mil libras, para produto total muito superior a seis milhões de libras esterlinas (e produto interno bruto superior a £3 *per capita*, *circa* 1860). As exportações totais de Minas Gerais orçavam, na mesma época, dois milhões de libras esterlinas, ou seja, quase um terço da renda mineira advinha do setor externo. A produção pecuária do interior de Minas manteria seu papel abastecedor dos mercados mineiro e fluminense, mas a importância do café nas fronteiras com o Rio de Janeiro, durante todo o período, e com São Paulo, a partir do terceiro quartel do século XIX, deslocaria o centro dinâmico do setor de abastecimento interprovincial para as zonas cafeeiras. A série de dados de exportações que trabalhamos cobre o período até 1884 e estamos cientes da existência de dados para o período posterior, os quais devem ser agregados à pesquisa e trabalhados da mesma forma para, enfim, dar uma palavra final sobre o assunto.

---

<sup>244</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, pp. 35, 44.

<sup>245</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 35.

<sup>246</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, pp. 33, 38-39.

### 3.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE AS IMPORTAÇÕES MINEIRAS

#### 3.4.1 Importações de bestas novas

No século XVIII Minas Gerais constituiu a demanda primordial por mulas do sul do país. Sérgio Buarque de Holanda identifica um crescimento deste fluxo de animais na década de 1730. Segundo o autor, é a partir de 1733, ou pouco depois, que começa a avolumar-se o número de bestas muars vindas do sul, geralmente de passagem para as Minas. E acrescenta:

“Em 1754, segundo documento constante do livro de registro de cartas-régias, provisões, procurações, etc. da vila de Parnaíba, cujo teor me foi comunicado por um dos melhores conhecedores da história sul-paulista, o cônego Luiz Castanho de Almeida, um tropeiro castelhano, Bartolomeo Chevar, conduziu dos campos rio-grandenses para as Minas Gerais 3.870 cabeças de muars.”<sup>247</sup>

A demanda por animais de carga em Minas Gerais advinha do setor mercantil, envolvido na distribuição das importações. Conforme ressalta Celso Furtado, a economia da mineração, ao contrário das culturas litorâneas, caracterizava-se por uma dependência funcional extrema em relação aos sistemas de transporte e comercialização, necessitando, para seu bom funcionamento, de um fluxo constante e regular de abastecimento de animais de carga.<sup>248</sup>

No século XVIII, a cobrança de direitos sobre animais nos registros de Curitiba e Sorocaba em São Paulo e de direitos de entrada nos registros da Mantiqueira, Jaguari, Ouro Fino e Jacuí em Minas Gerais permite comparar a oferta do sul à demanda mineira. Infelizmente, não coincidem os anos em que há dados da oferta (Curitiba e Sorocaba) e da demanda (registros mineiros), exceto 1766 e 1767 (parcial). Desconsiderando os problemas de comparação de dados de fontes diversas (ainda que produzidas por unidades fiscais similares), tais como o tempo de viagem entre Curitiba e Mantiqueira, o resultado pode ser considerado satisfatório. Entre dezembro de 1765 e setembro de 1767, foram registrados 2.630 cavalos e 600 éguas em Curitiba; no biênio fiscal 1766/67, entraram em Minas Gerais, pelo registro da Mantiqueira, 2.626 cavalos.<sup>249</sup> Estes indícios sugerem que Minas respondia pela quase totalidade do mercado de animais de carga do sul do Brasil em meados do século XVIII.<sup>250</sup>

<sup>247</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. In: *Anais do Museu Paulista*, vol. XIII, p. 287. *Apud* DORNAS FILHO, João. “Tropas e Tropeiros”. In: *Primeiro Seminário de Estudos Mineiros*. Belo Horizonte: Imprensa da Universidade de Minas Gerais, 1957, p. 97.

<sup>248</sup> FURTADO, *Formação econômica*, pp. 76-77.

<sup>249</sup> Até o terceiro quartel do século XVIII era maior o número de cavalos envolvidos no transporte de cargas. Cf. MARCONDES, Renato Leite; SUPRINYAK, Carlos Eduardo. “Movimentação de tropas no sul da colônia:

Com o declínio da atividade mineradora no Brasil, a região das minas foi sendo progressivamente deslocada como principal centro consumidor dos animais de carga do sul. Os primeiros postos em importância relativa passaram a ser ocupados pelos novos centros dinâmicos da economia da região centro-sul, primeiramente a cultura canavieira e posteriormente a cultura cafeeira. Entretanto, apesar de perder importância relativa, a demanda mineira por animais de carga sobreviveu ao fim do período colonial e subsistiu durante todo o período imperial. Estes animais eram então utilizados na circulação interna de mercadorias dentro da província de Minas Gerais – cujo contingente demográfico consolidado durante o ciclo aurífero constituía dilatado mercado interno – e também no intercâmbio de mercadorias entre esta província e as vizinhas. Nestas bases prosseguiria a demanda por animais de carga até quase o fim do período imperial, quando a penetração da malha ferroviária em território mineiro lhe imporia novo deslocamento, restringindo a prática do transporte no lombo de animais a trajetos de pequena e média extensão em locais afastados.

No mapa de importações do Barão de Eschwege são 1.412 cabeças em 1818/19, taxadas em 3\$000 rs. por cabeça, entrando majoritariamente via Mantiqueira e Jaguari.<sup>251</sup> Outra fonte sugere informações díspares.<sup>252</sup> No registro da Mantiqueira entraram 6.455 bestas em 14 trimestres entre 1815 e 1823 e em Jaguari 1.766 em 11 trimestres 1815-21. No registro de Itajubá, intermediário a Mantiqueira e Jaguari, entraram 19.900 mulas em 19 trimestres entre 1805 e 1818 (concentrados a partir de 1815); e no registro de Campanha de Toledo, ao norte de Jaguari, foram 123.080 cabeças em 22 trimestres entre 1805 e 1823, constituindo a principal rota entre Sorocaba e Minas Gerais no primeiro quartel do século XIX (estrada da Samambaia). Para estes quatro registros somados a importação de bestas novas em diferentes períodos foi de, no mínimo, 9.000 cabeças anuais *circa* 1810-20, talvez com anos em que as importações regularam em mais de 20.000 cabeças, quiçá mais 30.000.<sup>253</sup> Ou seja, a

---

aspectos estruturais do mercado de animais na segunda metade do século XVIII”. *Anais da VI Jornada Setecentista*, Curitiba, 2005.

<sup>250</sup> Cf. SUPRINYAK, Carlos Eduardo; RESTITUTTI, Cristiano Corte. “Os muares e as minas: relações entre a demanda mineira e o mercado de animais de carga nos séculos XVIII e XIX”. *XII Seminário sobre a Economia Mineira* (Diamantina, MG). CD-ROM. Belo Horizonte: UFMG / Cedeplar, 2006, pp. 7-11.

<sup>251</sup> ESCHWEGE, Guilherme, Barão de. “Notícias e Reflexões Estadísticas da Província de Minas Gerais”. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, IV, 1899, pp. 746-747.

<sup>252</sup> APM, PP 1/49, cx. 16, doc. 12.

<sup>253</sup> A fonte é extremamente inexata. A importação anualizada média (média trimestral vezes quatro) para cada um dos registros foi 642 via Jaguari, 1.844 via Mantiqueira, 4.189 via Itajubá e 22.378 via Campanha. Ainda que a periodicidade das entradas seja favorável aos trimestres informados, supondo que a importação de muares fosse zero nos trimestres não-informados, então a importação anual mínima para cada um dos registros foi 252 via Jaguari, 717 via Mantiqueira, 1.421 via Itajubá e 6.478 via Campanha.

comercialização de bestas de carga do Rio Grande no centro-sul do Brasil não arrefeceu com a decadência da mineração nas últimas décadas do século XVIII e subsequente acomodação econômica ao *hinterland* do Rio de Janeiro. A manutenção de um sólido setor mercantil na distribuição das importações, assim como a exportação de novos produtos coloniais e de abastecimento, contribuiu para manter a demanda por animais em trajetória ascendente.

Não há dados disponíveis de importação mineira entre 1823 e 1839. Para a década de 1830, a única informação disponível sobre importações de mulas de Minas Gerais não parece confiável. O comentarista inglês Sturz as estima em 50.000 a 70.000 por ano.<sup>254</sup> Os dados de Herbert Klein situam os animais negociados em Sorocaba nesta década na média de 19.308.<sup>255</sup>

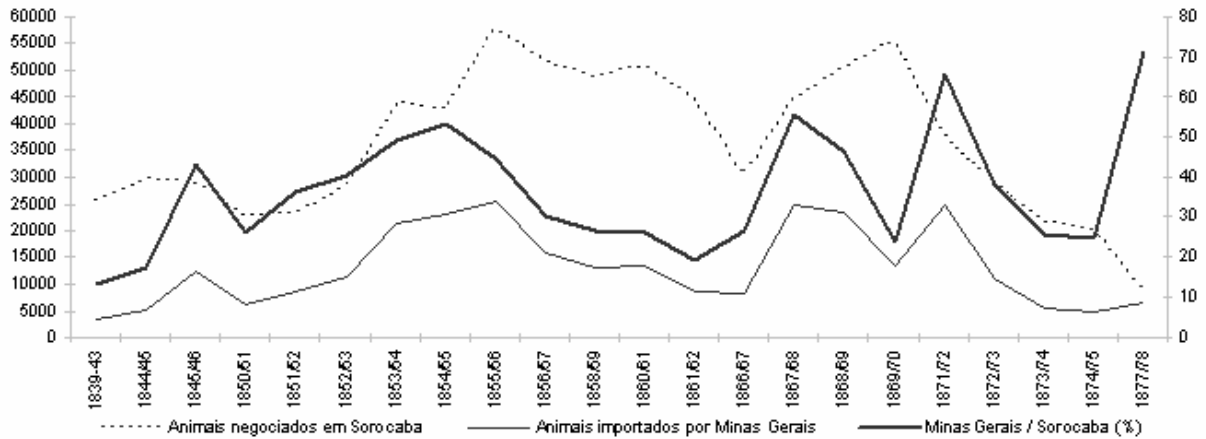
O confronto das informações de importações mineiras de animais muares do sul do país às informações deste comércio na feira de Sorocaba permite elaborar uma estimativa da participação da demanda mineira no total de mulas trazidas do sul em direção ao Brasil central. Para tanto, utilizamos os registros do imposto sobre bestas novas, mencionado na seção 2.2, e a documentação do registro de Sorocaba, série compilada por Herbert Klein que capta a movimentação no local de comercialização das tropas. Os números de Klein estão relacionados diretamente com a demanda por muares e a comparação dos dados permite inferir sobre a participação mineira na demanda do Sudeste por muares do sul do país. O gráfico 3.5 apresenta o volume total de muares registrados no mercado de Sorocaba e na entrada de Minas Gerais nos anos em que há disponibilidade de dados para ambos os casos.

Em se considerando o contrabando, o número de bestas novas em Minas segundo a taxa são valores mínimos, principalmente na década de 1840, quando o sistema fiscal provincial estava em formação. Através do gráfico 3.5 percebemos que ao aumento da proporção de mulas demandadas por mineiros correspondia um aumento do volume de animais negociados na feira de Sorocaba. Isto significa que a demanda mineira foi fator importante para a operação deste mercado. Para os anos em que há informação para Minas e Sorocaba, as importações mineiras de mulas foram 13.142 cabeças anuais e o volume negociado em Sorocaba foram 36.153 cabeças, para uma participação média da demanda de Minas Gerais de 36,35% em 1839-78.

---

<sup>254</sup> STURZ, J.J. *A Review, Financial, Statistical & Commercial, of the Empire of Brazil and its Resources*. Londres: Effingham Wilson, 1837, p. 113. *Apud* KLEIN, Herbert S. “A oferta de muares no Brasil central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880”. *Estudos Econômicos*, v. 19, n. 2, mai-ago 1989, p. 365.

<sup>255</sup> KLEIN, “A oferta de muares”, p. 356.

**Gráfico 3.5** – Bestas mueres negociadas na Feira de Sorocaba e novas em Minas Gerais, 1839-1878

**Fontes:** Sorocaba: KLEIN, Herbert S. “A oferta de mueres no Brasil central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880”. *Estudos Econômicos*, v. 19, n. 2, mai-ago 1989, pp. 370-372; Minas Gerais: vide Apêndice. **Nota:** Computados tão-somente os anos para os quais há informações para Sorocaba e para Minas Gerais. Os dados de Minas para 1839 a 1843 estão agregados na fonte.

Entre 1839 e 1843, período em que apenas encontramos informações agregadas sobre as entradas na província de Minas Gerais, a taxa sobre bestas novas computou 13.211 animais, média de 3.303 por ano. Estes números correspondem a pouco mais de 13% do volume de mueres negociados na província de São Paulo. Já em 1844-46 observamos um aumento da participação mineira na demanda por mueres, que alcança aproximadamente 17% em 1844/45 e pico de 43% em 1845/46, estabelecendo-se em um patamar superior aos 30% no início da década de 1850. Durante todo o período em que dispomos de dados completos, a participação mineira no total de mueres ingressos em São Paulo apenas será inferior a 20% no ano financeiro 1861/62, atingindo em alguns anos de pico mais de 50% deste total. Os períodos em que a demanda mineira obteve maior proporção das bestas negociadas em Sorocaba foram 1851-56 (46%), 1867-72 (45%) e 1876-80 (73%). Em pelo menos quatro anos a quantidade entrada em Minas Gerais foi superior à total destinada a outras províncias: 54/55 (22.831 e 19.911), 67/68 (24.592 e 19.673), 71/72 (24.764 e 12.924) e 77/78 (6.427 e 2.616). A penetração da malha ferroviária fluminense em território mineiro a partir da década de 1870 faz a demanda por bestas fortes do sul do país cair da média de 14.200 cabeças por ano em 1852-73 para 6.300 em 1873-80 (-56%). A demanda mineira cai em menor proporção que a oferta. Em 1852-73 eram negociadas cerca de 40.300 bestas anualmente, já em 1873-80 apenas 13.000 (-68%). Na década de 1880, quando não há mais cobrança de direitos sobre

animais em São Paulo, ainda entram quase 1.000 bestas anualmente, em média, em Minas Gerais.<sup>256</sup>

Outra fonte para a oferta de muares de sul complementa os dados de Sorocaba. A documentação da barreira de Itapetininga, responsável pela arrecadação dos direitos de entrada de animais na província de São Paulo a partir de 1854 (com a emancipação da província do Paraná) emitia guias para recolhimento dos direitos. A barreira registrou as entradas de animais soltos em São Paulo até o ano de 1869.<sup>257</sup> A documentação da barreira de Itapetininga apresenta algumas informações de natureza qualitativa, entre elas o local onde as tropas serão internadas após a passagem pela barreira. Há inclusive tropas que indicam localidades mineiras como seu local de internada, evidenciando que parte dos animais ingressos em São Paulo já tem como destino prévio o mercado consumidor mineiro. Durante todo o período de atuação da barreira (1854-1869), dentre as tropas não destinadas à venda imediata, 33% indicavam alguma localidade do oeste paulista como sua estação de internada,<sup>258</sup> ou seja, parcela próxima à estimada participação mineira na demanda por mulas de Sorocaba. Ora, a documentação das recebedorias mineiras indica que 94,2% das bestas novas registradas no período 1839-1884 ingressaram em território mineiro pelas recebedorias localizadas na fronteira com o oeste paulista, especialmente desde Jundiá (estrada da Samambaia, recebedorias de Caldas, Ouro Fino e Campanha de Toledo).<sup>259</sup>

Uma vez em Minas, as tropas “procuravam São João Del Rei. Ali (...) foi centro de comércio de animais. Seus habitantes eram numerosos em Sorocaba. Reciprocamente, sorocabanos vendiam suas tropas na comarca do Rio das Mortes.”<sup>260</sup> Estas evidências apontam para uma possível rede secundária de fornecimento de muares para a província de Minas Gerais, talvez até mesmo organizada de forma independente da feira de Sorocaba.

---

<sup>256</sup> Sobre as relações entre a demanda mineira e o mercado de animais de carga de Sorocaba, vide SUPRINYAK & RESTITUTTI, “Os muares e as minas”.

<sup>257</sup> A respeito da estrutura fiscal responsável pelo registro dos animais em São Paulo, vide SUPRINYAK, *Comércio de animais de carga*.

<sup>258</sup> As principais localidades registradas foram Piracicaba, Campinas, Mogi-Mirim, Porto Feliz, Atibaia e Itu.

<sup>259</sup> As tropas adentravam Minas por diversas rotas, em caminhos tributários da estrada de São Paulo para Goiás. Os registros da taxa de bestas novas distinguem-se por recebedorias em 27 anos fiscais entre 1839 e 1884. O movimento de tropas de mulas xucras é distribuído entre as recebedorias de Caldas (26,5%), Jaguari (19,7%), Campanha de Toledo (18,1%), Ouro Fino (11,5%), Jacuí e Monte Santo (7,9%), Cabo Verde e Guaxupé (4,6%), Santa Bárbara e Jaguará (4,3%) e Ponte Alta e coletoria de Uberaba (1,5%).

<sup>260</sup> ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e morte do tropeiro*. São Paulo: Martins/EDUSP, 1981, pp. 111-112. São João Del Rei polarizava grande parcela das exportações de gêneros para o abastecimento interno mineiro e do Rio de Janeiro, especialmente gado em pé em derivados da pecuária.



Reforçando a evidência, temos o testemunho de Aluísio de Almeida sobre esta rota de comércio entre São Paulo e Minas Gerais, a respeito da qual afirma:

“As tropas adquiridas em Sorocaba continuavam até uma encruzilhada (...) de um lado – subindo a serra – a São Paulo e, de outro, para Itu, onde havia pessoas dedicadas a negócios com tropeiros, e daí a Jundiá. Nesta vila especialmente eram tropeiros de tropa arreada, alugadores e vendedores de bestas. De então para adiante era a estrada para Goiás (...). A direita de Jundiá um ramal levava ao sul de Minas, pelo Registro de Jaguari. (...) No planalto paulista, terminados seus negócios, abalam-se no vale do Paraíba. (...) Muitos iam direto ao Rio de Janeiro (...). Enfim, vão escalar a Mantiqueira, atravessando o Paraíba além de Lorena atual e subindo a Serra do Picau.”<sup>261</sup>

Mario Rodarte e Marcelo Godoy mapearam as atividades de “comércio de tropas” em Minas Gerais na década de 1830 de acordo com os dados demográficos das listas nominativas. Seus resultados indicam que a atuação dos tropeiros era mais intensa nos núcleos de maior centralidade urbana e no seu entorno, “principalmente quando estes assumiam a função de entreposto comercial”, como era o caso de São João Del Rei.<sup>262</sup>

Ao longo do século XIX, a pujança do setor exportador de café deixa a importância comercial sanjoanense em segundo plano. Entretanto, a vila prosseguiu desempenhado seu papel como centro distribuidor de importações de todos os tipos, inclusive animais de carga. Atividade extremamente lucrativa, em 1854 o comércio de bestas muares por São João d’El Rei era elevado: as importações somavam 150 contos de réis e as reexportações 225 contos de réis – e ali não havia criação para o mercado, ou seja, este comércio abastecia os demandantes sanjoanenses e rendia altíssimos lucros na intermediação regional.<sup>263</sup>

As mulas de criação mineira não afetavam a demanda por bestas fortes do sul do país. Os preços do gado muar nos mercados regionais mineiros eram regulados pela oferta de animais de melhor qualidade. Segundo um mapa demonstrativo dos preços de cinquenta e um produtos da terra mineira, em dezenove localidades em 1839/40, os preços dos muares em

<sup>261</sup> ALMEIDA, *Vida e morte do tropeiro*, pp. 110-111. Em Jundiá, “todas as tropas que partem da Capitania de São Paulo, para Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Cuiabá, são organizadas” (SPIX & MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, Vol. I, p. 176).

<sup>262</sup> Importante salientar que o “comércio de tropas” declarado nas listas nominativas refere-se a “tropeiros de tropa arreada”, que conduzem mercadorias. Em Minas, o condutor de tropas de muares xucros, negociante de animais, era chamado “muladeiro” (ALMEIDA, *Vida e morte do tropeiro*, p. 132). Cf. RODARTE, Mário Marcos Sampaio; GODOY, Marcelo Magalhães. “Comércio e desenvolvimento urbano na Província de Minas Gerais – Primeira Metade do Século XIX”. *VI Congresso Brasileiro de História Econômica (ABPHE)*, 2005; RODARTE, Mário Marcos Sampaio; GODOY, Marcelo Magalhães. “Pródromos da formação do mercado interno brasileiro: Um estudo de caso das relações entre capital mercantil, rede de cidades e desenvolvimento regional, Minas Gerais na década de 1830”. *XXXIII Encontro Nacional de Economia (ANPEC)*, 2005.

<sup>263</sup> Informações da câmara municipal de São João Del Rei, em respostas de 1855 e 1856 aos inquéritos da Presidência da Província, a pedido do Ministério do Império, de cunho censitário-econômico (GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência*, pp. 57-58).

Minas apresentavam o quarto menor desvio-padrão relativo ao preço médio.<sup>264</sup> Os maiores preços absolutos eram encontrados em áreas ligadas a ramificações secundárias da comercialização das “bestas paulistas”, como a zona da expansão cafeeira (Barbacena e Aiuruoca) e a região média do rio das Velhas e São Francisco, na estrada geral do centro antigo minerador para os sertões (Santa Luzia e Januária).<sup>265</sup> O estudo dos preços, embora pouco conclusivo devido à própria precariedade da fonte, aponta para intrincado esquema de comercialização de mulas dentro da província, com destaque para a região de São João como entreposto na rota das tropas de mulas soltas com destino à Mata, zona exportadora de produtos agrícolas. No centro minerador, tropas do sul mesclavam-se à criação própria, talvez de Minas Novas, que figurava como principal zona criadora e exportadora. Na rota dos currais, subindo o rio das Velhas, havia importantes feiras de animais em Santa Luzia.

O aumento na demanda mineira por animais de carga na década de 1850, quando esta volta a absorver importante parcela dos negócios na feira de Sorocaba, coincide com o aumento expressivo das exportações de café da província de Minas Gerais. Conforme podemos observar na tabela 3.6, não é apenas o número de animais envolvidos na exportação de produtos mineiros que aumenta sensivelmente durante as décadas de 1840 a 1860, de menos de 100 mil viagens para mais de 300 mil; a parcela destes animais utilizados nas exportações de café cresce concomitantemente durante o período. Devemos notar que a partir de 1860 as exportações na rodovia União e Indústria eram feitas em carros, carroças puxadas por mulas ou bois, e a partir de fins da década de 1870 parte das exportações sai da província já a bordo dos vagões dos trens.

**Tabela 3.6** – Viagens de animais envolvidos nas exportações mineiras no século XIX, e cargas dos principais produtos (viagens de muare a oito arrobas por animal)

Período	1839-44	1844-49	1849-54	1854-59	1859-64	1864-69	1869-74	1874-79 *	1879-84 *
Total	86.500	132.200	166.800	164.700	209.000	325.400	342.300	432.700	623.400
Café	36,7%	51,2%	56,8%	58,2%	67,5%	75,7%	72,3%	82,6%	86,6%
Fumo	20,8%	14,3%	15,8%	14,7%	12,2%	8,7%	10,9%	6,8%	4,5%
Toucinho	29,0%	23,3%	17,5%	18,0%	11,7%	8,7%	9,0%	5,6%	4,1%
Outros	13,6%	11,2%	9,9%	9,1%	8,5%	6,9%	7,7%	4,9%	4,9%

**Fontes:** Vide Apêndice. **Nota:** (\*) Entre 1868 e 1877 a malha ferroviária cresce paralelamente à fronteira Minas e Rio. A partir de 1877 as ferrovias penetram definitivamente o território mineiro. As viagens estimadas para os últimos períodos têm significado como base de comparação.

<sup>264</sup> “Mappa Demonstrativo dos Preços...”. Contadoria da Fazenda, 14/1/1840 (APM, TMRP, Volume 1A). O desvio-padrão relativo ao preço médio para o gado muar foi 21%. Encontramos grande variação nos preços dos demais gados em pé (caprinos, 36%; bovinos, 38%; cavalares, 39%; ovinos, 41%; suínos, 61%).

<sup>265</sup> Sobre os preços de mercado e a configuração inter-regional do mercado interno mineiro, vide o capítulo 4.

Reforçando a idéia de que o transporte de café era o principal emprego das mulas fortes de Sorocaba em Minas, vale destacar que, durante o quinquênio 1856/60, do total de bestas novas afiançadas – aquelas não pagas pelo condutor na entrada da província, e sim pelo importador à coletoria municipal – 83% eram demandadas por residentes do “Centro”, região que, segundo divisão fiscal da época, incluía a zona da Mata do café em expansão e da novíssima rodovia União e Indústria, e não incluía as zonas produtoras de gêneros do abastecimento ao sul, sudoeste e oeste.<sup>266</sup>

No comércio de retorno, as mulas compradas em Sorocaba eram utilizadas no transporte de gêneros provenientes do exterior. As taxas pagas por animais carregando gêneros importados eram elevadas (3\$900 réis); a cobrança era por animal, não por peso (pois daí seria caracterizado como imposto de importação, vedado à receita provincial e exclusivo ao fisco geral), favorecendo a preferência dos importadores por animais fortes.

As mulas da criação mineira seriam mais empregadas no comércio interno mineiro do que as importadas. Porém, relatório de 1884 explicita que o principal mercado para os criadores mineiros era a também a indústria do café. O objetivo do relatório é indicar a situação da agropecuária mineira numa época em que o comércio interprovincial era preferencialmente feito sobre os vagões das estradas de ferro:

“Em dois anos a esta parte [1882-84] a indústria de criação de bestas novas sofreu um abalo extraordinário e começou a atravessar uma crise que atingiu agora o maior grau de intensidade. Não há absolutamente procura de bestas e as fazendas retêm a produção quase inteira do ano passado. Esta depressão tão repentina no valor da produção de uma indústria tão florescente pode ter relação com a crise econômica e comercial que ora afeta todo o país, porém mais particularmente com a baixa do preço do café, cujo mercado pode determinar todas as modificações possíveis em tudo quanto dele espera o alento e a vida. Infelizmente o café apresenta há algum tempo cotações mais altas e, todavia, o comércio de bestas não tem melhorado, o que tem trazido o desânimo aos criadores, que começam a suspeitar que o mal é irremediável.”<sup>267</sup>

Este depoimento reforça a idéia de que o transporte de café era o principal emprego das mulas criadas para a venda no mercado, sejam da criação mineira ou bestas fortes de Sorocaba. O mesmo relatório indica a precariedade da criação mineira. Em um município que explorava a criação de bestas na década de 1880, Santa Bárbara, atividade que era, então, “a sua única ou a mais importante indústria,” a mortalidade anual dos animais foi estimada em

<sup>266</sup> MINAS GERAIS, *Relatorio... 1862*, p. 11. Em 1856/60, foram afiançadas 61% do total. Sobre o sistema de fianças, vide Regulamento nº 58, Art. 42 (MINAS GERAIS, *Relatorio... 1868*, Anexo 18).

<sup>267</sup> REBOURGEON, C., Dr. *Relatorio sobre a lavoura e criação do gado apresentado pelo Dr. C. Rebougeon a S. Ex. o Sr. Cons. Affonso Augusto Moreira Penna, Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1884, p. 12.

10% a 15% por ano, uma proporção elevada, devido a doenças e, <sup>268</sup> “o que é mais grave”, devido à “falta de capricho e de cuidado nos criadores, que se limitam a lançar nos pastos os animais, não tomando com eles nenhum outro incômodo, a não ser o de distribuir uma ração de sal de 8 ou 15 em 15 dias.” <sup>269</sup> Além das piores condições de criação, os esforços para melhoramento das raças não rendiam frutos.

“Os criadores [mineiros] não têm feito questão de melhorar suas éguas; querem criar burros, pouco lhes importando a qualidade destes. Comumente não criam éguas, preferem comprá-las. (...) O único melhoramento que tentaram foi a introdução do jumento espanhol, que, quando mesmo pudesse fornecer boas bestas de sela, não poderia nunca dispensar o concurso de mães em boas condições.” <sup>270</sup>

Em 1881-84 Minas importava em média 809 bestas fortes de São Paulo por ano; o aumento no rebanho no município criador Santa Bárbara, por exemplo, era estimado em 1.500 cabeças anuais; e nestes anos a maior parte ficou retida nas fazendas. <sup>271</sup>

Uma quantidade não desprezível de muares era exportada anualmente pela província de Minas Gerais. Estes movimentos foram registrados em várias recebedorias mineiras, nas fronteiras com as províncias de São Paulo, do Rio de Janeiro e principalmente da Bahia. A maior parcela das exportações mineiras ocorreu por meio da recebedoria de Rio Pardo, região de Minas Novas (99,9% em 1819 e 60,6% em 1839-84). Curiosamente, alguns dos registros de passagem da barreira de Itapetininga apresentam proprietários de tropas que indicaram esta região como seu local de residência, comprovando mais uma vez a amplitude e complexidade desta rede de abastecimento de animais. Todavia, dada a expressividade da criação de muares em território mineiro durante o século XIX, torna-se difícil estabelecer a parcela destes fluxos de exportação que corresponde a reexportações de animais vindos do sul. <sup>272</sup>

---

<sup>268</sup> As enfermidades mais comuns eram a “Morve”, cólica mortal que os criadores chamam de “peste de tipos”, e “feridas de mau-caráter”, feridas nos membros inferiores, acima ou sobre o casco (REBOURGEON, *Relatorio sobre a lavoura e criação do gado*, p. 13).

<sup>269</sup> REBOURGEON, *Relatorio sobre a lavoura e criação do gado*, p. 11.

<sup>270</sup> REBOURGEON, *Relatorio sobre a lavoura e criação do gado*, pp. 11-12.

<sup>271</sup> REBOURGEON, *Relatorio sobre a lavoura e criação do gado*, p. 11.

<sup>272</sup> Sobre as exportações mineiras de bestas muares para a Bahia via Minas Novas, vide capítulo 6.

### 3.4.2 Importações de mercadorias

A mercadoria mais importante na pauta de importações mineiras era o sal. Era utilizado na subsistência da população e para a engorda do gado. Conforme o Barão de Eschwege, em 1818/19, o sal foi responsável por 115,6 contos pagos de direitos de entrada, para o total de 183,4 contos arrecadados. Neste ano Minas importou 154.140 alqueires de sal em bruacas (aproximadamente 300 mil arrobas de sal). Cerca de 15% a 20% do sal importado era proveniente da Bahia e 5% a 10% de São Paulo, o restante do Rio de Janeiro.<sup>273</sup>

Os direitos de entrada sobre o sal foram abolidos em 1821. Na cobrança de taxas itinerárias diferenciadas sobre as importações a partir de meados da década de 1840, as cargas de sal eram inclusas na 4ª exceção: “gêneros de primeira necessidade ou que tendam a desenvolver a indústria”. Enquanto os animais e carros com gêneros de importação pagavam, respectivamente, 3\$900rs e 19\$200rs (ou mais), o sal pagava à taxa geral (vide seção 2.2.2). A taxa de de \$160rs (\$320 em Paraibuna) que incidia sobre o transporte do sal era a mesma para os animais envolvidos nas exportações e sobre os “cavaleiros, tropeiros, pagens, animais vazios, os que conduzem o trem dos escoteiros, animais que tirem os carros, os cavalos, muares e vacuns tocados, animais de outras províncias com destino ao Rio de Janeiro”. De modo que é impossível distinguir a quantidade de sal importado através do recolhimento de taxas itinerárias. Entretanto, munido de informações privilegiadas e de posse dos mapas parciais que geraram as tabelas resumidas da arrecadação das taxas nas recebedorias, o engenheiro Gerber calculou para a segunda metade da década de 1850 as importações mineiras de “gêneros de primeira necessidade”, dentre o quais o sal perfazia a quase totalidade. Minas importava anualmente quase 1,1 milhão de arrobas de sal, das quais cerca de 20% provenientes da Bahia e 10% de São Paulo, o restante do Rio de Janeiro.<sup>274</sup>

Depois do sal, os gêneros da pauta de importações mineiras em 1818/19 em quantidade transportada, eram fazendas secas e louças (22.183 arrobas), vinho, vinagre, azeite, azeitonas e aguardente do Reino (10.618 barris), ferragens (10.542 arrobas), bacalhau (4.563 arrobas), remédios de botica (2.147 arrobas), farinha e aletria de trigo (1.773 arrobas), rapaduras e aguardente (678 arrobas e 1.142 barris), cera e velas (716 arrobas), armas de fogo (502 caixas) e diversos (258 arrobas).<sup>275</sup> Não incluímos dentre as importações transportáveis

<sup>273</sup> Cf. ESCHWEGE, “Notícias e Reflexões Estadísticas”, p. 746-747.

<sup>274</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44.

<sup>275</sup> ESCHWEGE, “Notícias e Reflexões Estadísticas”, p. 746-747. A transcrição de Cunha Matos (*Corografia*

os semoventes, sejam os animais de carga (vide seção 3.4.1) e de escravos (vide seção 3.4.3). O total aproximado do volume importado é de 67.384 arrobas (a 2 arrobas por barril).

Estas importações exigiriam 8.423 viagens de animais (a 8 arrobas por animal); tão-somente o sal exigiria cerca de 33,5 mil viagens de animais (a 2 arrobas por alqueire de sal), excluídas as importações de sal via rio São Francisco (sobre barcas), para um total de 42 mil viagens, quase 80% dedicadas ao transporte do sal. A estimativa é sólida: segundo o general Eschwege, a importação mineira em 1818/19 “segundo o peso, deve ser feita em 41.249 animais, estipulando 8 arrobas a cada um e desconhecendo o sal da Malhada, Registro do Rio São Francisco.”<sup>276</sup> Cunha Matos cita uma nota de Eschwege que consta na publicação original das *Notícias e Reflexões Estadísticas* (1825), mas não aparece na versão da Revista do Arquivo Público Mineiro (1899): “segundo o peso, deve ser feita a exportação em 45.862 animais; por consequência, em 4.573 animais a mais que na importação, o que de certo é um engano nos registros.”<sup>277</sup> Entretanto, a discrepância de animais carregados utilizados na exportação e na importação não nos parece absurda; decerto na volta do Rio de Janeiro mais animais vinham vazios, afinal os gêneros importados do exterior tinham maior valor agregado. Comenta Cunha Matos:

“Eu não conheço o princípio em que se fundou o barão de Eschwege para mostrar a diferença entre os animais empregados na importação e os da exportação, visto que o peso que se dá a cada um dos mesmos animais depende das distâncias, extensão das jornadas e força dos indivíduos. As bestas que fazem pequenas marchas e jornadas carregam 12 arrobas; algumas também conduzem este peso nas marchas dilatadas, quando são valentes. As mais fracas carregam ordinariamente 8 arrobas. Ainda há mais a observar que nem todas as conduções são feitas em bestas muares, principalmente nos distritos setentrionais nas jornadas para a Bahia e Pernambuco.”<sup>278</sup>

O procedimento de estimar os animais na importação a partir das quantidades declaradas foi invertido pelo engenheiro Gerber para os dados da década de 1850: a partir dos dados de animais envolvidos na importação, calcula as quantidades importadas. Segundo Gerber, na segunda metade da década de 1850 Minas Gerais importava anualmente 445 mil arrobas de gêneros diversos, mais 1,1 milhão de arrobas de sal e gêneros de primeira necessidade.<sup>279</sup> Ou seja, o sal continuava a ser a principal exportação mineira, em peso,

---

*Histórica*, Vol. II, pp. 310-311) fornece quantidades – e unidades de medida – ligeiramente discrepantes.

<sup>276</sup> CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, p. 310, nota 1. A nota é atribuída a Cunha Matos, porém o texto às páginas 308 e 309 indicam que o cálculo dos animais foi procedimento efetuado por Eschwege.

<sup>277</sup> ESCHWEGE, Guilherme. “Notícias e Reflexões Estadísticas da Província de Minas Gerais”. In: *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa*, Tomo 9 [1825]. Apud CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, pp. 308-309. Há algum erro, uma vez que a conta dá 41.289 animais e na página 310 aparecem 41.249 animais.

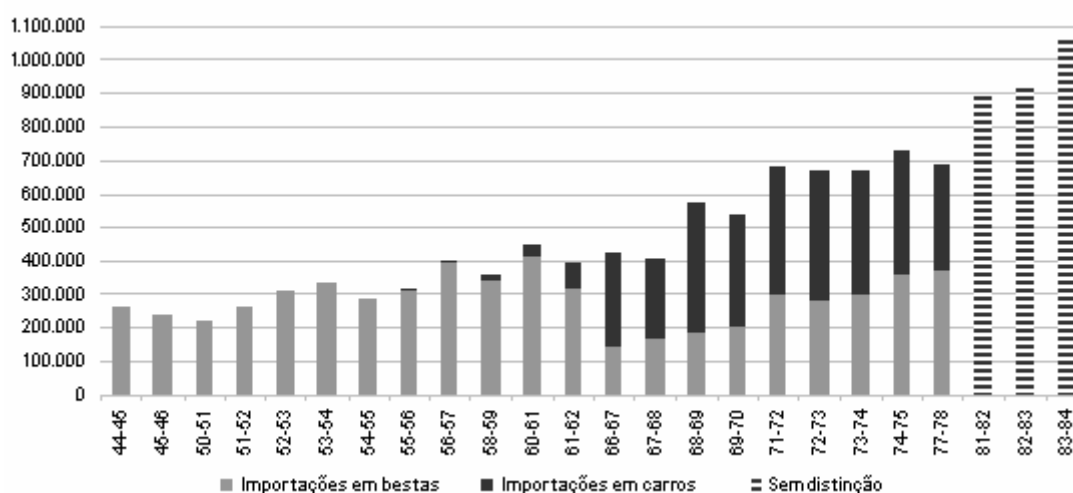
<sup>278</sup> CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, p. 309.

<sup>279</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44.

ocupando no máximo 70% dos animais envolvidos na importação, e provavelmente não muito menos que isso, pois os demais gêneros de primeira necessidade nem mesmo constam das importações detalhadas para 1818/19.

Para o período desde meados da década de 1840 há informações sobre o volume total importado em Minas Gerais, sem distinção da qualidade dos gêneros, conforme o recolhimento de “pedágio” diferenciado para animais e carros envolvidos na importação de gêneros estrangeiros: os “direitos de entrada” a 4\$000 em 1844-46, as taxas itinerárias a 3\$000 em 1847-50 e as taxas itinerárias a 3\$900rs sobre animais e 19\$200 (ou mais) sobre carros em 1850-78. O volume transportado em carros toma vulto a partir de 1858, com a construção da rodovia União e Indústria. Segundo o recolhimento das taxas itinerárias, as importações mineiras de gêneros estrangeiros, em peso, foram crescentes entre a década de 1840 e 1870, conforme ilustramos no gráfico 3.6.

**Gráfico 3.6 – Importações mineiras de mercadorias exceto sal, 1839-1884 (arrobas)**



**Metodologia:** Bestas. Carga de bestas mueres envolvidas na importação estimada em 10 arrobas, pois a taxa cobrada por animal favorecia o emprego de bestas fortes (cf. CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, p. 309). Carros. Cargas dos carros envolvidos na importação estimados em 50 arrobas (taxa a 19\$200), 100 arrobas (taxa a 24\$000), 150 arrobas (taxa a 36\$000), 200 arrobas (taxa a 48\$000), 250 arrobas (taxa a 60\$000) e 300 arrobas (taxa a 72\$000). Sobre a relação entre capacidade de carga e taxa cobrada, vide RIBEIRO, *Roteiro dos Exactores*, p. 249.

Conforme os dados disponíveis, os períodos em que as importações mineiras de artefatos estrangeiros eram crescentes foram 1850-54, 1856-61, 1867-72 e 1878-84. É notável a influência da rodovia União e Indústria, pelo favorecimento ao emprego de carros no ato de cruzar a fronteira e pelo aumento substancial das importações. Em todo o período, a recebedoria de Paraibuna e outras que serviam à União e Indústria foram responsáveis por 92,5% dos carros na fronteira com importações e por 93,9% do volume importado sobre

carros. A partir de meados da década de 1860 há algum trânsito de carros nas estradas do Picu (reformada) e do Passa-Vinte (nova), ambas nas proximidades da tríplice fronteira Minas-Rio-São Paulo. No período 1850-57, anterior à União e Indústria, apenas 1,4% dos carros com importados transitavam em Paraibuna; então, a quase totalidade do trânsito de carros na fronteira estava nos caminhos entre o oeste paulista e o Triângulo e sudoeste mineiro.

Segundo Sebastião Ferreira Soares, em 1854/55 Minas Gerais importou 8.700 contos de réis (um milhão de libras esterlinas de 1854/55) em mercadorias estrangeiras, e em 1862/63 este valor subira para 11.000 contos (1,2 milhões de libras esterlinas), acréscimo de 26,4% (em réis nominais).<sup>280</sup> Conforme nossas estimativas, em 1854/55 Minas importava 287.500 arrobas de itens estrangeiros e em 1861/62 (não há dados para 1862/63) esta quantidade subira para 393.000 arrobas, acréscimo de 36,8%. Tais valores e quantidades retornam o preço geral dos itens importados a 30\$260 réis por arroba em 1854/55 e 27\$980 réis por arroba em 1862.

Durante a década de 1870 as quantidades de mercadorias estrangeiras importadas por Minas Gerais mantinham-se elevadas e estáveis em torno de 700 mil arrobas (gráfico 3.6). Nesta década a malha ferroviária cresce paralelamente à fronteira mineira e penetra seu território.<sup>281</sup> Nas recebedorias das estradas de ferro, os dados da década de 1870 indicam o meio de transporte utilizado para as importações depois que elas deixavam os trilhos. Já na década de 1880, existem recebedorias instaladas nas estradas de ferro e o método de cobrança de taxas itinerárias passa a ser por quilo, e não por animais ou carro. Assim, na década de 1880 não há distinção do meio de transporte utilizado, mas há clara contribuição das estradas de ferro para o aumento do volume das importações (gráfico 3.6).

Na década de 1880 as importações mineiras eram crescentes e comportavam também gêneros alimentícios, captados principalmente nas recebedorias nas estradas de ferro. Na tabela 3.7 detalhamos as importações mineiras segundo o tipo de importados (mercadorias diversas e alimentos) e segundo a localização das recebedorias. Atribuímos como recebedorias nas estradas de ferro tão-somente aquelas indicadas como tal na fonte, a partir de 1882; no entanto, outras recebedorias estavam localizadas em estações ferroviárias, mas não é

---

<sup>280</sup> SOARES, *Elementos de Estatística*, Tomo II, pp. 305-306.

<sup>281</sup> A ferrovia Pedro II conectava o Rio de Janeiro a São Paulo e havia dois ramais em Minas: o ramal do centro, em direção de Ouro Preto, e o ramal de Porto Novo, acompanhando a fronteira Rio-Minas ao longo do rio Paraíba do Sul. Em Porto Novo a Pedro II conectava-se à ferrovia Leopoldina. Os dados para 1877/78 já comportam recebedorias distantes da fronteira, como Campo Limpo, Cataguases (Leopoldina), Matias Barbosa, Juiz de Fora, João Gomes e Sítio (Pedro II).



possível distinguir a parcela que deixa os trilhos da parcela que é transportada para o interior dentro dos vagões. Podemos afirmar que a maior parte das importações inclusas no meio de transporte “indistinto” era, de fato, transportada pelas vias férreas.

**Tabela 3.7** – Importações mineiras de alimentos e mercadorias exceto sal, 1881-184 (toneladas)

Importações	Transporte	1881/82	1882/83	1883/84
Mercadorias diversas	Convencional	1.763	2.387	2.572
	Indistinto	11.549	7.233	6.636
	Estrada de Ferro	0	4.183	6.820
	<b>Total</b>	<b>13.312</b>	<b>13.803</b>	<b>16.028</b>
Alimentos	Convencional	0	324	817
	Indistinto	11.692	7.872	8.724
	Estrada de Ferro	0	3.807	6.141
	<b>Total</b>	<b>11.692</b>	<b>12.003</b>	<b>15.682</b>
<b>Total</b>	<b>Total geral</b>	<b>25.004</b>	<b>25.806</b>	<b>31.710</b>

**Nota:** A E.F. Pedro II não aceitou os termos do contrato para administração das recebedorias nas estradas de ferro. Já outras ferrovias recolhiam taxas, como indicado pela discriminação das recebedorias a partir de 1882: EF Leopoldina, EF União Mineira, EF Oeste de Minas, EF Pirapetinga, EF Minas e Rio. Recebedorias posicionadas em estações férreas, mas não discriminadas como tal pelo nome incluem: Porto Novo (EF Leopoldina), Juiz de Fora, Paraibuna (EF Pedro II), Serraria (entroncamento EF União Mineira e EF Pedro II), Ilha dos Pombos (EF Pirapetinga).

As ferrovias facilitaram o comércio de Minas Gerais, propiciando importações antes dificultosas sobre o lombo de animais, especialmente alimentos perecíveis. Reclamando do atraso da lavoura na região central de Minas, um relatório de 1884 aponta em primeiro lugar o desconhecimento do mineiro de processos técnicos e em segundo a falta de meios de transporte e mercados consumidores. “O segundo obstáculo não se arreda tão facilmente, pois que não está nas mãos de ninguém criar centros consumidores.”<sup>282</sup> Mas a redução dos custos justificariam as despesas com transporte:

“Mandam os Estados Unidos milho, banha e outros gêneros, que, superando despesas avultadas de frete terrestre e marítimo, além de direitos de alfândega, ainda vêm a cidades centrais de Minas ser consumidos por preços inferiores aos que se exigem para iguais do país.

Ainda mesmo quando seja uma realidade o ramal da estrada de ferro D. Pedro II que se dirige para Ouro Preto; ainda mesmo que a estrada da Leopoldina chegue até a cidade de Itabira, é provável que estes dois acontecimentos não imputem nenhum benefício à lavoura do município [de Santa Bárbara] se não estiver modificado seu sistema de trabalho agrícola.”<sup>283</sup>

Se por um lado as ferrovias atendem aos interesses dos exportadores de café, por outro atendem aos interesses dos importadores. A atrasada economia mineira, escravista, assim conecta-se diretamente ao porto, ao mercado mundial em formação.

<sup>282</sup> REBOURGEON, *Relatorio sobre a lavoura e criação do gado*, p. 9.

<sup>283</sup> REBOURGEON, *Relatorio sobre a lavoura e criação do gado*, p. 10.

### 3.4.3 A capacidade de importar escravos

Concluimos este capítulo com um cálculo aproximado do saldo de exportações e importações mineiras para anos com boas informações do valor das importações estrangeiras.

**Tabela 3.8** – Exercício de estimação das exportações e importações em 1854/55 e 1863/64 (libras esterlinas)

	Exportações		Importações	
	1854/55	1863/64	1854/55	1863/64
Pecuária	600.144	443.998	Muares	170.288 75.163
Café	513.619	876.354	Suínos	10.956 11.795
Outros de origem agrícola	143.850	242.616	Sal	470.358 -
Ouro	220.712	185.945	Estrangeiras	1.000.287 1.181.169
Diamantes	342.285	181.339	Escravos	482.633 438.720
Outros minerais	60	5.819		
<b>Total X</b>	<b>1.820.670</b>	<b>1.936.071</b>	<b>Total M</b>	<b>2.134.522 1.706.847</b>

**Fontes:** Exportações: agropecuárias segundo arrecadação das taxas de exportação, acrescidas de 25% conforme análise dos extravios apresentada na seção 2.3, a preços conforme metodologia apresentada na seção 3.2; não há informação alguma sobre as exportações em 1863/64, portanto os dados para este ano são médios para 62/63 e 64/65, e não também não havendo informações de todas as exportações para estes anos, utilizamos também o termo médio de 1861-66; ouro e diamantes conforme seção 3.1. Importações: muares segundo arrecadação da taxa de bestas novas (vide seção 2.2.1): 22.831 cabeças em 54/55 e 8.400 em 63/64 (61-66), acrescidas de 25% de extravios; preços conforme seção 3.2 (£5.19s.5d por cabeça em 54/55 e £7.3s.2d em 63/64); suínos segundo arrecadação da taxa itinerária da 5ª exceção excedente ao fluxo de suínos exportados (vide capítulo 8): 7.078 cabeças em 54/55 e 7.783 em 63/64 (61-66), acrescidas de 25% de extravios; preços conforme seção 3.2 (£1.4s.9d por cabeça em 54/55 e £1.4s.3d em 63/64); sal em 54/55 segundo gêneros anualmente importados em 1850-60 calculados por Henrique Gerber (*Noções Geográficas*, p. 44) “segundo um calculo approximado incluindo-se nesta somma os extravios”; preços conforme seção 3.2 (£0.8s.5d por arroba); não temos dados para o sal em 1863/64 e hesitamos assumir manutenção do nível observado na década de 1850, pois a partir de 1857 municípios importadores informavam que a renda deste comércio vinha diminuindo, no mesmo ano em que principia a navegação do Tocantins e Araguaia trazendo majoritariamente sal (4 mil libras esterlinas no primeiro ano) e em 1860-62 Minas Gerais exportava 2.500 libras esterlinas de sal para São Paulo; estrangeiras em 54/55 e 63/64 conforme “importações effectuadas na provincia de Minas Geraes, em generos e artefactos de origem estrangeira nos valores commerciaes, conforme informações e dados obtidos de pessoas competentes” em réis, transformadas em libras ao câmbio médio de 1854-55 e 1863-64, segundo SOARES, *Elementos de Estatística*, Tomo II, pp. 305-306; escravos segundo estimativas de Roberto Martins para importações líquidas (1996, pp. 102 e 115): para 54/55 utilizamos o termo médio entre as importações líquidas anuais para os períodos 1819-54 e 1855-73 (6.458 cativos) e para 63/64 a média anual em 1855-73 (5.200 cativos); preços de escravos adultos em Minas Gerais em 650 mil-réis em 54/55 e 750 mil-réis em 63/64, segundo a série de BERGAD, Laird. *Slavery and the Demographic and Economic History of Minas Gerais, Brazil, 1720-1888*. New York: Cambridge University Press, 1999, pp. 262-265.

Trata-se de um exercício de estimação, uma tentativa de estimar as importações totais, sem a mesma força dos resultados das exportações. Os anos 1854/55 e 1863/64 são os únicos para os quais existem boas informações das importações mineiras de mercadorias estrangeiras. Em 54/55 e 63/64 as importações mineiras do estrangeiro equivalem a 10,2% e 8,4% das importações totais brasileiras.<sup>284</sup> Além das importações de mercadorias, existem

<sup>284</sup> IBGE, 1939/40, p. 1358. Segundo Soares (*Elementos de Estatística*, Tomo II, p. 306), as importações mineiras do estrangeiro eram provenientes do Rio de Janeiro (63% em 54/55 e 67% em 63/64), de São Paulo

estimativas precárias do saldo de importação de escravos para os períodos 1819-54 e 1855-73, sem distinção entre escravos africanos e crioulos.<sup>285</sup> Não havendo informações precisas sobre os períodos em que a demanda mineira foi maior ou menor, apenas estimativas agregadas para um longo período, os dados do excesso da importação sobre a exportação de escravos para 54/55 e 63/64 são meras aproximações; além disso, o cálculo do valor da escravaria a partir de uma determinada série de preços é também estimativa aproximada, pois variavam muito conforme o local, a idade, sexo, aptidões, produtividade esperada, etc.

Em 1854/55 as importações mineiras estavam em nível elevado (£1,16 *per capita*). Entre 1848/49 e 1853/54 as exportações mineiras elevaram-se de £0,65 para £0,93 *per capita*. O decênio anterior a 1854 é de elevação absoluta das exportações mineiras, justificando as grandes importações em 54/55 (um saldo favorável às exportações no período anterior justificaria os resultados). As importações deste ano são estimadas em 314 mil libras esterlinas além das exportações totais, ou 17% do valor das exportações.<sup>286</sup> Defronte às importações de mercadorias (ou seja, exclusive escravos), havia saldo favorável às exportações totais (de 169 mil libras esterlinas), corroborando a evidência demográfica que Minas Gerais demandava milhares de cativos anualmente em meados do século XIX, entretanto as estimativas do saldo das importações podem estar exageradas para 1854/55, quando os preços dos escravos eram relativamente elevados.

Para o período 1819-54, as importações mineiras líquidas de escravos regularam em 7.716 cativos anuais.<sup>287</sup> A esta média, e estipulando preço médio mínimo e máximo por escravo do sexo masculino em Minas Gerais entre 350 e 450 mil réis em 1839-54,<sup>288</sup> as importações de escravos poderiam ter atingido entre 300 a 400 mil libras esterlinas anuais, ao câmbio médio do período, equivalentes a 29,0% a 38,7% da exportação média em 1839-54

---

(25% em 54/55 e 24% em 63/64) e da Bahia (12% em 54/55 e 9% em 63/64). O engenheiro Gerber fornece a quantidade de “importações diversas”, média anual para 1850-60, em arrobas, calculadas a partir da cobrança das taxas itinerárias, ou seja, por carga, sem distinção de qualidade, sendo impossível calcular o valor total das importações (GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44).

<sup>285</sup> MARTINS, “Minas e o tráfico de escravos”. Para o período posterior há estimativas para 1873-80, 80-84 e 84-86 (MARTINS, *Growing in silence*).

<sup>286</sup> Este resultado vai ao encontro do saldo do comércio exterior brasileiro, que no quinquênio fiscal 1849-54 exportou em média 7.935 mil e importou 9.406 mil libras esterlinas, com saldo desfavorável em 18,5% (IBGE, *Anuário Estatístico do Brasil (1939/40)*, p. 1358).

<sup>287</sup> MARTINS, “Minas e o tráfico de escravos”, p. 102.

<sup>288</sup> Escravos adultos custariam até 600 mil réis. Cf. BERGAD, Laird. *Slavery and the Demographic and Economic History of Minas Gerais, Brazil, 1720-1888*. New York: Cambridge University Press, 1999, pp. 262-265; NOGUERÓL, Luiz Paulo Ferreira. “Preços de bois, cavalos e de escravos em Porto Alegre e em Sabará no século XIX”. *XI Seminário sobre a Economia Mineira*, 2004, p. 8.

(acrescidas da estimativa de 25% de sub-registro das exportações agropecuária). Somadas as importações de escravos e mercadorias em 1854/55, quando os preços dos escravos em Minas superavam 600 mil réis,<sup>289</sup> há impressão de as exportações serem sempre inferiores às importações, o que tem de fechar com algum pagamento de um setor, como a mineração, ou com o comércio interno com um setor exportador para fora da província, como o abastecimento do Rio de Janeiro ou a própria cafeicultura.<sup>290</sup> No período 1839-54 a composição das exportações mineiras estava bem distribuída entre café (22,8%), bovinos e derivados (19,4%), suínos e derivados (15,5%), ouro (18,4%), diamantes (9,3%), fumo e derivados (7,6%), algodão e derivados (4,3%) e outros (2,6%), exportações agropecuárias acrescidas em 25% de sub-registro. Durante este período todas as principais exportações eram crescentes, especialmente o café, que passava de cerca de 100 mil para mais de 300 mil libras esterlinas entre 1839-43 e 1850-54, mas também diamantes e fumo.

Entre 1855 e 1863 as exportações mineiras variavam conforme as safras do café, que superaram um terço do valor das exportações totais no período. Em 1863/64 as exportações de café estavam em ascensão e as exportações totais superaram as importações em 229 mil libras, em conjuntura de crise nos mercados interno e externo, porém não estão incluídas as importações de sal. O resultado é o contrário do esperado: entre 54/55 e 63/64 aumentaram as exportações e diminuíram as importações, porém não estão incluídas as importações de sal para o segundo ano, o que decerto aproximaria os valores. O resultado pode também ser efeito da análise estática do saldo das exportações e importações em dois anos apenas, não captando sua variação ao longo do tempo. De qualquer maneira, as importações revelam o gasto da renda acumulada e por isso o resultado surpreende. As persistentes importações líquidas de escravos aumentavam sua participação nas importações totais de 22,7% para 25,7% (pode ser consequência da não computação do sal no último ano). Em 1863/64 o preço dos escravos era cadente em termos absolutos e mais ainda em termos relativos; Minas Gerais absorvia a mão-de-obra cativa de outras províncias. Entre 1855 e 1873 as importações mineiras de escravos eram cerca de 5.200 anuais. A esta média, e estipulando preço médio mínimo e máximo por escravo do sexo masculino em Minas Gerais entre 800 e 1.000 mil réis em 1855-62,<sup>291</sup> as

---

<sup>289</sup> Escravos adultos custariam até 800 mil réis. Cf, BERGAD, *Slavery and the Demographic and Economic History*, pp. 262-265; NOGUERÓL, “Preços de bois, cavalos e de escravos”, p. 8.

<sup>290</sup> É possível que o valor das exportações mineiras esteja subestimado, ou que o valor das importações de mercadorias estrangeiras e/ou de escravos esteja superestimado.

<sup>291</sup> Escravos adultos custariam até 1600 mil réis. Este período foi de grandes variações nos preços dos escravos., cf, BERGAD, *Slavery and the Demographic and Economic History*, pp. 262-265; NOGUERÓL, “Preços de

importações de escravos poderiam ter atingido entre 450 a 570 mil libras esterlinas anuais, ao câmbio médio do período, equivalentes a 22,9% a 29,1% da exportação média do período (acrescidas da estimativa de 25% de sub-registro das exportações agropecuária). A proporção da renda externa provincial gasta em escravaria mantinha-se elevada; em 1839-54 foram aproximadamente 33,8%, em 1855-62 foram 26,0%; segundo nossas estimativas, seriam 26,5% das exportações em 1854/55 e 22,7% em 1862/63.

O período subsequente de 1864 até 1872 é justamente o intervalo em que as exportações *per capita* de Minas Gerais estão em seu menor nível relativo às do Brasil; todavia ambas estão em ascensão, em réis e em libras, exceto no período 1867-70 devido à desvalorização da taxa de câmbio. As importações de escravos por Minas Gerais em 1864-74 mantiveram-se elevadas, porém os gastos com escravaria na renda provincial reduziram-se para 15% a 20% do valor das exportações totais, pois os preços nominais dos escravos eram menores que no período anterior e seus preços reais ainda menores (a década de 1860 foi marcada por alta inflação que se reflete no câmbio réis-libra utilizados para obter os valores de exportações e importações em libras). A partir de 1872 as exportações mineiras *per capita* tendem a aproximar-se da média brasileira. Curiosamente, a partir de 1873 o saldo de Minas Gerais nas transferências interprovinciais de escravos foi de perda de cerca de 1.000 cativos anuais até 1880.<sup>292</sup> No período 1873-80 houve aumento do preço da mão-de-obra cativa e as exportações de escravos contribuiriam para aumentar as exportações totais de Minas Gerais em 2,5% a 3,5%, sugerindo aproximação ainda maior das exportações *per capita* de Minas Gerais em relação à média brasileira. A partir de 1880 o saldo das transferências interprovinciais de escravos foi nulo em Minas Gerais.

Podemos inferir sobre quais eram as atividades mais dinâmicas da economia mineira provincial através dos índices de importação líquida de escravos sobre a população cativa total em cada uma das regiões fisiográficas mineiras em 1855-73, período em que a aquisição de cativos ocorria através de trocas intermunicipais e interprovinciais (tabela 3.9). No período 1855-73 as importações de cativos eram proporcionalmente maiores na região do Alto Paranaíba, onde um surto diamantino no município de Patrocínio animou a produção e o comércio; também na zona da Mata, para as fazendas de café; na região do rio São Francisco, onde o município de Monte Claros era o centro pecuarista e comercial do norte de Minas; e no centro minerador, zona mais mercantilizada da província. As regiões exportadoras líquidas

---

bois, cavalos e de escravos”, p. 8.

<sup>292</sup> MARTINS, *Growing in silence*, pp. 359-361.

eram afastadas dos centros mercantis: Triângulo e Paracatu tinham ligações mais fracas com o mercado.

**Tabela 3.9** – Importações de cativos e população escrava, por regiões de Minas, 1855-73

Região	Importação líquida total como percentagem da população escrava em 1854	Importação anual líquida	População escrava em 1873 como percentagem da população total
Alto Paranaíba	86,0%	501	4,8%
Mata	56,1%	1.917	23,4%
São Francisco-Montes Claros	41,5%	180	2,7%
Metalúrgica-Mantiqueira	39,4%	1.773	27,5%
Sul	12,6%	534	20,7%
Oeste	11,3%	211	9,0%
Jequitinhonha-Mucuri-Doce	5,5%	108	9,1%
Triângulo	-2,9%	-14	2,1%
Paracatu	-6,8%	-11	0,7%

**Fonte:** A partir das estimativas de MARTINS, “Minas e o tráfico de escravos”, pp. 121-123.

Dentro das regiões havia municípios com diferentes níveis de participação nas importações, alguns exportadores, outros grandes importadores. Na região sul existiam municípios exportadores de escravos para áreas cafeeicultoras, principalmente para São Paulo, e outros grandes importadores, como Pouso Alegre, com 392 cativos anuais, perdendo em importação absoluta para tão-somente os municípios cafeeicultores Leopoldina (592) e Juiz de Fora (508) e o município de Mariana (483) na região central da mineração aurífera.<sup>293</sup>

Os municípios da região principal intermediária da pecuária mineira para o Rio de Janeiro pertenciam à região do Campo das Vertentes, fragmentada através das regiões e portanto não sabemos seu índice de importação líquida como percentagem da população escrava inicial. Os municípios desta região mais aqueles que tinham sua produção pecuária intermediada por aqueles importavam anualmente mais de setecentos cativos,<sup>294</sup> constituindo a terceira região importadora de escravos em quantidades absolutas.

A zona da Mata figura como maior importador absoluto, confirmando a preponderância do café. Incluindo Barbacena à Mata, esta área respondeu por 42,6% das importações líquidas de Minas Gerais; dos municípios importadores, respondeu por 36,9%. Em 1855-73 a participação do café nas exportações totais foi 46,1%. Deve-se considerar que os escravos adquiridos para a cafeicultura eram significativamente mais caros que os escravos adquiridos no interior, justificando a diferença entre sua participação nas importações de escravos e sua participação na renda da exportação.

<sup>293</sup> Sobre a escravidão associada ao ouro no século XIX, vide LIBBY, *Transformação e trabalho*, esp. capítulo 5.

<sup>294</sup> Municípios de Oliveira, São João Del Rei e São José Del Rei, mais Araxá, Bonfim, Formiga, Jacuí, Lavras, Passos, Pitangui, Piumhi, Tamanduá e Três Pontas (MARTINS, “Minas e o tráfico de escravos”, pp. 121-122).

#### 4 O MERCADO INTERNO MINEIRO

Concluimos esta Primeira Parte com um estudo das articulações das exportações agropecuárias no mercado interno mineiro, o que nos será muito útil para compreender a estrutura de comercialização das produções mineiras ofertadas a outras províncias. Este capítulo propõe contribuir para a descrição das articulações regionais da economia mineira provincial. Ao tomar o conjunto de preços de dezenove pontos da província em 1839/40 como uma aproximação dos preços de mercado, intenta-se extrair de sua análise inferências sobre o mercado mineiro e as relações das regiões mineiras ente si e com outras províncias.

Nossa primeira abordagem consiste em avaliar as diferentes posições regionais defronte a produção, comercialização e consumo dos gêneros da agropecuária mineira. Na seção 4.1 apresentamos e analisamos os preços de cinquenta e um produtos mineiros em 1839/40, em dezenove pontos da província. Interpretamos os resultados quanto à distribuição regional da produção mineira através de índices de preços de mercado. Na seção 4.2 inferimos sobre as articulações mercantis da produção mineira conforme os preços indexados, contrapondo os resultados à luz de outras contribuições, analisando os resultados para as principais produções mercantis de Minas Gerais no século XIX.

##### 4.1 ARTICULAÇÕES REGIONAIS DA ECONOMIA MINEIRA EM 1839/40

Utilizamos fonte que permite inferir sobre o mercado interno mineiro: preços em centros urbanos da província. Não constitui uma série de preços ao longo do tempo, mas um retrato dos preços dos cinquenta e um gêneros da pauta de exportação praticados em dezenove pontos da província. *O Mappa demonstrativo dos preços...*<sup>295</sup> constitui pesquisa de preços elaborada pela Contadoria da Fazenda Provincial, listagem elaborada para comparação aos preços oficiais sobre os quais incidia a taxa de exportação de 3% sobre os gêneros manufaturados e 6% sobre os gêneros de cultura e criação. Discorremos sobre a natureza da fonte na seção 3.2. Vimos que a fonte revela preços correntes médios, não ponderados, cerca de 50% superiores aos preços oficiais e preços médios ponderados pelas exportações agropecuárias em 1839/40 cerca de 60% superiores aos preços oficiais.<sup>296</sup>

---

<sup>295</sup> APM, TMRP, Volume 1A.

<sup>296</sup> Insistimos que a fonte apresenta falhas quanto à variação dos preços entre as localidades e através do tempo: as variações locais são estímulos ocultos em direções momentaneamente variáveis. Há enorme sazonalidade dos preços, variações mensais, variações naturais devido ao meio físico, variações na produção regulares na

Nosso objetivo é construir índices de preços para as dezenove localidades mineiras. Partimos da hipótese de que os preços são boa indicação do funcionamento do mercado, com a ressalva de que na sociedade escravista os preços podem ser definidos por relações fora do mercado e o atenuante de que as raízes da sociedade mineira estão fincadas numa economia mineradora amplamente mercantilizada, na qual, parafraseando Antonil, o comércio – a distribuição das importações e dos gêneros de abastecimento – criou o mais importante alicerce das grandes fortunas.<sup>297</sup> No século XIX, a distribuição das importações continua perfazendo o maior ramo do comércio externo mineiro, conforme explicitamos na seção 3.4.

Para inferir sobre as articulações internas e interprovinciais do mercado mineiro a partir dos preços, ou seja, inferir se há arbitragem mercantil, deveríamos descontar os diferentes custos de transporte implícitos nos preços. Entretanto, esta tarefa exigiria uma pesquisa completa; admitimos não possuímos bases para estimativas.<sup>298</sup> Portanto, adiantamos que os resultados da análise dos preços não são conclusivos.

Os índices construídos advêm de preços nos mercados urbanos, dos centros comerciais locais. A comparação dos índices não implica necessariamente em inferências sobre as relações mercantis inter-regionais, devendo-se atentar às relações de troca locais, do entorno da urbe. A dimensão deste *hinterland* agropecuário é variável, podendo mesmo abranger as trocas inter-regionais e interprovinciais. Enfim, os índices comparados revelam a posição dos diversos mercados regionais defronte à oferta e demanda dos produtos. Índices elevados nem sempre revelam consumo superior à produção, pois localidades que funcionam como entrepostos comerciais apresentam preços elevados, ou seja, índices elevados indicam também reexportação ou simplesmente alto grau de mercantilização, lembrando mais uma vez que não estamos considerando a interferência dos custos de transporte. Por outro lado, índices reduzidos revelam produção superior ao consumo, mas também maior concorrência ou simplesmente baixo grau de mercantilização pelo pouca circulação dos meios de pagamento.

Uma última ressalva quanto à capacidade explicativa da fonte deve ser feita. O *Mappa*

---

produção ano a ano por causas diversas, grande influência de causas naturais como a chuva, há anos de abundância e anos de carestia, etc. Por exemplo, Eschwege relata que 1818 e 1819 foram “anos de fome” e 1820 e 1821 foram “anos de abundância” (ESCHWEGE, “Notícias e Reflexões Estadísticas”, p. 740).

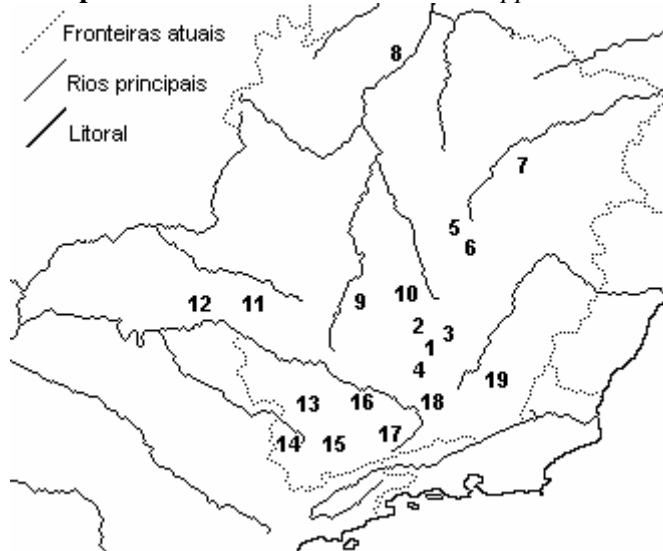
<sup>297</sup> Cf. BOSCHI, Caio César. “Nem tudo que reluz vem do ouro”. In: SZMRECSÁNYI & LAPA, 1996, pp. 57-65; SANTOS, Ronaldo Marcos dos. “Mercantilização, decadência e dominância.” In: SZMRECSÁNYI & LAPA, *História econômica*, pp. 67-75; CHAVES, *Perfeitos Negociantes*, *passim*.

<sup>298</sup> A única informação concreta que temos refere-se aos preços dos gêneros mineiros no mercado carioca. Na década de 1820, o custo com o transporte de mercadorias mineiras até o Rio de Janeiro representava de 50% a 80% do preço final naquela praça (STURZ, *A Review*, *apud* LIBBY, “Protoindustrialização”, p. 274).



de 1840 exclui localidades importantes para o mercado mineiro, como São João Del Rei, Mariana e Paracatu. Das dezoito “cidades” existentes em 1855, nove estão presentes no *Mappa* de 1840 (Vila Rica, Barbacena, Campanha, Diamantina, Minas Novas, Pitangui, Sabará, Serro, Uberaba).<sup>299</sup> Das nove ausentes, oito são “representadas” por vilas próximas, como Baependi (Aiuruoca), Conceição (Serro), Itabira (Santa Bárbara), Mariana (Vila Rica), Montes Claros (Barbacena), Paraibuna (Juiz de Fora, em 1840 um pequeno arraial, por Barbacena), Pouso Alegre (Caldas) e São João Del Rei (Lavras). O único caso de isolamento é Paracatu, para a qual a localidade mais próxima presente no *Mappa* de 1840 é Araxá. O *Mappa* inclui, ainda, Alfenas, Arrepiados, e Santa Luzia, todos distritos em 1840; o último, já elevado a vila em 1855, foi palco de sangrenta batalha em 1842.

**Mapa 4.1.** Localidades mineiras do *Mappa* de 1840



Legenda e agrupamentos regionais

Localidades	Região
Vila Rica (1), Sabará (2), S. Bárbara (3), Queluz (4)	Centro aurífero
Diamantina (5), Serro (6)	Centro diamantífero
Minas Novas (7), Januária (8)	Norte
Pitangui (9), Santa Luzia (10)	Centro-oeste
Araxá (11), Uberaba (12)	Oeste
Alfenas (13), Caldas (14)	Sudoeste
Campanha (15), Lavras (16), Aiuruoca (17)	Sul central
Barbacena (18), Arrepiados (19)	Sudeste (Mata)

<sup>299</sup> O nome da capital provincial havia mudado de nome em 1823 quando da elevação à categoria de cidade. Entretanto o mapa de 1840 apresenta Ouro Preto com a designação “Vila Rica”. Já o arraial do Tejuco havia mudado de nome para cidade de Diamantina e neste caso foi utilizada a denominação correta. No Império, a designação “cidade” era pouco mais que uma honraria, a única diferença de fato ente as categorias vila e cidade era o número de vereadores. Além das 18 cidades, em 1855 existiam outras 35 vilas, para um total de 53 distritos-sede de câmaras municipais.

As informações do *Mappa* de 1840 não são completas. Notamos, todavia, que a não-informação de preços pode denotar que o produto não pertence à pauta mercantil local, enquanto produtos cujos preços são informados em todos os locais são gêneros cuja produção ou comercialização está presente em todo o território. A não-informação é superior a 50% para tão-somente nove gêneros, ou 17,6% do total de produtos, que são responsáveis por 53,4% da não-informação. A não-informação é inferior a 50%, mas superior a 33%, para outros nove gêneros, respondendo por 31,7% da não-informação. Ou seja, 64,7% dos gêneros respondem por apenas 14,9% da não informação. Anotamos que a não-informação pode representar um tipo de informação: a não comercialização de determinado bem em um determinado mercado.

Dos cinqüenta e um gêneros da produção mineira, dezesseis têm informação completa de preços para as dezenove localidades. São aqueles de produção, comercialização e consumo sabidamente disseminados na Minas provincial: açúcar, algodão com caroço, café, couros crus de boi, farinha de milho, feijão, fubá, fumo, gado vacum, galinhas, meios de sola, milho, panos grossos de algodão, queijos, rapaduras e toucinho.<sup>300</sup>

Enquanto para as dezenove localidades apenas dezesseis produtos apresentaram informações completas (31,4%), para as doze localidades com melhor nível de informação obtivemos trinta e um produtos com informações completas (60,8%). Os quinze gêneros adicionais com informação de preços para doze localidades são: carne seca, cera preta, couros curtidos de bezerro, couros de veado, farinha de mandioca, pólvora, sabão, selas ou selins, arroz pilado, gados cabrum, cavalariço, lanígero e muar, mamona em grão e tábuas.

A primeira abordagem à construção dos índices de preços dos gêneros da produção mineira consiste em ponderação simples dos preços para cada localidade, cada preço médio igual a 100. Calculamos três índices segundo esta metodologia: índice geral de 51 gêneros em 19 localidades; índice para os 16 gêneros com informações completas em 19 localidades (considerado o melhor índice, por abranger o número máximo de informações completas para

---

<sup>300</sup> Das dezenove localidades pesquisadas, apenas duas fornecem preços para todos os gêneros (Minas Novas e Queluz). Em doze localidades, a não-informação é inferior a 25%. Seis localidades apresentam nível de não-informação entre 29% e 44% (Santa Bárbara, Caldas, Uberaba, Serro, Pitangui, Lavras e Sabará). O gênero com menor nível de informação, apenas duas de dezenove, foi *pedras preciosas exceto diamante* (25,6 mil réis a arroba em Minas Novas e 80 mil em Queluz) Demais produtos de baixo nível de informação são produtos agrícolas de cultura incipiente (por vezes incentivada pelo governo provincial), como *anil*, *gengibre*, *poaia* e *quina* (e *extrato de quina*) ou transformados, da pecuária, como *chicotes*, *chapéus* e *lã*, e da agricultura, em especial: manufaturados do algodão, como algodão descaroçado (*algodão em rama*), *novelos de linha*, *colchas* e *mantas*, do fumo, como o *tabaco*, e alimentícios, como *doces*, *marmelada* e *polvilho*.

todas as localidades); índice dos 31 gêneros com informações completas para as 12 localidades com melhor nível informativo. (tabela 4.1)

**Tabela 4.1.** Índices de preços ponderação simples (média = 100)

	51 gêneros em 19 localidades	16 gêneros em 19 localidades	31 gêneros em 12 localidades
Serro	131	140	
Diamantina	109	140	122
Vila Rica	124	136	123
Santa Bárbara	125	125	
Barbacena	112	111	116
Sabará	109	107	
Aiuruoca	114	104	109
Pitangui	101	103	
Santa Luzia	94	100	97
Alfenas	108	95	104
Caldas	104	95	
Januária	86	94	89
Queluz	94	88	91
Campanha	89	86	95
Araxá	91	84	89
Arrepiados	88	76	86
Lavras	79	73	
Uberaba	78	73	
Minas Novas	75	71	79

**Metodologia:** Vide texto.

Os índices gerais por ponderação simples dos 51 produtos (tabela 4.1, 1ª coluna) mostram tão-somente o nível geral de preços em cada localidade. Índices mais elevados correspondem a maiores níveis de mercantilização, como algumas localidades do centro antigo minerador. Índices medianos concentram-se no sul mineiro e entorno do centro, índices baixos no norte e oeste. O índice mais completo, ponderado pelos 16 gêneros supracitados com 100% de informação para todas as localidades da pesquisa (tabela 4.1, 2ª coluna), aponta a inserção das localidades na produção dos gêneros mais disseminados em Minas. O alto índice de preços em localidades do centro antigo minerador demonstra que estes mercados dependiam do comércio inter-regional para o abastecimento de gêneros básicos de subsistência. O outro índice, com maior número de gêneros com informações completas, mas em menos localidades, (tabela 4.1, 3ª coluna) tem significado similar ao anterior. Os gêneros adicionais são habituais da produção mineira, mas menos urgentes à subsistência. Este índice, quando comparado ao índice anterior, pode apontar relativização da dependência do comércio inter-regional devido a especializações regionais para o suprimento de gêneros de maior valor agregado.

A ponderação simples (peso igual para todos os produtos) não distingue a relevância dos produtos. Não temos informações para gerar índices de consumo ou de produção. Mas

temos boas informações sobre exportações. Procedemos, então, ponderação dos preços pelo valor exportado de cada mercadoria em 1839/40, a preços médios de mercado conforme o *Mappa* de 1840.<sup>301</sup> Este índice é calculado para todos os 51 produtos da pauta nas 19 localidades.<sup>302</sup>

**Tabela 4.2.** Índices de preços ponderados pelas exportações em 1839/40 (média = 100)

Índices de exportação elevados		Índices de exportação medianos		Índices de exportação reduzidos	
Santa Bárbara	154	Alfenas	107	Arrepiados	83
Pitangui	123	Queluz	107	Araxá	82
Serro	121	Sabará	103	Lavras	82
Barbacena	120	Caldas	101	Januária	73
Diamantina	113	Campanha	100	Minas Novas	70
Aiuruoca	112	Santa Luzia	94	Uberaba	69
		Vila Rica	92		

**Metodologia:** Vide texto.

Obtemos *índice de preços de gêneros de exportação*, que revela a posição de diversos pontos da província na produção e mercantilização para o mercado do centro-sul brasileiro, exceto ouro e diamantes (tabela 4.2). Este índice revela estruturas de preços diferenciadas para localidades com níveis gerais de preços similares. Comparando-se o índice de preços de exportação à média dos índices não ponderados, notamos as localidades com em que os preços dos gêneros de exportação são relativamente muito elevados são Santa Bárbara (154 a 125), Pitangui (123 a 102) e Queluz (107 a 91) e relativamente muito reduzidos em Vila Rica (92 a 128) e Januária (73 a 90).

Para melhor distinguir o significado de cada índice, sem, ainda, verificar quais mercadorias específicas fazem o resultado ser mais ou menos elevado, repetimos os exercícios de ponderação simples para os conjuntos de mercadorias da agricultura e da pecuária, com índices gerais e com informações mais completas (tabela 4.3). Aprofundando este instrumento de análise, dividimos os gêneros agrícolas e da pecuária em artigos da cultura ou criação e artigos manufaturados, e calculamos os índices através da metodologia que utiliza o maior número de gêneros (tabela 4.4).

<sup>301</sup> Os principais componentes deste índice são: gado vacum (22,7%), toucinho (19,3%), café (18,1%), fumo (15,7%), panos grossos (8,4%), gado suíno (6,1%) e queijos (3,7%). Quantidades, preços e valores exportados em 1839/40 encontram-se detalhados na tabela 3.1 da seção 3.2.

<sup>302</sup> Os 16 gêneros com informação completa de preços representam 91% do volume exportado em 1839/40, a preços do mercado interno mineiro. Os 31 gêneros com informação completa de preços para 12 localidades representam 93% do volume exportado. O gado suíno, responsável por 6% das exportações, é produto de relevo da pauta de exportações cujos preços foram sub-informados. Supomos que, em geral, não se vendia *porcos em pé* nos mercados urbanos, mas sim na forma de toucinho, banha e carne de porco.

**Tabela 4.3.** Índices de preços de gêneros da pecuária e da agricultura, 1839/40 (média = 100)

Agricultura	10 gêneros <sup>a</sup>	15 gêneros <sup>b</sup>	30 gêneros <sup>c</sup>	Pecuária	6 gêneros <sup>d</sup>	15 gêneros <sup>e</sup>	19 gêneros <sup>f</sup>
	em 19 localidades	em 12 localidades	em 19 localidades		em 19 localidades	em 12 localidades	em 19 localidades
Vila Rica	173	165	160	Santa Barbara	138		145
Diamantina	164	155	124	Serro	123		121
Serro	157		136	Aiuruoca	122	119	123
Santa Bárbara	117		113	Alfenas	119	123	124
Januária	115	110	99	Barbacena	116	125	115
Sabará	112		110	Pitangui	111		107
Barbacena	106	109	111	Caldas	109		112
Santa Luzia	104	102	99	Diamantina	104	91	84
Pitangui	93		95	Sabará	103		103
Aiuruoca	91	98	108	Arrepiados	99	99	93
Caldas	84		97	Campanha	97	116	110
Araxá	83	87	94	Santa Luzia	97	91	86
Queluz	81	82	91	Queluz	95	100	97
Alfenas	77	81	95	Araxá	89	89	85
Uberaba	75		83	Vila Rica	84	83	85
Campanha	74	75	75	Minas Novas	83	92	84
Lavras	68		76	Lavras	77		85
Arrepiados	65	68	84	Uberaba	67		70
Minas Novas	61	66	71	Januária	58	73	71

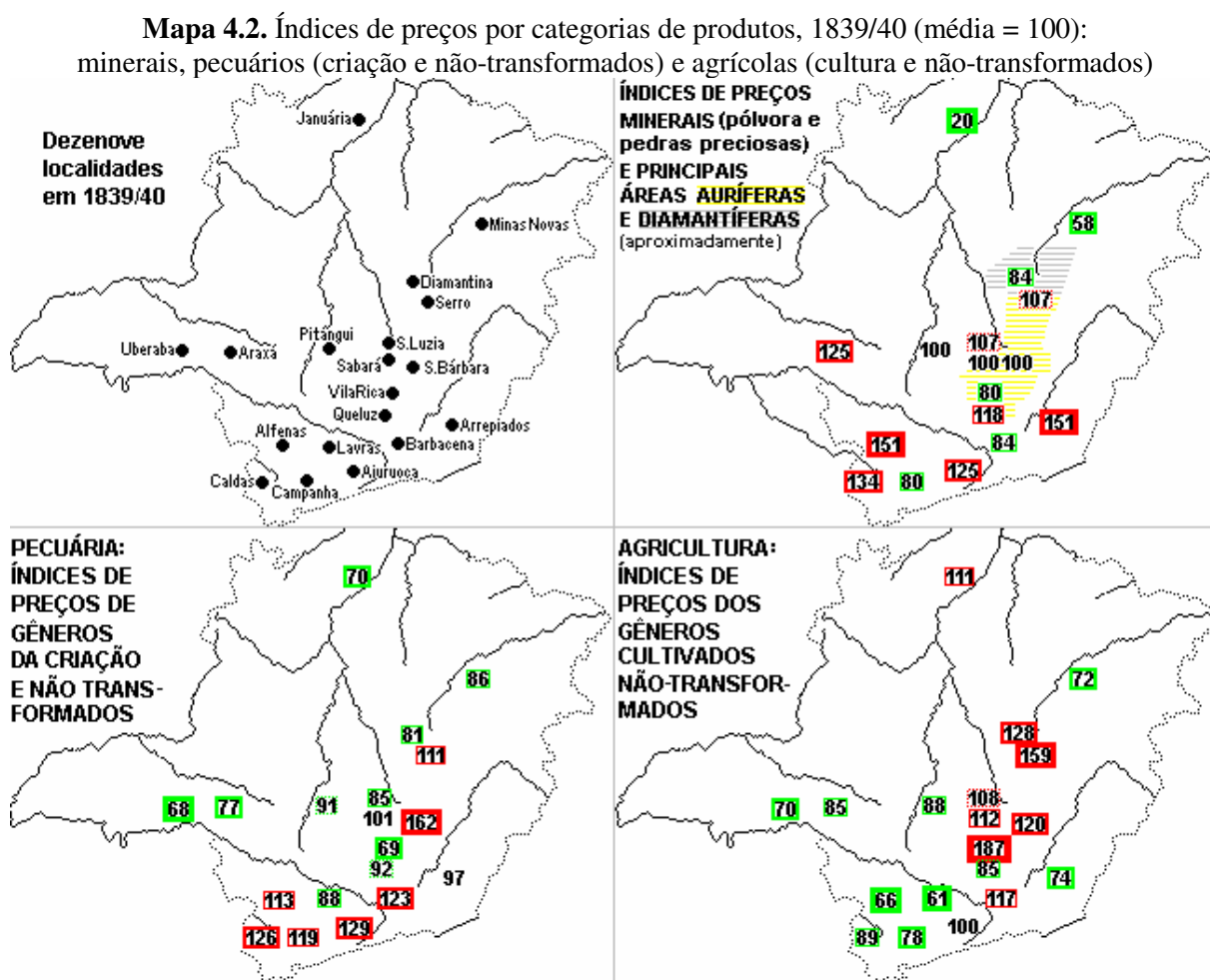
**Metodologia:** Vide texto. **Notas:** Os gêneros componentes de cada categoria são. Agricultura: (a) açúcar, algodão com caroço, café, farinha de milho, feijão, fubá, fumo, milho, panos de algodão e rapaduras; (b) os 10 anteriores mais cera, farinha de mandioca, arroz, mamona e tábuas; (c) os 15 anteriores mais algodão em rama, anil, azeite de mamona, colchas, doce, extrato de quina, farinha de trigo, gengibre, linha, mantas, marmelada, poaia, quina, tabaco e toalhas. Pecuária: (d) couros de boi, gado vacum, galinhas, meios de sola, queijos e toucinho; (e) os 6 anteriores mais carne seca, couros curtidos, couros de veado, sabão, selas, gados cabrum, cavalari, lanígero e muar; (f) os 15 anteriores mais chapéus de lã, chicotes, gado suíno e lã.

**Tabela 4.4.** Índices de preços por categorias de produto (média = 100)

Geral 51 gên / 19 loc		Agricultura	Manufaturas agrícolas	Pecuária	Manufaturas pecuárias	Minerais
131	Serro	159	126	111	127	107
125	Santa Bárbara	120	108	162	125	100
124	Vila Rica	187	146	69	98	80
114	Aiuruoca	100	109	129	118	125
112	Barbacena	117	108	123	107	84
109	Diamantina	128	129	81	87	84
109	Sabará	112	111	101	104	100
108	Alfenas	66	105	113	133	151
104	Caldas	89	99	126	94	134
101	Pitangui	88	99	91	118	100
94	Queluz	85	93	92	101	118
94	Santa Luzia	108	95	85	88	107
91	Araxá	85	99	77	93	125
89	Campanha	78	73	119	103	80
88	Arrepiados	74	87	97	89	151
86	Januária	111	94	70	73	20
79	Lavras	61	80	88	82	-
78	Uberaba	70	93	68	72	-
75	Minas Novas	72	69	86	83	58

**Nota:** Os gêneros componentes de cada categoria são: Agricultura: algodão com caroço, anil, arroz pilado, feijão, gengibre, mamona em grão, milho, poaia, quina e taboas. Manufaturas de origem agrícola: açúcar, algodão descaroçado, azeite de mamona, café, cera, colchas, doces, extrato de quina, farinha de mandioca, de milho e de trigo, fubá, fumo, linha de algodão, mantas, marmelada, panos, rapaduras, tabaco e toalhas. Pecuária: couros de boi, gado cabrum, gado cavalari, gado lanígero, gado muar, gado suíno, gado vacum, galinhas e lã. Manufaturas de origem pecuária: carne seca, chapéus, chicotes, couros curtidos, couros de veado, solas, queijos, sabão, selas e toucinho. Minerais: pólvora e pedras preciosas exceto diamante.

Os índices da 1ª, 3ª, e 5ª colunas da tabela 4.4 (agricultura, pecuária e mineral) são apresentados no mapa 4.2. Estes três índices foram escolhidos por serem os mais representativos da correspondência entre as configurações de preços e os tipos regionais mineiros. Os valores dos índices (média = 100) estão alocados aos pontos aproximados das localidades correspondentes. Índices mais elevados (superiores a 100) estão ressaltados por bordas mais vermelhas, índices mais reduzidos (inferiores a 100) estão ressaltados por bordas mais verdes.



Todos os índices apresentados nas tabelas 4.1 a 4.4 calculados para as dezenove localidades estão resumidos em forma visual no gráfico 4.1. A unidade adotada é o desvio-padrão relativo à média (por exemplo, para média = 100 e desvio padrão = 10, o índice 85 corresponde a -1,5 desvios-padrão). As cores mais avermelhadas correspondem a índices mais elevados e as cores mais azuladas correspondem a índices mais reduzidos. As localidades estão agrupadas conforme o tipo de conformação de preços – não necessariamente tipos regionais contíguos. Reconhecemos seis grupos: 1) Índices de preços elevados em geral; 2)

Índices de preços elevados, menores na pecuária; 3) Índices de preços medianos, menores na agricultura; 4) Índices de preços medianos em geral; 5) Índices de preços reduzidos, menores na agricultura; 6) Índices de preços reduzidos, menores na pecuária.

**Gráfico 4.1.** Resumo dos índices de preços (em desvios-padrão relativos à média)

Localidade	GERAL			PECUÁRIA					AGRÍCOLAS					MINER 2 gên
	Exp	51 gên	16 gên	Exp	19 gên	6 gên	Cri	Der	Exp	30 gên	10 gên	Cul	Man	
S. Bárbara	+2,5	+1,5	+1,1	+2,9	+2,2	+1,9	+2,5	+1,4	+1,1	+0,6	+0,5	+0,6	+0,4	0,0
Serro	+1,0	+1,9	+1,8	+0,2	+1,0	+1,1	+0,4	+1,5	+1,1	+1,6	+1,7	+1,8	+1,4	+0,2
Barbacena	+0,9	+0,7	+0,5	+1,0	+0,7	+0,8	+0,9	+0,4	+0,5	+0,5	+0,2	+0,5	+0,4	-0,5
Vila Rica	-0,4	+1,5	+1,6	-0,6	-0,7	-0,8	-1,3	-0,1	+0,1	+2,7	+2,2	+2,7	+2,4	-0,6
Diamantina	+0,6	+0,5	+1,8	-0,1	-0,8	+0,2	-0,8	-0,7	+1,1	+1,1	+1,9	+0,9	+1,5	-0,5
Aiuruoca	+0,6	+0,8	+0,2	+0,8	+1,1	+1,1	+1,2	+1,0	-0,1	+0,4	-0,3	0,0	+0,5	+0,8
Alfenas	+0,3	+0,5	-0,2	+0,2	+1,2	+0,9	+0,5	+1,8	+0,4	-0,2	-0,7	-1,0	+0,3	+1,5
Caldas	0,0	+0,2	-0,2	-0,2	+0,6	+0,4	+1,1	-0,3	+0,5	-0,1	-0,5	-0,3	-0,1	+1,0
Pitangui	+1,1	+0,1	+0,1	+0,1	+0,3	+0,5	-0,4	+1,0	+1,6	-0,2	-0,2	-0,4	-0,1	0,0
Sabará	+0,1	+0,5	+0,3	-0,5	+0,1	+0,1	0,0	+0,2	+0,2	+0,5	+0,4	+0,4	+0,6	0,0
Queluz	+0,3	-0,4	-0,5	+0,3	-0,1	-0,2	-0,3	-0,1	+0,2	-0,4	-0,6	-0,5	-0,4	+0,5
S. Luzia	-0,3	-0,4	0,0	-0,2	-0,7	-0,1	-0,6	-0,7	-0,5	0,0	+0,1	+0,2	-0,3	+0,2
Campanha	0,0	-0,7	-0,6	+0,1	-0,5	-0,1	+0,8	+0,2	-0,4	-1,1	-0,8	-0,7	-1,4	-0,6
Lavras	-0,8	-1,3	-1,2	-0,9	-0,7	-1,1	-0,5	-1,0	-0,7	-1,1	-1,0	-1,2	-1,1	n/a
Arrepiados	-0,8	-0,7	-1,1	-0,6	-0,3	0,0	-0,1	-0,6	-1,2	-0,7	-1,0	-0,8	-0,7	+1,5
M. Novas	-1,4	-1,5	-1,3	-0,9	-0,8	-0,8	-0,6	-0,9	-2,3	-1,3	-1,2	-0,9	-1,6	-1,3
Araxá	-0,8	-0,5	-0,7	-1,0	-0,7	-0,5	-0,9	-0,4	-0,4	-0,3	-0,5	-0,5	-0,1	+0,8
Januária	-1,3	-0,8	-0,3	-1,4	-1,4	-2,1	-1,2	-1,5	-1,3	0,0	+0,4	+0,3	-0,3	-2,4
Uberaba	-1,4	-1,3	-1,2	-1,5	-1,5	-1,6	-1,3	-1,6	-1,1	-0,8	-0,7	-0,9	-0,4	n/a

**Notas:** Cada coluna resume as informações para um índice de preços. Exp (geral, pecuária e agricultura): índices de preços ponderados pelas exportações; 51 gên (geral), 19 gên (pecuária) e 30 gên (agricultura): índices de preços gerais, não ponderados, conforme notas c e f à tabela 4.3; 16 gên (geral), 6 gên (pecuária) e 10 gên (agricultura): índice de preços com 100% das informações para as 19 localidades conforme notas a e d à tabela 4.3; Cri, Der (pecuária), Cul, Man (agricultura) e 2 gên (minerais): respectivamente, gêneros da criação e derivados da pecuária, da cultura e manufaturados agrícolas, e minerais, conforme nota à tabela 4.4.

Os seis tipos de configuração de preços conforme agrupados no gráfico 4.1 são descritos a seguir.

1) Índices de preços elevados em geral: Santa Bárbara, Serro e Barbacena. São localidades que não produziam grandes volumes mercantilizáveis de gêneros da agropecuária. Suas principais atividades econômicas eram: a mineração de ouro em Santa Bárbara, diamantes no Serro e o comércio em Barbacena.

A vila de Santa Bárbara abrigou a primeira companhia inglesa a explorar minas de

ouro no Brasil – a Imperial Brazilian Mining Company começou a operar na mina do Gongo Soco em 1826. O retorno da mineração fez aumentar a demanda por gêneros tradicionais da pecuária mineira como o gado bovino e suíno e o toucinho (maiores preços praticados na província). Apresenta, portanto, preços mais elevados para gêneros de grande participação nas exportações mineiras em 1839/40. Também apresenta o maior preço provincial para o algodão em rama. Os gêneros de menores preços relativos eram doces, marmelada e farinha de trigo.

A cidade do Serro compõe a área diamantífera. A extração estava em alta, pois de algum modo os habitantes teriam de pagar pela sua subsistência – era uma “cidade cara”. Eram especialmente caros todos os cereais (especialmente o feijão), algodão em rama, panos de algodão, fumo, açúcar, e queijos, os últimos quatro com os maiores preços encontrados na província. Era barato o café, com o menor preço em Minas Gerais.

Já Barbacena não é zona de mineração, mas de altíssimo grau de mercantilização. Encontra-se em posição privilegiada na estrada geral entre Vila Rica e o Rio de Janeiro – em 1839/40 era a última povoação desenvolvida antes da fronteira, constituindo típico entreposto mercantil, especialmente na distribuição das importações. O alto nível de mercantilização neste local encarece os produtos de exportação. Destacam-se os preços elevados dos gados bovino, cavalar e muar, da mamona em grão e do azeite de mamona, do algodão com caroço e em rama e da linha de algodão (todos, exceto bovinos, os maiores preços praticados em Minas), compensando preços menores de produtos da especialização local, como cereais e farinhas, marmeladas, doces, sabão.

2) Índices de preços elevados, com vantagem na oferta da pecuária e desvantagem na agricultura: Vila Rica e Diamantina. Estas localidades eram pólos administrativos, onde os preços dos gêneros agrícolas, especialmente alimentícios, demonstram as alternativas de arbitragem no abastecimento interno. Há similitudes também quanto à oferta de gêneros da pecuária, especialmente o gado em pé. Entretanto, estas localidades posicionam-se de modo diferenciado no índice ponderado pelas exportações. Quanto às principais atividades econômicas, eram em ambas o comércio, especialmente a distribuição das importações, mais as rendas públicas em Vila Rica e a mineração de diamantes em Diamantina.

Vila Rica (Ouro Preto) obteve índice elevado na ponderação simples e reduzido na ponderação por exportações. Como capital provincial, apresentava altíssimo custo de alimentos agrícolas, com os maiores preços de Minas Gerais, com folga, para arroz, feijão, milho, farinhas de mandioca, de milho e de trigo, marmelada e mamona. O baixo índice de



preços de exportações surpreende em razão dos preços excepcionalmente baixos de alguns gêneros da pecuária no mercado local, inclusive os menores praticados na província para gado bovino, gado muar, galinhas e carne seca.

Diamantina é o centro da demarcação diamantina. Constitui em 1839/40 típico mercado urbano vinculado à extração diamantífera. Como no Serro, são elevados os preços dos cereais e farinhas (com o maior preço provincial para o fubá); mas seu pequeno *hinterland* servia-lhe de gado muar, bovino e couramas. O índice de preços de exportação é elevado pela influência do preço que ali alcançavam os derivados da pecuária – toucinho e queijos – e o fumo. Se no Serro era caro o açúcar, em Diamantina era muito elevado o preço da rapadura. Destacavam-se a produção de raízes (menores preços da província para gengibre e ipecacuanha), doces, panos grossos e mantas de algodão.

3) Índices de preços medianos, com alto nível de mercantilização da pecuária: Aiuruoca, Alfenas e Caldas. Localidades típicas do sul de Minas, com produção agropecuária diversificada. Os gêneros agrícolas são baratos, mas os preços da pecuária elevados, com poucas exceções, para um índice geral mediano. São zonas de produção agrícola, mas situadas nas rotas da exportação, são áreas de invernada de gado: localizam-se nas rotas entre as zonas de produção extensiva no Brasil central e o Rio de Janeiro. A conformação dos preços é similar para as três localidades, com maiores variações para mais e para menos em Alfenas.

Aiuruoca situa-se próxima à fronteira, a meio caminho de São João Del Rei e a capital do Império, em rota alternativa para as tropas e boiadas do interior. Os gados bovino e suíno são valorizados, pois estão aí em trânsito, se destinam ao mercado interprovincial; ainda, é região de suinocultura, como evidenciam os pequenos preços do toucinho, banha e carne de porco. Eram especialmente caros colchas e mantas de algodão. São muito menores os preços dos gêneros da especialização local, como cereais, farinhas, mamona, fumo (em rama) e tabaco (preparado). É região fumageira, tal como a localidade vizinha, Baependi.

Alfenas e Caldas localizam-se no sudoeste mineiro, região de invernada do gado proveniente do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, também de Goiás e de São Paulo. Apresentam preços maiores para bovinos e couramas, e menores para os importantes derivados da pecuária – queijos e toucinho. Quanto à agricultura, eram maiores os preços do café, algodão com caroço, colchas, mantas e panos grossos de algodão, e menores os dos cereais – especialmente arroz e milho, farinhas e mamona. Há especializações locais, como a lã e chapéus de lã em Alfenas. Em Alfenas o fumo, galinhas, lã e milho alcançavam os

menores preços dentre todas as localidades compulsadas, porém café, couros crus, couros curtidos, meios de sola, sabão e pólvora atingiam seus preços máximos.

4) Índices de preços medianos, com especificidades locais: Pitangui, Sabará, Queluz e Santa Luzia. São localidades no entorno do centro antigo aurífero, com ênfase no comércio, especialmente da pecuária, mas com estruturas produtivas distintas.

A vila de Pitangui, no centro-oeste mineiro, é identificada como zona intermediária ou entreposto mercantil, onde os índices de preços não ponderados são medianos, mas o índice de exportações é elevado. Destaca-se o índice de preços de exportações: localizada em zona intermediária aos sertões do oeste e noroeste mineiro e o centro minerador, comercializava produtos entre estas regiões e para exportação. Era local de partida de tropas e boiadas, em direção a São João Del Rei. Apresenta altos preços dos bovinos, queijos, toucinho, fumo e café, inclusive os maiores preços da província para meios de sola e sabão. Não foram informados os preços dos porcos em pé e do gado muar. Baratos o açúcar, os cereais e as farinhas, especialmente o milho e a farinha de milho.

Sabará apresenta estrutura de preços relativos similar à capital Vila Rica, porém em menor nível geral. Apresenta preços ligeiramente elevados – especialmente fumo, toucinho e galinhas. Os preços são menores na pecuária – especialmente bovinos e queijos – que na agricultura. Os preços dos cereais, farinhas, mamona e azeite de mamona são medianos. Produz marmelada e panos de algodão (menor preço praticado na província).

Queluz (hoje Conselheiro Lafaiete) localiza-se a meio caminho de Vila Rica e a zona de entreposto mercantil de São João Del Rei e Barbacena. Não apresenta alto custo de vida, mas os produtos de exportação são em geral mais caros, especialmente os bovinos e o toucinho. Registrou o menor preço absoluto para o gado muar. Muitos outros produtos são relativamente baratos, como queijos, suínos, cereais (especialmente arroz), café, tabaco, açúcar, linha de algodão e toalhas de mesa.

Santa Luzia localiza-se às margens do alto rio das Velhas. O mercado da região central servia-se da pecuária do rio São Francisco, o rio dos currais, e a rota das boiadas, porcadadas e derivados do norte de Minas subia o rio das Velhas e passava pelo importante arraial de Santa Luzia.<sup>303</sup> Os preços da pecuária em Santa Luzia são similares aos de Vila Rica, mas apresenta

---

<sup>303</sup> Já então duas vezes negado pedido de elevação à vila (1761 e 1818). No requerimento de 1761, informavam os moradores que “passa por este arraial a estrada tão famigerada como geral, de todos os sertões do grande Rio São Francisco, Bahia, Pernambuco e Maranhão, com infinito e numeroso comércio para todas as Minas Gerais

índice de preços de exportação levemente mais elevado que os índices gerais (diferentemente da capital), configuração de preços que lhe atesta o título de zona intermediária ou entreposto mercantil regional. Eram especialmente baratos os bovinos e suínos em pé, enquanto os derivados queijos e toucinho atingiam preços superiores à média provincial e o gado muar atingia seu maior preço da província. Os preços dos produtos agrícolas, especialmente cereais e farinhas, são ligeiramente elevados.

5) Índices de preços reduzidos com vantagem na produção agrícola e diferenciação dos níveis gerais de mercantilização: Campanha, Lavras, Arrepiados e Minas Novas. Campanha e Lavras são tipos regionais do sul de Minas, zonas de produção agrícola situadas nas rotas da exportação pecuária, onde os gêneros agrícolas são mais baratos que os da pecuária. Arrepiados é área de ocupação relativamente recente. Já Minas Novas, no norte da província, pertencente à Bahia até meados do século XVIII, é região antiga de mineração, em 1839/40 produtora de gêneros variados da pecuária e da agricultura, especialmente algodão.

Campanha apresenta preços elevados para o café e todas as couramas e gados, exceto o muar; e preços reduzidos para tabaco (menor de toda a província), rapaduras, cereais (especialmente arroz), farinhas, marmelada, toucinho, queijos, galinhas e lã. Algodão em rama, novelos de linha, colchas e mantas são muito baratos, indicando pólo integrado de cultura e transformação do algodão. Campanha centraliza as atividades mercantis do sul de Minas.

Lavras é área produtora de gêneros variados da agropecuária, com baixo índice de preços de exportação. Café e queijos para o abastecimento local, cereais, farinhas e fumo para o mercado regional, suínos e toucinho para o mercado inter-regional e interprovincial. Apresenta os menores preços da província para milho e farinha de milho. Deixou de constituir produção subsidiária do setor exportador para tornar-se abastecedora de mercados regionais, característica da estrutura agrária sul-mineira que se desligou da mineração.

Arrepiados, atual Araponga, próxima a Viçosa, localiza-se na zona da mata, no extremo nordeste da zona fisiográfica (alto rio Doce). Entretanto, não é representativa da fronteira da expansão cafeeira na bacia do rio Paraíba. Os preços mais elevados são de bovinos, queijos, algodão com caroço, linha, mantas, panos de algodão e pólvora (os dois

---

[refere-se ao centro antigo minerador/CCR]. Como também para as minas de Paracatu e capitania de Goiás...” (Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, Volume X, 1963, pp. 284-287).

últimos os maiores da província); e os mais reduzidos são de queijos, toucinho, fumo, farinhas e os menores preços da província para suínos e feijão. Apresenta estrutura de preços baixos similar à de Lavras, entretanto, enquanto Lavras constitui caso típico de produção escravista voltada para o mercado interno, Arrepiados é área de colônia agrícola essencialmente camponesa.

Minas Novas situa-se no nordeste mineiro, na bacia do rio Jequitinhonha, de cujos afluentes se extraíam pedras preciosas. Apresenta preços menores em geral, constituindo local de pouca mercantilização. As principais atividades econômicas são a pecuária e a cultura do algodão; encontramos os menores preços da província para gado suíno, algodão com caroço e a linha de algodão. Minas Novas é particularmente bem fornida de alimentos de origem agrícola, especialmente arroz. Também são baratos fumo, tabaco, mamona, azeite de mamona, marmeladas e açúcar, os três últimos com os menores preços da província.

6) Índices de preços reduzidos com vantagem na produção pecuária e baixo nível de mercantilização: Januária, Araxá e Uberaba. Localidades do sertão do Brasil central, zonas de baixa circulação monetária, apresentam preços menores em geral. A principal atividade econômica é a pecuária extensiva e os gêneros agrícolas são em geral mais caros, exceto o algodão.

Januária localiza-se no extremo norte mineiro, às margens do rio São Francisco. Os seguintes gêneros tinham os menores preços de Minas Gerais: couros de veado, couros crus de boi, couros curtidos de bezerro, meios de sola, algodão em rama, colchas de algodão e pólvora. Eram também muito baratos gado bovino, algodão com caroço e doces de qualquer qualidade. Ou seja, as especializações são muito similares às de Minas Novas. Entretanto a configuração de preços de Januária difere da de Minas Novas pelos preços elevados de gêneros agrícolas como farinhas, cereais (especialmente feijão), mamona em grão; é o único local para o qual não é informado o preço do azeite de mamona. Apresenta o maior preço provincial para o gado muar, e é mais um local para o qual não foi informado o preço dos porcos em pé.

Araxá, no Alto Paranaíba, apresenta os menores preços da província para queijos, suínos, toucinho e cavalos. Diferentemente de Januária, ao norte, Araxá, ao oeste, é produtor de mamona e azeite de mamona. Os maiores preços relativos no Araxá alcançaram o café, o tabaco, o açúcar e os derivados de algodão. Uberaba, no Triângulo Mineiro, apresenta os menores preços da província para toucinho, carne seca, ovelhas e cabras. Os preços do gado

suíno e queijos são também reduzidos. Diferentemente de Januária, Uberaba, no oeste mineiro, é produtor de cereais, especialmente feijão.

#### 4.2 A COMERCIALIZAÇÃO DA PRODUÇÃO MINEIRA EM 1839/40

Nesta seção detalhamos o esquema de comercialização da produção mineira. Atentamos para o fato de todos os produtos parecerem baratos em localidades de baixo nível de desenvolvimento econômico e, similarmente, todos os produtos parecem caros nas regiões com mercado mais desenvolvido. Para inferir sobre zonas produtoras (baixos preços) e revendedoras ou exclusivamente consumidoras (altos preços), compensamos as variações regionais de preços pelo custo de vida local. Assim, para a análise por categoria de produtos, ponderamos os preços pelo índice geral da localidade, obtendo índice por produto relativo a cada localidade.

Antes de proceder a análise, calculamos o desvio padrão dos preços nas dezenove localidades do *Mappa*, ponderados relativamente ao preço médio (tabela 4.5). Gêneros de produção sabidamente mais disseminada e ampla comercialização em mercados locais apresentaram o menor desvio padrão dos preços relativos: açúcar, fumo, café, algodão em rama, panos de algodão, azeite de mamona, carne seca.

**Tabela 4.5.** Desvio-padrão dos preços relativos dos gêneros da produção mineira em 19 localidades em 1839/40, ponderados em relação ao preço médio de cada gênero (%)

Gêneros da pecuária				Gêneros da agricultura					
Animais em pé		Derivados		Alimentos		Algodão e derivados		Exportáveis	
Gado muar	24	Queijos	24	Farinha de milho	37	Panos grossos	20	Açúcar	13
Galinhas	31	Couros de veado	27	Idem de mandioca	37	Algodão em rama	27	Azeite de mamona	21
Gado cabrum	32	Toucinho	31	Arroz pilado	41	Idem com caroço	30	Café	23
Gado vacuum	33	Solas	31	Fubá de milho	47	Mantas	39	Fumo em rama	27
Gado cavalari	39	Couros crus	35	Doces	54	Toalhas	41	Mamona em grão	34
Gado lanígero	42	Couros curtidos	48	Marmelada	56	Linha em novelos	49	Rapadura	41
Gado suíno	46	Chicotes	55	Milho	58	Colchas	69	Tabaco	51
		Lã	59	Feijão	63				

Apesar de regiões especializarem-se em lavouras de exportação – o fumo no extremo sul e o algodão no norte – é interessante notar que estes produtos eram produzidos em pequena escala homogeneamente através do território: a maior parte da produção mineira não tinha conotação agro-exportadora. Milhares de engenhos fabricavam açúcar, rapadura e aguardente para o consumo interno, “ladeados pela lavoura de alimentos, criação de porcos e da pecuária (...) mercadorias para o consumo dos vilarejos e cidades, nas vendas ou ranchos

para abrigo das tropas (...) As terras mineiras eram ricas em engenhos, fazendas de gado, vastas plantações de milho e feijão, os ranchos bem fornidos do eterno feijão preto e toucinho, onde as galinhas e leitões também não faltavam.”<sup>304</sup>

Os cereais também apresentam grande desvio padrão dos preços relativos, devido a variações regionais (da especialização agrícola e do custo de vida urbano) e sazonais (não captadas pelo caráter estático dos preços em 1839/40). Deve-se atentar para o fato de que as trocas de gêneros de pouco valor agregado, como os cereais, ocorrem no âmbito local entre as vilas e seu pequeno *hinterland* agrário.<sup>305</sup>

Produtos manufaturados e de qualidade variável apresentam maior desvio padrão de preços relativos, especialmente derivados de algodão (colchas, toalhas, linha de algodão, mantas), tabaco, rapaduras, couros curtidos, lã e chicotes. Os gêneros mais elaborados têm fortes diferenças de qualidade que se verificam na discriminação de certas mercadorias da pauta, tais como mantas *de retalho*, toalhas *de mesa*, panos de algodão *riscado/trançado*, chapéus *de pêlo de lã, lebre ou cabra*, chicotes *curtos/longos simples/com anel de prata*, doces *de qualquer qualidade*, etc.

Para compor o panorama de comercialização inter-regional, procedemos à comparação dos preços de cada produto ao índice geral de cada cidade, obtendo os preços relativos de cada produto em cada localidade. Este procedimento compensa o viés de baixos preços dos produtos de pouco valor agregado em localidades de baixo nível de desenvolvimento – assim como a participação da produção mercantil de cidades onde o custo de vida é alto não pode ser descartada.

Os gêneros da pecuária são, em geral, mais baratos no norte e oeste mineiro, onde os animais são extensivamente criados. Não percorrem grandes distâncias na condução aos mercados do centro da província, onde atividades pastoris se desenvolviam desde o século anterior. O elevado custo dos gêneros da pecuária no sul de Minas decorre da maior renda e comércio, da proximidade do mercado da capital imperial. Observa-se situação particular do sul de Minas na geografia das rotas da condução de dezenas de milhares de animais anuais – das boiadas dos sertões rumo ao Rio de Janeiro, das porcadas mineiras e paulistas que escoam no vale do Paraíba, das tropas de muares xucros desde a feira de Sorocaba em São Paulo.

---

<sup>304</sup> GRAÇA FILHO, “Andanças de um militar português”, pp. xvii-xviii.

<sup>305</sup> Sobre este fenômeno em Minas Gerais provincial, vide especialmente MARTINS, Maria do Carmo Salazar., SILVA Helenice Carvalho Cruz da. “Produção econômica de Minas Gerais em meados do século XIX”. Texto apresentado no V Congresso Brasileiro de História Econômica (2003).

A condução de bovinos é o mais importante ramo do comércio interprovincial da agropecuária mineira. Em 1828, 72.799 cabeças foram exportadas, 82% para o Rio de Janeiro; neste ano o consumo mineiro de bovinos seria da ordem de 71.000 cabeças.<sup>306</sup> O gado remetido à Corte procedia majoritariamente dos sertões do oeste, e de Goiás.

A disseminação da criação de bovinos através do território barateava o fornecimento de carne verde ao mercado do centro da província. O baixo preço absoluto das reses em grande parte do território mineiro rivalizava com os preços das zonas criadoras de São Paulo (vide tabela 4.6). O gado do norte de Minas, dos currais do rio São Francisco, complementava o abastecimento dos mercados do centro da província, havendo importante feira em Santa Luzia.

**Tabela 4.6.** Preços do gado bovino (cabeça) em 19 localidades mineiras em 1839/40 (preços relativos: média 100; preços absolutos: réis)

<u>Menores preços relativos</u>		<u>Preços relativos medianos</u>		<u>Maiores preços relativos</u>	
23	Vila Rica	89	Serro	124	Queluz
42	Januária	94	Uberaba	124	Arrepiados
64	Sabará	96	Araxá	127	Aiuruoca
67	Diamantina	97	Minas Novas	130	Barbacena
78	Santa Luzia	105	Caldas	131	Campanha
		111	Lavras	135	Alfenas
		116	Pitangui	140	Santa Bárbara
<u>Menores preços absolutos</u>		<u>Preços absolutos medianos</u>		<u>Maiores preços absolutos</u>	
4.000 a 5.000	Vila Rica, Januária	15.000	Caldas, Arrepiados	24.000	Santa Bárbara
<u>Comparação com São Paulo (1836)</u>					
10.000	Curitiba, Castro	15.000	Franca	20.000 a 30.000	"Muitos povoados"

**Fontes:** Minas Gerais: "Mappa demonstrativos dos preços..." (APM, TMRP, Volume 1A); São Paulo: MÜLLER, *Ensaio d'um quadro estatístico*, p. 123.

A maior receita deste negócio provinha do comércio com o Rio de Janeiro. O preço do gado *vacum* quadruplicava entre as feiras na boca do sertão e as feiras fluminenses. O esquema de comercialização privilegiava a intermediação dos mineiros. Os boiadeiros sertanejos negociavam nas feiras livres do oeste mineiro e vendiam aos invernistas, que revendiam ou levavam o gado à Corte. Fazendas na região de Alfenas eram conhecidas como grandes centros de invernada, permitindo aos proprietários manipular expressivo comércio regional: "seus ponteiros tinham larga atuação, alcançando principalmente a produção do gado goiano."<sup>307</sup> Os caminhos do gado desde o oeste de Minas, do rio Grande e ao norte, das

<sup>306</sup> Exportações em 1828 transcritas por Roberto Martins (APM, SP, PP 1/6, Cx. 1 Doc. 18). Consumo segundo coeficiente *per capita* (0,1094) da província de São Paulo em 1836 (MULLER, *Ensaio d'um quadro estatístico*, pp. 129 e 154; MARTINS, *Growing in silence*, p. 284) aplicado à população mineira em 1828 (649.081 habitantes) estimada por interpolação geométrica dos dados de 1808 e 1835 (ESCHWEGE, *Jornal do Brasil*, p. 152; PAIVA, *População e economia*, p. 52).

<sup>307</sup> PAIVA, *População e economia*, p.122; LENHARO, *As Tropas da Moderação*, p. 86.

nascentes do rio São Francisco e além, do alto rio Paranaíba, dos sertões do Triângulo, Paracatu e Goiás, afunilam-se na região de São João Del Rei em direção à Corte.

O gado bovino mineiro, além de suprir a carne verde de Minas e da Corte, abastecia de queijos mercados locais e regionais. A inexistência de progresso técnico na queijaria caracteriza esta atividade como secundária às atividades principais da fazenda. Ainda, o comércio do queijo foi importante fonte de renda complementar para as fazendas.

Os queijos alcançavam menores preços nas regiões produtoras, como Alfenas, Uberaba e Araxá (vide tabela 4.7), de onde provinha o famoso *queijo canastra* ou popular *queijo minas*. Os queijos das regiões produtoras destinavam-se ao mercado, não eram excedentes eventuais.

**Tabela 4.7.** Preços do queijo (unidade) em 19 localidades mineiras em 1839/40 (preços relativos: média 100; preços absolutos: réis)

<u>Menores preços relativos</u>	<u>Preços relativos medianos</u>	<u>Maiores preços relativos</u>
55 Uberaba	95 Minas Novas	113 Pitangui
63 Araxá	95 Barbacena	118 Diamantina
76 Queluz	96 Campanha	121 Santa Luzia
78 Sabará	99 Januária	135 Lavras
79 Alfenas	102 Santa Bárbara	136 Serro
81 Arrepiados		137 Vila Rica
82 Caldas		
<u>Menores preços absolutos</u>	<u>Preços absolutos medianos</u>	<u>Maiores preços absolutos</u>
120 a 160 Uberaba, Araxá	240 a 320 6 localidades	480 a 500 Vila Rica, Serro

A distribuição dos queijos do oeste mineiro envolvia os comerciantes da região de São João Del Rei, próxima a Lavras, onde o preço do queijo era elevado, devido ao alto nível de mercantilização, apesar da região ser também produtora. São João exportava para fora de seu termo municipal mais queijos do que as exportações totais da província, que não eram insignificantes.<sup>308</sup> Produtos mineiros de grande aceitabilidade no mercado da Corte, como o queijo, tinham ativo mercado dentro da província.

Couros crus e preparados constituíam gêneros essencialmente mercantis, adquiridos nos sertões em troca de importações. Os couros eram importantes subprodutos do gado

<sup>308</sup> Em 1854, os sanjoanenses obtiveram receita de 264 contos de réis na venda de queijos para fora do termo (GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência*, pp. 57-8). Os negociantes de São João teriam vendido até cerca de 900 mil queijos, dependendo do preço; em 1840, custava 300 réis em Lavras. As exportações totais de queijos pela província naquele ano foram inferiores a 500 mil unidades e perfaziam 2,3% do valor total exportado, a preços oficiais (exportações médias de 1853/54 e 1854/55, Arquivo Público Mineiro, Tabelas da Mesa de Rendas Provinciais, Volume 3).



bovino na região noroeste de Minas, em Paracatu e Januária, e em Goiás.<sup>309</sup> Em Januária, os preços relativos de todos os tipos de couromas (solas, couros de boi, couros curtidos de bezerro, couros de veado) eram inferiores a 50% da média. Eram também muito baratas em Vila Rica e Diamantina, e caras no sul (Alfenas, Aiuruoca, Arrepiados e Caldas). Como artigos de exportação, couros crus eram remetidos ao Rio de Janeiro, enquanto a comercialização das solas ocorria desde o oeste, Paracatu e Goiás, para o consumo em São Paulo, via Uberaba e Desemboque (registros de Ponte Alta, Santa Bárbara e Jacuí).

A suinocultura era importante característica da economia mineira. Destinava-se à comercialização do gado em pé e à fabricação do toucinho. O abastecimento interno supria-se de animais da criação local de cada região. A criação demandava quantidades de milho, gênero de produção mineira, e sal, artigo de importação.

**Tabela 4.8.** Preços do gado suíno (cabeça) em 15 localidades mineiras em 1839/40 \*  
(preços relativos: média 100; preços absolutos: réis)

<u>Menores preços relativos</u>	<u>Preços relativos medianos</u>	<u>Maiores preços relativos</u>
53 Arrepiados	82 Araxá	122 Aiuruoca
60 Uberaba	83 Barbacena	167 Campanha
62 Minas Novas	88 Lavras	224 Santa Bárbara
74 Queluz	89 Caldas	
75 Santa Luzia	94 Vila Rica	
	97 Alfenas	
<u>Menores preços absolutos</u>	<u>Preços absolutos medianos</u>	<u>Maiores preços absolutos</u>
Uberaba, Minas	Caldas, Alfenas,	
4.000 Novas, Arrepiados	8.000 a 9.000 Barbacena	24.000 Santa Bárbara
	<u>Comparação com São Paulo</u>	
5.000 Franca, Itapeva	8.000 a 12.000 "O geral"	20.000 Curitiba, Vila Nova do Príncipe

**Fontes:** As mesmas da tabela 4.6. **Nota:** Não foram informados os preços dos porcos em Diamantina, Januária, Pitangui, Sabará e Serro.

Em 1828, 48.559 cabeças foram exportadas para fora da província. Neste ano o consumo mineiro de suínos seria da ordem de 137.000 cabeças.<sup>310</sup> Ou seja, mais de um

<sup>309</sup> Em 1861, a pauta de exportação goiana para Minas continha apenas 11 itens, todos gados ou couros. Os gêneros e seus respectivos preços oficiais sobre os quais era cobrada taxa de 10% na recebedoria goiana de Santa Rita do Paranaíba eram: boi (ou garrote) 25\$000, cavalo 40\$000, porco 12\$000, ovelha (ou carneiro e cabra) 2\$000, vaqueta 8\$000, couro seco de boi (ou meio de sola) 4\$000, couro de veado mateiro (ou cervo) 2\$000, couro de veado catigueiro (ou campeiro e de lontra ariraúba ou guariba) 1\$000, couro de onça pintada 6\$000, couro de onça tigre 12\$000, couro de cabra (ou ovelha ou porco de qualquer espécie) \$500 (GOIÁS. *Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz na sessão ordinária de 1861 pelo Exmº Presidente da Província, José Martins Pereira de Alencastre*. Rio de Janeiro: Typ. Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Comp., 1861, p. 39).

<sup>310</sup> Exportações em 1828 transcritas por Roberto Martins (APM, SP, PP 1/6, Cx. 1 Doc. 18). Consumo segundo coeficiente *per capita* (0,211) da província de São Paulo em 1836 (MULLER, *Ensaio d'um quadro estatístico*, pp. 129 e 154; MARTINS, *Growing in silence*, p. 284) aplicado à população mineira em 1828 (649.081 habitantes) estimada por interpolação geométrica dos dados de 1808 e 1835 (ESCHWEGE, *Jornal do Brasil*, p. 152; PAIVA, *População e economia*, p. 52).

quarto da criação mineira seria destinada ao comércio interprovincial – o mercado da Corte interessava aos atravessadores. Os suínos conduzidos para os diversos mercados percorriam grandes distâncias. Advinham principalmente do oeste mineiro, como Uberaba, Araxá, Pitangui e Santa Luzia.<sup>311</sup>

Avultava a quantidade de suínos de São Paulo que entravam em Minas Gerais – cerca de um terço da quantidade exportada de Minas para o Rio de Janeiro. Os suinocultores do oeste paulista eram migrantes mineiros que perpetuavam a atividade e remetiam porcos ao vale do Paraíba e também à Corte.<sup>312</sup> A evidência tem origem fiscal. A partir de 1850, foram cobradas taxas itinerárias específicas sobre o gado suíno (“taxas da 5ª exceção”). Na maior parte das recebedorias da fronteira, o número de suínos transeuntes era idêntico ao de exportados; em algumas os números não coincidem. Nas recebedorias da fronteira sudoeste de Minas, com São Paulo (sejam: Jacuí, Cabo Verde, Caldas, Ouro Fino e Campanha de Toledo), as exportações totais de suínos somam menos de mil cabeças no quinquênio fiscal 1850/55. As taxas itinerárias da 5ª exceção dizem que, por aqueles registros, transitaram mais de 63 mil porcos naqueles cinco anos.<sup>313</sup>

O suprimento de toucinho era a mais importante atividade do setor mercantil de gêneros do abastecimento interno. Envolve a criação e condução do gado em pé, sua transformação em toucinho e posterior distribuição inter-regional e interprovincial. Enquanto

---

<sup>311</sup> Na década de 1850, localidades do sudoeste mineiro, como Caldas e Alfenas, também criavam “suínos que eram destinados tanto para a fabricação do toucinho como para a exportação do gado em pé” (MARTINS & SILVA, “Produção econômica”, p. 25). Entretanto, Bernardo Saturnino da Veiga (*Almanach Sul-Mineiro*) não menciona a suinocultura entre as atividades de exportação interprovincial da região. Os preços dos suínos eram medianos no sudoeste de Minas em 1839/40, talvez devido ao alto nível de mercantilização, pois a região figura como produtora de toucinho.

<sup>312</sup> “A maior parte da zona oeste e sudoeste de S. Paulo foi invadida por mineiros, criadores de bois e de porcos. Cidades paulistas do extenso valle do Rio Pardo, ‘o mais rico de todo o Brasil’; as novíssimas lavouras de café nas bacias do rio Pardo, Tietê e Paranapanema foram, até 1874, mais ou menos, centros de criação de gado (bois e porcos), geralmente explorados por mineiros.” (MELLO, Jesuino da Silva. *Pecuária no Brasil (São Paulo e Minas Gerais): notas e digressões*. Rio de Janeiro: Laemmert & C., 1903, pp. 30-1).

<sup>313</sup> APM, TMRP, Vol. 3, mapas de taxas de exportação e de taxas itinerárias. No período 1850-1884, a correlação das entradas anuais de suínos paulistas e saídas de suínos mineiros (via Sapucaí-mirim e Picu) é muito alta (0,88), ou seja, se os mineiros necessitassem demandar porcos de São Paulo não estariam aumentando suas exportações. Cabe observar que o regulamento para cobrança de taxas nas recebedorias não especifica se o gado suíno a portar guia de ter pagado taxa da 5ª exceção na entrada seria isento de taxa de exportação na saída; apenas os gêneros portando guia de ter pagado taxa de exportação de outra província seria isento. Ou seja, sabemos que milhares de porcos eram conduzidos desde São Paulo através de Minas Gerais, mas não sabemos se este gado deve ser adicionado ao fluxo total de suínos mineiros ou subtraído das exportações de Minas (vide capítulo 8 e seção 9.1).

a criação de porcos estava presente em mais de 90% dos municípios mineiros, apenas 30% industrializavam-no em toucinho, todos também envolvidos em sua comercialização.<sup>314</sup>

**Tabela 4.9.** Preços do toucinho (arroba) em 19 localidades mineiras em 1839/40 (preços relativos: média 100; preços absolutos: réis)

<u>Menores preços relativos</u>		<u>Preços relativos medianos</u>		<u>Maiores preços relativos</u>	
51	Uberaba	88	Campanha	122	Pitangui
54	Araxá	94	Serro	128	Santa Luzia
57	Alfenas	99	Vila Rica	130	Sabará
62	Lavras	105	Minas Novas	131	Queluz
70	Arrepiados	110	Barbacena	141	Diamantina
71	Caldas	114	Januária	148	Santa Bárbara
81	Aiuruoca				
<u>Menores preços absolutos</u>		<u>Preços absolutos medianos</u>		<u>Maiores preços absolutos</u>	
1.280 a 1.600	Uberaba, Araxá, Lavras	3.000 a 3.200	14 localidades	5.000 a 6000	Diamantina, Santa Bárbara
<u>Comparação com São Paulo</u>					
2.000	Cunha, Itapetininga	2.560 a 3.200	"muitas povoações"	7.000	Villa do Príncipe

**Fontes:** As mesmas da tabela 4.6.

Comerciantes tão-somente da região de São João Del Rei exportavam para outras regiões de Minas quantidades de toucinho, banha e carne de porco, maiores do que as recebedorias na fronteira registravam para o comércio interprovincial.<sup>315</sup> Este toucinho comercializado na região dos *campos das vertentes*, região de São João, Oliveira, Lavras e Barbacena, advinha do termo municipal e de outras localidades produtoras, especialmente do oeste de Minas, como os três locais de menores preços relativos na tabela 10, áreas de tradicional suinocultura. Do toucinho comercializado pelo mercado de São João Del Rei em 1854, 38% foi produzido em outros municípios,<sup>316</sup> talvez distantes, talvez vizinhos, como Oliveira e Lavras, onde o preço da arroba era, também, muito inferior à média provincial.

A criação de mulas estava presente em cerca de dois terços dos municípios mineiros; a criação tinha caráter mercantil em cerca de 40% dos municípios criadores, ou 25% do total.<sup>317</sup> Embora houvesse criação em Minas Gerais, as bestas muars do sul do país, da feira de

<sup>314</sup> MARTINS & SILVA, "Produção econômica", pp. 16-17.

<sup>315</sup> Entre 1852 e 1854 as recebedorias de Minas registraram média superior a 240 mil arrobas anuais exportadas. Em 1854, São João Del Rei exportou para fora de seu termo municipal 678 contos de réis em toucinho (GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência*, p. 57). Em 1839/40, o preço médio de mercado regulava em 3\$247 e em Lavras era apenas 1\$600 – área produtora vizinha a São João Del Rei. A 3\$000 a arroba, os comerciantes de São João distribuíram 226 mil arrobas de toucinho em 1854. A também vizinha vila de Oliveira declarou que "entre 1852 e 1854, exportara mais de 800 mil arrobas de toucinho" (FRAGOSO, *Homens de grossa aventura*, p. 129), não nos parecendo claro se a notícia que nos dá a câmara municipal (em resposta ao inquérito do Ministério do Império) refere-se a três anos de janeiro a dezembro ou dois anos fiscais de julho a junho.

<sup>316</sup> GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência*, pp. 57-8.

<sup>317</sup> MARTINS & SILVA, "Produção econômica", p. 16.

Sorocaba, eram favoritas por suas maior força e resistência.<sup>318</sup> As mulas de criação mineira não competiam com as bestas fortes do sul do país. A diferença de qualidade explica porque as mulas mineiras eram mais baratas que as paulistas (vide tabela 4.10).

**Tabela 4.10.** Preços do gado muar (cabeça) em 17 localidades mineiras em 1839/40 \*  
(preços relativos: média 100; preços absolutos: réis)

<u>Menores preços relativos</u>		<u>Preços relativos medianos</u>		<u>Maiores preços relativos</u>	
65	Vila Rica	93	Aiuruoca	118	Araxá
71	Queluz	99	Alfenas	118	Lavras
74	Diamantina	103	Caldas	120	Barbacena
82	Serro	103	Uberaba	143	Santa Luzia
86	Santa Bárbara	107	Minas Novas	155	Januária
90	Campanha	109	Arrepiados		
<u>Menores preços absolutos</u>		<u>Preços absolutos medianos</u>		<u>Maiores preços absolutos</u>	
25.000	Queluz	30.000 a 40.000	13 localidades	50.000	Barbacena, Santa Luzia, Januária
<u>Comparação com São Paulo (1836)</u>					
40.000	"Em geral"	50.000	"Em geral"	60.000	"Em geral"

**Fontes:** As mesmas da tabela 4.6. **Nota:** Não foram informados os preços dos muares em Pitangui e Sabará.

Os preços do gado muar nos mercados regionais mineiros eram regulados pela oferta de animais de melhor qualidade. O preço dos muares em Minas apresentava o quarto menor desvio-padrão relativo ao preço médio dentre os 51 produtos da produção mineira. Os maiores preços absolutos eram encontrados em áreas ligadas a ramificações secundárias da comercialização das “bestas paulistas”, como a zona da expansão cafeeira (Barbacena e Aiuruoca) e a região média do rio das Velhas e São Francisco, na estrada geral do centro antigo minerador para os sertões (Santa Luzia e Januária).

A demanda por animais de carga em Minas Gerais advinha do setor mercantil, envolvido na distribuição da produção mineira e das importações. A economia da província interior caracterizava-se por uma dependência funcional extrema em relação aos sistemas de transporte e comercialização, necessitando, para seu bom funcionamento, de um fluxo constante e regular de abastecimento de animais de carga. As mulas eram essenciais para a articulação dos mercados regionais mineiros, entre si e com outras províncias. Participavam ativamente do transporte de todos os gêneros. Estimamos 62 mil viagens de bestas foram necessárias para as exportações mineiras em 1828 e 78 mil em 1839, aumento devido à triplicação das remessas de café.<sup>319</sup> O comércio interprovincial representa apenas uma parcela

<sup>318</sup> Uma tropa de bestas capazes de carregar 150% do peso ordinário atribuído poupa o emprego de mais bestas e o pagamento de taxas nos postos fiscais, que contabilizavam peso padrão de oito arrobas por animal.

<sup>319</sup> Viagens de bestas estimadas considerando todas as exportações transportáveis feitas sobre mulas, em cargas de oito arrobas ou equivalente, conforme o regulamento dos registros. Segundo o Inspetor da Mesa das Rendias Provinciais de Minas Gerais, em relato de 1855, “os Administradores das Recebedorias, na conformidade dos

da movimentação de mercadorias mineiras, portanto é possível imaginar a importância da criação e comércio de bestas para a economia mineira provincial.

A maior parte dos arraiais de Minas produzia seu próprio sustento.<sup>320</sup> Alguns, poucos, dependiam do comércio regional para o abastecimento, como a capital Vila Rica, áreas diamantíferas, como Serro e Diamantina, ou regiões sertanejas de pecuária extensiva, como Januária. Nestes lugares os grãos atingiam preços de três a doze vezes superiores aos observados nos centros produtores (tabela 4.11). As diferenças de preços entre as localidades mais caras e mais baratas eram superiores às observadas em São Paulo, onde os preços máximos de arroz e milho variavam no máximo 100% em relação aos preços mínimos, e feijão 500%; em Minas, os preços máximos em relação aos mínimos do arroz variavam 400%, do milho 700% e do feijão 1.200%.

O custo de alimentação na capital provincial era elevado: os preços relativos médios dos grãos eram 2,5 vezes maiores que a média provincial e 5 vezes maiores que nos centros produtores (tabela 4.12). Grãos eram também caros em Januária, em Diamantina e no Serro. Dos centros produtores, destacam-se Lavras, Alfenas, Pitangui e Campanha, dentre outros: mais de 30% das cidades apresentaram preços do milho e feijão inferiores a 50% da média provincial, e mais de 50% das cidades preços inferiores a 70% da média provincial.

A variedade de preços repete-se nos gêneros alimentícios transformados. Para as variedades de farinha (de trigo, de milho, de mandioca, fubá de milho e polvilho de mandioca) as variações regionais de preços são altamente correlacionadas com as dos grãos (tabela 4.13). Para doces e marmeladas, as especializações são distintas. Na produção de ambos, destacam-se Barbacena e Santa Bárbara. Doces são também produzidos em Diamantina e Januária; marmeladas, em Minas Novas, Sabará e Campanha.

A produção de mamona envolvia amplo comércio interno, uma vez que o azeite dela derivado era indispensável combustível. A produção destinada ao mercado era superior à produção de subsistência.<sup>321</sup> As variações nos preços do azeite não acompanham necessariamente as da mamona em grão (tabelas 4.14 e 4.15).

---

Regulamentos, calculam em 8 o número de arrobas que carrega uma besta” (APM, PP 1/40, Cx. 37 Doc. 10). Em 1828 foram exportadas 81,3 mil arrobas de café; em 1839, foram 243,5 mil arrobas.

<sup>320</sup> Cerca de 95% dos municípios produziam arroz, feijão e milho suficientes para a subsistência, e cerca de 70% comercializavam estes gêneros (MARTINS & SILVA, “Produção econômica”, p. 14).

<sup>321</sup> MARTINS & SILVA, “Produção econômica”, p. 14.

**Tabela 4.11.** Preços absolutos (réis) do arroz, feijão e milho (alqueire) em 1839/40

<u>Menores preços absolutos</u>			<u>Maiores preços absolutos</u>	
<b>Arroz</b>				
1.500 a 1.600	Minas Novas, Queluz, Alfenas, Campanha,		5.000 a 8.000	Serro, Diamantina, Vila Rica
<u>Comparação com São Paulo</u>				
1.440 a 1.600	Iguape		3.000	Santos
<b>Feijão</b>				
500 a 960	Arrepiados, Lavras, Uberaba		3.500 a 6.400	Januária, Diamantina, Serro, Vila Rica
<u>Comparação com São Paulo</u>				
500 a 720	Constituição, Franca, Araraquara, Cunha		3.000	Lorena, Castro, Paranaguá
<b>Milho</b>				
400 a 480	Arrepiados, Lavras, Alfenas, Pitangui		1.600 a 3.200	Serro, Diamantina, Vila Rica
<u>Comparação com São Paulo</u>				
500 a 640	Franca, Bragança, Constituição, P. Feliz		1.000	Bananal, Castro, Antonina

**Fontes:** As mesmas da tabela 4.6.

**Tabela 4.12.** Preços relativos médios do arroz, feijão e milho (alqueire) em 1839/40 (média = 100)

<u>Menores preços relativos</u>		<u>Preços relativos medianos</u>	<u>Maiores preços relativos</u>
45 Alfenas	68 Caldas	86 Santa Bárbara	122 Santa Luzia
51 Arrepiados	68 Minas Novas	97 Araxá	142 Serro
58 Campanha	74 Pitangui	99 Sabará	144 Januária
61 Aiuruoca	75 Uberaba		176 Diamantina
63 Lavras	78 Barbacena		246 Vila Rica
64 Queluz			

**Tabela 4.13.** Preços relativos médios das variedades de farinha (alqueire), 1839/40 (média = 100)

<u>Menores preços relativos</u>		<u>Preços relativos medianos</u>	<u>Maiores preços relativos</u>
39 Lavras	79 Alfenas	90 Queluz	107 Uberaba
56 Arrepiados	82 Barbacena	92 Minas Novas	152 Diamantina
68 Campanha	82 Santa Bárbara	98 Serro	166 Vila Rica
73 Pitangui		99 Sabará	171 Januária
74 Aiuruoca		99 Santa Luzia	
74 Caldas		101 Araxá	

**Tabela 4.14.** Preços relativos da mamona em grão (alqueire), 19 localidades, 1839/40 (média = 100) \*

<u>Menores preços relativos</u>		<u>Preços relativos medianos</u>	<u>Maiores preços relativos</u>
54 Alfenas	78 Queluz	94 Uberaba	131 Barbacena
62 Campanha	81 Araxá	100 Arrepiados	140 Serro
64 Aiuruoca	81 Minas Novas	108 Sabará	141 Santa Luzia
70 Caldas	84 Diamantina	116 Pitangui	147 Vila Rica
70 Lavras			169 Januária

**Nota:** Não foi informado preço da mamona em Santa Bárbara.

**Tabela 4.15.** Preços relativos do azeite de mamona (barril), 19 localidades, 1839/40 (média = 100) \*

<u>Menores preços relativos</u>	<u>Preços relativos medianos</u>		<u>Maiores preços relativos</u>
62 Araxá	90 Arrepiados	101 Sabará	113 Uberaba
71 Minas Novas	94 Queluz	102 Alfenas	118 Campanha
71 Vila Rica	96 Aiuruoca	105 Caldas	157 Barbacena
83 Lavras	101 Serro	106 Santa Bárbara	
87 Pitangui	101 Diamantina	106 Santa Luzia	

**Nota:** Não foi informado preço do azeite em Januária.

A transformação do algodão pode ser observada internamente à província (tabela 4.16). Algodão cru, com caroço, é produzido com vantagem no norte. É descaroçado nas regiões produtoras e também vendido com caroço aos centros manufatureiros. Os preços relativos eram menores em Vila Rica devido ao alto nível geral dos preços na capital. O custo do algodão em rama (descaroçado) e da linha de algodão (novelos após a fiação) é especialmente baixo em Campanha, Queluz, Vila Rica, Minas Novas e Januária. (tabela 4.16)

O famoso pano grosseiro de algodão mineiro, 8,4% da exportação provincial 1839/40, é produzido em todos os lugares; seus preços apresentam o segundo menor desvio-padrão percentual dos gêneros da pauta de produção mineira, portanto seu preço relativo é mais baixo em cidades de alto índice geral de preços como Pitangui, Sabará, Diamantina e Santa Bárbara – mas não em Vila Rica. Há dois pólos de produção de colchas, mantas e toalhas: ao sul, Campanha, Barbacena e Aiuruoca; ao norte, Diamantina, Serro e Januária.

**Tabela 4.16.** Maiores e menores preços relativos do algodão e derivados (preço médio = 100) \*

Gênero	Três localidades de preços menores					Três localidades de preços maiores						
<b>Alg. c/ caroço</b>	M. Novas	49	Vila Rica	62	Januária	62	Caldas	136	Barbacena	134	Arrepiados	133
<b>Alg. Em rama</b>	Campanha	61	Januária	77	Vila Rica	82	Barbacena	142	Serro	125	S. Bárbara	110
<b>Linha de alg.</b>	Campanha	41	Queluz	54	M. Novas	59	Barbacena	177	Arrepiados	153	Lavras	146
<b>Panos de alg.</b>	Pitangui	64	Sabará	68	Diamantina	69	Arrepiados	151	Alfenas	117	Araxá	115
<b>Mantas</b>	Diamantina	46	Campanha	56	Serro	77	Arrepiados	179	Aiuruoca	165	Alfenas	140
<b>Colchas</b>	Januária	32	Campanha	47	Barbacena	49	Uberaba	264	Aiuruoca	162	Alfenas	137
<b>Toalhas</b>	Arrepiados	64	Queluz	66	Aiuruoca	83	Araxá	183	M. Novas	134	Campanha	103

**Nota:** Algodão com caroço, em rama e linha em arrobas; panos em varas; mantas, conchas e toalhas em peças.

O café é relativamente mais caro no sudoeste de Minas, onde, em 1840, há pequena produção voltada para exportação, enquanto que no interior sua cultura é disseminada na subsistência.<sup>322</sup> A única localidade da “Mata” na pesquisa de preços é a freguesia de Arrepiados no extremo nordeste desta zona fisiográfica, no alto rio Doce, portanto não representativa da fronteira da expansão cafeeira em curso na bacia do rio Paraíba.

**Tabela 4.17.** Maiores e menores preços relativos dos agrícolas de exportação (preço médio = 100) \*

Gênero	Três localidades de preços menores					Três localidades de preços maiores						
<b>Café</b>	S. Bárbara	52	Serro	55	Queluz	83	Alfenas	133	Caldas	132	Araxá	130
<b>Fumo em rama</b>	Alfenas	52	Aiuruoca	64	Arrepiados	67	Serro	139	Sabará	136	Diamantina	123
<b>Tabaco</b>	Campanha	35	Queluz	41	M. Novas	50	Vila Rica	244	Araxá	206	S. Luzia	112
<b>Açúcar</b>	S. Bárbara	61	Queluz	79	Pitangui	88	Lavras	129	Araxá	123	Serro	122
<b>Rapadura</b>	Alfenas	50	S. Bárbara	51	Campanha	53	Diamantina	211	Vila Rica	173	Uberaba	153

**Nota:** Café, fumo em rama, tabaco e açúcar em arrobas; rapaduras em unidades.

<sup>322</sup> 4,5 toneladas anuais exportadas nas recebedorias de Jacuí e Caldas entre 1842 e 1848.

Confirma-se a preponderância sul-mineira na produção de fumo, com destaque para Alfenas e Aiuruoca, além de toda região de Campanha, então cabeça da comarca do Rio Sapucaí (a porção sul-ocidental da antiga comarca do Rio das Mortes) que fornece a matéria prima para a transformação do *fumo em folha* em *tabaco*. O tabaco era então vendido no mercado interno provincial, sendo exportadas somente quatro arrobas por ano no decênio 1839/49. As maiores exportações eram de *fumo em rama* (fumo preparado em rolos). (vide tabela 4.17)

O açúcar é o produto de menor desvio padrão do preço relativo, pois a cana-de-açúcar ocupava ampla porção do solo em toda a Província.<sup>323</sup> Assim, é relativamente barato nas áreas urbanas do centro antigo minerador. A rapadura era item de preço elevado em poucas localidades. Além do consumo interno, havia alguma exportação para a Bahia por via fluvial. A aguardente era isenta de taxa de exportação e seu preço não foi incluído na pesquisa de gêneros da pauta de exportação mineira pela Mesa das Rendas em 1839.

---

<sup>323</sup> “Na terra das minas a paisagem vertia engenhos de cana e casas de negócio” (GODOY, *No país das minas de ouro, passim*).



*SEGUNDA PARTE*

*AS FRONTEIRAS DA PROVÍNCIA*

## Introdução à segunda parte

A segunda parte da dissertação consiste na apresentação dos resultados da pesquisa, a desagregação do comércio interprovincial mineiro, na apresentação das rotas de comércio perpendiculares à fronteira de Minas Gerais.

A fronteira foi fragmentada em segmentos conforme explicitado no capítulo quinto. Na seção 5.1 apresentamos a proposta de segmentação da fronteira mineira. O esforço de desagregação busca explicitar movimentos das exportações não captados pelo estudo agregado. Na seção 5.2 analisamos os movimentos gerais do comportamento das exportações mineiras no século XIX desagregadas por registros ou recebedorias, inferindo sobre a produção e comercialização dos gêneros. Nos capítulos seguintes aprofundaremos sobre as características das rotas em cada segmento; investigamos as exportações dos principais produtos procurando identificar as nuances regionais dos movimentos gerais e qualificamos as contribuições das exportações dos produtos de menor relevância na pauta, mas que não são desprezíveis para o comércio regional e caracterizam a diversidade da economia mineira.

O capítulo sexto é dedicado à grande fronteira Norte com a Bahia. As exportações totais para o norte são pequenas. Produtos mercantilizáveis como algodão, manufaturas de algodão, couros, pedras preciosas e salitre encontravam mercado mais favorável no Rio de Janeiro. A fronteira é composta por três segmentos. Na seção 6.1 estudamos o segmento de Minas Novas, ao nordeste da província. Consiste em trilhas de gado e picadas ao longo dos rios Pardo e Jequitinhonha que captam exportações de gado bovino e equídeo (cavalar e mular) para o sul da Bahia. Na seção 6.2 estudamos o segmento do Rio Mucuri, fronteira de mata com o sul da Bahia e Espírito Santo. Sua formação histórica é fruto do interesse da população de Minas Novas numa rota direta para o mar. As exportações tardias da estrada de Santa Clara (taxadas a partir de 1872) contêm algum sal da região do Serro Frio e café dos colonos de Filadélfia. Na seção 6.3 estudamos o segmento do Rio São Francisco, no extremo norte. Capta exportações para a Bahia e Pernambuco, feitas sobre barcas, especialmente rapaduras e farinha de mandioca, e algum gado em trilhas paralelas ao São Francisco. Havia um importante comércio de retorno, de importações estrangeiras desde o porto da Bahia e, especialmente, do sal do médio São Francisco.

No capítulo sétimo, estudamos a fronteira Oeste, segmento único de Uberaba. As recebedorias captam os movimentos de mercadorias entre o Triângulo Mineiro, e Goiás, e São Paulo. As exportações totais são pequenas. A estrutura do mercado dos seus gêneros

comercializáveis, especialmente o gado bovino, tinha maiores relações com o mercado fluminense, portanto a maior parte da produção mercantil era intermediada pelo setor mercantil do centro-sul da província e remetida para o Rio de Janeiro, em troca de valiosas importações. É região de sertão e compartilha algumas características econômicas com a fronteira Norte. Entretanto há características intermediárias também com a fronteira Sudoeste, por compartilhar a formação histórica ligada a São Paulo e o abastecimento de importados desde o porto de Santos.

No capítulo oitavo, estudamos a fronteira Sudoeste, também com São Paulo. O volume exportado era pequeno, pois, similarmente à fronteira Oeste, as exportações dirigiam-se para o Rio de Janeiro. Distinguimos dois segmentos nesta fronteira, mas não dividimos o capítulo em duas seções, pois contrapomos as diferenças ao longo do texto. Ao norte, o segmento de Passos apresentava características similares ao segmento de Uberaba, sendo zona de invernagem de gado bovino. A partir de meados da década de 1870, com a aproximação da Estrada de Ferro Mogiana o café se expande desde a fronteira paulista e é exportado também para São Paulo. Mais ao sul, o segmento da Samambaia, região de Caldas e Ouro Fino participava menos intensamente do sistema de invernadas do gado do oeste mineiro e goiano para o Rio de Janeiro; no entanto há predominância da pecuária na remessas de queijo, e depois de toucinho, para São Paulo. A partir da recebedoria de Ouro Fino para o sul observam-se partidas de fumo para São Paulo. O café chegou a Ouro Fino na década de 1860, mas esta cultura prosperava no segmento mais ao norte, especialmente em Passos e Guaxupé. Em toda a fronteira Sudoeste há evidências de importação de milhares de cabeças de suínos de São Paulo entre as décadas de 1850 e 1870.

No capítulo nono, estudamos a fronteira Sul-Extremo, composta por recebedorias dispostas ao longo de diferentes rotas através da serra da Mantiqueira para o vale do Paraíba paulista e fluminense. Há distinção entre as porções oeste e leste: investigamos separadamente as rotas desde as regiões de Campanha (seção 9.1) e São João Del Rei (seção 9.2).

Na seção 9.1 analisamos especialmente a evolução das exportações de fumo: há expansão desta cultura desde a região de Baependi (segmento de Pouso Alto) em direção a Itajubá (segmento de Pouso Alegre) entre as décadas de 1810 e 1850. Observamos grande fluxo de gado suíno. As porcadadas trafegavam longas distâncias desde as regiões criadoras do sudoeste e oeste mineiro, e também desde o oeste paulista. No segmento de Pouso Alegre o fumo e suínos reinam absolutos. No segmento de Pouso Alto há um fluxo mais variado devido à importante estrada do Picu que absorvia exportações de gado bovino e toucinho de

áreas mais distantes da fronteira.

Na seção 9.2 analisamos a rota direta desde São João Del Rei, a estrada do Rio Preto, ou do Presídio do Rio Preto (segmento do Rio Preto), e as rotas auxiliares através das cabeceiras dos rios Grande e Preto, especialmente a trilha da Bocaina do Rio Preto (segmento de Aiuruoca). Utilizamos a bibliografia secundária sobre o setor mercantil sanjoanense para por em evidência e qualificar seu predomínio na comercialização das produções originárias de outras áreas de Minas Gerais. Atentamos para os impactos da construção da estrada do Passa-Vinte (segmento de Aiuruoca) que passa a absorver parte das exportações antes intermediadas desde São João. Tanto o segmento do Rio Preto quanto o de Aiuruoca são caracterizados pelo amplo trânsito de gêneros da pecuária, especialmente gado bovino e queijos. Damos especial atenção à evolução da preferência por rotas das boiadas, contrapondo as evidências às informações da historiografia sobre o mercado da carne verde no Rio de Janeiro.

No capítulo décimo, estudamos a fronteira Sudeste, a fronteira do café. Destacamos desta fronteira a estrada geral de Ouro Preto ao Rio de Janeiro: chamamos de segmento de Barbacena, quase um ponto na fronteira. Distingue-se das demais rotas do Sudeste mineiro por captar o fluxo de mercadorias entre o centro da província e o Rio de Janeiro, enquanto as noutras vias o predomínio do café é absoluto e quase total.

Na seção 10.1 analisamos o comércio da estrada uma vez conhecida como Caminho Novo. Teve seu percurso modificado ao longo do século XIX, mantendo a direção geral entre Barbacena e o rio Paraíba. Foram sucessivamente construídas a Estrada do Paraibuna, a Rodovia União e Indústria e o Ramal do Centro da Estrada de Ferro D. Pedro II. Estas vias drenavam as importações e exportações do centro da província e, sobretudo, o café da região do Paraibuna e zonas mais centrais à província. É notório para a historiografia que as margens do rio Paraibuna foram o ponto de irradiação do café através da Zona da Mata Mineira. Entretanto esta rota caracteriza-se pela diversidade de gêneros exportados, com destaque para artigos manufaturados, especialmente os panos de algodão.

Na seção 10.2 evidenciamos a expansão da fronteira agrícola do café ao longo da fronteira Sudeste. Os segmentos de fronteira não permitem distinção clara entre a origem do café exportado, porém podemos fazer inferências. Os segmentos de Juiz de Fora e Chiador captam o movimento inicial desde as áreas próximas ao rio Paraibuna, nos limites com o Rio de Janeiro e às margens do rio Paraíba, nas primeiras décadas do século XIX. O segmento de Chiador também capta o movimento de exportação e importação através do alto rio Pomba para o sul; constitui rota de ligação entre o alto rio Doce e o Rio de Janeiro (Magé), portanto é

rota alternativa ao caminho do Paraíba desde Ouro Preto e, especialmente, Mariana. Absorve ao menos parte do comércio de Rio Novo, Pomba, Piranga, Mariana e Ouro Preto. O segmento de Além-Paraíba capta a expansão do café ao longo das margens do rio Paraíba em meados do século XIX, mas também constitui rota entre o médio rio Pomba e Magé. É, portanto, rota direta desde Meia-Pataca, Leopoldina, Presídio, Viçosa e Ponte Nova. O segmento de São Fidélis capta as exportações em direção a São Fidélis, Campos e o porto de São João da Barra. É rota alternativa de escoamento dos municípios na bacia do rio Pomba. Ao segmento de São Fidélis também pertencem as rotas desde Muriaé e Carangola, extremo leste da Mata mineira, constituindo rota alternativa desde Viçosa, Ponte Nova e Mariana em direção de Campos dos Goitacazes.

Utilizamos os dados sobre exportações no período anterior a 1830 das recebedorias de Barra do Pomba (São Fidélis), Porto Novo (Além Paraíba) e Mar de Espanha (Chiador) para caracterizar a produção agropecuária mercantil da Zona da Mata antes das grandes *plantations* de café. A partir de meados do século observamos fluxo constante, mas de pequeno valor, de gêneros da extração silvícola e manufaturas e matérias-primas relacionadas à indústria cerâmica. No final do período a participação dos segmentos nas exportações de café perde o sentido com expansão do Ramal de Porto Novo da ferrovia D. Pedro II e a penetração dos trilhos das ferrovias União Mineira e Leopoldina perpendicularmente à fronteira.

## 5 AS FRONTEIRAS DA PROVÍNCIA

A lei nº154 de 1839 “criou” as recebedorias. Em 1840, havia vinte e seis recebedorias ativas, das quais três estavam desocupadas por falta de funcionários. Seis registros existentes no século XVIII permaneceram em atividade segundo a dita lei. Sete postos fiscais de fronteira criados como registros nas décadas de 1810 e 1820, com a abertura de novas estradas (principalmente para o Rio de Janeiro), também constam da relação de 1839. Três registros dos tempos coloniais são reativados em 1839, outro é extinto, e três têm suas sedes transferidas. Oito recebedorias foram efetivamente criadas em 1839 ou 1840, ou seja, não existiam previamente como registros. Até 1874 o número de novas recebedorias soma vinte e três.<sup>324</sup> Até 1878 treze recebedorias existentes em 1840 foram extintas. Contamos setenta e uma recebedorias (ou registros) ativas em pelo menos um ano fiscal entre 1802 e 1884. Algumas recebedorias mudam sua localização geográfica para atender as necessidades fiscais.<sup>325</sup> Criação e extinção de recebedorias indicam respostas do fisco provincial às flutuações mercantis em busca de melhores caminhos entre regiões produtoras e consumidoras.

A penetração da malha ferroviária a partir da década de 1870 afetou o sistema fiscal fronteiriço, suscitando reorganização da arrecadação das taxas de exportação. A curta existência de alguns postos fiscais entre as décadas de 1870 e 80 deve-se à adaptação do sistema tributário ao novo meio de transporte e a empecilhos ao recolhimento de tributos promovidos pelas companhias. Em 1876, recebedorias são criadas no interior, em estações ferroviárias estratégicas. Entre 1876 e 1883 são criadas dezesseis recebedorias, a fim de fiscalizar as exportações nas vias férreas, das quais apenas oito continuam ativas em 1884. Em 1879 instalam-se Seções de Arrecadação de Estradas de Ferro, estações fiscais que centralizam a arrecadação de taxas diversas. São criadas quatro seções: Juiz de Fora (EF Pedro II, ramal do Centro), Serraria (União Mineira), Porto Novo (Pedro II, ramal de Porto Novo) e Cataguases (EF Leopoldina). A partir de 1881, a cobrança da taxa das mercadorias sobre trilhos é transferida diretamente para as estradas de ferro Leopoldina, Minas e Rio, Oeste de Minas, Pirapetinga e União Mineira; entretanto a Pedro II, que adentra o território

---

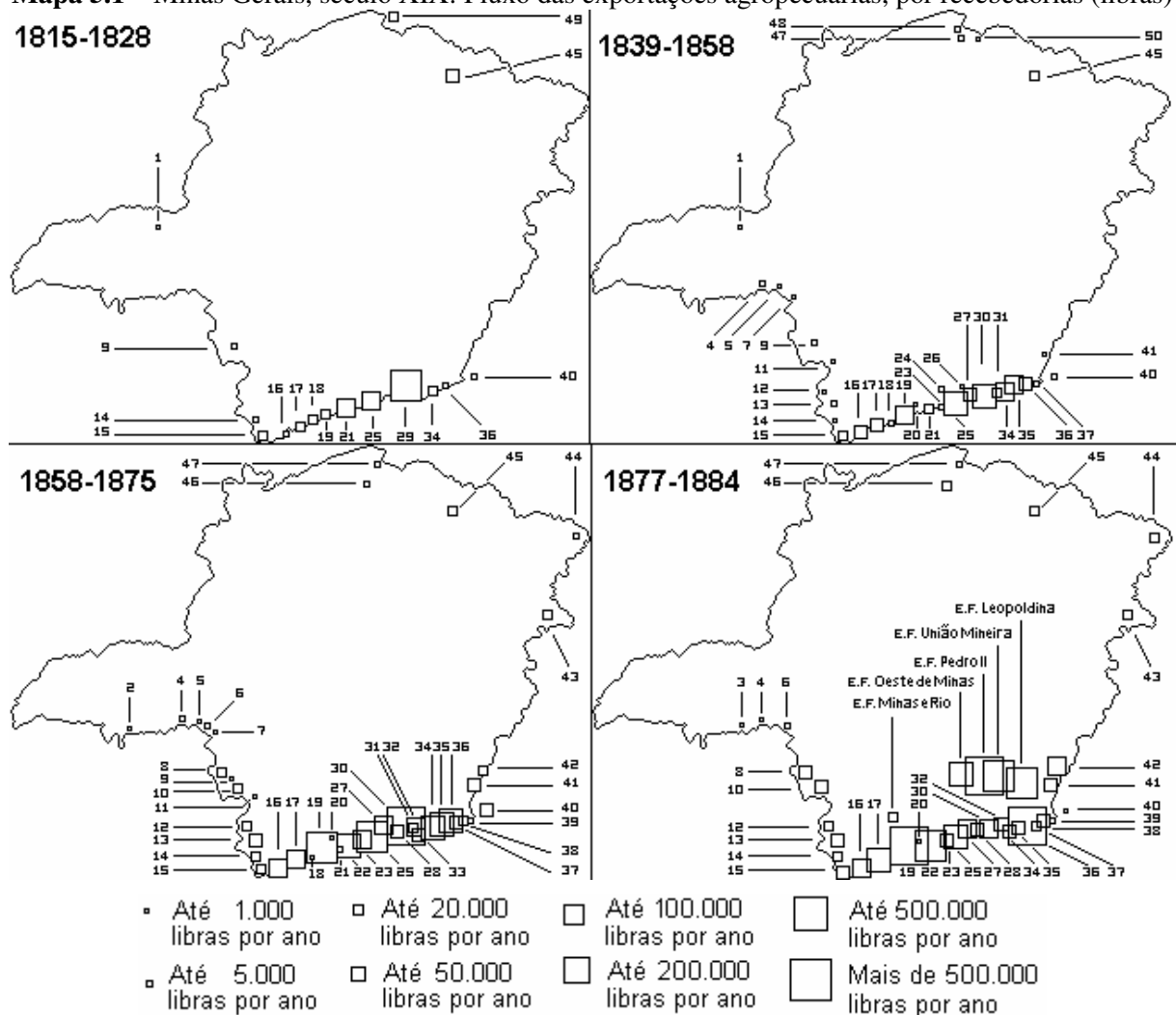
<sup>324</sup> Das quais onze foram extintas após certo número de anos em funcionamento (algumas remeteram mapas para apenas um ano fiscal). Após 1839, muitas recebedorias são criadas, necessárias com a abertura de novos caminhos, ou em notórios “pontos de extravio”, ou elevadas desde estações de vigia, em rotas que passam a ser mais utilizadas; muitas, também, são desativadas ou rebaixadas a vigias de outras, por vezes o pouco trânsito não pagava os funcionários. As recebedorias eram guarnecidas de estações de vigia em picadas paralelas aos caminhos principais (vide seção 2.3).

<sup>325</sup> Algumas mudam de nome quando mudam o ponto de cobrança, como Porto do Leite e Ponte da Sapucaia, Ponte do Zacharias e Santa Rita, Porto Velho do Cunha e Ilha dos Pombos.

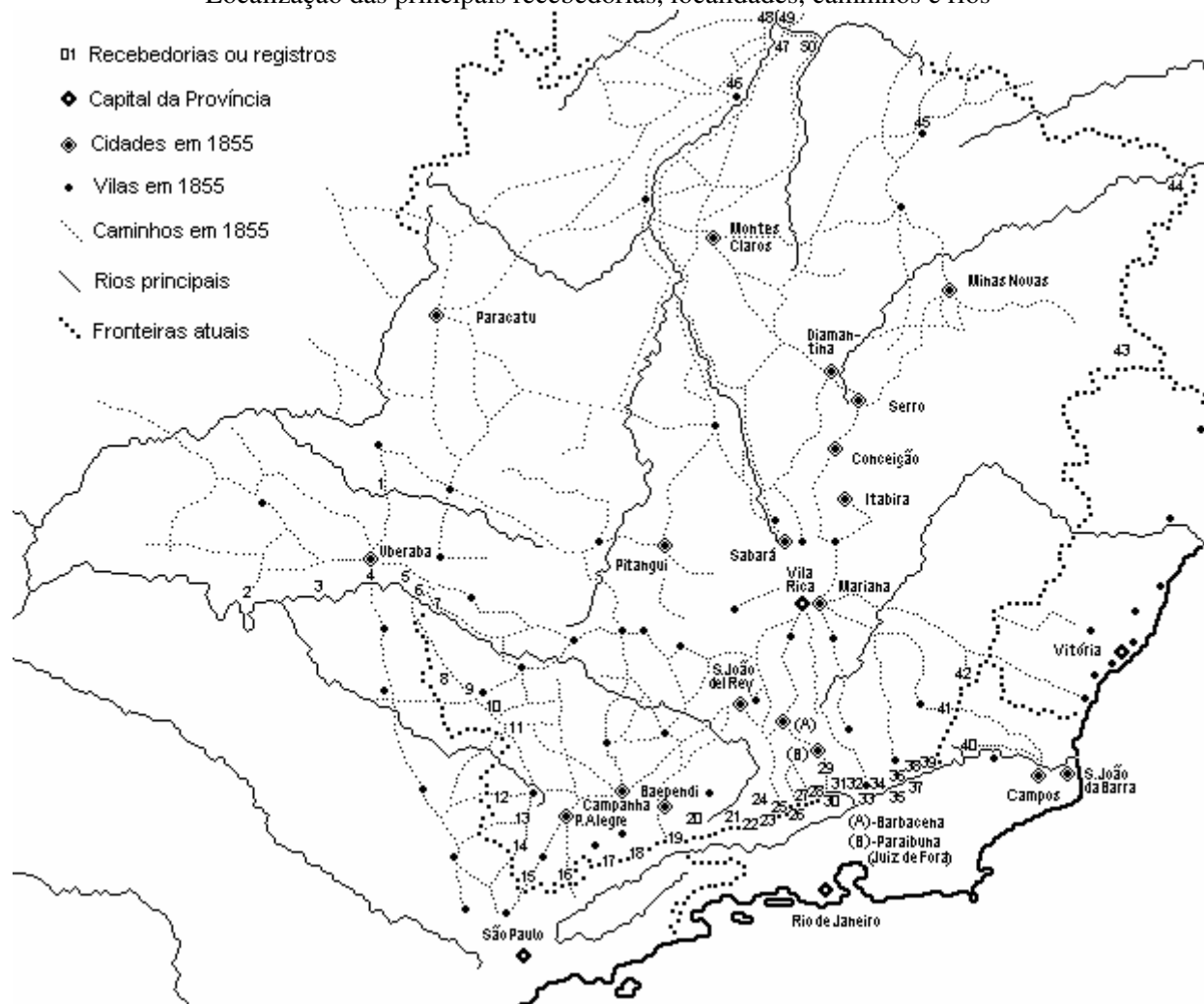
mineiro no seu ramal do Centro e corre paralelamente à fronteira mineira no seu ramal de Porto Novo, não aceitou os termos do contrato, permanecendo em atividade sob controle provincial as recebedorias de Juiz de Fora e Porto Novo do Cunha. As recebedorias nas estações das estradas de ferro não captam os mesmos movimentos das recebedorias convencionais. Enquanto o registro de mercadorias transportadas por animais de carga denota diretamente a rota escolhida pelos tropeiros, o registro de mercadorias nos vagões dos trens não era necessariamente feito na fronteira, no ato da saída. As ferrovias fazem as exportações convergirem para seus trilhos e a arrecadação da taxa concentrar-se em um único ponto, conseqüentemente indistinguindo a percepção de diferentes origens e destinos. A segmentação da fronteira mineira, proposta com objetivo de perceber as possíveis origens e destinos da produção, perde, portanto, algum significado a partir da década de 1870.

A disposição geográfica das recebedorias na fronteira mineira indica os pontos de escoamento do comércio interprovincial – vide os pontos numerados nos mapas 5.1 e 5.2.

**Mapa 5.1 – Minas Gerais, século XIX: Fluxo das exportações agropecuárias, por recebedorias (libras)**



**Mapa 5.2 – Minas Gerais, século XIX:**  
Localização das principais recebedorias, localidades, caminhos e rios



Elaboração própria. Localização das recebedorias conforme as leis que as mandam criar e outras fontes, principalmente o mapa de 1866 do engenheiro Aroeira, a carta de 1855 dos engenheiros Halfeld e Wagner, de onde retiramos a malha de caminhos, cidades e vilas então existentes, e o Atlas Municipal de 1926 (MAPA, 1866, APM, SP, OP 13, Doc. 2; KARTE der Brasiliann Provinz Minas Geraes, por H. G. F. Halfeld & Friedrich Wagner, 1855. Gotha: Justus Perthes, 1862. In: HALFELD, & TSCHUDI, 1998 [encarte]; ATLAS chorographico municipal. Dois volumes. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926).

**Legenda (recebedorias numeradas nos mapas 5.1 e 5.2)**

1 Santana do Rio das Velhas	11 Cabo Verde	21 Bocaina do Rio Preto	31 Ericeira	41 Patrocínio do Muriaé
2 Porto de Frutal	12 Caldas	22 Passa Vinte	32 Gameleira	42 Tombos do Carangola
3 Porto da Espinha	13 Ouro Fino	23 Ponte do Zacharias e Santa Rita	33 Porto do Avellar	43 Filadéfa
4 Ponte Alta	14 Campanha de Toledo	24 Ponte do Carrijo	34 Mar de Espanha	44 São Sebastião do Salto Grande
5 Porto da Rifaina	15 Jaguarí	25 Presídio do Rio Preto	35 Porto do Leite e Ponte da Sapucaia	45 Rio Pardo
6 Jaguará	16 Sapucaí-Mirim	26 Porto do Machado	36 Porto Novo do Cunha	46 Januária
7 Santa Bárbara	17 Soledade de Itajubá	27 Barra das Flores do Rio Preto	37 Porto Velho do Cunha e Ilha dos Pombos	47 Morrinhos
8 Monte Santo	18 Mantiqueira	28 Três Ilhas	38 Volta Grande	48 Pontal do Escuro
9 Jacuí	19 Picu	29 Caminho Novo	39 Pirapetinga	49 Malhada
10 Dores de Guaxupé	20 Ponte do Monte Belo	30 Paraibuna	40 Barra do Pomba	50 Barra do Rio Verde



## 5.1 SEGMENTAÇÃO DA FRONTEIRA MINEIRA

A proposta de segmentação da fronteira mineira consiste no agrupamento de recebedorias contíguas que perfaçam uma mesma rota de escoamento da produção. Procedese a alocação das recebedorias em subconjuntos maiores, em busca de regularidades que identifiquem as propriedades mais significantes que se prestam ao estabelecimento dos conjuntos.<sup>326</sup> Nosso esforço de segmentação da fronteira mineira constitui regionalização dos fluxos através da fronteira com o objetivo declarado de sistematizar os dados de exportação desagregados por recebedorias. Procuramos captar homogeneidades de fluxo que se prestem ao estabelecimento de limites rígidos entre os segmentos.<sup>327</sup> A sensibilidade do pesquisador foi a maior guia para a segmentação, conforme o seguinte método:

*Distinção quantitativa.* Observa-se o volume exportado por recebedoria. Nota-se a primazia relativa de alguns caminhos interprovinciais (com relação a caminhos consecutivamente paralelos). Recebedorias de menor trânsito, quando situadas próximas e configurando desvios à rota primordial, são agrupadas às recebedorias principais.

*Distinção qualitativa.* Observa-se a variedade de gêneros exportados por recebedoria. Nota-se diferenciação gradual ao longo da fronteira. O estabelecimento dos limites entre um segmento de fronteira e outro é definido de acordo com a qualidade dos gêneros exportados nas vias secundárias comparada à das vias principais.

*Distinção temporal.* Observam-se as variações das quantidades e qualidades exportadas ao longo do tempo por recebedoria. Notam-se movimentos de preferência por caminhos em bom estado e avanço das fronteiras agrícolas do fumo e do café. Revelam-se especialmente subsegmentos da fronteira mineira.

*Distinção geográfica.* Observam-se os caminhos tomados em direção às recebedorias. Notam-se as possibilidades de diferenciação da origem e do destino da produção para a definição dos limites entre cada segmento de fronteira. Quando a distinção geográfica não

---

<sup>326</sup> Este método baseia-se no utilizado para regionalização do espaço mineiro provincial em MARTINS & SILVA, “Produção econômica de Minas Gerais em meados do século XIX”, pp. 4-5.

<sup>327</sup> Trata-se de um trabalho de regionalização no sentido que “regionalizar é em essência uma resposta espacial a uma problematização específica da realidade em estudo”. Estamos cientes das críticas à determinação de limites rígidos ao espaço, porém trata-se de nossa solução particular para nosso objetivo específico de estudar as exportações mineiras desagregadas por recebedorias. “As regionalizações parecem ser mais consistentes quando, mesmo hoje, não procuram determinar limites rígidos entre elas” (CUNHA, SIMÕES & PAULA, “História econômica e regionalização”, pp. 12, 15 e *passim*).

permite segmentar a fronteira, atesta-se indefinição, ou seja, agrupam-se seções menores a segmentos maiores.

O resultado da segmentação da fronteira mineira pode ser observado na tabela 5.1. Nomeamos as cinco grandes regiões da fronteira de acordo com suas posições relativas à geografia mineira. Identificamos quinze segmentos, os quais foram nomeados conforme as cidades, rios e caminhos próximos à fronteira, de modo a não confundir com a nomenclatura própria das recebedorias que as compõem.

**Tabela 5.1** – Proposta de segmentação da fronteira mineira

Província de destino	Região de fronteira	Proposta de segmentação	Registros ou Recebedorias componentes
São Paulo	Oeste	Uberaba	Santana do Rio das Velhas, Porto de Frutal, Porto da Espinha, Porto de Rifaina, Ponte Alta, Jaguará, Santa Bárbara
	Sudoeste	Passos	Monte Santo, Jacuí, Dolores de Guaxupé, Cabo Verde
		Samambaia	Caldas, Ouro Fino, Campanha de Toledo
Rio de Janeiro	Sul Extremo	Campanha	Pouso Alegre
		Pouso Alto	Jaguari, Sapucaí-Mirim, Soledade de Itajubá
		São João Del Rei	Aiuruoca
		Rio Preto	Mantiqueira, Picu, Monte Belo, Ouro Fala, E.F. Minas e Rio Bocaina do Rio Preto, Passa Vinte, Ponte do Carrijo
	Sudeste	Juiz de Fora	Ponte do Zacharias, Santa Rita, Presídio do Rio Preto, Porto do Machado
		Barbacena (Central)	Flores do Rio Preto, Três Ilhas, Matias Barbosa (77/78), Ericeira, Gameleira
		Chiador	Caminho Novo, Paraibuna, Juiz de Fora, João Gomes, Sítio, EF Oeste de Minas
Bahia	Norte	Além-Paraíba	Porto do Leite, Mar de Espanha, Ponte da Sapucaia, Porto do Avellar, Serraria, E.F. União Mineira
		São Fidélis	Porto Novo do Cunha, Porto Velho do Cunha, Ilhas dos Pombos, Volta Grande, Pirapetinga, Campo Limpo, E.F. Leopoldina
		Mucuri	Barra do Pomba, Patrocínio do Muriaé, Tombos do Carangola
		Minas Novas	Filadélfia
		São Francisco	Rio Pardo, São Sebastião do Salto Grande
			Malhada, Morrinhos, Pontal do Escuro, Barra do Rio Verde, Januária

Devemos anotar que a abordagem desagregada ao fluxo comercial mineiro foi esboçada pelo Barão de Eschwege quanto à província de destino das exportações mineiras em 1818/19, conforme a localização dos registros, donde se constata que 79% das remessas de gêneros mineiros a outras províncias destinavam-se ao Rio de Janeiro.<sup>328</sup> Similarmente, o engenheiro Henrique Gerber, em suas *Noções Geográficas e Administrativas*, de 1863, trabalhou as informações dos mapas de exportação mineira da década de 1850 quanto às rotas de escoamento através das recebedorias.<sup>329</sup>

<sup>328</sup> ESCHWEGE, “Notícias e Reflexões Estadísticas”, pp. 748-749. Anotamos que além das exportações diretas para o Rio de Janeiro, parte das exportações para São Paulo tinha o Rio de Janeiro como destino final, por via terrestre ou através dos portos de Parati, Mambucaba, Ubatuba e São Sebastião.

<sup>329</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, pp. 43-44.

Comparamos nossa proposta de segmentação ao agrupamento das recebedorias conforme as rotas de destino utilizado pelo engenheiro Gerber para a década de 1850. Notamos que Gerber não se limitou a distinguir tão-somente entre as províncias de destino, como Eschwege – segmentou a fronteira mineira segundo as estradas às quais se dirigiam as exportações. Ainda, sua segmentação baseou-se tão-somente na percepção dos diferentes destinos, portanto difere da nossa, mas, ainda, os resultados são similares, como podemos observar na tabela 5.2.

**Tabela 5.2** – Comparação da proposta de segmentação à segmentação de Gerber, 1854-1859

Destinos conforme Gerber	Recebedorias	Segmentos tabela 4.1
Em direção às comarcas da Franca e Mogi-Mirim na província de São Paulo	Ponte Alta, Rifaina, Santa Bárbara	Uberaba
	Jacuí, Cabo Verde	Passos
	Caldas	Samambaia
Em direção às comarcas de Guaratinguetá, Taubaté e Bragança em São Paulo	Ouro Fino, Campanha de Toledo	Pouso Alegre
	Jaguari, Sapucaí-Mirim, Itajubá	Pouso Alto
Em direção à Barra Mansa e Resende	Mantiqueira, Picu, Monte Belo	Aiuruoca
	Bocaina, Passa-Vinte, Carrizo	Rio Preto
	Zacharias	Juiz de Fora
Em direção das estradas do Pres. Pedreira e do Comércio	Presídio, Machado	Barbacena
	Barra das Flores	Chiador
Em direção da estrada União e Indústria	Ericeira	Além Paraíba
	Paraibuna	São Fidélis
Em direção das estradas de Magé a Sapucaia e Mar de Espanha	Mar de Espanha, Sapucaia	Mucuri
	Porto Novo, Porto Velho	Minas Novas
Em direção a São Fidélis e Campos	Barra do Pomba, Patrocínio	São Francisco
Em direção da estrada da companhia do Mucury	Filadélfia	
Em direção às comarcas de Caetetê e P. Seguro na Bahia	Salto Grande, Rio Pardo	
Em direção à comarca do Urubu, na província da Bahia	Morrinhos, Escuro, Rio Verde	

O estudo das exportações mineiras desagregadas por segmentos da fronteira é feito em três recortes: distribuição geográfica das exportações totais e do escoamento por produtos; volume e composição das exportações por segmento; evolução das exportações ao longo do tempo, por produtos e por segmentos. As características do trânsito através de cada segmento da fronteira serão expostas ao longo da Segunda Parte deste trabalho. Confrontamos os resultados da desagregação das rotas de comércio e dos principais produtos de exportação a informações sobre comercialização da bibliografia secundária.

A distribuição do fluxo ao longo das rotas correspondentes denota as possíveis origens da produção ou da intermediação comercial, a preferência por rotas, e os destinos deste comércio, os mercados consumidores de outras províncias e portos re-exportadores. Por exemplo, o desempenho das exportações por segmentos através do tempo capta o movimento de expansão da cultura do café para o leste ao longo da fronteira Sudeste e do fumo para o

oeste ao longo da fronteira Sul Extremo. Já os gêneros provenientes do interior, especialmente o gado em pé (bovinos e suínos) e seus derivados (queijos e toucinho), procuravam caminhos mais favoráveis ao trânsito. As boiadas que invernavam na área do rio Grande demandavam as trilhas através da Mantiqueira no Sul Extremo, caminhos difíceis para animais carregados; tropas carregadas preferiam as estradas em melhores condições, por exemplo, em direção à recebedoria do Paraibuna, onde o pagamento de taxa de barreira (taxas itinerárias) mais elevada afugentava os condutores de gado solto, mas não os exportadores que dependiam da boa saúde de seus animais para o transporte das cargas. Deste modo, o segmento de Barbacena é quase um ponto encravado na fronteira Sudeste: é a estrada geral para o Rio de Janeiro, rota central entre o centro de Minas e a capital imperial. Apesar de parte das exportações via Barbacena comportar produções da área limítrofe, especialmente café de Juiz de Fora, por aí transitam animais vindos do centro antigo minerador e outras áreas interiores; esta via concentra especialmente o fluxo das importações e de importações diversas, principalmente couros, algodão bruto, derivados de algodão e outras manufaturas.

Inicialmente observamos a evolução da composição das exportações totais através da fronteira ao longo do tempo, conforme na tabela 5.3.

**Tabela 5.3** – Participação dos segmentos de fronteira nas exportações mineiras, 1818-1884 (%)

Fronteiras / Segmentos	18-28	39-45	45-50	50-54	54-58	58-62	66-70	71-75	77-84	Total
Chiador	1,3	12,8	19,4	20,0	19,9	22,8	17,0	12,7	14,6	15,8
Além-Paraíba	0,7	2,7	4,9	9,2	7,1	6,5	5,2	17,0	34,0	15,1
Juiz de Fora	-	1,9	5,5	6,7	4,7	7,3	12,8	11,8	6,4	8,1
São Fidélis	1,2	0,4	0,3	0,5	0,1	3,0	5,4	5,3	3,1	3,2
Subtotal Mata	3,3	17,8	30,1	36,4	31,8	39,5	40,3	46,7	58,0	42,2
Barbacena	43,5	24,8	29,0	21,1	17,6	18,9	30,5	24,9	19,6	23,7
<b>Total Fronteira Sudeste</b>	<b>46,7</b>	<b>42,6</b>	<b>59,1</b>	<b>57,5</b>	<b>49,5</b>	<b>58,5</b>	<b>70,8</b>	<b>71,6</b>	<b>77,6</b>	<b>65,9</b>
Pouso Alto	5,4	14,1	8,8	9,5	15,1	14,3	9,4	7,8	5,3	9,1
Pouso Alegre	5,1	9,6	7,6	11,0	12,7	10,1	6,1	6,0	3,9	7,1
Subtotal Campanha	10,5	23,7	16,5	20,5	27,8	24,4	15,5	13,7	9,2	16,2
Rio Preto	19,7	25,7	18,0	18,1	17,0	13,2	8,4	5,8	3,1	10,1
Aiuruoca	13,5	5,3	3,0	1,9	1,5	1,0	3,5	6,6	6,6	4,8
Subtotal São João Del Rei	33,2	31,0	21,0	20,0	18,6	14,2	11,9	12,4	9,7	14,9
<b>Total Fronteira Sul-Extremo</b>	<b>43,7</b>	<b>54,7</b>	<b>37,5</b>	<b>40,5</b>	<b>46,4</b>	<b>38,6</b>	<b>27,4</b>	<b>26,2</b>	<b>18,9</b>	<b>31,1</b>
Samambaia	0,5	1,0	0,4	0,6	1,2	0,9	0,7	1,0	0,9	0,9
Passos	-	0,2	0,2	0,2	0,6	0,5	0,2	0,3	1,6	0,6
<b>Total Fronteira Sudoeste</b>	<b>0,5</b>	<b>1,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>1,8</b>	<b>1,4</b>	<b>1,0</b>	<b>1,3</b>	<b>2,4</b>	<b>1,5</b>
Minas Novas	6,2	1,2	1,8	0,6	1,0	0,8	0,3	0,5	0,4	0,8
São Francisco	2,6	-	0,3	0,3	0,2	0,1	0,3	0,1	0,2	0,3
Mucuri	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,3	0,2
<b>Total Fronteira Norte</b>	<b>8,9</b>	<b>1,2</b>	<b>2,3</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>
Uberaba	0,1	0,3	0,5	0,4	1,2	0,6	0,3	0,2	0,1	0,4
<b>Total Fronteira Oeste</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>1,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,4</b>
Toda a fronteira	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Exportações/ano (mil libras)	513,1	449,6	609,2	752,5	993,5	1.328,4	1.649,8	2.732,1	2.779,7	1.354,3

As grandes regiões de fronteira “Sudeste” e “Sul Extremo” concentram quase a totalidade das exportações, para todos os anos com informações desagregadas por recebedorias entre 1815 e 1884. Na primeira metade do século XIX a maior parte das exportações mineiras trafegava na rota central através de Barbacena na fronteira Sudeste, ou por rotas da fronteira Sul Extremo. Entre as primeiras décadas e meados do século XIX, as exportações nas vias da zona da Mata, ou seja, nos segmentos da fronteira Sudeste exclusive Barbacena, aumentam sua participação no total ano após ano, devido à expansão da fronteira agrícola do café, conforme podemos observar a evolução das exportações totais nos segmentos Chiador, Além-Paraíba e Juiz de Fora até 1850-54.

As fronteiras Sudoeste, Oeste e Norte representam rotas secundárias por onde as exportações verificadas compunham-se majoritariamente de excedentes eventuais. Suas exportações totais aumentam em maior proporção que as exportações de café registradas nas recebedorias na fronteira Sudeste, talvez devido ao convênio do café com o Rio de Janeiro. Ainda, nas fronteiras Sudoeste e Oeste as exportações triplicam e quadruplicam, respectivamente, em libras esterlinas, entre 1850-54 e 1854-58.

A partir da virada para a década de 1860 as exportações totais crescem quase que exclusivamente devido ao incremento do volume de café escoado através da fronteira Sudeste. Entre 1858-62 e 1866-70 as exportações dirigem-se à rodovia União e Indústria, aumentando a participação do segmento central de Barbacena. A rodovia trouxe maior prosperidade à região limítrofe, como podemos observar pelo aumento das exportações nas vias do segmento de Juiz de Fora entre 1854-58 e 1866-70, passando de 4,7% de um total inferior a um milhão de libras anuais para 12,8% de um total superior a 1,6 milhões de libras esterlinas anuais neste período.

A partir da década de 1870, a expansão das estradas de ferro em busca do café faz concentrar o volume exportado nas recebedorias que lhes são correspondentes. A fronteira Sudeste exceto Barbacena, correspondente às exportações da zona da Mata (grosso modo), a fronteira agrícola do café, concentra a maioria absoluta das exportações no final do período, especialmente no segmento Além-Paraíba servido pela Estrada de Ferro Leopoldina, conforme observamos na tabela 5.3, subtotal Mata.

## 5.2 DISTRIBUIÇÃO DAS EXPORTAÇÕES AO LONGO DA FRONTEIRA

Observemos a composição das exportações mineiras nas diferentes rotas comerciais entre 1839 e 1884: sua distribuição através das regiões de fronteira e a composição das exportações em cada região. Na tabela 5.4 apresentamos a distinção entre exportações agrícolas, pecuárias e minerais dentre as grandes regiões da fronteira mineira. Nesta tabela distinguimos as rotas desde Campanha e São João Del Rei na fronteira Sul Extremo e a rota central via Barbacena (“Central”) das demais via da fronteira Sudeste (“Mata”). Percebemos as diferenças da composição das exportações através das fronteiras.

**Tabela 5.4 – Exportações por natureza do produto e por região da fronteira mineira, 1815-84**

A) Por natureza do produto →	Norte	Oeste	Sudoeste	Sul: Campanha	Sul: São João	Sudeste: Central	Sudeste: Mata	Toda a fronteira
Agricultura	0,52	0,08	1,28	9,83	3,09	26,10	59,10	100,00
Pecuária	2,77	0,84	2,05	28,63	41,44	17,62	6,65	100,00
Minerais (exc. ouro e diam.)	15,33	13,74	3,59	0,60	2,86	45,61	18,26	100,00
Todos os produtos	1,19	0,32	1,51	15,23	14,12	23,68	43,95	100,00
B) Por região da fronteira ↓	Norte	Oeste	Sudoeste	Sul: Campanha	Sul: São João	Sudeste: Central	Sudeste: Mata	Toda a fronteira
Agricultura	30,99	18,77	60,54	45,88	15,54	78,33	95,59	71,09
Pecuária	67,31	75,56	39,14	54,12	84,44	21,42	4,36	28,78
Minerais (exc. ouro e diam.)	1,70	5,67	0,31	0,01	0,03	0,25	0,05	0,13
Todos os produtos	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

**Nota:** A participação total por fronteira (todos os produtos) informada na parte (A) desta tabela difere levemente do total apresentado na tabela 5.3 porque aquela contém os dados do valor das exportações desagregadas mesmo quando a informação da composição por produtos não é completa (1839/40, 40/41, 41/42, 49/50, 57/58 e 58/59). Para a presente tabela e análise ulterior utilizaremos tão-somente os dados que apresentam informações por recebedorias e por produtos.

A fronteira Sul-Extremo (Campanha e São João) respondia por 70,1% das exportações de origem pecuária (tabela 5.4-A), as quais representavam 54,1% e 84,4% do fluxo de exportações nas fronteiras de Campanha e São João Del Rei, respectivamente (tabela 5.4-B). Já anotamos a preferência dos exportadores de gado em pé pelas rotas diretas, mas difíceis, através da Mantiqueira. As exportações pecuárias também predominavam nas fronteiras Norte e Oeste (respectivamente 67,3% e 75,6%, tabela 5.4-B), mas não contribuíam significativamente para as exportações pecuárias de Minas Gerais (tabela 5.4-A).

A fronteira Sudeste (Central e Mata) respondia por 85,2% das exportações de origem agrícola (tabela 5.4-A), as quais representavam 78,3% e 95,6% do fluxo de exportações nas fronteiras Central (o segmento Barbacena) e Mata (Sudeste exclusive Barbacena), respectivamente (tabela 5.4-B). Enquanto as exportações agrícolas na fronteira da Mata eram majoritariamente compostas pelo café da região limítrofe, a rota central comportava panos de algodão do interior da província e algodão bruto do sertão. Não podemos afirmar qual parcela

do café escoado através do segmento de Barbacena (Caminho Novo, Estrada do Paraibuna, Rodovia União e Indústria) era proveniente da região limítrofe ou da região interior aquém de Barbacena.

As exportações agrícolas também predominavam na fronteira Sudoeste (60,5%, tabela 5.4-B), entretanto tão-somente a partir da década de 1870 tão-somente a partir da década de 1860 ocorreu a expansão da cafeicultura na região dos municípios de Passos, Caldas, Alfenas e Ouro Fino. As exportações na fronteira Sudoeste são majoritariamente pecuárias (72,1%) se consideradas as exportações totais do período 1839-70 e majoritariamente agrícolas (94,1%) se consideradas as exportações totais do período 1881-84; no período de transição 1871-78, há equilíbrio ente as exportações agrícolas (52,2%) e pecuárias (47,5%).

A tabela 5.4 também revela interessante comportamento das exportações de origem mineral, exclusive ouro e diamantes.<sup>330</sup> As fronteiras Norte e Oeste de Minas eram respectivamente responsáveis por 1,2% e 0,3% das exportações totais registradas pelas recebedorias, e suas participações nas exportações agrícolas eram ainda menores (0,5% e 0,1%), mas respondiam respectivamente por 15,3% e 13,7% das exportações de origem mineral (tabela 5.4-A). Estas participações são ainda maiores para o período a partir de 1839, pois nas primeiras décadas do século XIX havia considerável exportação de salitre através do Caminho Novo (1,2 toneladas em 1818/19 e 4,6 toneladas em 1828). Ainda, as exportações de origem mineral eram tão ínfimas no total provincial (0,1%) que, mesmo nas fronteiras Norte e Oeste, representavam tão-somente 1,7% e 5,7% do total – e estes são os maiores índices de participação das exportações de origem mineral (tabela 5.4-B).

A análise do fluxo de exportações por natureza do produto e por regiões de fronteira é aperfeiçoada ao fragmentarmos os tipos de produtos e aplicarmos a segmentação da fronteira proposta. Confrontamos as exportações por categorias de produto e por segmentos da fronteira nos gráficos a seguir, para os principais gêneros de exportação da agropecuária mineira oitocentista. Apresentamos dois gráficos para cada categoria de produto: o primeiro ilustra a distribuição das exportações através dos segmentos, indicando a concentração em determinadas rotas ou pulverização ao longo da fronteira; o segundo gráfico ilustra a participação das exportações do produto em cada segmento, indicando quais rotas eram especializadas no escoamento do produto. Estes gráficos contêm muitas informações, que

---

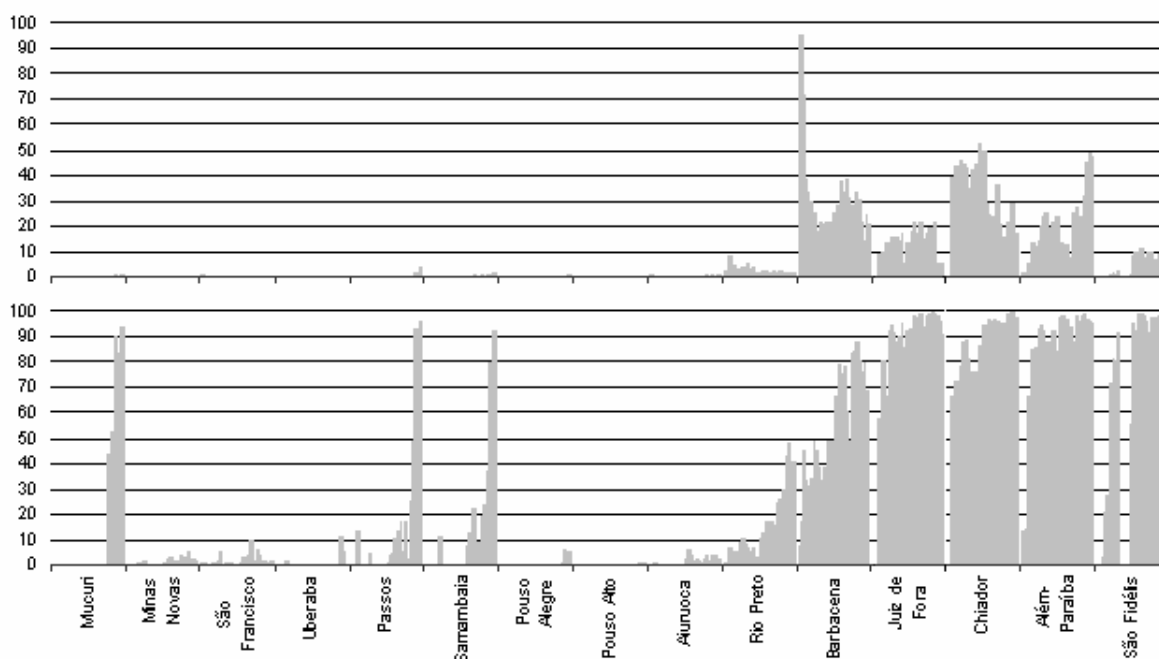
<sup>330</sup> Exportações minerais exclusive ouro e diamantes compostas majoritariamente por sal, salitre e pólvora (45,3%) e pedras preciosas ou semi-preciosas e cristais (42,6%).

serão exploradas ao longo dos capítulos 6 a 10; os dados que os originaram estão agregados para todo o período, todos os produtos e toda a fronteira, nas tabelas 5.5 e 5.6 no final do capítulo.

### 5.2.1 Café

O café desenvolveu-se na zona da Mata, na área limítrofe com o Rio de Janeiro. A fronteira Sudeste concentrou 96,4% das exportações de café de Minas Gerais em todo o período analisado, mas uma pequena faixa da zona da Mata – o curso superior do rio Preto – está incluído na fronteira Sul. Em todo o período, os segmentos Chiador, Além-Paraíba e Barbacena contribuíram cada um com cerca de um quarto das exportações mineiras de café.

**Gráfico 5.1** – Café: participação dos segmentos nas exportações anuais de café e participação do café nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%)



Parte das exportações da Mata Mineira foi registrada nas recebedorias no rio Preto, extremo oeste desta zona fisiográfica, rotas características do trânsito da pecuária desde o interior. Do mesmo modo, o café exportado na recebedoria na ponte do Paraibuna convivia com exportações diversas desde áreas além de Barbacena, mas a partir de 1860, com o advento da rodovia União e Indústria, o café passa a representar dois terços do valor exportado no segmento de Barbacena.

A cafeicultura é atividade extremamente dinâmica, como observamos pela concentração superior a 90% nas rotas que captam esta especialização, não só no Sudeste



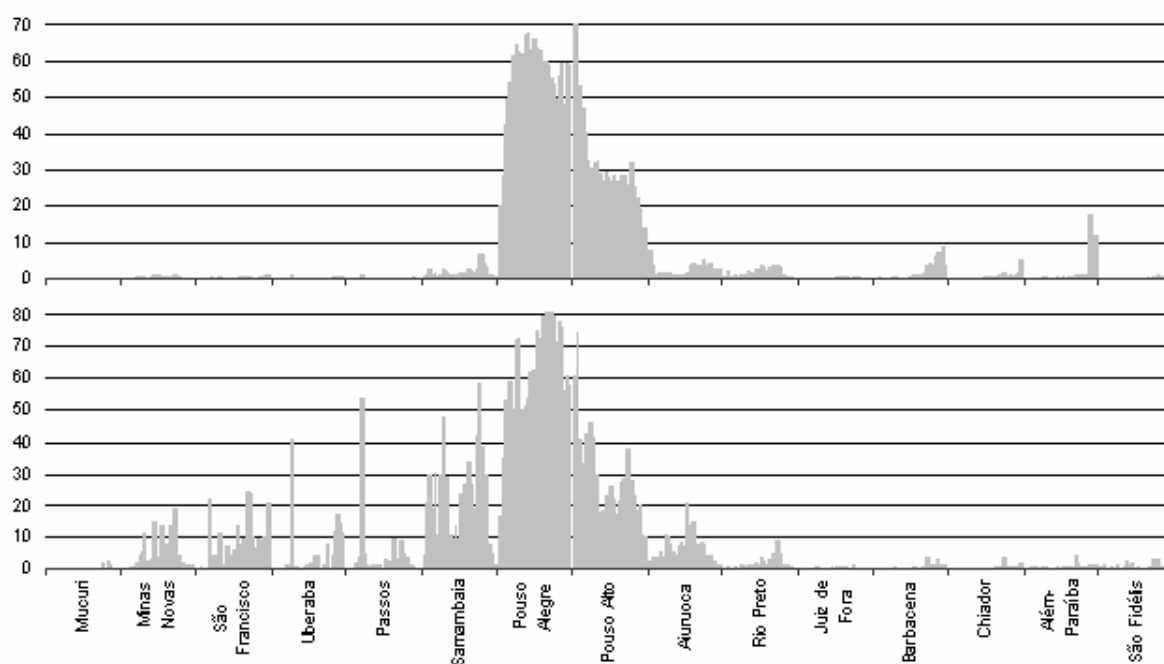
mineiro como também no Sudoeste e no Mucuri. O café na fronteira Sudoeste é secundário à expansão no oeste paulista; começa a escoar rumo à Estrada de Ferro Mogiana a partir da década de 1870; grandes volumes são observados tão-somente a partir da década de 1880.

Dedicamos um estudo mais detalhado à conjuntura das exportações mineiras de café no décimo capítulo, seção 10.2 (Mata).

### 5.2.2 Fumo

Nas rotas desde o município de Campanha dominava o fumo, principalmente nas rotas para vale do Paraíba paulista, por Pouso Alegre, e nas rotas vizinhas, por Pouso Alto, e marginalmente na estrada da Samambaia e via Aiuruoca. O fumo era cultura típica do extremo Sul mineiro, nos altos dos rios Verde e Sapucaí. Sua exportação era feita para São Paulo, de onde seguia para o Rio de Janeiro por via terrestre ou por cabotagem desde os portos de Ubatuba ou Parati, daí para cabotagem com o Rio de Janeiro. No século XIX o fumo preparado para consumo era chamado tabaco, denominação diversa da científica, pois a planta se chama tabaco e o que se fuma é o tabaco preparado.

**Gráfico 5.2** – Fumo: participação dos segmentos nas exportações anuais de fumo e participação do fumo nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%)



Até 1828 o fumo escoava preferencialmente nas rotas por Pouso Alto, desde a zona a antiga zona fumageira de Baependi; entretanto houve mobilidade da fronteira agrícola do fumo em direção ao oeste, à qual posteriormente nos referiremos. Em todo o período, o

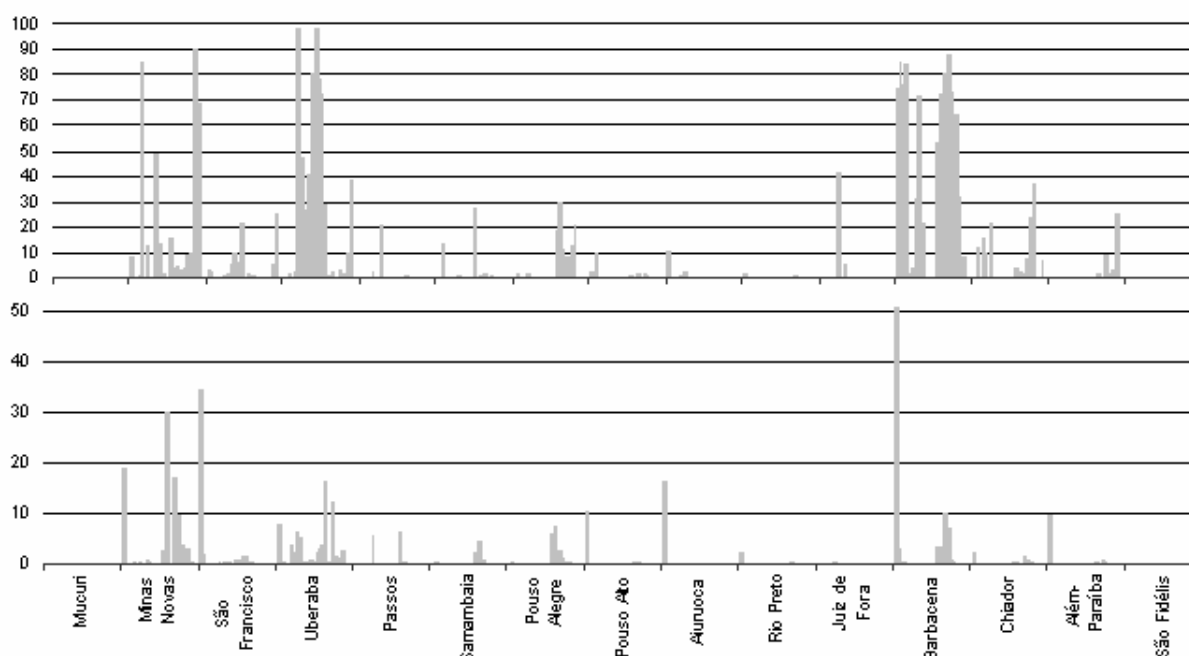
segmento de Pouso Alegre respondeu por 58,6% do fumo mineiro exportado, e o segmento de Pouso Alto por 27,2%. Após a expansão dos trilhos de E. F. Pedro II no vale do Paraíba paulista, durante a década de 1870, prosseguia por terra diretamente para o Rio de Janeiro.

Dedicamos um estudo mais detalhado à conjuntura das exportações mineiras de fumo no nono capítulo, seção 9.1 (Campanha).

### 5.2.3 Algodão e derivados

A principal área produtora de algodão para exportação era a região de Minas Novas. Apesar de geograficamente mais próxima à Bahia, o escoamento era feito para o Rio de Janeiro, via fronteira Central. O algodão movimentava o mercado interno mineiro, pois as regiões produtoras distinguíam-se das regiões consumidoras. O algodão era comumente cultivado nas fazendas ao lado de outras culturas, pois era de fácil manejo. Por isso era preferido para o pequeno produtor, que podia conciliar a produção de subsistência alimentícia a uma produção comercializável.

**Gráfico 5.3** – Algodão: participação dos segmentos nas exportações anuais de algodão e participação do algodão nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%) \*



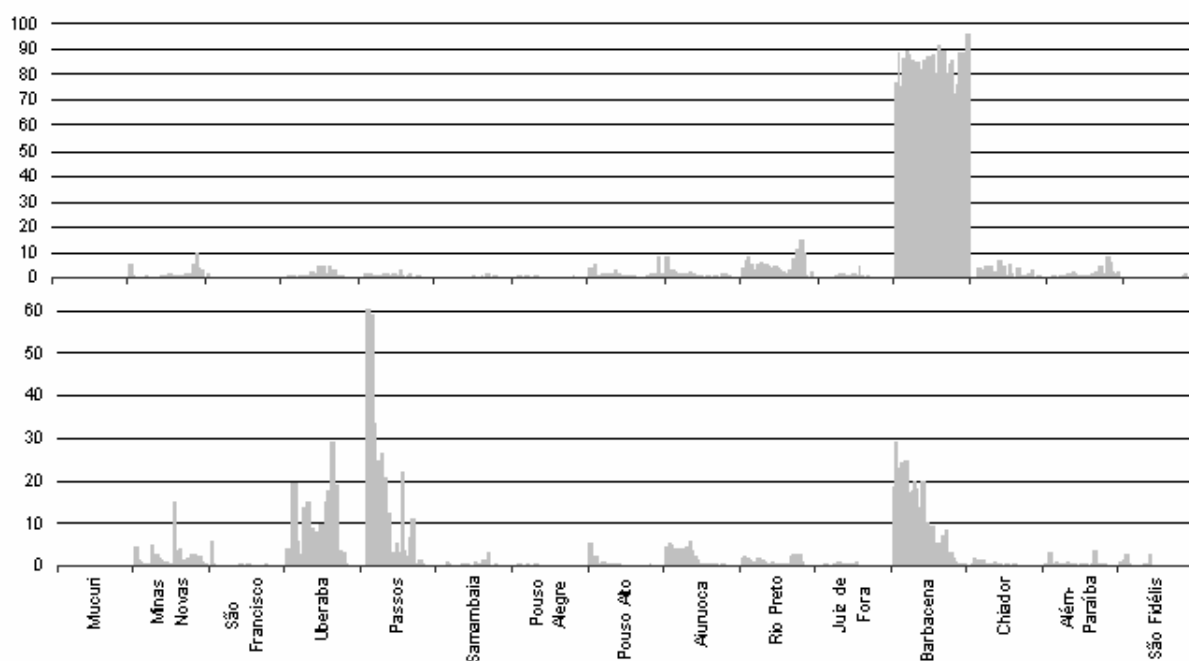
(\* Incluir algodão em rama e algodão com caroço).

A rota por Barbacena concentrava as maiores partidas de algodão bruto (72,3%), pois em conjunturas favoráveis o algodão em rama mineiro encontrava bom mercado no Rio de Janeiro (diz-se era bem aceito no mercado inglês). As exportações no segmento de Uberaba

para São Paulo eram em sua quase totalidade algodão com caroço. O comércio do algodão cru era característico do Brasil sertanejo, como no Triângulo e Minas Novas.

Na década de 1830 a manufatura do algodão em tecido ocupava dois terços da população envolvida em atividades manuais e mecânicas, cerca de um quarto da mão de obra livre feminina e um sexto da mão de obra escrava feminina. Apesar de ser um gênero que não envolvia muito trabalho no seu cultivo, o descaroçamento, preparo dos novelos de linha e manufatura de derivados diversos envolvia grande parcela da população; havia distinção entre as atividades de fiação e tecelagem. Os derivados de algodão eram manufaturados especialmente na região do rio das Velhas e escoava principalmente através da estrada geral para a Corte do Rio de Janeiro (segmento de Barbacena).

**Gráfico 5.4** – Derivados de algodão: participação dos segmentos nas exportações anuais de derivados de algodão e participação dos derivados de algodão nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%) \*



(\*) Inclui linha, colchas, mantas (comuns e de retalho), panos (grossos, riscados e trançados), redes e toalhas.

Na década de 1830, um terço da produção final de panos grossos de algodão destinava-se ao consumo de outras províncias. O Rio de Janeiro era o principal destino, mas os tecidos eram também importante produção mercantil no oeste e sudoeste de Minas, encontrando demanda em São Paulo.

Em todo o período analisado o segmento de Barbacena respondeu por 84,2% das exportações mineiras de derivados de algodão (85%). No auge e na decadência, as

exportações concentraram-se nesta rota. O volume era grande, em alguns anos o valor era superior a 20% das exportações totais via Barbacena.

Dedicamos um estudo mais detalhado à conjuntura das exportações mineiras de algodão em rama no sexto capítulo, seção 6.1 (Minas Novas), e de panos de algodão no décimo capítulo, seção 10.1 (Barbacena).

#### 5.2.4 Gado bovino e queijos

O gado bovino era criado extensivamente no Brasil Central. Os bovinos que atravessavam o território mineiro em direção ao Rio de Janeiro provinham das bacias dos rios Grande e São Francisco em Minas Gerais, do oeste e noroeste de Minas, do Triângulo Mineiro, de Goiás, do Mato Grosso e do oeste paulista. Os boiadeiros de primeira classe vendiam seus gados nas feiras na boca do sertão. Os compradores conduziam os bois para zonas de internada na bacia do rio Grande, ou os próprios boiadeiros o faziam. Alguns fazendeiros possuíam grandes pastos de internada e controlavam parte significativa do rebanho, ou alugavam seus pastos aos boiadeiros de primeira ou segunda classe. Os boiadeiros ou marchantes associados aos maiores fazendeiros, ou mesmo independentes, então conduziam o gado para o Rio de Janeiro. Algum gado bovino mineiro também se dirigia à Bahia, preferencialmente em direção à comarca de Caeteté, via Minas Novas.<sup>331</sup>

Nos segmentos de Uberaba e Passos as exportações de bovinos eram relativamente pequenas, mas as boiadas dominavam a paisagem. Predominava o gado bovino “importado”, em trânsito entre áreas de internada: provenientes do Triângulo Mineiro e Goiás, ou mesmo de São Paulo, as boiadas atravessavam o rio Grande, adentravam São Paulo e voltavam para Minas Gerais mais ao sul. Estes animais juntavam-se a outras dezenas de milhares nas regiões de internada. As boiadas marcavam as trilhas entre os rios Verde, Grande e Preto. Na rotas alternativas desde as regiões intermediárias, via Pouso Alto, Aiuruoca e Rio Preto, as exportações de bovinos representaram respectivamente 38,4%, 69,2% e 48,2% do valor total exportado nestes segmentos.

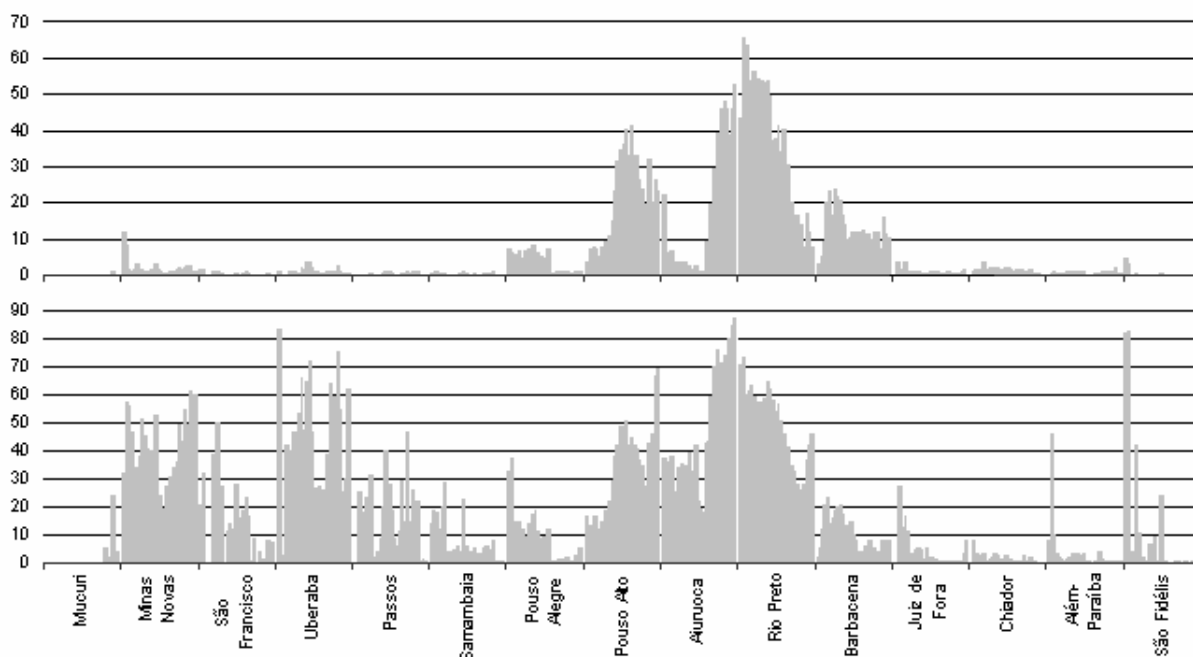
O caminho através da Mantiqueira era penoso e havia outra zona de internagem para recuperação na fazenda Santa Cruz, antes da condução às feiras cariocas. Após problemas

---

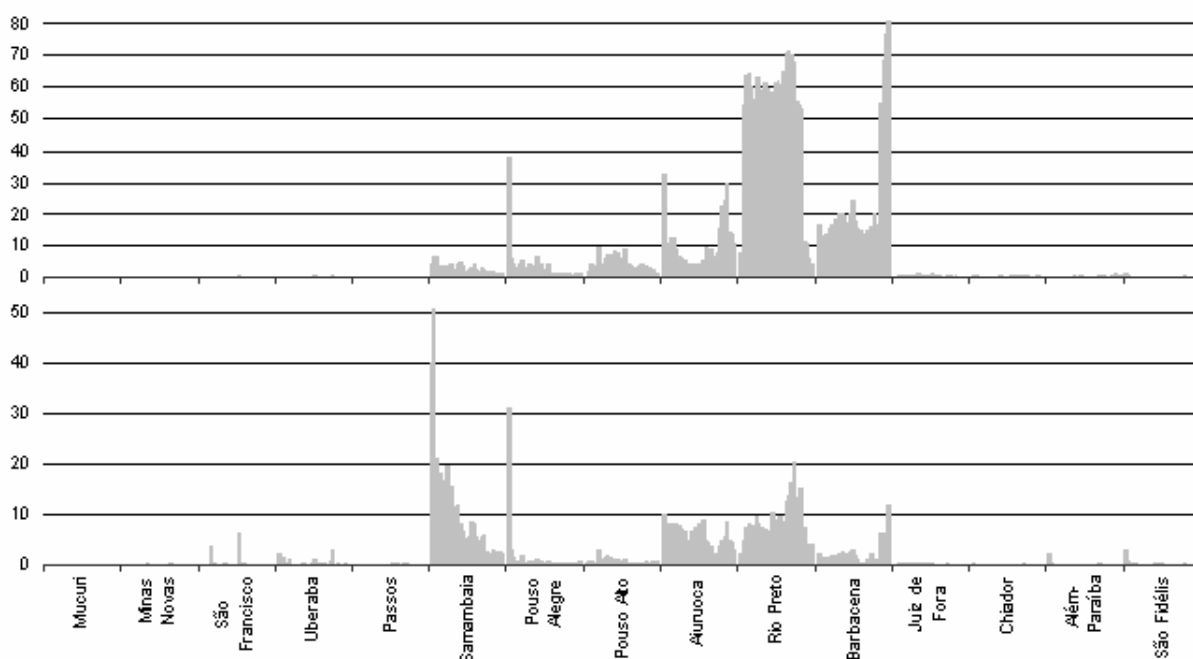
<sup>331</sup> Em 1820 a quantidade de bovinos exportados seria equivalente aos bovinos consumidos internamente. Na década de 1840 a proporção seria de 1 exportado para 2 consumidos, em 1860 seria 1 para 3 e em 1880 1 para 4, porém em 1883/84 a taxa voltaria ao patamar inicial de 1 para 2 (conforme MARTINS, *Growing in silence*, p. 284).

com o monopólio da carne verde no mercado da Corte nas décadas de 1850 e 1860, os mineiros passaram a fazer o gado invernar também antes de cruzar a fronteira, nas cabeceiras do rio Grande (campos do Bom Jardim), resultando em concentração das boiadas na estrada do Passa-Vinte (segmento de Aiuruoca) entre as décadas de 1870 e 1880.

**Gráfico 5.5** – Bovinos: participação dos segmentos nas exportações anuais de bovinos e participação dos bovinos nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%)



**Gráfico 5.6** – Queijos: participação dos segmentos nas exportações anuais de queijos e participação dos queijos nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%)



No primeiro quartel do século XIX as exportações de queijos para São Paulo eram significativas, conforme a composição das exportações via Samambaia e Pouso Alegre no período inicial. Este comércio persiste ao longo do século, porém é decadente, talvez devido à auto-suficiência paulista no abastecimento da pecuária, pois havia região criadora nos campos que em meados do século constituiria a província do Paraná.

O comércio de queijo acompanhava o de bovinos. As quantidades anuais exportadas de bovinos e queijos eram positivamente correlacionadas (0,895). A alta correlação pode indicar que, os queijos para exportação derivavam dos bovinos que invernavam na região do rio Grande. Entretanto o fluxo de queijos era concentrado na rota do Rio Preto, direta entre São João Del Rei e o Rio de Janeiro, ou seja, eram provenientes daquela região ou comercializados com mercadores sanjoanenses. De fato, relatos de viajantes têm evidenciado amplo comércio de queijos intermediados por sanjoanenses desde regiões mais distantes como Araxá e Pitangui em troca de importações.

O comércio interprovincial de queijos era centrado na estrada do Presídio do Rio Preto, 45,2% em todo o período, com grandes quantidades nas rotas alternativas na Bocaina do Rio Preto, Passa-Vinte e estrada geral para o Rio de Janeiro. A partir de meados da década de 1870, as recebedorias servindo a EF D. Pedro II (Sítio, EF Oeste de Minas, Juiz de Fora) captam volumes impressionantes, superando um milhão de unidades anuais tão-somente no segmento Barbacena em 1883/84.

Dedicamos um estudo mais detalhado à conjuntura das exportações mineiras de gado bovino e queijos no nono capítulo, seção 9.2 (São João Del Rei).

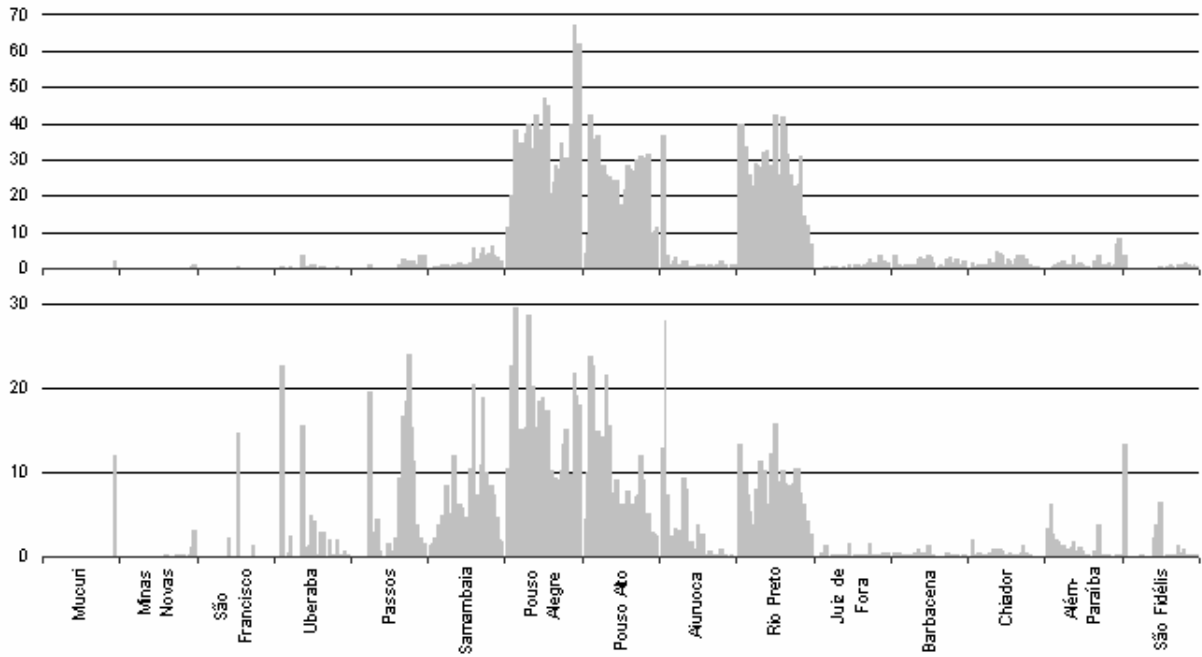
#### 5.2.5 Gado suíno e toucinho

As exportações mineiras de suínos advinham do oeste e sudoeste mineiro e também do oeste paulista, zona ocupada por mineiros. O sudoeste de Minas e o oeste paulista compartilhavam características sócio-econômicas e Minas era importadora de porcos de São Paulo, ainda que muitos desses animais fossem conduzidos diretamente ao vale do Paraíba sem serem comercializados em Minas Gerais, caracterizando mero trânsito.

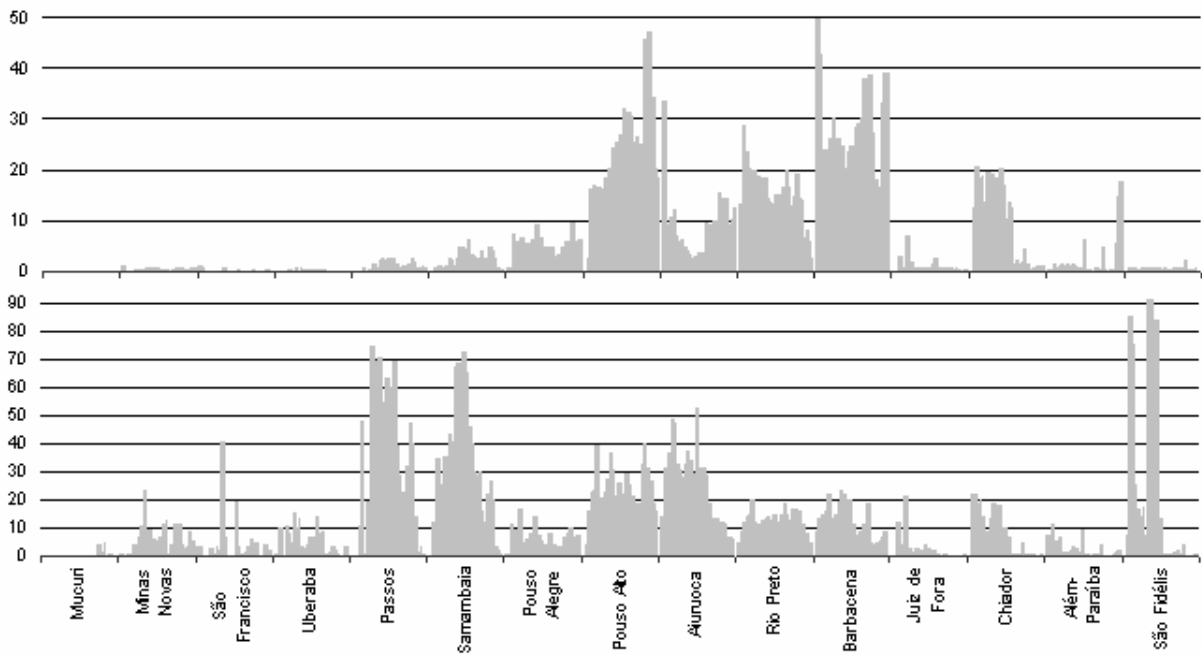
Para o alto vale do rio Paraíba em São Paulo transitavam porcadas especialmente através da recebedoria de Sapucaí-Mirim; o segmento de Pouso Alegre contribuiu com a maioria simples das exportações mineiras de suínos (35,9%). Outras rotas das porcadas dirigiam-se ao médio-alto vale do Paraíba no Rio de Janeiro, através das estradas do Picu

(Pouso Alto, 25,5%) e do Presídio (Rio Preto, 26,8%). Estes três segmentos concentravam quase a totalidade das exportações mineiras de suínos; ainda, em outras fronteiras houve momentos em que a passagem de suínos constituiu mais de 10% do valor exportado.

**Gráfico 5.7** – Suínos: participação dos segmentos nas exportações anuais de suínos e participação dos suínos nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%)



**Gráfico 5.8** – Toucinho: participação dos segmentos nas exportações anuais de toucinho e participação do toucinho nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%)



Aos porcos exportados em pé devem ser somados aqueles exportados na forma de toucinho, que tinham maior valor agregado. O cálculo do toucinho em cabeças de porcos em pé triplica as exportações médias de suínos.<sup>332</sup> Localidades sabidamente envolvidas na transformação e comercialização do toucinho, banha e carne de porco criavam e também demandavam parte do rebanho de outras zonas menos desenvolvidas. O toucinho era produção mercantil tanto para a distribuição interna quanto para outras províncias.<sup>333</sup>

As exportações de suínos e toucinho apresentam movimentos cíclicos mais pronunciados que bovinos e queijos. Do mesmo modo que para os bovinos em pé e queijos, observamos correlação positiva, porém menor, entre as quantidades de gado suíno e seus derivados (0,557). Apesar da importação de suínos desde São Paulo, havia exportação de toucinho para o oeste paulista. Nos capítulos subseqüentes tentamos resolver este enigma (vide especialmente capítulo 7: fronteira Sudoeste).

Em poucos momentos houve uma rota preferida para o escoamento do toucinho. Apesar da concentração do volume das exportações em direção ao Rio de Janeiro, a suinocultura era característica marcante da economia mineira provincial, pois o comércio de porcos em pé estava presente em toda extensão da fronteira.

Dedicamos um estudo mais detalhado à conjuntura das exportações de gado suíno e toucinho no nono capítulo, gado suíno na seção 9.1 (Campanha) e toucinho na seção 9.2 (São João Del Rei). Sobre as importações mineiras de gado suíno de São Paulo, na verdade reexportações, vide capítulo oitavo (Samambaia).

#### 5.2.6 A diversidade na fronteira

Apresentamos resumidamente as comparações segmentos *versus* produtos nas tabelas 5.5 e 5.6 (abaixo, no final do capítulo). Estas tabelas resumem as informações dos gráficos 5.1 a 5.8, acrescentando informações para todos os demais gêneros, mas perdem a informação das

---

<sup>332</sup> Em todo o período Minas Gerais exportou em média 35 mil cabeças de suínos por ano mais cerca de 225 mil arrobas de toucinho anualmente, em média. A produção deste volume exige criação de 75 mil cabeças de suínos por ano, para um total de 110 mil suínos exportados, em pé ou sobre lombo de mulas, para todo o período, sem tendência crescente ou decrescente, variando entre 80 mil e 150 mil cabeças destinadas à exportação (produção de três arrobas de toucinho por cabeça de gado suíno abatido conforme ESCHWEGE, *Jornal do Brasil*, p. 281).

<sup>333</sup> O consumo interno mineiro de suínos estaria em torno de 150 a 300 mil cabeças em 1820, 200 a 400 mil em 1840, 350 a 750 mil em 1860 e superior a 500 mil ou a um milhão em 1880 (estimativas conforme MARTINS, *Growing in silence*, p. 284, e consumo anual de 1,5 arrobas de toucinho *per capita* conforme ESCHWEGE, *Jornal do Brasil*, pp. 273 e 281). A diminuição do coeficiente de exportação talvez fosse maior se considerarmos que há aumento no estoque total de suínos (cf. MARTINS, *Growing in silence*, pp. 284-285).



mudanças ao longo do tempo, que ainda serão exploradas nos capítulos subseqüentes da Segunda Parte.

A tabela 5.5 representa as exportações por categoria de produto através dos segmentos de fronteira, ou seja, mostra se as exportações de certos produtos eram concentradas em algumas rotas, ou pulverizadas ao longo da fronteira. A tabela 5.6 representa as exportações por segmento de fronteira através das categorias de produto, ou seja, mostra a participação do produto nas exportações de cada segmento, indicando se eram rotas especializadas escoamento de alguns produtos ou se comportavam maiores variedades de gêneros.

Algumas categorias de produto que não se destacam na composição do valor total exportado parecem como excedentes regularmente comercializáveis. O segmento Barbacena concentra comércios diversos como o de couros (55,1%), especialmente couros crus, de pedras (73,9%), especialmente cristal, e de doces (48,7%), especialmente marmeladas. Também comercializados preferencialmente por uma rota específica, temos em Minas Novas o gado eqüídeo (38,4%), especialmente o muar, e derivados da pecuária diversos (42,8%), especialmente carne seca e sabão; alimentos diversos via Aiuruoca (83,6%), especialmente carás, pinhões, alhos, etc.; e madeiras via Chiador (49,0%), especialmente couçoeiras de jacarandá; agrícolas diversos via Rio Preto (42%,3), especialmente poaia (ipecacuanha)

Outras categorias de produtos não demonstram concentração absoluta em um segmento, mas em segmentos consecutivos, como grãos via Aiuruoca e Pouso Alto (52,6%), basicamente milho (maior em volume) e feijão (maior em valor); minerais diversos via Chiador e Além-Paraíba (45,3%), especialmente relativos à cerâmica como cal, telhas e vasos; sal via São Fidélis e Mucuri (61%), zonas vizinhas à bacia do rio Doce.

De outro lado, havia produtos mais comuns no transito de fronteira. Segundo o desvio-padrão relativo à média da distribuição do trânsito médio anual de cada produto através de todas as recebedorias, eram os mais comuns selas e selins (índice 1,5), gado cavalariço (1,6), gado cabrum (1,7), feijão (1,7), açúcar (1,9) e aguardente (2,0).<sup>334</sup>

---

<sup>334</sup> O índice para o valor exportado através das recebedorias foi 1,8; a média por produtos foi 3,9. Outros gêneros comuns: patos (2,00), farinha de milho (2,1), doce de qualquer qualidade (2,1), pólvora (2,1), toucinho (2,1), gamelas grandes (2,1), liteiras (2,1), capim de cangalha (2,2), arroz com casca (2,2), cal branca (2,3), café (2,3), galinhas (2,4), fubá (2,49), polvilho (2,4), algodão com caroço (2,5), gado lanífero (2,5), solas (2,5), arroz pilado (2,6), couçoeiras de jacarandá (2,7), carros de madeira (2,7), fumo (2,7), chapéus de pelo (2,9), chicotes compridos (2,9), perus (2,9).

Muitos eram os gêneros comuns no trânsito em estradas, como o gado equídeo, artefatos de couro, como selas, selins e chicotes diversos, e relativos ao transporte, cangalhas em geral, carros de boi onde o terreno era plano, canoas onde havia navegação fluvial. O gado equídeo, cavalos e mular, era especialmente exportado para a Bahia, mas comumente transitava em toda a fronteira, assim como os gêneros relativos ao transporte, sejam armações e capim de cangalha em todas as vias de chão, carros de madeira e liteiras nos locais mais planos, como Uberaba, Passos e Barbacena (com a União e Indústria), canoas novas na via fluvial do São Francisco e também no Salto Grande do Jequitinhonha.

Produtos da pecuária escoavam por vasta fronteira em direção ao Rio de Janeiro, acompanhando o grande comércio da pecuária desde o centro-oeste e sul mineiros, como o gado caprino e ovino, artefatos de couro e de lã, aves. Galinhas não suportam longas jornadas e transitavam (sobre lombo de burro) preferencialmente nas vias mais próximas dos centros consumidores, especialmente o Rio de Janeiro através da fronteira desde Rio Preto a Chiador, mas também via Pouso Alegre para São Paulo.

Outros produtos transitavam no abastecimento das povoações circunvizinhas, como os derivados de cana e farinhas. Os derivados de cana, produzidos em pequena escala em toda a província, aparecem uniformemente através da fronteira, com destaque para as rapaduras por via fluvial no São Francisco. O mesmo quanto às farinhas e grãos, especialmente a farinha de mandioca também para a Bahia por via fluvial.

Além dos números absolutos da diversidade de trânsito através da fronteira, é interessante observar o índice de trânsito relativo (tabela 5.7, no final do capítulo). Calculamos o índice de participação dos produtos em cada segmento relativamente à média: divide-se a quota de participação de cada segmento no escoamento de cada categoria de produto pela quota participação do segmento nas exportações totais (ou, com os mesmo resultados, divide-se a quota de participação do produto na fronteira pela quota de participação do produto nas exportações totais). Índices elevados (superiores a 1) denotam as especializações locais em cada rota e por categorias de produto. A tabela 5.7 revela importantes aspectos do comércio interprovincial mineiro que nas tabelas anteriores (5.5 e 5.6) não aparecem óbvios.<sup>335</sup>

---

<sup>335</sup> A tabela revela a diversidade de produtos exportados através da fronteira mineira, com a ressalva de que para gêneros muito específicos, por vezes um único registro pode resultar em distorções da realidade. Por exemplo, a exportação de 128 kg de araruta (erva cuja fécula é nutritiva) no Pontal do Escuro (São Francisco) em 1871 é o único registro deste gênero na região norte; disto não podemos dizer que as exportações de araruta eram comuns

O comércio do algodão bruto como característica do Brasil sertanejo é ratificada através dos índices obtidos nas fronteiras de Minas Novas, São Francisco e Uberaba.

A oferta de cereais – grãos e farinhas – revela-se muito presente nas fronteiras de menor trânsito. Se em Minas Gerais este comércio é comumente feito no pequeno *hinterland* agrário dos mercados urbanos, as fronteiras ao norte, oeste e sudoeste separam regiões mineiras de núcleos na Bahia e São Paulo economicamente muito próximos, o que é verdadeiro.

Quanto aos gêneros minerais, pedras preciosas e cristais eram preferencialmente exportados através do caminho de Barbacena, 74%; num distante segundo lugar a fronteira de Uberaba contribuía com 11% (tabela 5.5). A participação de Uberaba nas exportações de pedras é relativamente mais alta, pois esta fronteira responde por apenas 0,3% do total. Conforme a tabela 5.7, o índice de exportações de pedras via Uberaba é 35 (11% / 0,3%), o mais alto para esta categoria, sugerindo que a região do Triângulo Mineiro e Goiás é produtora de pedras e cristais e o Rio de Janeiro é o principal demandante.

As especializações do comércio para São Paulo através da fronteira de Uberaba, mais que as pedras, eram o sal, meios de sola (couros moles meio curtidos para calçados), agrícolas diversos (ipecacuanha), derivados de cana (aguardente), relativos ao transporte (carros), e, além da pecuária em geral, os panos de algodão.

Estudos mais detalhados da conjuntura das exportações mineiras de diversos produtos são efetuados ao longo dos capítulos sexto a décimo, conforme a importância do escoamento dos gêneros em cada rota de comércio.

---

naquela fronteira – o índice da fronteira do São Francisco para a categoria “outros alimentos” é elevado – e na mesma época as fronteiras do sul registravam mais de duas toneladas exportadas.

**Tabela 5.5** – Exportações por categoria de produto através dos segmentos de fronteira, 1815-84 (%)

Por categoria de produto →	NORTE			OES	SUDOESTE		SUL-EXTREMO				SUDESTE				TOTAL
	MUCURI	MINAS NOVAS	SÃO FRANCISCO	UBERABA	PASSOS	SAMAMBAIA	POUSO ALEGRE	POUSO ALTO	AIURUOCA	RIO PRETO	JUIZ DE FORA	BARBACENA	CHIADOR	ALÉM PARAÍBA	
Agricultura															
Café	0,15	0,01	0,01	0,00	0,67	0,40	0,07	0,01	0,17	2,09	13,89	25,97	24,53	26,44	5,57
Fumo	0,01	0,35	0,26	0,13	0,12	2,65	58,55	27,15	2,85	2,02	0,21	2,70	0,76	1,90	0,35
Algodão bruto		4,25	0,15	1,43	0,16	0,66	13,06	0,68	0,01	0,24	0,07	72,31	5,25	1,71	0,01
Derivados de algod		0,58	0,00	1,47	0,88	0,18	0,21	1,07	1,18	5,24	0,63	84,17	2,57	1,72	0,09
Derivados da cana	0,00	0,29	22,21	4,32	2,63	0,24	2,20	11,13	7,94	10,86	1,16	19,91	7,40	5,69	4,02
Doces	0,01		0,85	1,93	0,01	0,05	0,60	0,75	6,30	20,59	0,62	48,68	16,95	2,29	0,35
Grãos	0,21	1,51	2,46	0,63	0,13	1,63	7,30	29,23	23,40	7,14	1,79	9,61	3,15	11,64	0,18
Farinhas	0,03	1,90	30,15	1,32	2,88	6,35	13,54	12,67	5,87	15,59	2,16	5,73	0,58	0,91	0,32
Outros alimentos	0,00	0,89	0,40	0,03		0,18	3,33	5,08	83,64	0,79	2,03	2,71	0,63	0,05	0,24
Madeiras	2,47	0,03	0,71	0,36	0,60	0,00	0,53	0,38	0,76	2,86	1,34	3,38	49,03	37,55	
Transportes		0,23	5,49	2,18	1,47	0,58	0,65	3,70	18,41	27,72	2,62	10,37	6,19	18,19	2,22
Outros agrícolas		0,67	0,02	5,72	3,47	0,75	0,19	3,25	1,61	42,33	0,04	38,41	2,40	0,48	0,68
Pecuária															
Gado bovino	0,05	1,55	0,18	1,13	0,40	0,31	3,09	23,87	23,16	30,08	1,03	12,81	1,38	0,82	0,12
Queijos	0,00	0,01	0,02	0,06	0,01	2,37	1,98	4,20	11,97	45,24	0,39	33,20	0,22	0,29	0,04
Gado suíno	0,05	0,06	0,03	0,32	0,98	2,31	35,92	25,50	1,14	26,76	1,07	1,76	1,96	1,66	0,47
Toucinho	0,02	0,46	0,09	0,19	1,46	2,86	5,65	26,97	8,21	14,69	1,08	26,30	8,91	2,53	0,57
G. ovino e caprino	0,01	0,02	0,01	0,36	0,61	0,95	7,28	26,75	5,59	23,76	1,98	16,89	13,30	2,31	0,19
Gado eqüideo	0,57	38,36	8,51	1,20	0,58	0,39	8,37	7,62	3,10	6,59	1,88	2,49	4,67	13,55	2,12
Couros	0,05	3,24	1,67	18,60	1,18	0,94	0,80	1,13	0,32	5,08	1,00	58,05	4,00	2,92	1,02
Aves	0,00	0,01	0,00	0,01	0,00	1,49	24,00	7,71	3,73	12,18	1,86	23,28	23,21	2,36	0,15
Outros derivados		42,83	1,83	1,75	11,43	9,19	0,06	3,06	0,50	0,70		21,89	0,18	6,58	
Min.															
Sais	31,48	4,06	0,08	29,70	4,63	1,06	1,05	0,08	0,01	0,00	0,08	0,00	0,09	0,19	27,48
Pedras e cristais	1,38	0,59		11,37	0,99			0,91		10,88		73,88	0,00		
Outros minerais		0,20	0,73	0,80	9,04	2,44	0,26	0,13	2,24	2,62	16,27	15,45	4,56	34,44	10,81
Total geral	0,12	0,55	0,20	0,33	0,66	0,86	6,75	8,68	4,67	8,70	8,83	22,90	16,28	16,92	3,56

Legenda: mais vermelho, maior a percentagem

50%+	20%+	10%+	5%+	2%+	1%+
------	------	------	-----	-----	-----

**Notas:** Célula vazia significa que não houve exportações desta categoria de produtos por esta fronteira; 0,00 significa as exportações por esta fronteira não atingiram 0,005% do total provincial desta categoria de produto. Segmentação da fronteira conforme tabela 5.1. Categorias de produto compostas por: Café: café; Fumo: cigarros, fumo (em rama, em folha, picado e pixuá), mel de fumo e tabaco; Derivados de algodão: cintas, colchas, linha, mantas (de algodão e de retalho), panos (grossos, riscados e trançados), redes e toalhas de mesa; Algodão bruto: algodão com caroço e em rama; Derivados de cana: açúcar, aguardente, melado e rapaduras; Grãos: arroz (com casca e pilado), feijão, milho e trigo; Doces: doces de qualquer qualidade e marmelada; Farinhas: farinhas (de mandioca, de milho e de trigo), fubá (de milho) e polvilho (de mandioca); Transportes: armações de cangalha, canoas de madeira, capim de cangalha, carros de madeira e liteiras; Madeiras: couçoeiras de jacarandá, dormentes (maiores e menores) e tábuas; Outros alimentos: amendoim, araruta, cebolas e alhos, frutas, gengibre, pinhões, batatas e carás; Outros agrícolas: anil, azeite de mamona, cera (branca e preta), cerveja, chapéus de palha (inferiores e superiores), leite de mangabeira, mamona em grão, poaia (ipecaçuana), quina e velas de cera; Gado bovino: gado vacum; Gado suíno: porcos em pé; Gado eqüideo: gado cavalari e mular; Outros gados: gado cabrum e lanígero; Aves: galinhas, galinhas d'angolas, ovos, perus, patos, marrecos e gansos; Toucinho: toucinho, banha e carne de porco; Queijos: queijos; Couros: chicotes simples (compridos e pequenos) chicotes com anéis de prata (compridos e pequenos), couros curtidos, couros de boi (crus), couros de veado, meios de sola, selas, selins e selotes; Outros derivados da pecuária: carne seca, chapéus de pelo, lã, sabão, sebo em rama; Sais: pólvora, sal e salitre; Pedras: ametistas, cristal, esmeril de tinteiro e pedras preciosas exceto diamante; Outros minerais: cal (branca e preta), cravos para ferradura, ferraduras, ferro em barra, gamelas (grandes e pequenas), panelas e vasos de pedras, telhas, tijolos e vergalhões de ferro.

**Tabela 5.6** – Exportações por segmento de fronteira através das categorias de produto, 1815-84 (%)

Por segmento de fronteira ↓	NORTE			OES	SUDOESTE		SUL-EXTREMO				SUDESTE					TOTAL	
	MUCURI	MINAS NOVAS	SÃO FRANCISCO	UBERABA	PASSOS	SAMAMBAIA	POUSO ALEGRE	POUSO ALTO	AIURUOCA	RIO PRETO	JUIZ DE FORA	BARBACENA	CHIADOR	ALÉM PARAIBA	SÃO FIDÉLIS		
Agricultura	Café	72,25	1,59	1,99	0,36	62,11	28,64	0,68	0,07	2,29	14,75	96,25	69,45	92,25	95,68	95,80	61,22
	Fumo	0,61	4,92	10,43	3,16	1,39	24,08	67,97	24,51	4,78	1,82	0,18	0,92	0,36	0,88	0,76	7,83
	Algodão bruto		3,35	0,33	1,91	0,11	0,33	0,84	0,03	0,00	0,01	0,00	1,38	0,14	0,04	0,00	0,44
	Derivados de algod		1,84	0,04	7,95	2,37	0,37	0,05	0,22	0,44	1,06	0,13	6,47	0,28	0,18	0,04	1,76
	Derivados da cana	0,01	0,15	31,39	3,70	1,12	0,08	0,09	0,36	0,48	0,35	0,04	0,24	0,13	0,09	0,32	0,28
	Doces	0,00		0,15	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,08	0,00	0,08	0,04	0,00	0,00	0,04
	Grãos	0,71	1,17	5,33	0,83	0,09	0,81	0,46	1,45	2,15	0,35	0,09	0,18	0,08	0,29	0,02	0,43
	Farinhas	0,01	0,14	6,43	0,17	0,19	0,31	0,08	0,06	0,05	0,08	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,04
	Outros alimentos		0,01	0,01	0,00		0,00	0,00	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
	Madeiras	0,43	0,00	0,08	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,06	0,05		0,02
	Transportes		0,01	0,61	0,15	0,05	0,01	0,00	0,01	0,09	0,07	0,01	0,01	0,01	0,02	0,01	0,02
	Outros agrícolas		0,03	0,00	0,43	0,13	0,02	0,00	0,01	0,01	0,12	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,02
Pecuária	Gado bovino	6,07	39,08	12,88	48,21	8,60	5,03	6,39	38,37	69,18	48,22	1,63	7,80	1,19	0,67	0,46	13,94
	Queijos		0,02	0,15	0,37	0,03	5,23	0,56	0,92	4,88	9,90	0,08	2,76	0,03	0,03	0,02	1,90
	Gado suíno	1,20	0,29	0,35	2,61	4,03	7,21	14,35	7,92	0,66	8,29	0,33	0,21	0,32	0,26	0,36	2,69
	Toucinho	1,21	6,66	3,52	4,62	17,86	26,49	6,69	24,85	14,07	13,51	0,98	9,18	4,38	1,20	1,28	8,00
	G. ovino e caprino	0,01	0,00	0,01	0,17	0,14	0,17	0,16	0,47	0,18	0,41	0,03	0,11	0,12	0,02	0,01	0,15
	Gado eqüideo	2,51	37,95	23,58	2,01	0,48	0,25	0,68	0,48	0,36	0,42	0,12	0,06	0,16	0,44	0,33	0,55
	Couros	0,12	1,78	2,57	17,34	0,55	0,33	0,04	0,04	0,02	0,18	0,03	0,77	0,07	0,05	0,09	0,30
	Aves	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	0,45	0,92	0,23	0,21	0,36	0,05	0,26	0,37	0,04	0,01	0,26
	Outros derivados		0,55	0,07	0,04	0,13	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00		0,01	0,00	0,00		0,01
Min.	Sais	14,71	0,42	0,02	5,26	0,41	0,07	0,01	0,00	0,00		0,00		0,00	0,00	0,45	0,06
	Pedras e cristais	0,15	0,01		0,47	0,02			0,00		0,02		0,04	0,00			0,01
	Outros minerais		0,00	0,05	0,03	0,18	0,04	0,00	0,00	0,01	0,00	0,02	0,01	0,00	0,03	0,04	0,01
Total geral	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Legenda: mais vermelho, maior a percentagem

50%+	20%+	10%+	5%+	2%+	1%+
------	------	------	-----	-----	-----

**Notas:** Célula vazia significa que não houve exportações desta categoria de produtos por esta fronteira; 0,00 significa as exportações desta categoria de produto não atingiram 0,005% do total na fronteira. Segmentação da fronteira conforme tabela 5.1. Categorias de produto conforme a tabela 5.5.

**Tabela 5.7** – Índice de participação dos produtos em cada segmento relativamente à média, 1815-84

Índice de participação relativa	NORTE			OES	SUDOESTE		SUL-EXTREMO				SUDESTE				TOTAL		
	MUCURI	MINAS NOVAS	SÃO FRANCISCO	UBERABA	PASSOS	SAMAMBAIA	POUSO ALEGRE	POUSO ALTO	AIURUOCA	RIO PRETO	JUIZ DE FORA	BARBACENA	CHIADOR	ALÉM PARAÍBA		SÃO FIDÉLIS	
Agricultura	Café	1,18	0,03	0,03	0,01	1,01	0,47	0,01	0,00	0,04	0,24	1,57	1,13	1,51	1,56	1,56	1,0
	Fumo	0,08	0,63	1,33	0,40	0,18	3,07	8,68	3,13	0,61	0,23	0,02	0,12	0,05	0,11	0,10	1,0
	Algodão bruto	0,00	7,68	0,77	4,38	0,25	0,77	1,94	0,08	0,00	0,03	0,01	3,16	0,32	0,10	0,00	1,0
	Derivados de algod	0,00	1,04	0,02	4,52	1,35	0,21	0,03	0,12	0,25	0,60	0,07	3,68	0,16	0,10	0,02	1,0
	Derivados da cana	0,02	0,52	112,3	13,23	4,01	0,27	0,33	1,28	1,70	1,25	0,13	0,87	0,45	0,34	1,13	1,0
	Doços	0,07	0,00	4,31	5,92	0,02	0,06	0,09	0,09	1,35	2,37	0,07	2,13	1,04	0,14	0,10	1,0
	Grãos	1,66	2,73	12,43	1,93	0,20	1,88	1,08	3,37	5,01	0,82	0,20	0,42	0,19	0,69	0,05	1,0
	Farinhas	0,26	3,42	152,4	4,05	4,39	7,35	2,01	1,46	1,26	1,79	0,24	0,25	0,04	0,05	0,09	1,0
	Outros alimentos	0,00	1,60	2,00	0,10	0,00	0,21	0,49	0,59	17,92	0,09	0,23	0,12	0,04	0,00	0,07	1,0
	Madeiras	19,98	0,05	3,58	1,09	0,92	0,00	0,08	0,04	0,16	0,33	0,15	0,15	3,01	2,22	0,00	1,0
	Transportes	0,00	0,41	27,75	6,68	2,24	0,67	0,10	0,43	3,94	3,19	0,30	0,45	0,38	1,08	0,62	1,0
	Outros agrícolas	0,00	1,21	0,09	17,54	5,29	0,87	0,03	0,37	0,34	4,87	0,00	1,68	0,15	0,03	0,19	1,0
Pecuária	Gado bovino	0,44	2,80	0,92	3,46	0,62	0,36	0,46	2,75	4,96	3,46	0,12	0,56	0,09	0,05	0,03	1,0
	Queijos	0,00	0,01	0,08	0,19	0,02	2,75	0,29	0,48	2,57	5,20	0,04	1,45	0,01	0,02	0,01	1,0
	Gado suíno	0,45	0,11	0,13	0,97	1,50	2,68	5,33	2,94	0,24	3,08	0,12	0,08	0,12	0,10	0,13	1,0
	Toucinho	0,15	0,83	0,44	0,58	2,23	3,31	0,84	3,11	1,76	1,69	0,12	1,15	0,55	0,15	0,16	1,0
	G. ovino e caprino	0,08	0,03	0,04	1,10	0,93	1,10	1,08	3,08	1,20	2,73	0,22	0,74	0,82	0,14	0,05	1,0
	Gado eqüideo	4,58	69,26	43,04	3,67	0,88	0,46	1,24	0,88	0,67	0,76	0,21	0,11	0,29	0,80	0,59	1,0
	Couros	0,39	5,85	8,44	57,03	1,79	1,09	0,12	0,13	0,07	0,58	0,11	2,54	0,25	0,17	0,29	1,0
	Aves	0,02	0,02	0,01	0,02	0,00	1,73	3,56	0,89	0,80	1,40	0,21	1,02	1,43	0,14	0,04	1,0
	Outros derivados	0,00	77,34	9,25	5,37	17,44	10,65	0,01	0,35	0,11	0,08	0,00	0,96	0,01	0,39	0,00	1,0
Min.	Sais	254,8	7,33	0,41	91,05	7,06	1,23	0,16	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	0,01	0,01	7,72	1,0
	Pedras e cristais	11,17	1,07	0,00	34,85	1,51	0,00	0,00	0,10	0,00	1,25	0,00	3,23	0,00	0,00	0,00	1,0
	Outros minerais	0,00	0,37	3,71	2,45	13,79	2,83	0,04	0,02	0,48	0,30	1,84	0,67	0,28	2,04	3,04	1,0
Total geral		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

Legenda: mais vermelho, maior o índice

32,0+	8,0+	4,0+	3,0+	2,0+	1,5+
-------	------	------	------	------	------

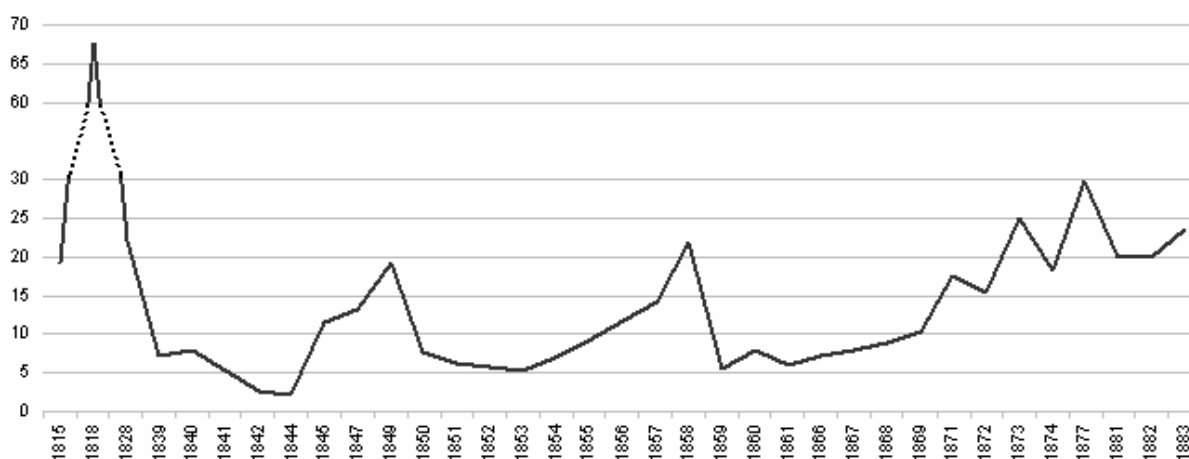
**Metodologia:** Divide-se a quota de participação de cada segmento no escoamento de cada categoria de produto pela quota de participação do segmento nas exportações totais, a partir da tabela 5.5, ou divide-se a quota de participação do produto na fronteira pela quota de participação do produto nas exportações totais, a partir da tabela 5.6 (o resultado é o mesmo). Por exemplo, para rotas com valores superiores a 2 teríamos ao menos o dobro a mais de chance de ver o transporte ou condução dos gêneros relacionados (agregados por categorias), se possível fosse aleatoriamente apanhar uma libra esterlina do fluxo das exportações em cada segmento.

## 6. FRONTEIRA NORTE

Mais extensa que as demais, a fronteira norte de Minas era a mais desguarnecida de fiscalização. Os sertões do norte constituem imensa região de planaltos, grande extensão de terrenos planos ou pouco ondulados, elevados e cortados por chapadas e vales. Diferentemente da fronteira sul, retalhada por serras e matas, a fronteira norte facilitava o trânsito entre as províncias de Minas Gerais, Bahia e Pernambuco. Rios largos delimitavam a fronteira, como o Caririnha e Verde, não merecendo a atenção da administração provincial o melhoramento dos caminhos. As trilhas marcadas por cascos de bovinos e eqüídeos não prestavam à fixação de recebedorias fronteiriças, pelo pouco trânsito e prontidão dos sertanejos em tomar rumos alternativos uma vez instalado um posto fiscal. As recebedorias que funcionaram nesta fronteira estavam em portos de rios navegáveis, como São Francisco, Jequitinhonha e Mucuri; exceto a do Rio Pardo e seus vigias, na vila deste nome, um dos mais importantes arraiais da região, no termo do município de Minas Novas.

Observamos no gráfico 6.1 que as exportações totais nesta fronteira eram pequenas e superaram 20 mil libras esterlinas tão-somente em 1818-28 e a partir de meados da década de 1870, com exceção para o ano de 1858/59.

**Gráfico 6.1** – Exportações anuais na Fronteira Norte, 1815-84 (milhares de libras)



As 65 mil libras exportadas no ano de 1818/19 deveram-se à excepcional passagem de 6,3 mil cabeças de eqüídeos, entre cavалares e muares, conforme os dados do Barão de Eschwege. Além do período inicial, identificamos claramente três momentos de expansão nas exportações. Os dois primeiros, nas décadas de 1840 e 1850, são seguidos de declínio a nível pouco superior a 5 mil libras anuais. O último período de expansão, a partir da década de 1860, perdura durante as décadas de 1870 e 1880. Ainda, o volume é exíguo quando

comparado ao início do século. Entretanto devemos anotar que a proporção de extravios era grande e não estamos longe da realidade quando falamos que as exportações totais eram, na realidade, no mínimo o dobro das computadas nas recebedorias. Segundo o engenheiro Henrique Gerber, a proporção de extravios na fronteira norte era elevada na década de 1850, chegando a 93% do valor registrado no segmento do Rio São Francisco e a 72% do valor registrado no segmento de Minas Novas (tabelas 6.1 e 6.2).

**Tabela 6.1** – Extravios das exportações no segmento do Rio São Francisco em 1854-59

	Recebedorias	Gerber	Extravios
Rapaduras (unidades)	52.730	90.000	71%
Outros (arobas)	519	1.000	93%
Bovinos (cabeças)	107	200	87%
Eqüídeos (cabeças)	139	300	116%
Outros gados (cabeças)	7	0	-100%
<b>Total (libras esterlinas)</b>	<b>1.932</b>	<b>3.728</b>	<b>93%</b>

**Fonte:** GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44. **Nota:** As exportações que Gerber agrega “em direção à comarca do Urubu, na província da Bahia” referem-se às exportações nas recebedorias de Morrinhos, Pontal do Escuro e Barra do Rio Verde.

**Tabela 6.2** – Extravios das exportações no segmento de Minas Novas em 1854-59

	Recebedorias	Gerber	Extravios
Toucinho (arobas)	1.359	2.000	47%
Fumo (arobas)	1.382	2.000	45%
Outros (arobas)	344	2.000	481%
Bovinos (cabeças)	1.273	2.000	57%
Eqüídeos (cabeças)	747	1.200	61%
Outros gados (cabeças)	3	0	-100%
<b>Total (libras esterlinas)</b>	<b>11.186</b>	<b>19.197</b>	<b>72%</b>

**Fonte:** GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44. **Nota:** As exportações que Gerber agrega “em direção às comarcas do Caeteté e Porto Seguro na província da Bahia” referem-se às exportações nas recebedorias de Rio Pardo e Salto Grande.

Os extravios eram generalizados para todos os gêneros. Para estimular o pagamento da taxa de exportação, a taxas sobre o gado bovino, cavalari e eqüino nas recebedorias do norte da província eram cobradas a 50% do valor original. Ainda, Gerber calcula um grande número de bovinos e eqüídeos (cavalares e muares) extraviados anualmente na década de 1850. As exportações nos segmentos que compõem esta fronteira eram bem distintas quanto ao fluxo de mercadorias, como as tabelas 6.1 e 6.2 adiantam. Representamos esta diversidade na tabela 6.3. Dividimos a fronteira Norte em três segmentos: Minas Novas, Mucuri e São Francisco. A recebedoria do Rio Pardo foi responsável pela maioria absoluta (56,5%) de todas as exportações registradas na fronteira Norte entre 1815 e 1884 (tabela 6.3). Antes de proseguir com a análise específica da evolução das exportações em cada um destes segmentos, vejamos os movimentos gerais de exportação da fronteira Norte nas tabelas 6.4 e 6.5.



**Tabela 6.3 – Fronteira Norte: Participação por recebedorias, 1815-1884 (libras esterlinas totais)**

Recebedorias	Segmento	Período	Anos	Participação	Principais produtos		
Rio Pardo	Minas Novas	1815-84	37	56,5 %	Gado eqüideo 44,4%	Gado vacum 33,9%	Toucinho 6,3%
Malhada	São Francisco	1816-28	5	12,6 %	Rapaduras 39,2%	Gado cavalari 14,6%	Gado vacum 10,6%
Filadélfia	Mucuri	1872-84	7	9,2 %	Café 73,7%	Sal 15,0%	Gado vacum 5,2%
Pontal do Escuro	São Francisco	1856-78	15	6,7 %	Rapaduras 34,5%	Gado cavalari 22,5%	Gado vacum 14,1%
Januária	São Francisco	1868-84	10	6,1 %	Rapaduras 39,7%	Fumo 16,7%	Cereais 14,0%
Salto Grande	Minas Novas	1858-84	15	5,0 %	Gado vacum 34,2%	Panos 12,3%	Algodão 11,9%
Morrinhos	São Francisco	1845-56	9	3,8 %	Rapaduras 40,0%	Gado cavalari 20,0%	Gado vacum 16,8%
Barra do Rio Verde	São Francisco	1853-56	3	0,1 %	Toucinho 43,3%	Gado vacum 27,7%	Gado suíno 13,0%

**Tabela 6.4 – Fronteira Norte: Participação por produtos, 1815-1884 (libras esterlinas, média anual)**

Gênero	1815-28	1842-48	1850-57	1858-62	1866-70	1871-78	1881-84	Total	Segmento %	Recebedoria %
Gado eqüideo	10.261	4.768	2.774	6.680	2.407	2.573	3.480	29,1 %	M. Novas 81,2	Rio Pardo 79,7
Gado vacum	7.042	1.898	2.309	2.081	2.065	5.774	5.501	24,4 %	M. Novas 87,2	Rio Pardo 77,3
Rapaduras <sup>a</sup>	1.185	557	737	393	1.370	1.784	2.343	11,4 %	S. Francisco 99,1	Malhada 44,1
Café	25	45	29	29	104	4.307	5.861	8,4 %	Mucuri 90,5	Filadélfia 90,5
Algodão	3.592	24	21	51	559	816	36	5,0 %	M. Novas 77,7	Rio Pardo 63,6
Toucinho	1.187	163	657	625	340	1.290	954	4,8 %	M. Novas 79,9	Rio Pardo 67,7
Fumo	34	166	551	937	764	1.273	1.061	3,9 %	M. Novas 57,2	Rio Pardo 52,4
Couros	2.596	114	84	181	262	529	5	3,4 %	S. Francisco 68,7	Malhada 56,0
Cereais	482	90	166	250	310	623	1.152	2,4 %	S. Francisco 80,8	Januária 36,2
Panos	1.095	64	211	364	123	387	141	2,3 %	M. Novas	Rio Pardo 62,6
Sal	0	0	0	73	30	1.555	0	1,7 %	Mucuri 91,5	Filadélfia 91,5
Redes e mantas	1.225	31	0	68	5	40	36	1,4 %	S. Francisco 68,0	Malhada 52,7
Outros	390	87	96	245	299	341	574	1,8 %	M. Novas 54,0	S. Grande 28,4
Total	29.110	8.009	7.635	11.975	8.638	21.293	21.145	100 %	M. Novas 61,5	Rio Pardo 56,5

(a) Inclui açúcar.

**Tabela 6.5 – Fronteira Norte: Participação por produtos, 1815-1884 (quantidade média anual)**

Gênero	Unidades	1815-28	1842-48	1850-57	1858-62	1866-70	1871-78	1881-84
Gado eqüideo		2.339	1.388	635	954	557	445	718
Gado vacum	Cabeças	6.360	1.242	1.143	739	882	1.717	2.122
Outros		37	8	13	61	42	57	373
Rapaduras	Unidades	110.149	62.718	71.781	30.439	133.465	132.720	215.867
Açúcar	Quilos	9.766	461	1.162	831	2.748	4.273	20.345
Café	Quilos	234	2.126	1.067	715	3.169	82.045	173.313
Algodão	Quilos	57.701	585	469	940	12.484	13.526	752
Toucinho	Quilos	36.490	6.648	21.129	15.155	9.810	27.894	26.514
Fumo	Quilos	1.616	8.808	17.153	20.325	23.008	26.582	42.196
Couros	Unidades	24.713	580	247	422	1.055	1.200	25
Cereais	Litros	131.184	15.930	27.917	41.953	49.738	76.690	180.989
Panos	Metros	32.744	2.580	7.504	13.276	5.441	13.626	6.741
Sal	Quilos	0	0	0	2.600	1.358	48.636	0
Redes e mantas	Unidades	7.866	253	0	453	13	62	70
Outros	Quilos	7.668	3.513	2.707	4.791	8.231	6.965	4.872
Total	Cabeças de gado	8.736	2.637	1.792	1.754	1.480	2.220	3.213
	Bestas carregadas	7.853	1.089	1.452	1.054	2.512	3.935	6.073

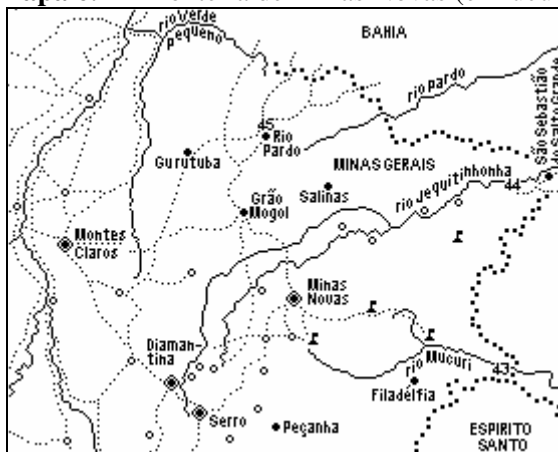
O segmento de Minas Novas concentrava a maior parte das exportações no norte de Minas, com destaque para as partidas de gados bovino, cavalari e muar, além dos tradicionais gêneros mineiros algodão, fumo e toucinho e gêneros específicos do trânsito com a Bahia como carne seca, redes, lã, sabão, patos, marrecos, gansos e perus. O segmento do Mucuri, cuja única recebedoria componente, Fildélfia, principia suas atividades tão-somente no ano de

1872, apresenta exportações significativamente diferentes das demais, pelo grande vulto, relativamente, de café e sal. Já as rotas fluviais do São Francisco são caracterizadas pelo açúcar, especialmente as rapaduras, com partidas superiores a 100 mil unidades em todos os anos exceto na década de 1840 (há grande falha nos dados das recebedorias do São Francisco), no período 1855-62 e em 1876/77. Além das rapaduras e algum açúcar branco e aguardente, constituem exportações características da navegação do São Francisco abaixo canoas novas de madeira, couros curtidos de bezerro, farinha de mandioca e gengibre.

## 6.1 MINAS NOVAS: ALGODÃO E TRILHAS DE GADO

O segmento de Minas Novas consiste de duas recebedorias nos caminhos desde o termo de Minas Novas em direção às comarcas do Caeté e Porto Seguro na Bahia. A recebedoria do São Sebastião do Salto Grande localizava-se no rio Jequitinhonha, cerca de 20 a 25 km acima da freguesia de mesmo nome (vide mapa 6.1). Nos princípios do século foi construída “uma estrada ao longo do rio, de Minas Novas até o Quartel de Salto, na divisa da capitania, onde, depois de contornadas as cachoeiras, se embarcava a mercadoria.”<sup>336</sup> A recebedoria do Rio Pardo, no rio e vila de mesmo nome, distava cerca de 50 a 60 km da fronteira (mapa 6.1). Era guarnecida por nove estações de vigia nos caminhos alternativos, embora todas não definitivamente providas ou não oficialmente criadas em 1869.<sup>337</sup>

**Mapa 6.1** – Fronteira de Minas Novas (e Mucuri)



**Legenda:** (bandeirolas) quartéis; (43) Filadélfia; (44) São Sebastião do Salto Grande; (45) Rio Pardo.

<sup>336</sup> PRADO JÚNIOR, *Formação do Brasil*, p. 253. Prado Júnior baseia-se em Spix e Martius (*Viagem pelo Brasil*, Vol. II, pp. 55-60).

<sup>337</sup> As estações de vigia desprovidas, por falta de proposta do administrador da recebedoria do Rio Pardo, eram Lençóis, Salinas, Agua Vermelha, Prepery, Serra Nova e Viamão, e as não criadas, “porque não se pôde ainda obter informações acerca de conveniência de sua supressão ou conservação”, eram Cambauba, Bemfica e Brejinho (MINAS GERAIS, *Relatorio... 1870*, mapa s.n.).

A região de Minas Novas era famosa por seu algodão, bastante conceituado por conter fios compridos, regulares e finos, resistentes e brilhantes, de cor ordinariamente amarelada ou avermelhada. Entretanto as exportações dirigiam-se para o Rio de Janeiro e vemos pouco algodão exportado, ao menos oficialmente, para a Bahia. As exportações mineiras de algodão concentravam-se na fronteira Central. Em três trimestres de 1815, o registro do Caminho Novo anotou 79 toneladas de algodão em rama, 74% provenientes da comarca do Serro Frio (região de Minas Novas) e 19% da comarca do Rio das Velhas.<sup>338</sup> As exportações do norte e centro de Minas para o Rio de Janeiro normalmente escoariam através da fronteira Central. Os viajantes Spix e Martius explicaram por que a maior parte do algodão de Minas Novas era remetida ao Rio de Janeiro, apesar da menor distância para a Bahia. O valor do frete por animal era pouco menor que o valor da carga e os preços no Rio de Janeiro eram favoráveis.

“A arroba do algodão em rama, com os caroços, é em geral vendida no termo de seiscentos a setecentos réis; o beneficiado, de dois, até três mil-réis (...) A carga de um animal consiste em geral em oito arrobas [16\$ a 24\$000 réis em carga de algodão em rama], e paga-se até o Rio de Janeiro 14\$000 e até a Bahia, relativamente menos. As remessas para ambos esses portos são feitas por doze tropas, cada uma de 10 a 40 mulas, que estão quase o ano inteiro em caminho. A maior quantidade desse artigo vai, todavia, para o Rio de Janeiro, praça que, excetuando o fornecimento relativamente muito menor das outras partes da província de Minas e da vizinhança, é suprida quase exclusivamente por Minas Novas. Depois do algodão de Pernambuco é o de Minas Novas o mais apreciado no Brasil, e sempre é vendido nos portos de mar a 1\$000 ou 2\$000 mais caro do que o das outras terras de Minas ou do Rio de Janeiro, Porto Seguro, etc. Nos anos de 1819 a 1820, quando a procura era maior, custava a arroba, no Rio e na Bahia, 7\$000 a 7\$300. Com esses preços, grande é o lucro dos negociantes de algodão no termo de Minas Novas e trazem avultadas quantias para casa.”<sup>339</sup>

O algodão de Minas Novas “era muito bem reputado no mercado inglês”.<sup>340</sup> Era produzido para consumo em toda a província, “era principalmente uma cultura camponesa. O investimento era mínimo e o trabalho requerido tão pouco que o algodão não interferia com o cultivo de alimentos para subsistência”.<sup>341</sup>

Houve dois momentos de grandes exportações de algodão em rama, beneficiado sem caroços (vide gráfico 6.2); as exportações de algodão com caroço respondiam por apenas 1,5% do volume exportado em todo o período. O primeiro entre 1816 e 1824, com remessa

---

<sup>338</sup> CHAVES, Cláudia Maria das Graças. “Os mapas estatísticos de Minas Gerais: importações, exportações, consumo, produção e reformas econômicas no início do século XIX”. *Anais do X Seminário sobre a Economia Mineira* (CD-ROM). Belo Horizonte: UFMG / Cedeplar, 2002, p. 13. Igualava-se ao algodão de Minas Novas em excelência o algodão de Abaeté, na comarca do Rio das Velhas.

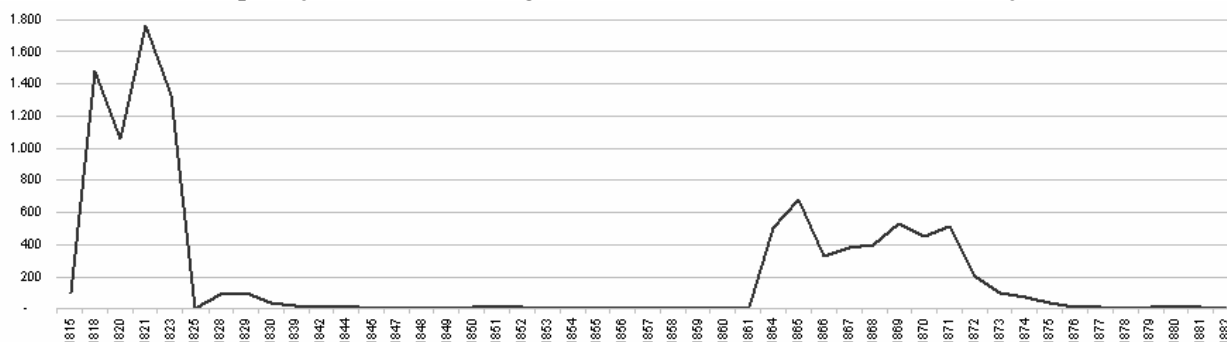
<sup>339</sup> SPIX & MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, Vol. II, pp. 59-60.

<sup>340</sup> “Por causa dos fios compridos, regulares, finos e resistentes, embora de cor amarelada” (CARVALHO, *Notícia Histórica*, pp. 13-14).

<sup>341</sup> MARTINS, “A indústria têxtil doméstica de Minas Gerais no século XIX”. In: *II Seminário sobre a Economia Mineira* (Anais, Volume História Econômica de Minas Gerais). Belo Horizonte: CEDEPLAR/FACE/UFMG, 1983, p. 78.

superior a 1.700 toneladas em 1821.<sup>342</sup> O segundo entre 1864 e 1872, quando da quebra da produção norte-americana, com média pouco inferior a 500 toneladas anuais. Quantidades pequenas se comparadas com as exportações totais brasileiras: superiores a 10 mil toneladas até 1825 (Minas Gerais respondia por 10% a 15%, parcela considerável) e em torno de 40 mil toneladas entre 1864 e 1872 (Minas contribuiu com menos de 2%).<sup>343</sup>

**Gráfico 6.2** – Exportações mineiras de algodão cru, 1815-83 (em rama e com caroço, toneladas)



Em 1818/19, durante a primeira elevação das exportações mineiras de algodão, as exportações totais foram 1.484 toneladas, e através do Rio Pardo 117,5t (8%).<sup>344</sup> Nas décadas de 1840 e 1850 as remessas por toda a província reduziram-se para cerca de 5 toneladas anuais, e para a Bahia para 0,8t (16%). Nesta época 60% das exportações eram de algodão com caroço na rota de Uberaba para São Paulo (3t). No segundo momento de elevação das exportações mineiras, em 1864/73, as remessas por toda a província eram 394 toneladas anuais (anos em que há informações por recebedorias) e através do Rio Pardo e Salto Grande estiveram em 17t anuais (4%). No período posterior (1873/83) as exportações totais de algodão eram de 40 toneladas anuais, e no segmento de Minas Novas 6t anuais (15%). Ou seja, a proporção de exportações para a Bahia era maior quando os preços internacionais eram desfavoráveis e constituíam, provavelmente, remessas para o mercado interno.

As principais exportações no Rio Pardo eram os gados soltos, bovinos e eqüídeos. A pecuária no sertão mineiro dependia da apropriação dos recursos naturais, mas era vinculada

<sup>342</sup> Saint-Hilaire informa a data de 1808 para o começo do *boom* algodoeiro, e em 1809 ou 1810 John Mawe encontrou em Minas Novas bem desenvolvida a cultura do algodão; mas em 1815 as exportações eram pouco superiores a 100 toneladas. Quanto ao fim do primeiro ciclo entre 1823 e 1825, é fato que em 1825 o preço do algodão já era 69% inferior ao pico de 1818. (Cf. MARTINS, “A indústria têxtil doméstica”, pp. 78-79; CARVALHO, Daniel de. *Estudos e depoimentos (1ª série)*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1953, p. 154).

<sup>343</sup> IBGE, *Anuário Estatístico (1939/1940)*, p. 1376.

<sup>344</sup> Spix e Martius (*Viagem pelo Brasil*, Vol. II, p. 56) citam as exportações de algodão por canoas que desciam o rio Belmonte (Jequitinhonha) no primeiro quartel do século XIX. Cada canoa levava a carga de oito mulas (uma tropa), ou seja, 64 arrobas (quase uma tonelada). A recebedoria do Salto Grande começou a funcionar em 1858.

ao mercado do centro da província, com ramificações para a Bahia. A comercialização do gado da região do Jequitinhonha era similar ao fornecimento do oeste mineiro, Triângulo e Goiás para as invernadas do rio Grande, diferia apenas em magnitude. No nordeste mineiro, o personagem central do comércio de gado não era o “marchante”, atravessador associado a grandes invernistas ou aos monopolistas da oferta de carne verde nos centros de consumo; era o boiadeiro sertanejo.

“O comércio de gado não era atividade regular [...] eram transações com lentas e emaranhadas negociações, numa economia de baixa liquidez. Para vender uma boiada, era preciso negociá-la, entregar os bois, esperar serem levados pelo comprador, unidos a outros rebanhos; formada a grande boiada, fazer a viagem até o ponto de revenda, colocar a boiada na invernada para engorda, esperar engordar, revender; então, ainda esperar 90 ou 180 dias para o boiadeiro receber o pagamento, fazer a viagem de volta e enfim saldar os compromissos assumidos como fazendeiro: demora de ano a dois, entre negociar o gado e receber o dinheiro.”<sup>345</sup>

As exportações de bovinos eram maiores em 1815-28, cerca de 5.000 cabeças anuais (7.707 em 1818/19 e 6.127 em 1828). No período posterior em apenas três oportunidades houve exportação para a Bahia superior a 2.000 cabeças: em 1849/50 (2.068), 1856/57 (2.088) e 1883/84 (2.157). A partir de 1871 as exportações estabelecem patamares regularmente superiores a 1.500 cabeças. Para os demais anos da série a exportação média foi de 800 cabeças. As exportações foram inferiores a 1.000 cabeças em 1842-46, 1852-55 e 1859-69. Segundo Gerber, contando os extravios na década de 1850 as exportações de bovinos nas recebedorias do Rio Pardo e Salto Grande eram 2.000 cabeças anuais.

As exportações de gado eqüideo também eram maiores no primeiro quartel do século. Conforme o mapa de exportações do Barão de Eschwege, em 1818/19 o registro do Rio Pardo anotou um número excepcional: 3.625 cabeças de muares e 2.031 de cavalares. Em apenas outras quatro oportunidades foram exportados mais de um milhar de eqüídeos no Rio Pardo: em 1828 (100 muares e 1.952 cavalares), 1845/46 (1.625 muares e 824 cavalares), 1847/48 (1.046 muares e 650 cavalares) e 1858/59 (novamente 1.625 muares e 268 cavalares); para os demais anos da série, a média foi de cerca de 400 cabeças anuais, muares e cavalares somados. Segundo Gerber, contando os extravios na década de 1850 as exportações anuais de eqüídeos eram 1.200 cabeças. As mulas, especialmente as provenientes da feira de Sorocaba (São Paulo), eram animais preciosos que nestes sertões alcançavam preços superiores a 50 mil réis na década de 1840 e superiores a 100 mil-réis na década de 1860, por cabeça.<sup>346</sup> Já no

---

<sup>345</sup> RIBEIRO, Eduardo Magalhães. “Vaqueiros, Fazendas e Pecuária Extensiva no Nordeste de Minas Gerais na Primeira Metade do Século XX”. *20 anos do Seminário sobre a Economia Mineira – 1982-2002: coletânea de trabalhos*. Belo Horizonte: UFMG/FACE/CEDEPLAR, 2002, pp. 244-245.

<sup>346</sup> Por exemplo, em 30/12/1866 José Ferreira de Figueiredo, originário de Minas Novas, condutor e proprietário

Salto Grande as exportações de eqüídeos nunca atingiram 100 cabeças (máximo 92 combinados em 1873/74).

Além do gado, tropas carregadas transitavam nestas trilhas, porém em número inferior. Na década de 1850, mais de 3.000 cabeças de gado eram exportadas, entre bovinos, cavaleiros e muares, e cerca de 750 mulas exportavam gêneros diversos, especialmente fumo e toucinho. A quantidade era superior à registrada, pois para fumo e toucinho os extravios regulavam em torno de 50%, mas para outros gêneros transportáveis os extravios chegavam a 500% (tabela 6.2 acima). O fumo e o toucinho mineiros encontravam mercado muito maior no Rio de Janeiro. Já os gêneros para os quais os extravios eram incalculáveis eram aqueles que preferencialmente eram exportados nesta rota para a Bahia, que constam da tabela 6.6 e incluem o algodão em rama em posição intermediária.

**Tabela 6.6** – Segmento de Minas Novas: Participação nas exportações mineiras, produtos selecionados, 1815-84

Gênero	Participação	Gênero	Participação
Carne seca	92%	Arroz pilado	7%
Redes	86%	Azeite de mamona	7%
Lã	68%	Gamelas pequenas	5%
Sabão	68%	Algodão em rama	5%
Gado muar	66%	Couros de boi	5%
Perus	66%	Sal	4%
Patos, marrecos e gansos	45%	Canoas de madeira	4%
Gado cavalari	30%	Farinha de mandioca	4%
Pólvora	24%	Pano de algodão riscado	3%
Mantas de algodão	20%	Feijão	3%
Cebolas e alhos	10%	Arroz com casca	2%

O segmento de Minas Novas respondia por 0,7% das exportações totais, mas por 66% das exportações mineiras de gado muar e 30% das de gado cavalari. Respondia, ainda, por uma parcela importante, ainda que em pequenas quantidades, da carne seca, redes, lã, sabão, perus, patos, pólvora e mantas de algodão. Dos gêneros da tabela 6.6, excetuado o gado eqüídeo, o algodão em rama respondeu por 63% do valor exportado por esta fronteira. Seguiam-lhe em importância couros de boi (12%), mantas de algodão (7%), feijão (5%), carne seca (4%) e sal (3%).

---

de 929 bestas muares, 7 cavalos e 2 éguas, pagou 2:338\$000 rs. em direitos sobre o trânsito de animais (à província de São Paulo) entre os campos do Paraná e a feira de Sorocaba, onde inverniariam os animais. Na entrada em Minas, as 929 mulas pagariam, ainda, 4:645\$000 rs. em taxa de bestas novas. Se vendidas ao preço oficial de exportação, normalmente os preços mínimos do mercado mineiro (80 mil réis por cabeça), sua receita seria de 74 contos de réis ou mais de 7 mil libras esterlinas ao câmbio de 1866 (informação de passagem de condutores de tropas na Barreira de Itapetininga fornecida por Carlos Eduardo Suprinyak. Cf. SUPRINYAK & RESTITUTTI, “Os muares e as minas”, esp. pp. 18-19).

## 6.2 MUCURI: ESTRADA DE SANTA CLARA

O segmento de Mucuri conta apenas com a recebedoria de Filadélfia. Funcionava a partir de 1872 e taxava as exportações das colônias de estrangeiros instaladas na bacia do rio Mucuri, ou mesmo de regiões mais distantes, em direção ao sul da Bahia ou à vila de São Mateus no Espírito Santo. No período em que operou a recebedoria, sua participação nas exportações mineiras foi de 0,24%, com importante papel no escoamento de café, sal e pedras preciosas.

**Tabela 6.7** – Fronteira do Mucuri: Participação nas exportações mineiras, produtos selecionados, 1815-84 e 1872-84

Gênero	Participação em 1815-84	Participação em 1872-84
Sal	38,4%	96,5%
Arroz pilado	4,3%	10,5%
Couçoeiras de jacarandá	2,6%	3,2%
Gado cavalari	0,6%	2,3%
Pedras preciosas exceto diamante	0,4%	100,0%
Fumo pixuí	0,2%	0,6%
Farinha de milho	0,1%	0,3%
Gado cabrum	0,1%	0,3%
Café	0,1%	0,2%
Couros de boi	0,1%	0,2%
Feijão	0,1%	0,2%
Gado suíno	0,1%	0,2%
Total geral	0,1%	0,2%
Gado vacum	0,1%	0,1%
Marmelada	0,0%	2,4%

Entre 1873 e 1884 obteve exportação anual média pouco inferior a 8 mil libras esterlinas. Em 1872-75 a principal exportação na recebedoria de Filadélfia foi o sal, 46,4% do valor, mas em 1877-84 foi o café com 88,3% do valor (191 toneladas anuais).

Situada próxima à fronteira com o Espírito Santo, a região do rio Mucuri não é formada por sertões de campos, como a extensa fronteira mais ao norte, mas por sertões de mata virgem e serras altas, povoadas por indígenas, características que, somadas ao antigo interesse em não prover Minas Gerais de comunicações com os portos, impediram seu povoamento. No mapa da província de Minas Gerais de Halfeld e Wagner, de 1855, na vasta área aproximadamente retangular entre os rios Doce e Jequitinhonha de sul a norte, e entre a fronteira com o Espírito Santo (serra dos Aimorés) e a serra dos Chifres e rio Urupuca de leste a oeste, com aproximadamente 50 mil quilômetros quadrados, na qual o rio Mucuri localiza-se exatamente no meio, encontramos muitos aldeamentos indígenas e quartéis militares, mas nenhuma freguesia sequer, exceto as fazendas na margem oriental do rio Urupuca e as

próprias colônias do Mucuri.<sup>347</sup> O ponto escolhido para a colônia de Filadélfia distava dos primeiros fazendeiros a sudoeste, oeste, noroeste e nor-noroeste num semicírculo de 80 quilômetros de raio e das primeiras freguesias nas mesmas direções num semicírculo de 160 a 170 quilômetros de raio.<sup>348</sup>

A região era conhecida desde o século XVI, mas ainda na primeira metade do século XIX expedições particulares e oficiais percorriam a região acreditando encontrar depósitos enormes de pedras preciosas no leito dos rios, o que nunca ocorreu. Muitas dessas empresas eram financiadas por cidadãos de Minas Novas, que tinham particular interesse no devassamento da região pela possibilidade de comunicação com o mar.<sup>349</sup>

“O povo do município de Minas Novas auxiliava todos esses empreendimentos, envidando os seus melhores esforços, tenazmente, orientados no sentido da abertura de estradas que, pelo valle do rio Mucury, o puzesse em comunicação com Atlantico e, desde módo, com as cidades da Bahia, Victoria e Rio de Janeiro, ampliando, assim os horizontes do escoamento de suas mercadorias retidas no lugar de produção, em vista dos tremendos impecilhos postos ao seu transporte pela distancia em que estava dos centros consumidores. (...) A idéia de abrir uma estrada que, tomando Minas Novas como inicial, descesse o vale do Mucuri e puzesse Minas Geraes em comunicação directa com o oceano Atlantico (...) não sahiu, até 1841, do campo das tentativas isoladas e sem uma finalidade certa, dos governos e dos particulares.”<sup>350</sup>

Em 1841, Teófilo Otoni acenou esta idéia à Assembléia Provincial; em 1847 estava organizada a Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri; em 1852 abriam-se as primeiras picadas desde Minas Novas à futura colônia; em 1856 iniciava a colonização por estrangeiros; em 1857 ficava pronta a Estrada de Rodagem de Filadélfia ao porto fluvial de Santa Clara, na fronteira com o Espírito Santo, com 170 quilômetros de comprimento.<sup>351</sup> Em 1858 escrevia Johan Jakob von Tschudi à *Gazeta Universal de Augsburg* que através desta “importante estrada de comércio que ligará as parte NE da provincia de Minas com a capital do imperio já atualmente o transporte de mercadorias do Rio de Janeiro para Minas Novas e mais para o norte, apesar de serem muito imperfeitos os meios auxiliares, acha-se encurtado de 35 a 40 dias”.<sup>352</sup> O engenheiro Henrique Gerber incluiu a rota “em direcção da estrada da companhia do Mucury” em sua própria segmentação da fronteira mineira para a segunda

<sup>347</sup> KARTE der Brasiliann Provinz Minas Geraes, *Halfeld & Wagner* (1855).

<sup>348</sup> Cf. officio ao Inspetor Geral de Terras da Província de Minas em 20 de Outubro de 1856. *Apud FERREIRA, Godofredo. Os bandeirantes modernos: O desbravamento e a colonisação das mattas do valle do rio Mucury e a fundação da cidade de Teophilo Ottoni, em Minas Geares.* [S.l]: [s.n.], 1934, pp. 98-101

<sup>349</sup> Documento manuscrito no Arquivo Público Mineiro relata explorações na região de Filadélfia na década de 1820. O documento é datado de 27/12/1829 em Minas Novas (APM, PP 1/6, Cx. 1, Doc. 19).

<sup>350</sup> FERREIRA, *Os bandeirantes modernos*, pp. 10-11 e anteriores.

<sup>351</sup> FERREIRA, *Os bandeirantes modernos*, *passim*.

<sup>352</sup> *Apud FERREIRA, Os bandeirantes modernos*, pp. 54-55.



metade da década de 1850, mesmo não havendo ali recebedoria alguma que lhe permitisse basear seus cálculos, como fez para as demais “direções de transito”, e estimou para esta rota importações de sal e gêneros de primeira necessidade em 30 mil arrobas anuais, mais 15 mil arrobas de outros gêneros.<sup>353</sup>

Apesar de todo o otimismo a companhia foi encampada pelo governo já em 1861 e as condições precárias em que viveu a colônia nos seus últimos anos tornaram aquela estrada praticamente sem função. A recebedoria registrava pequenas exportações de gêneros valiosos como café, sabidamente procedente da colônia, e sal talvez excedentes do comércio desde o interior. Além do café para o Espírito Santo, os colonos comerciavam as sobras de sua produção com o interior de Minas. Em 1877 os ex-colonos “exportaram 332.304 litros de milho, 26.548 ditos de feijão, 54.326 de arroz”,<sup>354</sup> ou seja, remeteram para fora do termo, pois em 1877/78 não foram computadas na recebedoria exportações destes grãos para fora da província através da recebedoria de Filadélfia. O valor destas “exportações” de grãos era de 1.900 a 2.400 libras esterlinas.<sup>355</sup> As exportações de café no ano de 1877/78 somavam 264 toneladas, no valor de 12.500 libras esterlinas a preços de exportação. O café era a principal produção econômica local e constitui a principal exportação da fronteira Norte em 1881/84 (tabela 6.4 acima).

### 6.3 SÃO FRANCISCO: A NAVEGAÇÃO DO RIO DOS CURRAIS

O segmento do São Francisco consiste no conjunto de recebedorias colocadas em portos do rio deste nome. As exportações, majoritariamente rapaduras, eram feitas sobre barcas em direção à comarca do Urubu na Bahia e voltavam carregadas de sal. Notamos que nas exportações de 1818/19 do Barão de Eschwege não constam rapaduras, entretanto afirmamos com certeza que as rapaduras estão inclusas no seu cômputo de açúcar.<sup>356</sup>

---

<sup>353</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44.

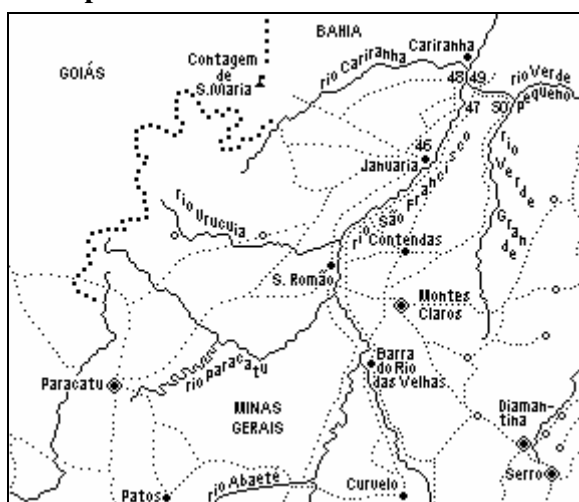
<sup>354</sup> Dr. Teive e Argollo – Relatório de 1878. *Apud* FERREIRA, *Os bandeirantes modernos*, pp. 73-74.

<sup>355</sup> A fonte não informa se as exportações de arroz eram de arroz com casca ou pilado.

<sup>356</sup> Eschwege fornece o número de 8.842 arrobas de açúcar exportadas na Malhada em três trimestres de 1818/19 (falta trimestre de outubro a dezembro de 1818); não constam rapaduras para quaisquer registros. Em 14 trimestres entre 1816 e 1822 foram exportadas na Malhada cerca de 1.750 arrobas de açúcar branco, ou 500 arrobas anuais, e mais de 250 unidades de rapadura, ou 73.034 anuais (equivalentes a 7.303 arrobas, a 10 rapaduras por arroba, conforme Henrique Gerber). No ano de 1828 houve a maior exportação de açúcar na fronteira São Francisco em toda a série, exceto 1818/19: 687,5 arrobas, equivalentes a 4,5% das exportações de rapadura neste ano, em peso. Entre 1842 e 1878, as exportações de açúcar representaram apenas 1,0% das de rapadura, em peso. Utilizando o termo médio da proporção açúcar/rapaduras em 1816/24 (6,37%) e 1828

No final da segunda década do século XIX os viajantes Spix e Martius, vindos de Goiás, desceram o rio Cariranha, visitaram o porto fiscal de Malhada e navegaram São Francisco abaixo. Em 1867 o explorador inglês Richard Burton desceu o São Francisco desde a Barra do Rio das Velhas e descreveu os portos fiscais mineiros de Morrinhos e Pontal do Escuro, o qual funcionava, então, na Malhada. A recebedoria de Januária, rio acima desde a fronteira, mais ao sul que as demais, seria criada em 1868. Já a recebedoria da Barra do Rio Verde localizava-se na confluência dos rios Verde Grande e Verde Pequeno, 200 quilômetros acima da desembocadura com o São Francisco e funcionou por curto período na década de 1850. (vide mapa 6.2)

**Mapa 6.2** – Fronteira do Rio São Francisco



**Legenda:** (46) Januária; (47) Morrinhos; (48) Ponta do Escuro; (49) Malhada; (50) Barra do Rio Verde.

As embarcações que navegavam no São Francisco eram de três tipos:

“1) Canoas de cerca de 10 palmos de comprimento e 5 de largura; 2) Ajojos de diferentes tamanhos; 3) Barcas de 60 até 150 palmos de comprimento e 12 a 16 de largura, que calam sendo carregados até 5 palmos; há barcas que carregam até 1.600 arrobas.”

Descrição mais detalhada das barcas foi feita por Richard Burton. Em Pirapora, distrito de Guaicuí, município de Barra do rio das Velhas, ponto de partida da navegação rio abaixo, Burton pela primeira vez viu uma barca do São Francisco:

“Lembra um ‘yaw’ do Mississipi. Só apareceu nos últimos 40 anos: antes daquele tempo, todo o serviço era feito por ajojos e canoas. (...) O comprimento é de uns 15 metros por 5 de largura, calando 1,1 ou 1,6 metros quando carregada, e podendo transportar 400 arrobas, calculadas em rapaduras, cada uma de 2 quilos, aproximadamente. (...) A tripulação de uma embarcação de tamanho médio é, aproximadamente, de dez homens, sendo os extremos seis e quatorze. Suas varas, de cerca de 7 metros

---

(4,50%) para 1818/19 (5,44%), estimamos as exportações neste ano em 641,75 arrobas de açúcar e 111.485 unidades de rapadura (termo anual para quatro trimestres).

de comprimento, são muito mais pesadas do que as do ajojo, e seu manejo exige mão adestrada. Usam, também, enormes remos, semelhantes aos remos de galeras, que um homem puxa, enquanto outro empurra. Durante as cheias, podem fazer a embarcação avançar à média de duas léguas por dia, à custa, como dizem, de buracos em seus peitos e expostos a todos os insetos das praias; por isso, via de regra, só fazem uma viagem por ano, e, no começo das chuvas voltam para a casa, onde cultivam a terra, para si mesmos ou para outros. Fiquei surpreendido com a ausência de velas; só foram vistas em dois lugares, Pilão Arcado e Juazeiro, e, mesmo assim, eram limitadas a embarcações usadas para a travessia do rio.”<sup>357</sup>

Acompanhemos o diário de Sir Burton no percurso de Januária a Cariranha.<sup>358</sup>

“Sábado, 27 de setembro de 1867 – (...) Vimos cascalho, na margem direita, e lavadeiras, como é hábito perto de qualquer cidade. (...) Antigamente, Morrinhos produzia salitre; hoje a produção está esgotada ou negligenciada.”<sup>359</sup>

Burton desembarca em Morrinhos, no “lado pernambucano” (margem esquerda), onde havia uma recebedoria, desativada em 1856. A estação fiscal foi deslocada para o Pontal do Escuro a partir de 1856/57 e o ponto em Morrinhos permaneceu como estação de vigia.<sup>360</sup>

“Domingo, 28 de setembro de 1867 – Partimos às cinco horas da manhã, apesar de pesada chuva, e, depois de três horas, desembarcamos na margem direita, para examinarmos a foz do Rio Verde Grande (...) O rio pode ser navegado por canoas na extensão de trinta léguas a partir de sua foz [onde] há uma larga praia.”<sup>361</sup>

O Rio Verde Grande estabelece a fronteira mineira com a Bahia, do São Francisco para o leste. É navegável até cerca de 200 quilômetros, onde deságua o Verde Pequeno, que marca a fronteira com a Bahia por outros 165 quilômetros. Da confluência, o Verde Grande sobe no sentido sul e suas nascentes encontram-se a mais de trezentos quilômetros, na vila de Montes Claros das Formigas (vide mapa 6.2).

Na margem mineira da confluência dos rios Verde Grande e Verde Pequeno operou a recebedoria da Barra do Rio Verde no triênio fiscal 1853/56. O movimento era reduzido, equivalendo, neste período, a apenas 5,9% das exportações totais registradas em Morrinhos, em libras. Comparamos a composição do fluxo de exportação na Barra do Rio Verde às demais recebedorias do norte entre 1853 e 1856 (tabela 6.8). Os produtos na Barra do Rio Verde diferem das embarcações do São Francisco.

---

<sup>357</sup> BURTON, *Viagem de canoa*, pp. 171-172. Em São Romão, Burton descreve um típico barco do São Francisco, “uma barca trazendo a bandeira imperial. Sua tripulação, incluindo o piloto, era de sete homens, e a tonelage de 4.000 a 5.000 rapaduras, ou seja, 10.000 a 12.500 quilos de peso” (BURTON, *Viagem de canoa*, p.199).

<sup>358</sup> BURTON, *Viagem de canoa*, pp. 219-228.

<sup>359</sup> BURTON, *Viagem de canoa*, pp. 220-221.

<sup>360</sup> Em 1869 a estação de vigia de Morrinhos sujeita à recebedoria do Pontal do Escuro estava desprovida (MINAS GERAIS, *Relatorio... 1870*, mapa s.n.).

<sup>361</sup> BURTON, *Viagem de canoa*, pp. 221-222.

**Tabela 6.8** – Composição das exportações do Norte de Minas em 1853-56 (libras esterlinas)

Morrinhos		Barra do Rio Verde		Rio Pardo	
Rapaduras	47,1%	Toucinho	43,3%	Mulas	33,3%
Cavalos	23,9%	Bovinos	27,7%	Bovinos	29,8%
Toucinho	9,5%	Porcos	13,0%	Cavalos	16,9%
Bovinos	5,8%	Fumo	8,3%	Toucinho	11,7%
Fumo	3,2%	Pano de algodão	5,5%	Pano de algodão	2,8%
Mulas	2,5%	Cavalos	1,2%	Fumo	2,5%
Far. de mandioca	2,3%	Milho	0,7%	Couros de boi	1,2%
Açúcar	1,4%	Galinhas	0,4%	Algodão em rama	0,50%
Média anual	£ 1.685,9	Média anual	£ 100,2	Média anual	£ 5.444,8

As exportações através do rio Verde Grande, que desce das “montanhas ao norte de Montes Claros” e da “vertente ocidental da Serra das Almas, ramo da cadeia do Grão-Mogol, e contravertente do grande Rio Pardo”,<sup>362</sup> apresentam características distintas às de Morrinhos e Rio Pardo. Predomina o toucinho; rapaduras e mulas, principais produtos respectivamente em Morrinhos e Rio Pardo, estão ausentes; são registrados porcos e galinhas, ausentes nas demais. O pouco trânsito da Barra do Rio Verde justificou sua curta existência; configura claro exemplo de nossa asserção que a fronteira norte de Minas “não prestava à fixação de recebedorias fronteiriças pelo pouco trânsito e prontidão dos sertanejos em tomar rumos alternativos”: em 1853/54, 54/55 e 55/56 as exportações de transportáveis evoluíram de 3,9 para 1,1 e 0,7 toneladas, com o fato notável de que em 55/56 não houve trânsito algum de toucinho.

Ainda nesta altura do São Francisco, Richard Burton notou o alto grau de salinidade do seu afluente: “água de um verde sujo, lamacento sensivelmente salgada”. Porém, “o sal para aquela zona tem de ser importado da Vila da Barra do Rio Grande ou mesmo de Juazeiro [ambas na Bahia]; em consequência, custa de 8\$000 a 12\$000 por quarta”.<sup>363</sup> Prosseguindo,

“Não tardamos a ultrapassar o Pontal da Barra do Rio Caririnha, um grande afluente ocidental, que recolhe as águas da Serra de Tabatinga e é a contravertente do Paranã ou Paraná, cabeceira oriental do rio Tocantins. É navegável, na extensão aproximada de vinte léguas.”<sup>364</sup>

Em 1869 existia a estação de vigia de Caririnha, sujeita à recebedoria do Pontal do Escuro, porém, como de praxe, não definitivamente provida.<sup>365</sup> Além deste vigia, no rio

<sup>362</sup> BURTON, *Viagem de canoa*, p. 222.

<sup>363</sup> BURTON, *Viagem de canoa*, p. 222. “A antiga bruaca de 24 pratos (cada um de 2 quilos) já não é mencionada. A menor medida é a que corresponde a 2 quilos e se chama mesmo medida; vinte medidas correspondem a 16 quilos (em Juazeiro), ou 40 a 64 quilos fazem uma quarta, que varia de lugar para lugar” (p. 227, nota 12).

<sup>364</sup> BURTON, *Viagem de canoa*, p. 223.

<sup>365</sup> MINAS GERAIS, *Relatorio... 1870*, mapa s.n.

Cariranha existiu outro posto fiscal. Foi criada em 1839 a “recebedoria de Santa Maria, no município de Januária”, aparentemente nunca efetivada, pois em abril de 1840 o presidente da província de Minas Gerais mandava suprimi-la.<sup>366</sup> Suspeitamos que a recebedoria de Santa Maria localizar-se-ia no ponto que no mapa de Halfeld e Wagner denomina-se *Contagem de S. Maria*, nas cabeceiras do rio Cariranha, para além da serra do Paranã, a mais de 300 quilômetros a oeste da sua barra, já na província de Goiás (vide mapa 6.2).<sup>367</sup> Spix e Martius fizeram o trajeto da Contagem de Santa Maria ao São Francisco, pelo rio Cariranha, em seis dias.<sup>368</sup>

“O Cariranha constitui o limite ocidental entre as províncias de Minas Gerais e da Bahia, e, no Pontal ou Ponto do Escuro, encontra-se estacionado um guarda e são cobrados impostos sobre mercadorias. O posto estava abandonado, devido às febres tifóides malignas chamadas ‘carneiradas’, que matam os homens como carneiros. Desde 1852, a recebedoria foi transferida para a margem direita. Seguimos para Malhada (...) um lugar sombreado, onde o gado se ajunta, nas horas quentes do dia. (...) Eu tinha uma carta para o Tenente Silvério Gonçalves de Araújo Loureiro, Administrador da Cobrança do Tesouro Provincial da Província de Minas Gerais [Administrador da Recebedoria do Pontal do Escuro]. (...) Ele viera de Ouro Preto; e tendo passado doze meses naquele horrível buraco, onde, de sua escolta, um sargento e quatro soldados, todos, com exceção de um único, tinham morrido, pretendia regressar o mais breve possível”.<sup>369</sup>

“Pecuária e sal constituem a riqueza do extenso distrito de Pilão Arcado [BA], e este último artigo anima, sobretudo, o comércio em Cariranha e no posto de fronteira de Minas Gerais, do outro lado, Malhada. (...) Este posto aduaneiro, além do menos lucrativo do Rio Pardo, o único entre as províncias da Bahia e Minas Gerais, renderia para o Estado, anualmente, de sete a nove mil cruzados. Malhada acha-se à beira da estrada principal – entre a cidade da Bahia, Goiás, Mato Grosso e Cuiabá – na qual trafegam anualmente, de um lado para o outro, vinte tropas grandes de mulas.”<sup>370</sup>

O antigo registro da Malhada estava desativado desde a década de 1830, mas o administrador da Recebedoria do Escuro em 1867 morava ali, talvez por causa da febre tifóide que assolava o Pontal; ou seja, a recebedoria do Pontal funcionava na Malhada. A recebedoria do Pontal do Escuro foi criada em 1839, juntamente com as de Morrinhos e Santa Maria. No primeiro mapa de exportação após a criação das recebedorias, para o ano 1839/40, lê-se que “não se contemplão aqui as Recebedorias de Santa Maria, Escuro e Morrinhos, por que nada consta a respeito d’ellas”.<sup>371</sup> A recebedoria do Escuro continuou oficialmente existindo, mas dela “nada consta” nos mapas de exportação da década 1840. Da recebedoria de Morrinhos,

<sup>366</sup> MINAS GERAIS. Regulamento n. 15, lei n. 154. *Livro da Lei Mineira*, tomo V (1839), parte 2ª, folha no. 1; MINAS GERAIS. Regulamento n. 16, lei n. 178. *Livro da Lei Mineira*, tomo VI (1840), parte 2ª, folha no. 1.

<sup>367</sup> A 14° sul e 46°40’ oeste (Greenwich), KARTE der Brasiliann Provinz, *Halfeld & Wagner (1855)*.

<sup>368</sup> SPIX & MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, Vol. II, p. 112.

<sup>369</sup> BURTON, *Viagem de canoa*, pp. 223-224.

<sup>370</sup> SPIX & MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, Vol. II, p. 114.

<sup>371</sup> MINAS GERAIS, *Falla... 1840*, mapa N°5, N.B.

nada consta até 1844/45 e para 45/46 as informações prestadas (400 libras esterlinas) podem ser parciais (média anual superior a 2.000 libras esterlinas em 1847-52).

O Pontal do Escuro deixou de ser citado nos mapas da Mesa de Rendas na década de 1850 – talvez consolidada como estação de vigia. Em 1856 entrou finalmente em atividade, justamente quando são interrompidos os trabalhos em Morrinhos e Barra do Rio Verde. Burton informa que a recebedoria do Pontal teria sido transferida para a margem direita do São Francisco, ou seja, para o antigo registro da Malhada, em território da Bahia, em 1852. Entretanto as atividades no Escuro principiam em 1856: ou o posto do Pontal funcionava como vigia de Morrinhos ou há erro de informação, transcrição ou tradução.

O comércio do São Francisco foi bem descrito por Spix e Martius. Além das importações de diversos produtos europeus, chamados “do reino” (tecidos, vinho e ferragens), que nestes sertões eram comprados “a peso de ouro”, havia o comércio de importação e exportação de gêneros do abastecimento entre Minas Gerais, Bahia e Pernambuco.

“O sal, extraído nas margens do Rio São Francisco, nas províncias da Bahia e Pernambuco, é importado em sacos de couro, surrões, cada um dos quais, pesando trinta ou quarenta libras (...). Importam-se também fumo, vinho e azeite, e por outro lado, a província de Minas manda farinha de mandioca, milho, feijão, toicinho, carne seca e salgada, cera, couros crus e rapadura. Como as províncias do norte não raro são flageladas por demoradas secas e más colheitas, o seu interior também é pouco povoado e cultivado, ficam assim dependentes, em parte, dessa importação e os mineiros, por seu turno, aproveitam-s do sal importado em considerável quantidade para o seu gado, pois só a mínima parte serve para uso doméstico, visto ser impuro e conter muito salitre. As quantias, apuradas aqui no Registro [Malhada], são escoltadas para Vila Rica...”<sup>372</sup>

Segundo Burton, as principais exportações locais eram “aves domésticas, couros, ipecacuanha, quinino e pedras preciosas”.<sup>373</sup> As exportações informadas por Burton são aquelas do comércio para fora do termo de Januária, não necessariamente para outras províncias. Diamantes não eram taxados na exportação. Couros diversos são anotados nas exportações via São Francisco, cerca de 200 unidades por ano em 1847-1878, majoritariamente couros curtidos de bezerro, quase a totalidade das exportações mineiras desta categoria de couros. As aves – perus, patos, marrecos e gansos – eram características do comércio no Rio Pardo, no São Francisco foram no máximo 37 cabeças em 1855/56. Não há registro de exportação de ipecacuanha, quina, extrato de quina e pedras preciosas para todo o segmento de São Francisco em todo o período.

---

<sup>372</sup> SPIX & MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, Vol. II, pp. 114-116. O valor da arroba de objetos de fabricação européia, principalmente tecidos, era 200\$000 rs. na Alfândega de Malhada em 1816/17, ou mais de 40 libras esterlinas por arroba (SPIX & MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, Vol. II, p. 118). No mercado inglês o ouro custava usualmente 40 libras por libra-troy, ou mais de 1.500 libras esterlinas por arroba.

<sup>373</sup> BURTON, *Viagem de canoa*, p.224.

As exportações para a Bahia vinham de rio acima, por barcas. Burton cita Halfeld, “diz que, antigamente, os ativos e enérgicos habitantes ribeirinhos [do rio Paracatu] forneciam carne e cereais ao Baixo São Francisco, até Juazeiro, a 700 milhas de distância.”<sup>374</sup> A informação de Halfeld é corroborada pela descrição de Spix e Martius para a década de 1810. Na década de 1860 ainda forneciam couros e farinha de mandioca, e gêneros diversos. O comércio de retorno constituía-se de sal. As importações eram registradas ao menos desde a primeira década do século XIX.<sup>375</sup> As exportações características da navegação do São Francisco estão detalhadas na tabela 6.9.

**Tabela 6.9** – Fronteira do São Francisco: Participação nas exportações mineiras, produtos selecionados, 1815-84

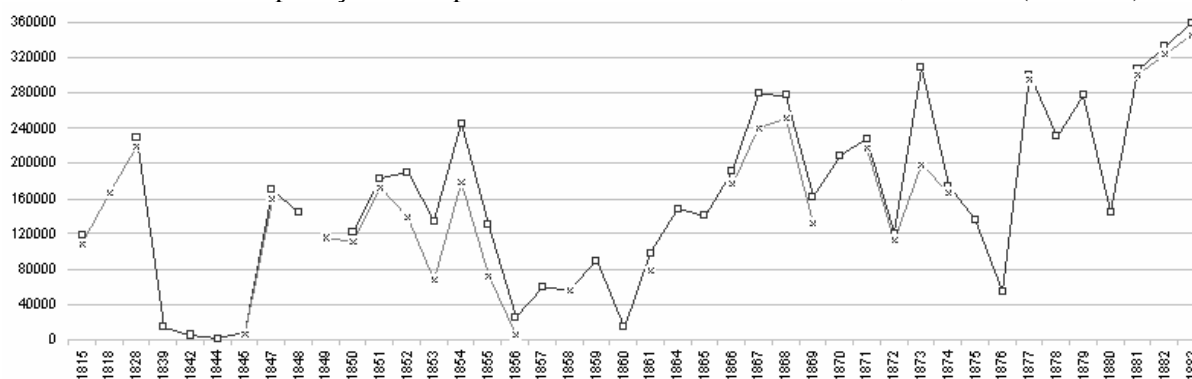
Gênero	Participação	Gênero	Participação
Couros curtidos de bezerro	98%	Gado cavalari	15%
Canoas de madeira	95%	Sabão	14%
Farinha de mandioca	91%	Arroz pilado	10%
Rapaduras	87%	Amendoim	7%
Gengibre	42%	Araruta	6%
Algodão com caroço	30%	Farinha de milho	6%
Tábuas	26%	Armações de cangalha	5%
Tijolos	24%	Couros de boi	5%
Aguardente	21%	Fubá	3%
Mantas de algodão	21%	Gado muar	3%
Arroz com casca	18%	Pano de algodão riscado	3%

Para a Bahia, das exportações transportáveis, nas barcas, as rapaduras correspondiam, para todo o período 1815-84, a 67,5% do peso, ocupando, portanto, mais de dois terços dos meios de transporte. Os únicos outros gêneros que encontravam mercado na Bahia eram a farinha de mandioca (10,4% do peso), o milho (5,0%), o fumo (4,5%) e a aguardente (nos anos em que foi anotada a exportação de aguardente, 1815-24 e 1877-84, ocupou 4,1% do volume transportado). Entre 1861 e 1883 havia constante exportação de canoas novas, em média 36 por ano.

As exportações de rapadura estiveram em baixa tão-somente nos períodos 1855-61 e 1874-77 (gráfico 6.3). Para a década de 1840 não há informações disponíveis. Talvez a qualidade das informações também não seja boa para a década de 1850, mas o engenheiro da província, Gerber, as estimou em apenas 90 mil unidades neste período.

<sup>374</sup> BURTON, *Viagem de canoa*, p.198.

<sup>375</sup> CARRARA, *Agricultura e Pecuária*, p. 166.

**Gráfico 6.3** – Exportações de rapadura: Minas Gerais e São Francisco, 1815-84 (unidades)

**Nota:** As exportações totais em 1839/40, 1842/43 e 1844/45 não incluem as exportações do São Francisco (“não constam” os rendimentos das recebedorias do São Francisco para estes anos). As exportações em 1845/46 são parciais.

Excetuando-se os ditos períodos de baixa ou não-informação, as exportações de rapadura regularam em 197 mil unidades anuais. Entretanto o valor unitário da rapadura era pequeno. Nos anos de maior exportação no São Francisco, 1877/78 e 1881-84, o valor anual médio das exportações de rapadura foi 2.252 libras esterlinas. O preço da rapadura, em arrobas, equivalia a um terço a metade do preço do açúcar. A carga de rapaduras de uma barca média valia, na década de 1860, pouco mais de meio conto de réis. Não é pouco, porém as exportações em 1867/68 podiam ser feitas em cerca de 50 barcas médias, como aquelas avistadas por Richar Burton (4.000 a 5.000 unidades cada).<sup>376</sup>

Além da via fluvial, havia exportação de gado solto. Em todo o período 1847-84 as exportações de diversos gados foram, em média, 337 cabeças por ano, 52,7% bovinos, 37,5% cavalares. Há presença regular de muares a partir de 1860, em média 30 anuais. Cavalos, mulas nativas, mulas de São Paulo e reses eram “levados para a Bahia através de uma péssima estrada, aberta por seus próprios cascos, que atravessa serras escarpadas e não têm pontes ou qualquer obra de arte e cuja extensão é de 130 léguas”.<sup>377</sup>

<sup>376</sup> Em 1854/55 havia em Minas Gerais 228 barcos em atividade na navegação de todos os seus rios, entre ajojos, canoas e barcas, com tonelagem média de 685 arrobas ou carga de 6.850 rapaduras; em 1863/64, o número de barcos subia a 390, mas a tonelagem média era de 457 arrobas ou carga de 4.570 rapaduras (SOARES, *Elementos de Estatística*, Tomo II, pp. 309-310). A proporção de 10 rapaduras por arroba vem da transformação dos dados de Gerber em arrobas para unidades de rapadura registradas nas recebedorias. Segundo Burton, uma rapadura podia pesar até 2kg a 2,5kg, o que diminuiria consideravelmente a capacidade de carga em rapaduras. É plausível o maior peso por unidade, pois a taxação das rapaduras se fazia por unidade, não por peso. Ao aumentar o peso, o exportador aumentava o preço da unidade e pagava à mesma taxa de exportação.

<sup>377</sup> BURTON, *Viagem de canoa*, p.224. “As bestas nativas custavam 30\$000 e as que vêm da Província do Rio Grande do Sul, em uma viagem de dois anos, valem de 50\$000 a 60\$000” (BURTON, *Viagem de canoa*, p. 213).



## 7 FRONTEIRA OESTE: UBERABA E O SERTÃO DE GOIÁS

O desenvolvimento da mineração em Goiás e Mato Grosso nos meados do século XVIII estimulou a fixação de dois caminhos através da região de Goiás que se tornaria o Triângulo Mineiro. Um, em direção ao sul, rota desde São Paulo para Goiás passando pelas minas do Desemboque, conhecido como o “caminho do Anhangüera”. Outro, em direção ao sudeste, desde o Rio de Janeiro e São João Del Rei através das cabeceiras do São Francisco, conhecido como “Estrada Salineira”, adentrava a capitania de Goiás por Araxá e Patrocínio, voltava a Minas Gerais por Paracatu e voltava-se ao oeste em demanda das vilas de Goiás e Cuiabá (vide mapa 7.1).<sup>378</sup> O nome da estrada, “salineira”, deriva da dotação natural da região de Araxá e Patrocínio, propícia ao desenvolvimento do rebanho bovino devido às águas minerais e “barreiros” salitrosos.<sup>379</sup>

A região de Desemboque, Araxá e Patrocínio e toda a extensão de terras entre os rios Paranaíba e Grande pertenceu a Goiás até 1816 quando foi transferida para Minas Gerais, sob a jurisdição da comarca de Paracatu.<sup>380</sup>

**Mapa 7.1 – Fronteira Oeste**



**Legenda:** (1a) Barra do Rio das Velhas; (1b) Santana do Rio das Velhas; (2) Porto da Espinha (Porto de Custódio Antunes); (3) Porto de Frutal; (4) Ponte Alta; (5) Jaguará (Jaú-Guará); (6) Santa Bárbara.

<sup>378</sup> Existiriam outros caminhos de Minas Gerais para Goiás, como a “Picada de Goiás” passando por Pitangui. (cf. CUNHA MATOS, Raimundo José da. *Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão pelas províncias de Minas Gerais e Goiás*. Belo Horizonte: Instituto Cultural Amílcar Martins, 2004, *passim*; CARVALHO, *Estudos e Depoimentos*, pp. 83-89; GUIMARÃES, Eduardo Nunes. “A influência paulista na formação econômica e social do Triângulo Mineiro”. *XI Seminário sobre a economia mineira* (Anais; CD-ROM). Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2004, pp. 4-5).

<sup>379</sup> Vide SILVA, Sebastião Fonseca; MACHADO FILHO, Aires da Mata. *História do Araxá*. Belo Horizonte: s.e., 1946, pp. 19-20, 37-46, 51-69.

<sup>380</sup> Vide por exemplo CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. I, p. 208.

O primeiro posto fiscal mineiro na região do atual Triângulo foi o registro da Barra do Rio das Velhas, herdado da capitania de Goiás (vide ponto 1a na mapa 7.1).<sup>381</sup> A exploração e colonização do sudeste de Goiás (além do rio Paranaíba) foram feitas por mineiros nas primeiras décadas do século XIX,<sup>382</sup> o que justifica a existência do registro em 1818/19 que taxava a importação goiana por meio de Minas Gerais, que viesse de qualquer parte (São Paulo e Rio de Janeiro).<sup>383</sup> Este registro não aparece na listagem das exportações em 1828, mas ele existia e gerava querelas com a província de Goiás, pois ambas províncias reclamavam o direito de nomear um fiel para o registro:

“[O] Ouvidor Geral e Corregedor da Comarca de Paracatu, entrando [em Minas Gerais, vindo de Goiás / CCR] (...) com o Juiz Ordinário e o de Órfãos, com o Fiel do Registro do Rio das Velhas da parte da província de Goiás, seis soldados da mesma Província, e muitos outros, proclamara que esse território não pertence ao Termo da Vila de Paracatu, nem à Província de Minas Gerais, e declarando ter ali vindo para castigar os funcionários públicos nomeados pela Câmara de Paracatu, atacou com ameaças e palavras decompostas ao Fiscal Dezidério Mendes dos Santos, prendeu sem culpa formada em prisão por dez dias ao Procurador Simão Ferreira de Figueiredo, e mandou prender ao Porteiro pelo fato de publicar Editais da Câmara de Paracatu.”<sup>384</sup>

Em 1839 existe o registro de Santana do Rio das Velhas (vide ponto 1b no mapa 7.1); neste ano é oficialmente extinto. São criadas recebedorias na fronteira com São Paulo: Ponte Alta, próxima a Uberaba, e Santa Bárbara próxima a Desemboque.<sup>385</sup> A abertura do porto de Ponte Alta foi um importante melhoramento para o comércio, constituindo uma nova rota

<sup>381</sup> CARVALHO, *Estudos e Depoimentos*, p. 84. No porto de S. Anna no rio das Velhas, atual rio Araguari, afluente do rio Paranaíba; arraial de Santana, atual Indianópolis (não confundir com o arraial da Barra do Rio das Velhas, afluente do São Francisco que faz barra na atual Guaicuí).

<sup>382</sup> WIRTH, *O Fiel da Balança*, p. 73.

<sup>383</sup> ESCHWEGE, “Notícias e Reflexões Estadísticas”, pp. 748-749. Segundo a segmentação da fronteira mineira por regiões de destino do Barão de Eschwege, as exportações no registro de Santana destinavam-se a “São Paulo e Rio de Janeiro”.

<sup>384</sup> Representação enviada pelo Juiz de Paz Suplente do Julgado de São Romão ao Conselho Geral da Província de Minas Gerais, sessão de 11 de dezembro de 1830. *Apud* SILVA, Ana Rosa Cloclot da. “De Comunidades a Nação. Regionalização do poder e construções identitárias em Minas Gerais (1821-1831)”, *Almanack Brasileiro*, número 2, novembro de 2005, pp. 61-62.

<sup>385</sup> “Regulamento nº15” anexo à Lei 154 (MINAS GERAIS. *Livro da Lei Mineira, 1839*. Tomo V, parte 2ª – fl. 1). O Regulamento nº15 lista a recebedoria da Barra do Rio das Velhas dentre as recebedorias criadas pela lei 154 de 1839, sem menção a localização. A recebedoria da Barra do Rio das Velhas arrecadou 14\$274 em agosto de 1839 e foi suprimida (MINAS GERAIS, *Falla... 1840*, mapa s.n.). Suspeitamos que a recebedoria corresponda ao registro de Santana. Dos poucos registros pré-existentes não recriados como recebedorias em 1839, todos foram substituídos por instalações em novos pontos. Entretanto, não solucionamos a dúvida quanto à exata localização da recebedoria da Barra do Rio das Velhas. Existe o arraial da Barra do Rio das Velhas (atual Guaicuí) às margens do rio São Francisco. Na relação das recebedorias criadas que consta no Regulamento nº15 a recebedoria deste nome é listada a seguir da de Morrinhos, sabidamente localizada no São Francisco, porém nas proximidades da fronteira com Pernambuco, e uma linha acima da “Da Ponte Alta, no município de Uberaba”. O arraial da Barra do Rio das Velhas no São Francisco foi descrito pelo viajante Johann Emanuel Pohl como lugar famoso por seu “amplo tráfego comercial, principalmente pelos seus consideráveis depósitos de sal”, ou seja, centro de importação (*apud* BARBOSA, *Dicionário Histórico Geográfico*, p. 142).

salineira. Não havia ponte atravessando o rio Grande, como o nome sugere; era um porto fluvial. Para este porto destinava-se o sal transportado do rio Mogi Guaçu desde o porto de São Bartolomeu, que descia o rio Pardo e subia o rio Grande até Ponte Alta. Sobre carros de bois seguia do porto para Uberaba, de onde “abriram-se estradas novas em direção ao Sul de Goiás onde o sal e outros gêneros procedentes do porto de Santos, em escala por Uberaba, tiveram franca entrada”.<sup>386</sup> Ponte Alta foi o principal posto fiscal na região de Uberaba (tabela 7.1). Em 1869 os portos de Frutal, da Rifaina e da Espinha eram estações de vigia da Ponte Alta; neste ano a recebedoria de Santa Bárbara foi extinta, tornou-se vigia das novas instalações em Jaguará, onde, sim, haveria uma ponte.<sup>387</sup> Na recebedoria do Jaguará os trilhos da Estrada de Ferro Mogiana chegariam à divisa de Minas em 1890.

Apenas *parte* da exportação das sobreditas regiões de Minas Gerais e Goiás é registrada nos postos fiscais da fronteira de Uberaba. Grande parcela dirigia-se à Corte, especialmente o gado vacum, saindo de Minas, portanto, via fronteira fluminense.<sup>388</sup> Por exemplo na região de Araxá havia “importante produção de toucinho e bovinos que era exportada para fora”.<sup>389</sup> Ou seja, para fora do termo ou para o Rio de Janeiro, dada a exigüidade do valor exportado nas recebedorias nesta fronteira.

Na década de 1850, intensifica o comércio com São Paulo (vide gráfico 7.1). Em 1850/55 passam anualmente cerca de 300 bestas com exportações e ao menos 600 com importações.<sup>390</sup> Ambos os números dobram em 1855/62. Entre 1856 e 1859 “quadruplicou a

---

<sup>386</sup> PONTES, Hildebrando. *História de Uberaba e a civilização no Brasil Central*. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1970, pp. 90-91. Cf. GUIMARÃES, “A influência paulista”, pp. 7-8.

<sup>387</sup> MINAS GERAIS, *Relatório... 1870*, mapa s.n. “O curso do Rio Grande, que mede oitenta leguas do Jaguará à confluência do Paranahyba, não tem uma única ponte para o trânsito do gado em direção a S. Paulo” (MELLO, *Pecuaría no Brasil*, p. 47).

<sup>388</sup> “Tendo dois terços de suas terras como pastagens, Minas é ecologicamente adaptado à pecuária extensiva, principalmente acima do paralelo 19 e no Triângulo. O gado do Oeste, do Triângulo e Goiás seguiam em velhas trilhas para as feiras de gado no sul, onde era vendido a compradores cariocas” (WIRTH, *O Fiel da Balança*, p. 48).

<sup>389</sup> PAIVA, *População e economia*, p. 122. Na década de 1830, “a Comarca do Paracatu exporta couros, peles e sola, gado vacum, cavalos e cerda [suíno], principalmente dos distritos de Araxá e Desemboque” (CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, p. 78) A produção local era comercializada por intermediários de São João Del Rei, que em 1819 “percorriam as fazendas da região para comprar gado”, e de Formiga, que compravam “principalmente algodão e bovinos, para ser revendido para o Rio de Janeiro” (SAINT-HILAIRE, *Viagem às nascentes do Rio São Francisco*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1975, p. 130). As saídas do famoso queijo canastra da região do Araxá eram diminutas em Uberaba, máximo de 800 unidades anuais exportadas na década de 1850.

<sup>390</sup> Ou o volume equivalente sobre carros de bois ou barcas. Somente consideradas importações excetuados os gêneros de primeira necessidade (taxas de 3\$920 cobradas sobre animais carregando importações não incluídas na 4ª exceção, gêneros designados por Portaria de 9/6/1847).

venda do sal cuja importação subia a 135 mil sacas ou alqueires”.<sup>391</sup> O saldo favorável às importações é explicado pela demanda local e goiana desde São Paulo e estrutura do mercado de exportação para o Rio de Janeiro.<sup>392</sup> Enquanto as exportações dirigiam-se à capital, o abastecimento local estava mais articulado a São Paulo e ao porto de Santos, por comunicações mais fáceis, por comércio e intercâmbio cultural.<sup>393</sup> Fosse para a importação desde Santos ou exportação ao Rio de Janeiro, era a praça comercial de Uberaba intermediária das pequenas praças do interior do Triângulo Mineiro, do sul de Goiás e de uma pequena zona do Mato Grosso.<sup>394</sup>

**Gráfico 7.1** – Exportações anuais na Fronteira Oeste, 1818-84 (milhares de libras)



Apesar de o sal ser artigo de importação, 6.407 sacas foram exportadas para a província de São Paulo em 1860/62, provavelmente excedentes do comércio, ou seria salitre computado como sal. Nesta época diminuía a centralização do comércio em torno da Ponte Alta e da vila de Uberaba: o sal transportado do rio Mogi Guaçu ao rio Grande desviava-se

<sup>391</sup> PONTES, *História de Uberaba*, p. 91.

<sup>392</sup> O comércio de Goiás (e da região do Triângulo e Araxá, por extensão) com os portos fazia-se primitivamente via São Paulo, porém motivos fiscais, contingências políticas e a vantagem de comunicação direta com o Rio de Janeiro faziam preferir o caminho por território mineiro. Cf. PRADO JÚNIOR, *Formação do Brasil*, pp. 254-255.

<sup>393</sup> Cf. WIRTH, *O Fiel da Balança*, p. 67; LEITE, Mário. *A Região da Mantiqueira: ensaio descritivo*. Lisboa: Sociedade Industrial de Tipografia, 1951, p. 79. Por exemplo, um viajante passando por Campinas (SP), em 1861, relata que seu “comércio é ativo e florescente, porque é aqui o entreposto de Goiás, Uberaba e Franca com os portos. Asseguram-me, porém, que já foi muito mais importante e ativo com estes pontos; e assim mesmo trazem toucinho, algodão, queijo e feijão, que permutam por ferragens e sal em grande quantidade” (ZALUAR, Augusto Emílio. *Peregrinação pela Província de São Paulo, 1860-61*. São Paulo: Edições Cultura, 1945, p. 138). Em 1860 as exportações destes gêneros na fronteira de Uberaba perfaziam mil e quinhentas libras esterlinas, 43% do valor em gêneros transportáveis e 24% do valor incluindo-se o trânsito de gado solto. Com o mesmo valor em libras esterlinas, as principais exportações exceto o gado bovino eram vaquetas (meios de sola – couros curtidos macios), 24% do total e 44% dos transportáveis.

<sup>394</sup> “As regiões mais distantes eram visitadas por comerciantes ambulantes que levavam, em tropas, as mercadorias adquiridas aqui [Uberaba]. Estes últimos negociantes, em troca de mercadorias, traziam numerosas boiadas. Eram os boiadeiros. De modo que assim havia duas classes de comerciantes – uns fixos, que tinham suas transações nesta praça, e outros ambulantes que tinham suas operações nos centros de atividade pastoril sertaneja” (PONTES, *História de Uberaba*, p. 382).

para o porto de Frutal, abria o trânsito na ponte do Jaguará e intensificava a navegação do rio Araguaia desde o norte de Goiás.<sup>395</sup> Ainda na década de 1860 o comércio local foi estimulado pela guerra do Paraguai, pelo constante trânsito e estacionamento de tropas militares e tropas de animais de carga para seu abastecimento.

A expansão do comércio por esta rota durante a década de 1850 coincide com o de maior expansão demográfica na região de Araxá demandando importações. Em 1852 é achado diamante de 254,5 quilates (50,65 gramas e valor muito superior a mil libras esterlinas) no termo de Patrocínio e aí criado o distrito de Bagagem, elevado a paróquia em 1854, a município em 1856 e a cidade em 1861. Bagagem, atual Estrela do Sul, “crescendo sempre, chegou a ser dos principais centros comerciais da província, segundo declarou o deputado Padre Mestre Modesto Caldeira em 1872”.<sup>396</sup> Na estimativa populacional para 1831/35 de Clotilde Paiva, as populações do “Triângulo” e “Araxá” eram 10.287 e 22.006, respectivamente. Aplicando a mesma regionalização aos distritos do Censo de 1872, suas populações eram, então, 42.059 e 118.908, terceiro e sexto desempenhos de crescimento dentre as 17 regiões de Paiva.<sup>397</sup>

O avanço da economia escravista teria sido mais intenso no Triângulo até 1850; em 1855-73, Prata e Uberaba são exportadoras líquidas de escravos. No Alto Paranaíba no mesmo período, no Araxá e, especialmente, por larga margem, em Patrocínio (inclui Bagagem), há importação líquida de escravos. A partir de 1873, até a abolição, o declínio da escravidão ocorre em toda a região.<sup>398</sup> Segundo Alcir Lenharo, a partir de 1866 haveria uma “diversificação das zonas produtoras de alimentos em Minas, como o Triângulo”.<sup>399</sup> Não corroboramos a afirmação de Lenharo através da observação do comércio com São Paulo; entretanto os relatos da produção local registram a presença da cultura de cereais. A partir de meados da década de 1860 as exportações locais para São Paulo estão estagnadas, com

---

<sup>395</sup> PONTES, *História de Uberaba*, p. 91.

<sup>396</sup> BARBOSA, *Dicionário Histórico Geográfico*, p. 129.

<sup>397</sup> PAIVA, *População e economia*, pp. 49-52 (regionalização própria, vide Anexo I). Maiores taxas anuais 1833/73: Sertão do Rio Doce, 10,95%; Mata, 4,76%; Araxá, 4,31%; Mineradora Central Leste, 4,06%; Sertão, 3,91%; Triângulo, 3,58%.

<sup>398</sup> MARTINS, “Minas e o tráfico de escravos”, p. 122; MARTINS, *Growing in silence*, pp. 360-361. O grande crescimento demográfico de Patrocínio no período 1855/73 está estreitamente relacionado ao desenvolvimento de Bagagem. Em contando-se tão-somente os distritos já existentes em 1835, a dinâmica populacional de Patrocínio é discreta (PAIVA & BOTELHO, “População e espaço”, p. 99).

<sup>399</sup> LENHARO, *As Tropas da Moderação*, p. 118.

tendência a decréscimo.<sup>400</sup>

Em valor absoluto, para todo o período, predominam produtos da pecuária, 75% do volume em libras, com destaque para o gado vacum em pé (50% do total) e couros diversos (15%). Do volume restante, algodão e derivados (especialmente panos grossos) perfazem 43%. A pecuária e atividades relacionadas, também o algodoeiro e os teares manuais, caracterizam a economia das regiões sertanejas de Minas Gerais e do Brasil Central. A cultura do algodão era mais forte no termo de Prata (porção oriental do Triângulo). Em 1854 os “principais meios de vida” em Uberaba, Araxá e Desemboque eram a criação de vacuns, depois de suínos, e o cultivo de cana, cereais e fumo.<sup>401</sup> A partir de 1864 há estímulo para exportação de algodão cru, que atinge bons preços por motivo de guerra civil no país principal produtor mundial, os Estados Unidos, mas a produção local estava em desvantagem às zonas mais próximas do litoral.

**Tabela 7.1 – Fronteira Oeste: Participação por recebedorias, 1818-84 (libras esterlinas totais)**

Recebedorias	Período	Anos	Participação	Principais produtos		
Ponte Alta	1839-84	29	71,8 %	Gado vacum 38,0%	Couros 17,7%	Panos 13,1%
Jaguará	1868-84	10	19,2 %	Gado vacum 59,3%	Couros 14,3%	Açúcar 6,3%
Santa Bárbara	1840-69	21	5,7 %	Gado vacum 45,1%	Couros 16,2%	Panos 12,6%
Portos de Frutal e Rifaina	1857-69	5	1,9 %	Gado vacum 32,5%	Toucinho 31,5%	Fumo 12,8%
Santana do Rio das Velhas	1818-39	2	0,7 %	Gado vacum 68,5%	Algodão 10,9%	Panos 8,5%
Porto da Espinha	1881-83	2	0,7 %	Gado vacum 76,0%	Couros 13,5%	Gado eqüideo 3,9%

**Tabela 7.2 – Fronteira Oeste: Participação nas exportações mineiras, produtos selecionados, 1839-84**

Gênero	Participação	Gênero	Participação
Algodão com caroço	64%	Açúcar	5%
Solas	63%	Doce (qualquer qualidade)	5%
Carros de madeira	46%	Couros de boi	4%
Couros de veado, cabra, etc.	37%	Tábuas	4%
Sal	27%	Amendoim	3%
Cristal	11%	Chapéus de palha inferiores	3%
Aguardente	8%	Farinha de milho	3%
Poaia (ipecacuanha)	8%	Fubá	3%
Chapéus de pelo, seda ou lã	7%	Fumo pixuá	3%
Couros curtidos de bezerro	6%	Pólvora	3%
Selas e selins	6%	Selotes de liteira	3%

<sup>400</sup> Na década de 1860 há queda vertiginosa das exportações de gado bovino, transitando 80% menos boiadas que no auge de 1855-58, devido talvez à criação de uma estrada ligando diretamente Mato Grosso a São Paulo, sem passar pelo Triângulo.

<sup>401</sup> MINAS GERAIS. “Relatorio da Inspectoria de Industria”. In: MINAS GERAIS. *Relatorio referente ao anno de 1906 apresentado ao Dr. Manoel Thomaz de Carvalho Britto, Secretario das Finanças, pelo Engenheiro Arthur da Costa Guimarães, Director Geral de Agricultura, Viação e Industria*. Belo Horizonte: Imprensa Official do Estado de Minas, 1907, p. 216. O Triângulo é descrito por Auguste de Saint-Hilaire como extensão da economia de Araxá. “As atividades realizadas nos arredores de Uberaba eram muito semelhantes àquelas da região vizinha” (PAIVA, *População e economia*, p. 120).

A fronteira de Uberaba foi porta de saída de apenas 0,3% das exportações mineiras em 1839/84. O gado compõe a maior parte em todas as recebedorias nesta fronteira, como vemos na tabela 7.1, mas não representam parcela significativa das exportações mineiras, apenas 1,2% da quantidade exportada em 1842-84, não constando, portanto, da tabela 7.2 que enumera as mais significativas exportações locais em relação às totais.

As exportações desta fronteira compõem a maior parte das exportações provinciais de algodão com caroço e meios de sola, e parte não desprezível das de carros de madeira, couros de animais selvagens, sal, cristal e aguardente. São gêneros característicos do sertão do planalto central, de Goiás, do norte de Minas. Dos gêneros da tabela 7.2, em 1839-84 os meios de sola responderam por 49% do valor exportado, o sal por 16%, açúcar 11%, couros de boi 9%, algodão com caroço 4%, couros de veado 3% e cristal, poaia, e selas 2% cada. Ou seja, dos gêneros típicos desta fronteira, os artefatos de couro (solas, selas, couros crus e de animais selvagens) representaram 62% do valor exportado.

Mercadoria relevante na pauta de exportações via Uberaba é o pano de algodão, 49.041 metros anuais e 19% do valor em 1854-70 (vide evolução nas tabelas 7.3 e 7.4). A instabilidade nos Estados Unidos estimulou exportações do algodão com caroço do termo de Prata (máximo 10 toneladas em 1872/73), num período de excedentes – a confecção caseira de panos enfrentava a concorrência da fábrica.

A partir de meados da década de 50 principia-se observar exportações de açúcar para São Paulo.<sup>402</sup> O declínio das exportações de açúcar na década de 1880 é aparente – deve-se à extinção da cobrança de taxas sobre o açúcar, cuja exportação estava em baixa na província como um todo, mas certamente não na região do Triângulo e Araxá, pois doze mil litros de aguardente anualmente exportados em 1881-84 confirmam sua permanência.

O fluxo de gado bovino comanda nova curva ascendente das exportações totais entre as décadas de 1860 e 1870, com aumento de 150%. As exportações *exceto bovinos* revelam-se pouco dinâmicas, ou mesmo decadentes, até a década de 1880. Em 1889 uma extensão da Estrada de Ferro Mogiana ao Triângulo marca o início de uma nova fase. A região passava

---

<sup>402</sup> Em 1860, “o cultivo da cana-de-açúcar é registrado em toda a região Triângulo/Alto Paranaíba, embora somente para Uberaba se tenha registro de plantio destinado ao comércio” (MARTINS & SILVA, “Produção econômica”, p. 23).

orbitar definitivamente a via paulista.<sup>403</sup> Contribuições historiográficas recentes têm corroborado a antiga percepção da vocação mecantil da região do Triângulo como típica área de trânsito de boiadeiros sertanejos e carreiros ou tropeiros carregados de valiosas importações.<sup>404</sup>

**Tabela 7.3** – Fronteira Oeste: Participação por produtos, 1818-84 (libras esterlinas, média anual)

Gênero	1818/19	1842-48	1850-58	1858-62	1866-70	1871-78	1881-84	1818-84 %	Recebedorias
Gado vacum	660	438	2.732	2.189	992	3.481	911	50,2%	Ponte Alta 64,3%
Couros	0	549	929	1.400	988	706	287	14,8%	Ponte Alta 77,0%
Panos	82	163	764	1.514	1.093	143	0	13,1%	Ponte Alta 91,0%
Toucinho	38	125	355	322	256	90	29	4,2%	Ponte Alta 72,6%
Sal	0	0	0	1.769	0	0	0	3,7%	Ponte Alta 92,6%
Fumo	0	7	150	88	95	258	409	3,0%	Ponte Alta 49,3%
Açúcar	0	0	45	135	178	493	74	2,9%	Ponte Alta 56,6%
Gado suíno	0	63	224	250	62	72	15	2,3%	Ponte Alta 76,2%
Gado eqüideo	0	1	82	96	9	103	246	1,5%	Jaguara 54,5%
Algodão	105	33	67	95	126	81	19	1,4%	Ponte Alta 61,4%
Cereais	0	0	14	143	54	32	1	0,6%	Ponte Alta 45,5%
Outros	78	116	81	146	120	49	423	2,3%	Ponte Alta 70,0%
Total	964	1.497	5.442	8.146	3.974	5.509	2.414	100%	Ponte Alta 71,8%

**Tabela 7.4** – Fronteira Oeste: Participação por produtos, 1818-84 (quantidade média anual)

Gênero	Unidade	1818/19	1842-48	1850-58	1858-62	1866-70	1871-78	1881-84
Gado vacum		576	285	1.222	778	411	1.025	353
Gado suíno	Cabeças	0	66	176	185	63	46	12
Gado eqüideo		0	1	19	17	2	18	60
Outros		125	25	69	88	4	0	5
Couros	Unidades	0	2.401	2.901	3.434	2.830	1.330	749
Panos	Metros	1.964	6.153	24.555	50.706	47.527	4.774	0
Toucinho	Quilos	1.000	5.171	10.898	7.800	7.590	1.830	811
Sal	Quilos	0	0	0	64.070	0	6	0
Fumo	Quilos	0	431	5.626	1.900	3.199	6.551	15.527
Açúcar	Quilos	0	0	1.956	5.495	9.975	18.599	12.130
Algodão	Quilos	1.380	825	2.642	4.230	5.841	2.481	659
Cereais	Litros	0	180	2.512	28.747	8.807	2.620	93
Outros	Quilos	1.375	2.087	773	2.801	491	1.108	8.664
Total	Cabeças de gado	701	377	1.486	1.068	481	1.088	430
	Bestas carregadas	34	156	324	1.078	437	320	339

O volume das exportações de derivados de bovinos – solas (couros meio curtidos), couros de boi (crus) e queijos – acompanha as variações do fluxo do gado em pé, ou seja, compõe-se de excedentes eventuais. As exportações de couros e solas para São Paulo estão presentes em todo o período, com pico em 1854-56 (9.428 meios de sola, 1.265 couros de boi

<sup>403</sup> Segundo John Wirth, “O Triângulo tomou forma como uma moderna economia agropecuária a partir de década de 1880. Cultural e economicamente, era uma zona nova. (...) Exportou gado para o sul (...) Suas cidades interligavam-se por meio de velhas trilhas de gado” (WIRTH, *O Fiel da Balança*, p. 43).

<sup>404</sup> Cf. GUIMARÃES, “A influência paulista”, pp. 3-8; MARTINS, Humberto E. de Paula. “Formação e desenvolvimento sócio-econômico do Triângulo Mineiro”. *Varia História*, nº19, Nov/1998, pp. 166-168.



e 1.067 couros de veado), acompanhando a expansão das boiadas, e 1869/70 (4.540 meios respondendo por 35% das exportações mineiras no ano). Estes couros destinavam-se ao mercado paulista ou voltavam a Minas na fronteira mais ao sul. No Consulado de Santos eram computadas exportações ínfimas de meios de sola e couros secos e salgados.

A suinocultura é importante característica da economia provincial mineira. Sua participação nas trocas com São Paulo por esta fronteira é pequena, todavia. As exportações máximas de toucinho são 22,8 toneladas em 1853/54 e 15,1 toneladas em 56/57 e reduzem-se a níveis mínimos a partir da década de 70. O auge das exportações de suínos em pé ocorre também na década de 50, em momento de crise da suinocultura paulista, quando, em 54-61, são enviados apenas 353 porcos por ano, em média. Antes de 1854 o movimento é inverso; em 50-53 as exportações inexistem e há importações de porcos paulistas da ordem de 371 por ano, em média. As entradas de suínos paulistas são quantificáveis na cobrança de taxa itinerária diferenciada para o gado suíno a partir de 1850 (5ª exceção). A correlação entre as entradas e saídas de gado suíno nesta fronteira no período 1850-84 é negativa (-0,435), como esperado. A partir 1861 as importações locais de suínos voltam a superar as exportações, com médias anuais de 414 e 40, respectivamente, em 1868-84. Há de se salientar que a condução de gado tocado pode percorrer longas distâncias. O saldo do trânsito de porcos na fronteira não permite inferir diretamente sobre a produção e o consumo local. De fato, veremos nas seções seguintes que a condução de porcadadas para o Rio de Janeiro percorria grandes distâncias desde o interior de Minas e São Paulo para o Rio através de Minas Gerais.

Há grande expansão do trânsito de gado *vacum* na fronteira de Uberaba na década de 1850 (vide evolução das exportações na tabela 7.4). Da média de cerca de 250 cabeças em 1850-53 passa para 1.400 em 1853-55 e 2.500 em 1855-57. Este movimento demonstra a atividade dos marchantes associados aos negociantes do Rio de Janeiro que em 1858 “possuíam e alugavam as maiores invernadas em Passos [MG] e Caconde [SP] para a engorda do gado trazido de Goiás e Cuiabá”.<sup>405</sup> O trânsito nesta fronteira comporta boiadas e couramas provenientes de sul de Goiás e parte do Mato Grosso.<sup>406</sup> Os bovinos do Brasil Central eram vendidos em Uberaba, Araxá e Paracatu. Goiás era responsável por parte do rebanho bovino mineiro, porém a natureza móvel da criação impossibilita distinção. O gado de procedência goiana era isento de taxa de exportação em Minas se portasse guia de já ter

---

<sup>405</sup> GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A Princesa do Oeste: elite mercantil e economia de subsistência em São João Del Rei (1831-1888)*. Tese de Doutorado em História. Rio de Janeiro: IFCS/UFRJ, 1998, p. 248.

<sup>406</sup> A primitiva rota fluvial de Cuiabá para S. Paulo foi preterida em favor da terrestre, através de Goiás e Minas.

pagado direito semelhante alhures. Entretanto a organização fiscal da província de Goiás era precária.<sup>407</sup> Nos relatórios goianos, nos capítulos sobre recebedorias e exportações, a existência do contrabando e a necessidade de guarda de fronteira, para evitar a evasão dos direitos de exportação e sobre trânsito de animais, eram notas mais freqüentes que quaisquer números oficiais.<sup>408</sup> O sistema fiscal de recebedorias na fronteira seria implantado em Goiás apenas durante a década de 1850.<sup>409</sup> Em 1857, quando a taxa sobre exportação era novidade e, portanto, não se tem notícia do comércio goiano com o sul (Minas Gerais), o comércio goiano com o norte (Pará) era elevado, principalmente as importações.<sup>410</sup> Mas, em 1859, dos direitos de exportação arrecadados nas recebedorias goianas, 68,3% devem-se a duas estações

---

<sup>407</sup> O primeiro mapa da exportação goiana nos relatórios de presidente de província refere-se a 1884/85, quando foram registradas 28.326 cabeças de gado vacum, 549 de animal cavalari, 2.155 de gado suíno, 50 de gado lanígero, 17.003 peles cruas, 5.919 meios de sola e outras peles, 69,5 toneladas de fumo e 1,5 toneladas de cristal (GOIÁS. *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz á 8 de abril de 1886 pelo Exmº presidente da provincia, Dr. Guilherme Francisco Cruz*. Goyaz: Typographia Provincial, 1886, Anexo 4).

<sup>408</sup> Por exemplo, em vários relatórios da Tesouraria e alguns da Presidência (GOIÁS. “Relatorio da Thesouraria das Rendas Provinciaes de Goyaz apresentado pelo Inspector da mesma João Nunes da Silva” (1858), p. 4. In: GOIÁS. *Relatorio...*. Goyaz: Typ. Goyazense, 1858; GOIÁS. “Relatorio da Thesouraria das Rendas Provinciaes de Goyaz apresentado pelo Inspector da mesma João Nunes da Silva” (1859), p. 6. In: GOIÁS. *Relatorio...*. Goyaz: Typ. Goyazense, 1859; GOIÁS. “Relatorio da Thesouraria de Fazenda Provincial de Goyaz apresentado pelo Inspector da mesma João Baptista Carneiro” (1869), p. 7. In: GOIÁS. *Relatorio...*. Goyaz: Typ. Provincial, 1869; GOIÁS. *Relatorio da Thesouraria de Fazenda Provincial de Goyaz apresentado pelo Inspector da mesma João Baptista Carneiro* (1870). Goyaz: Typographia Provincial, 1870, p. 1 e Anexo 2, p. 3; GOIÁS. *Relatorio apresentado pelo Illmº e Exmº Sr. Dr. Aristides de Souza Spinola, ex-presidente da provincia no acto de passa a administração ao Exm. Sr. Vice-Presidente Dr. Theodoro rodrigues de Moraes em 27 de Dezembro de 1881* [sic] (1879). Goyaz: Typ. da Tribuna Livre, 1880 [1880a], p. 6; GOIÁS. *Relatorio apresentado pelo Illmº e Exmº Sr. Dr. Aristides de Souza Spinola, presidente da provincia á Assembléa L. Provincial de Goyaz, no dia 1º de março de 1880*. Goyaz: Typ. Rovincial [sic], 1880 [1880b], p. 71; GOIÁS. [Relatório do presidente da província de Goiás, no dia 30 de novembro de 1881] [s.l. s.n. s.d.] [O documento não possui página-título] [1881] p. 155).

<sup>409</sup> Desde 1836 todas as taxas eram arrecadadas nas coletorias municipais, administradas por arrematantes (GOIÁS. *Relatorio que o Exmº Sr. Doutor Francisco Mariani, presidente desta provincia apresentou o Provedor da Fazenda, Felipe Antonio Cardoso de Santa Cruz, em virtude do artigo 59 da Lei N.22 de 2 de agosto de 1852*. Goyaz: Typ. Provincial, 1853, pp. 9-11). Na década de 1850 os impostos incidentes sobre os gêneros eram: o dízimo de café e fumo, o dízimo de gado e miunças, a taxa de rezes (sobre o consumo) e a taxa de aguardente (GOIÁS, *Relatorio... 1853*, pp. 21-24). O segundo produto da exportação local, os couros, não era taxado. Ainda em 1858 havia confusão, “não estando collocadas as recebedorias nos pontos extremos da provincia, onde se realiza a exportação” (GOIÁS. *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz na sessão ordinaria de 1858 pelo Exmº presidente da Provincia, Dr. Francisco Januario da Gama Cerqueira*. Goyaz: Typ. Goyazense, 1858, p. 31).

<sup>410</sup> A pecuária era mais próspera ao norte goiano. Em 1860, a presidência da província de Goiás atesta que “o estado da industria do gado no sul (de Goiás) é desvantajoso (em relação ao norte) por serem mãos os campos e o sal muitissimo mais caro” (GOIÁS, *Relatorio... 1861*, p. 38). O “Quadro do movimento da navegação pelo rio Tocantins até o Pará no decurso do anno de 1857” registra a descida de 20.940 couros, a 2\$000 cada (preço oficial), totalizando 22,7 contos ou 2.500 libras no câmbio de 1857 – neste ano as exportações mineiras via Uberaba somavam cerca de 10 mil libras esterlinas. As exportações do norte goiano procediam do porto de Palma (51%) e Porto Imperial (45%) e foram feitas em 17 botes e 8 igaratés, num total de 30 viagens, que gastavam em média 25-30 dias na descida e 180-200 dias na subida. Voltavam carregados de sal (3.442 alqueires) e diversos (2.470 arrobas de sal, pólvora, ferros, chumbo, aço, farinha de trigo, vinho, licores e fazendas secas e molhadas) com valor total de 90,9 contos ou quase 10 mil libras em importações desde o norte, compostas basicamente por sal, valor igual ao das exportações para o sul, sugerindo que estas financiassem aquelas (GOIÁS, *Relatorio... 1858*, Anexo 9).

às margens do Rio Paranaíba, na fronteira com Minas Gerais.<sup>411</sup> Em 1861, a pauta de tarifas de exportação de Goiás provincial continha apenas 11 itens, todos gados ou couros.<sup>412</sup>

Em Minas Gerais a lei nº1427 de 1867 em seu artigo único autorizou à Província “regular a saída de gado mineiro nas recebedorias (...) podendo para este fim cobrar taxas diferenciadas”. Em 1868/69 foi cobrada taxa com desconto sobre a exportação de gado bovino não mineiro e sobretaxa para cada bovino exportado além do 20º do dia em cada recebedoria.<sup>413</sup> Em Uberaba 115 cabeças de gado *vacum* pagaram à taxa normal, 118 pagaram à taxa com desconto por e 55 pagaram à sobretaxa. Em toda a província os números foram 64.672, 14.194 e 124, respectivamente. As reexportações mineiras de *vacuns* de outras províncias (goianos ou paulistas) representavam 22% das exportações de *vacuns* mineiros (ou não comprovadamente originários de outras províncias) em toda a província e entre 70% e 150% em Uberaba (os gados além do 20º de cada dia poderiam ser goianos). Além disso, a grande proporção de cobrança de taxa diferenciada para cabeças excedentes na fronteira de Uberaba (19,1% contra 0,16% de média provincial) sugere que havia interesse em fazer passarem as boiadas, talvez em busca de boas condições de descanso e pastagem nas áreas de invernada mais ao sul.<sup>414</sup>

O mercado da Corte interessava mais aos atravessadores, mas o fluxo com São Paulo compunha-se basicamente da condução de bovinos. O mercado paulista não é o destino do gado dos sertões, pelo pouco vulto das passagens anuais. São Paulo era produtor e não demandava bovinos mineiros.<sup>415</sup> Quando as passagens são maiores, nas décadas de 1850 e 1870, há indícios de que o gado retornava a Minas mais ao sul, na zona de invernagem do alto rio Pardo. Após invernarem na região de Franca e Caconde, em São Paulo, as boiadas eventualmente voltavam ao território mineiro em direção ao Rio de Janeiro, na região de

<sup>411</sup> Da arrecadação das recebedorias goianas em 1859, 40:560\$, ou 23% da receita provincial, S. Rita da Paranahyba contribuiu com 13:884\$ (34%) e Porto Mão de Páo com 13:811\$ (34%) (GOIÁS, *Relatorio... 1861*, p. 36).

<sup>412</sup> Os gêneros e seus respectivos preços oficiais sobre os quais era cobrada taxa de 10% na recebedoria goiana de Santa Rita do Paranahyba eram: boi (ou garrote) 25\$, cavalo 40\$, porco 12\$, ovelha (ou carneiro e cabra) 2\$, vaqueta 8\$, couro seco de boi (ou meio de sola) 4\$, couro de veado mateiro (ou cervo) 2\$, couro de veado catingueiro (ou campeiro e de lontra ariraúba ou guariba) 1\$, couro de onça pintada 6\$, couro de onça tigre 12\$, couro de cabra (ou ovelha ou porco de qualquer espécie) \$500 (GOIÁS, *Relatorio... 1861*, p. 39).

<sup>413</sup> APM, TMRP, 1870, Mapa nº 4. A cobrança de taxa adicional era feita a partir do 100º gado do dia nas recebedorias com maior fluxo de gado, na fronteira fluminense (Presídio, Passa-Vinte, Picu e Paraibuna).

<sup>414</sup> Em 1868/69 a saída total durante o ano fiscal não atingiu a média de uma cabeça por dia, mas pelo menos 26% dos bois [(55+20)/(55+115+118)] saíram em dias de exportação superior a 20: o(s) boiadeiro(s) não foi(foram) paciente(s) em esperar no máximo 3 dias e foi paga onerosa sobretaxa.

<sup>415</sup> São Paulo importava bovinos do Paraná. Cf. SUPRINYAK, *Comércio de animais de carga*.

Passos. Documentos transcritos por Joaquim Cypriano Ribeiro confirmam que o gado a transitar nesta fronteira retornava para Minas Gerais. Foram escritos entre 1867 e 1869 – época da cobrança de taxas diferenciadas para o gado não-mineiro – com a finalidade de demonstrar a necessidade de vistos das recebedorias na fronteira com São Paulo, pois não se pagava à taxa de exportação quando o destino final – a exportação – não era São Paulo. Uma vez em território paulista, os boiadeiros mineiros adquiriam guias de produção paulista, o que os isentava da cobrança de taxas de exportação na fronteira com o Rio de Janeiro. Inicialmente, a Fazenda de Minas Gerais recorreu à ajuda da Presidência de São Paulo:

“Varios criadores de gado mineiro tem conseguido das Coletorias da Franca, Batataes, Caconde, e talvez de algumas outras, que se lhes passem conhecimentos com que iludem a vigilância fiscal nas Recebedorias desta Provincia [Minas Gerais], inculcando-o perante eles como de procedência da Provincia que V.E. dignamente administra [São Paulo], e subtraindo-o assim ao pagamento dos direitos quando sai para o mercado da Corte.”<sup>416</sup>

Não obtendo resultados, o presidente da província mineira recomendou ao inspetor fiscal de Minas Gerais que reforçasse a fiscalização. O inspetor respondeu que a cobrança era já feita, mas os extravios eram persistentes, e medidas deviam ser tomadas que assegurassem aos boiadeiros que não haveria bitributação na exportação para o Rio de Janeiro. Assim, em 1868/69 foi cobrada a taxa diferenciada para o gado não-mineiro. Como ainda persistisse a refutação dos mineiros em pagar à taxa na saída para São Paulo,<sup>417</sup> a presidência da província expediu a seguinte circular, que bem ilustra a importância da ponte do Jaguará para o esquema de comercialização do gado do Triângulo Mineiro e de Goiás:

“Numerosas boiadas dos municípios de Prata, Uberaba e Araxá, demandando as invernadas de Passos, atravessam a ponte do Jaguará na freguesia so Santissimo Sacramento, e fim de evitarem a passagem perigosa do porto denominado – da Joanna – no rio Grande, percorrem assim parte do território de S. Paulo, e reentram no de Minas, em procura do ponto a que se destinam. Com quanto não se dê ainda neste caso a exportação, que só se verifica quando o gado é conduzido de Passos para o Rio de Janeiro, determinou todavia a E. Presidência, em Portaria n. 348 de 17/10 p.p. [1868], para comodidade dos boiadeiros, e ao mesmo tempo se acautelarem os interesses da Fazenda, visto como todo ou parte do gado pode ser vendido em São Paulo, por onde atravessa, que o imposto de 1\$800 réis seja cobrado por ocasião da passagem na ponte acima citada, onde há hoje uma Recebedoria, dando-se aos condutores uma guia (...) que os isentará de novo pagamento quando efetuarem a exportação.”<sup>418</sup>

---

<sup>416</sup> Ofício de 27/6/1867 para o Presidente da Província de S. Paulo. *Apud* RIBEIRO, *Roteiro dos Exactores*, p. 279.

<sup>417</sup> “Recomendo a V.S. que providencie em ordem a que os boiadeiros dos municípios de Prata, Uberaba e Araxá, que demandam as invernadas de Passos, atravessando a Ponte do Jaguará, paguem ali o imposto de 1\$800, dando-se aos mesmos uma guia que os isente de novo pagamento, quando efetuarem a exportação” (ofício de 17/12/1868 da presidência para o Inspetor de Tesouro da Fazenda Provincial, Domingos de Andrade Figueira, *apud* RIBEIRO, *Roteiro dos Exactores*, p. 279)

<sup>418</sup> Circular da província de Minas Gerais, 2/1/1869, *apud* RIBEIRO, *Roteiro dos Exactores*, pp. 279-280.

Os boiadeiros temiam a bitributação, mas no fim escapavam a toda a tributação. Esta situação levou à execução da cobrança de taxas diferenciadas para o gado procedente de outras províncias. A partir de 1869 todo o gado exportado via Uberaba era obrigatoriamente taxado. Porém neste ponto da comercialização o gado tinha menos valor, e o boiadeiro-criador não era capaz de honrar o pagamento de grandes somas, pela baixa liquidez da economia local. O comércio era centralizado pelo boiadeiro-invernista.

Na década de 1860, o boiadeiro pagava por cabeça de gado no sertão de 6\$000 (vacaria de 10 arrobas) a 12\$000 (boi carreiro de 14 arrobas) e vendia nas feiras de Uberaba, Paracatu, Araxá e Desemboque por 10\$000 a 22\$000. Não podendo dispor de suas boiadas nas feiras procuravam os centros invernistas além-rio Grande, despendendo mais 3\$000 em média na condução e 1\$960 em direitos (\$160 réis de taxas itinerárias e 1\$800 réis de taxa de exportação). Nos centros invernistas as vendas regulavam em 15\$000 a 27\$000 por cabeça.<sup>419</sup>

A venda nas feiras indicadas retornava de 4\$000 a 10\$000 por cabeça, e a venda direta nas invernadas retornava também de 4\$000 a 10\$000 por cabeça, com custos quase 50% mais elevados. Evitando-se o pagamento de 2\$000 em direitos, a condução aos centros invernistas renderia de 6\$000 a 12\$000, ou seja, talvez a condução direta compensasse; entretanto, não é o caso para a maioria dos boiadeiros que preferiam vender nas feiras indicadas aos atravessadores encarregados pelos invernistas.

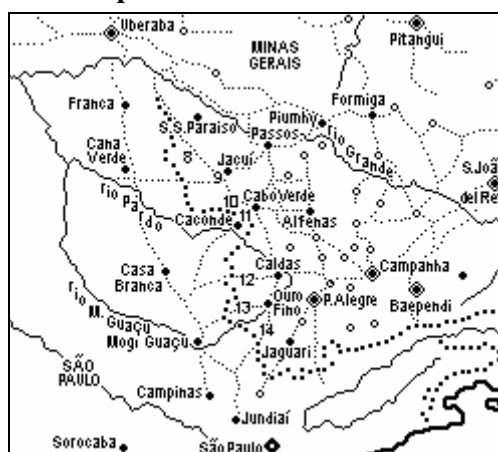
---

<sup>419</sup> Preços conforme os “Apontamentos Relativos ao Negócio de Gado Desde os Centros Criadores até o Consumo na Corte”, IHGB, Lata nº 388, Doc. 51, 14/12/1865. *Apud* GOULART, José Alípio. *Brasil do Boi e do Couro*. Rio de Janeiro: GRD, 1965, pp. 103-105.

## 8 FRONTEIRA SUDOESTE: A FRONTEIRA COM SÃO PAULO

Ocupamo-nos agora com a estrada da Samambaia (atual Andradas) e outras trilhas em direção ao caminho de São Paulo para Goiás, rotas das parcas exportações para São Paulo de localidades mineiras entre o rio Grande e o sertão do alto rio Pardo, como Ouro Fino, Caldas, Alfenas e Jacuí.<sup>420</sup>

**Mapa 8.1 – Fronteira Sudoeste**



**Legenda:** (8) Monte Santo; (9) Jacuí; (10) Dolores de Guaxupé; (11) Cabo Verde; (12) Samambaia (Caldas); (13) Ouro Fino; (14) Campanha de Toledo.

O registro de Jacuí existia desde meados do século XVIII, quando aí eram cobrados direitos de entrada das mercadorias destinadas às minas de Desemboque.<sup>421</sup> Já os povoados do planalto caldense comunicavam com São Paulo contornando por Cabo Verde, pelo registro de São Mateus (em Caconde, São Paulo, instalado em 1775), ou via Ouro Fino, mais ao sul (vide mapa 8.1). Por sua vez, do arraial de São Francisco de Paula do Ouro Fino, no século XVIII, partiam dois caminhos: um, em direção ao sul, ligava Caldas ao registro de Campanha de Toledo; outro se dirigia à Estrada dos Goiaes em Mogi Guaçu (São Paulo).<sup>422</sup> Este

<sup>420</sup> Na década de 1870 a estrada da Samambaia era uma das quatro estradas sul-mineiras “que, não obstante carecerem de urgentes concertos, mudanças, etc., prestão-se mais commodamente ao livre transito dos viajantes, tropas e carros de bois” (VEIGA, *Almanach Sul-Mineiro*, pp. 31-36).

<sup>421</sup> Principalmente sal, fazendas secas e gêneros da terra (CARRARA, *Agricultura e Pecuária*, pp. 168-169).

<sup>422</sup> RIVELLI, Cecília; LIMA, Roberto Pastana Teixeira. *Ouro Fino: olhar e direção*. Ouro Fino: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Ouro Fino, 1994, pp. 34-36; PIMENTA, Reynaldo de Oliveira. *O Povoamento do Planalto da Pedra Branca: Caldas e região (Obra Póstuma)*. São Paulo: [s.n.], 1998, p. 66. Em meados do século XIX, segundo Jesuíno de Mello, que morou em Ouro Fino até 1860, “Quem viesse dos lados de Caldas [direção norte-sul], penetrava o arraial [do Ouro Fino] subindo uma das duas ruas principais [onde ficava o posto fiscal sede do Registro ainda no século XVIII]. Era o único caminho para o trânsito das boiadas procedentes do planalto caldense, isto é, de Caldas, Machado, Cabo Verde e outras localidades, procurando o mercado paulistano. A outra rua, direção leste-oeste (...) era passagem forçada das tropas de burros, vindas geralmente de Sorocaba, transportando mercadorias [sic; eram tropas de mulas xucras] para o arraial e também para Pouso Alegre, Itajubá, São José do Paraíso (Paraisópolis), São Gonçalo do Paraíso, Campanha e outras cidades do Sul”

segundo caminho, a “picada do Moji”, originou a estrada da Samambaia e ligou Caldas diretamente às terras paulistas. Tem suas origens em 1807, quando os mineiros procuraram avançar a Guarda de Caldas, que se havia instalado na chapada das Antas, para lugar mais favorável em área antes proibida, próximo à Contagem (registro) de Santa Maria Madalena. A estrada foi aberta em 1811, aproveitando-se do novo caminho, e já estava concluída em 1815.<sup>423</sup> A guarda de Caldas era ponto de pouso de tropas; a este local deram sucessivamente os nomes de Samambaia, São Sebastião do Jaguari, Caracol e hoje Andradas.<sup>424</sup>

A história desta região fronteiriça segue *pari passu* a história do limítrofe noroeste paulista, o qual constituía prolongamento natural da zona mineira do Rio Grande.<sup>425</sup> “Desemboque foi importante porta de entrada dos mineiros em solo paulista. Seguiam, em importância, Cabo Verde e Jacuí (...) Mineiros deslocavam-se em direção a oeste, buscando novas faisqueiras ou campos para criar seu gado”.<sup>426</sup> A partir de Franca, em São Paulo, o gado atravessava a fronteira, invernavam em Jacuí e seguia em direção à Corte. “A presença dos mineiros e a sua preponderância na população do Nordeste Paulista durou enquanto o gado e a agricultura do excedente dominaram a economia regional”.<sup>427</sup> Jesuino Silva Mello, natural de Ouro Fino, escreveu sobre a presença dos mineiros no oeste paulista.

“Em todo o percurso da dispersão mineira, multiplicou-se o gado em maior ou menor escala, conforme a qualidade e permanência da pastagem. A maior parte da zona oeste e sudoeste de S. Paulo foi invadida por mineiros, criadores de bois e de porcos. [cita 18 cidades paulistas do vale do Rio Pardo] e outras do extenso valle do Rio Pardo, ‘o mais rico de todo o Brasil’; as novíssimas lavouras de [cita outras 16 localidades paulistas nas bacias do rio Pardo, Tietê e Paranapanema] foram, até 1874, mais ou menos, centros de criação de gado (bois e porcos), geralmente explorados por mineiros. Entretanto (...) crescia a onda do ‘café’ levando consigo as estradas de ferro e a emigração européia, varreu de seus domínios a pequena lavoura e afugentou para os confins do Estado, os porcarões e boieiros, que se não deixaram seduzir. Entre os vencidos ou convencidos, muitos hoje arrependidos, lembramos os [cita 14 famílias] e outros, todos criadores oriundos de famílias mineiras, domiciliados nas vertentes do Rio Pardo e do Mogy-Guassú, onde passaram largos annos, na vida tranquilla e abastada de productores e

---

(ROSSI, Pompeu. *História de Ouro Fino: seus fatos, sua gente e suas lendas*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1981, p. 126). Pompeu Rossi baseou-se “nas interessantes crônicas que Jesuino de Mello, antigo morador da cidade, publicou na Gazeta de Ouro Fino, na década de 1920” (ROSSI, *História de Ouro Fino*, p. 125). Cf. RIVELLI & LIMA, *Ouro Fino*, pp. 30-31).

<sup>423</sup> PIMENTA, *O Povoamento do Planalto*, p. 73. Esta informação parece correta: outra fonte assinala que “por volta do ano 1810, na procura de melhoria ao acesso às Caldas, resultou o caminho que viria a ser o de S. João da Boa Vista” (OTTONI, Homero Benedicto. *Poços de Caldas*. São Paulo: Anhambi, [s.d.], p. 246).

<sup>424</sup> OTTONI, *Poços de Caldas*, pp. 71-73.

<sup>425</sup> PRADO JÚNIOR, *Formação do Brasil*, p. 73.

<sup>426</sup> BRIOSCHI, Lucila Reis. “Caminhos do ouro”. In: BACELLAR, Carlos de Almeida Prado; BRIOSCHI, Lucila Reis (orgs). *Na estrada do Anhangüera: uma visão regional da história paulista* (pp. 35-54). São Paulo: Humanitas FFLCH/USP, 1999 [1999a], pp. 40-41.

<sup>427</sup> BRIOSCHI, Lucila R. “Fazendas de criar”. In: BACELLAR & BRIOSCHI, pp. 55-89, *Na estrada do Anhangüera*, p. 75.

invernistas de gado. Toda essa gente, fascinada pelos lucros fabulosos do café, abandonou absolutamente, a ‘pecuária’, recommendada por seus avós, e se fez cafezista da noite para o dia. Todavia, achou-se entre elles um pequeninissimo grupo de intransigentes, de ‘retrogrados’, como lhes chamavam os adoradores do café. (...) Na zona de Franca, de Cajuru, de Mococa, e nas vizinhanças do Rio Grande, ainda se encontram alguns mineiros de boa raça que não abandonaram o ‘boi’. Alguem pode notar que tratando de S. Paulo, se chame mineiros aos habitantes daquela região. Mas é notório que uma larga faixa do territorio paulista, a partir das fronteiras do Mogy-mirim para baixo, e circulando o Estado até as divisas do Paraná, é habitada por mineiros, que desde o primeiro quartel do seculo passado, descem do planalto central, na direcção do poente. (...) Chegados ao curso médio do Rio Grande, os mineiros se espalharam pela bacia deste e de seus tributários. (...)

“Entre as regiões que se conservaram como ultimos reductos da criação ou engorda do gado, raras são as que permanecem de pé, pois, como já dissemos, até os pastos de beira correjo, foram arados e transformados em cafezais. Só os terrenos essencialmente pastoris, e aquelles que por sua distancia do mercado do café se reconheceram inaproveitaveis para a cultura deste ramo, é que ficaram disponiveis e ao alcance dos criadores. Mas, como o systema de engorda, entre nós, é e continuará a ser ainda por largos annos, o de ‘invernadas’, que requer grande largueza, abundancia de pasto e boas ‘aguadas’, as situações pastoris tornam-se raras”.<sup>428</sup>

O *Almanach Sul-Mineiro* relata a prosperidade da criação de bovinos em Caldas e Alfenas ainda na década de 1870. Entretanto, a noção de relevância da criação de gados nesta região, especialmente em Caldas, está ligada à sua precocidade datada da época colonial, como nos informam Teodoro Sampaio e Jesuíno de Mello:

“O primeiro gado com que se povoaram os campos e chapadões de Goyaz, foi procedente das margens do Rio S. Francisco. A zona mineira, que depois tão celebre se tornou pelo seu gado ‘caracú’, isto é, a região de Caldas, só mais tarde recebeu nos seus campos o primeiro gado de criação. (...) O gado bovino do Noroeste de S. Paulo, é sabido que procede dos campos de Caldas e do sul de Minas, que por sua vez o receberam dos curraes do rio S. Francisco”.<sup>429</sup>

“Entre as situações pastoris do Sul de Minas, onde alguns nucleos de criação tiveram grande desenvolvimento praz-nos citar os bellisimos campos que se estendem entre as ultimas nascentes do Rio Pardo e as do Jaguary-mirim, abrangendo os pontos mais altos da serra de Poços, serra do Caracol e serra de Caldas”.<sup>430</sup>

Os campos do Sudoeste mineiro faziam parte do sistema de mercantilização do gado dos sertões do Brasil central para o Rio de Janeiro. No século XIX, o gado servia a subsistência local e, principalmente, abastecia de queijos mercados locais e regionais. Ao longo do século XIX, as poucas exportações de bovinos para São Paulo seguem as mesmas tendências observadas na fronteira de Uberaba, com grande aumento na década de 1850, até

---

<sup>428</sup> MELLO, *Pecuaria no Brazil*, pp. 30-35, 39. Jesuíno de Mello em 1876 acompanhou a *caravana Pereira Barretto* em retorno do noroeste paulista. A caravana foi organizada pelo Coronel José Pereira Barretto, de tradicional família de cafeicultores de Resende (RJ). Seu irmão Luiz Pereira Barretto publicava no mesmo ano (1876) série de artigos no jornal *A Província de S. Paulo* (atual *Estado de S. Paulo*) exaltando as terras roxas do oeste paulista (cf. JARDIM, Renato. *Reminiscências de Resende, Estado do Rio, às plagas paulistas: São Simão, Batatais, Altinópolis, e Ribeirão Preto*. São Paulo: José Olympio, 1946).

<sup>429</sup> SAMPAIO, Theodoro. “Não ha dados historicos... S. Paulo, 17 de Maio de 1902”. In: MELLO, *Pecuaria no Brazil*, pp. 70-71.

<sup>430</sup> MELLO, *Pecuaria no Brazil*, p. 55.



1858, retração no decênio seguinte, mínimo em 66/67, novo ciclo de alta em 1867/75. Não há registro de *saída* de gado proveniente de *outras províncias*; o gado paulista, mineiro – do Triângulo – e goiano estava aí a entrar, dirigia-se ao Rio de Janeiro. Em Jacuí em 1860 “existia a exploração de terras para invernadas do gado vindo de Paracatu e Uberaba com destino a outras Províncias o que resultou na formação de um grupo de atravessadores na região”.<sup>431</sup>

“Os fazendeiros-criadores, cujos centros principais se localizavam ao longo do vale do rio Grande e seus afluentes até o [rio] Uberaba, esperavam os negociantes ou agentes das companhias ou sociedades de marchantes do Rio de Janeiro para vender o seu gado. Os marchantes associados aos negociantes do Rio de Janeiro, como Urias Antonio da Silveira, do município de Passos, e o Ten. Cel. Francisco Coelho, de Jacuí, possuíam e alugavam as maiores invernadas em Passos e Caconde [São Paulo], e mesmo em Uberaba, para engorda do gado trazido de Goiás e Cuiabá. Segundo a câmara municipal de Uberaba, esses dois marchantes atravessavam todo o gado das comarcas de Uberaba, Paranaíba e Paracatu, em direção às invernadas alugadas por conta da Companhia do Rio de Janeiro”.<sup>432</sup>

Tais atravessadores do gado do oeste de Minas, do oeste de São Paulo e do sul de Goiás estavam ligados ao monopólio da oferta de carne verde à Corte do Rio de Janeiro e modificaram a estrutura do mercado provincial: a ação destes fazendeiros-atravessadores repercute na oferta à Corte. Voltamos à questão da mercantilização do gado dos sertões no capítulo sobre o grande comércio da pecuária centralizado em São João Del Rei (seção 9.2).

O café chega aos dois lados da fronteira em torno do ano de 1860. “Em meados do século XIX os mineiros do sul abriram fazendas no norte de São Paulo, seguindo depois para as fronteiras do café no oeste [de São Paulo].”<sup>433</sup> Neste momento muda estrutura produtiva da região. “Aos olhos dos cafeicultores, os ‘mineiros com seus gados’ eram o símbolo do atraso e do entrave à expansão das novas formas de produzir riquezas”.<sup>434</sup> À expansão dos cafezais não corresponde queda das saídas de bovinos e suínos mineiros para São Paulo; entretanto, a maior receita da condução de gado provinha do comércio com o Rio de Janeiro, assim o fluxo com São Paulo não exemplifica o movimento exportador da região.

A estrutura fiscal da seção norte desta fronteira (segmento de Passos) passa por mudanças na década de 1860. São desativados os postos de Jacuí e Cabo Verde e criados os de Guaxupé e Monte Santo, acompanhando o movimento das plantações de café.

---

<sup>431</sup> MARTINS, & SILVA, “Produção econômica”, p. 25.

<sup>432</sup> GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste: elite mercantil*, pp. 247-248.

<sup>433</sup> WIRTH, *O Fiel da Balança*, p. 57.

<sup>434</sup> BRIOSCHI, “Fazendas de criar”, p. 89.

**Tabela 8.1** – Fronteira Sudoeste: Participação por recebedorias, 1805-84 (libras esterlinas totais)

Recebedorias	Segmento	Período	Anos	Participação	Principais produtos		
Ouro Fino	Samambaia	1839-84	32	36,6 %	Fumo 30,6%	Café 28,2%	Toucinho 27,8%
Dores de Guaxupé	Passos	1859-84	15	20,4 %	Café 70,1%	Toucinho 9,4%	Gado vacuum 8,7%
Monte Santo	Passos	1866-84	12	12,6 %	Café 80,1%	Toucinho 11,2%	Gado suíno 2,2%
Caldas	Samambaia	1839-84	32	12,1 %	Café 50,1%	Fumo 13,6%	Gado vacuum 11,1%
Campanha de Toledo	Samambaia	1805-78	38	10,6 %	Fumo 28,8%	Toucinho 23,2%	Gado suíno 19,9%
Jacuí	Passos	1812-62	22	6,6 %	Toucinho 41,7%	Panos 35,5%	Gado vacuum 11,5%
Cabo Verde	Samambaia	1847-69	16	1,1 %	Toucinho 47,2%	Gado vacuum 26,4%	Gado suíno 6,8%

Estas oscilações demonstram a existência de caminhos alternativos ainda não fiscalizados. A década de 1860 marca a chegada do café para exportação e os novos postos fiscais refletem a mudança na estrutura produtiva, que deixa de ser predominantemente pecuária. As invernadas de gado deixam de ser a principal atividade econômica. Em 1869, as duas novas recebedorias possuem nove estações de vigia, das quais apenas duas em atividade.<sup>435</sup> Já na seção sul da fronteira (segmento de Samambaia) a recebedoria de Ouro Fino encontrava-se bem provida por sete estações de vigia em atividade, enquanto a de Caldas por apenas duas e a de Campanha de Toledo nenhuma, mais nove desprovidas “por falta de proposta dos administradores”.<sup>436</sup>

Segundo regionalização e categorização de Clotilde Paiva, em 1836 havia na região “Sudoeste” de Minas Gerais uma casa de negócio para cada 140 habitantes, estatística que lhe concedeu status de “nível de desenvolvimento sócio-econômico médio”.<sup>437</sup> Seu desempenho mercantil interprovincial no meio século seguinte confirma caráter extrovertido, revela presença de intermediários, especialmente de atravessadores de gado. Porém, o volume absoluto exportado para São Paulo é pequeno, exceto as remessas de toucinho.

Há tendência crescente das exportações totais na fronteira Sudoeste no período analisado – aumentam em mais de oito vezes entre as décadas de 1840 e 1870, resultando em ganho das exportações *per capita* da região “Sudoeste” de Minas. Na década de 1880 a “explosão” das exportações de café forçou-nos dividir o gráfico 8.1 entre os períodos pré-café e pós-café a fim de visualizar as pequenas variações no primeiro período.

<sup>435</sup> As estações de S. Sebastião do Paraíso, Cuzuzinho, Pedra Branca, Rocinha, Cabo Verde, Muzambinho e Extrema “ainda não estão definitivamente providas, por falta de proposta dos Administradores”; as da Guardinha e Faisqueira “não se pôde ainda obter informações acerca de conveniência de sua supressão ou conservação” (MINAS GERAIS, *Relatório... 1870*, mapa s.n.).

<sup>436</sup> Eram ativas: em Caldas, Antas e S. Sebastião do Jaguari; em Ouro Fino, Cachoeira, Monte Sião, Batinga, Jacotinga, Vargem Grande, Feijoa e Cigano eram desprovidas: em Caldas, Pedra Branca, Raiz da Serra e D. Antonia; em Toledo, Correntes, Tamanduá, Pitangueiras, S. José do Toledo e Gramal Grande (esta na província de São Paulo). (MINAS GERAIS, *Relatório... 1870*, mapa s.n.).

<sup>437</sup> PAIVA, *População e economia*, pp. 85, 112-133 e 122; regionalização própria, Anexo I.

**Gráfico 8.1** – Exportações anuais na Fronteira Sudoeste, 1815-68 e 1869-84 (milhares de libras)

As exportações estavam em alta na década de 1850. Ainda, segundo os cálculos dos extravios do engenheiro Henrique Gerber, o valor exportado ao longo da fronteira era 32% mais elevada do que a registrada nas recebedorias. Gerber agregou as exportações da seção mais ao norte desta fronteira (segmento de Passos) no período de 1854/55 e 1858/59 à fronteira de Uberaba, como exportações “em direção às comarcas da Franca e Mogi-Mirim em São Paulo” (tabela 8.2).

**Tabela 8.2** – Extravios das exportações nos segmentos de Passos e Uberaba em 1854-59

	Recebedorias	Gerber	Extravios
Toucinho (arrobas)	6.101	7.000	15%
Outros (arrobas)	3.234	5.000	55%
Gado bovino (cabeças)	2.997	3.400	13%
Gado eqüideo (cabeças)	49	200	308%
Outros gados (cabeças)	856	1.400	64%
<b>Total (libras esterlinas)</b>	<b>16.282</b>	<b>21.538</b>	<b>32%</b>

**Fonte:** GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44. **Nota:** As exportações que Gerber agrega “em direção às comarcas da Franca e Mogi-Mirim em São Paulo” referem-se às exportações nas recebedorias de Cabo Verde, Caldas, Jacuí, Ponte Alta, Rifaina e Santa Bárbara.

Pela fronteira sudoeste de Minas transitaram 1,5% das exportações mineiras em 1815-84, especialmente toucinho, também fumo e café, a partir da década de 1880. O segmento de Passos concentrava as saídas locais de derivados de algodão e de cana-de-açúcar, enquanto o segmento de Samambaia as de queijos, gado suíno, toucinho, fumo e cereais. Segundo o *Almanach Sul-Mineiro para 1874*, os pólos exportadores da região antes do auge do café eram Caldas, com queijos, vacuns e algodão, Alfenas, com gado bovino, tecidos e café, e Passos e São Sebastião do Paraíso (então no termo de Jacuí), com bovinos, cera e cal.<sup>438</sup> Expomos a evolução das exportações nesta fronteira nas tabelas 8.3 e 8.4.

<sup>438</sup> VEIGA, *Almanach Sul-Mineiro*, pp. 31-36.

**Tabela 8.3 – Fronteira Sudoeste: Participação por produtos, 1805-1884**  
(libras esterlinas, média anual)

Gênero	1805-28	1842-48	1850-57	1858-62	1866-70	1871-78	1881-84	1818-84	Segmento	Recebedoria
Café	0	93	11	66	2.560	6.592	74.353	41,1%	Passos 62,2%	Guaxupé 36,0%
Toucinho	9	878	5.108	8.784	4.697	7.303	1.663	19,4%	Samambaia 67,1%	Ouro Fino 51,8%
Fumo	119	876	1.380	2.216	2.900	12.595	1.145	15,3%	Samambaia 96,3%	Ouro Fino 69,5%
Gado suíno	62	116	474	613	1.719	3.746	1.874	5,8%	Samambaia 69,6%	Toledo 30,9%
Gado vacuum	258	522	1.000	1.247	925	3.180	578	5,7%	Passos 54,7%	Guaxupé 31,6%
Panos	1.323	544	550	925	494	144	0	4,2%	Passos 89,5%	Jacuí 72,5%
Queijos	701	465	679	607	725	785	493	3,9%	Samambaia 99,7%	Ouro Fino 54,0%
Cereais	877	120	123	52	206	239	45	2,2%	Samambaia 89,3%	Toledo 55,8%
Algodão	199	5	10	2	175	33	0	0,5%	Passos 62,5%	Jacuí 53,3%
Açúcar	36	3	5	4	253	152	193	0,4%	Passos 90,5%	Guaxupé 42,4%
Outros	7	238	135	549	482	718	180	1,5%	Passos 52,2%	Ouro Fino 22,2%
<b>Total</b>	<b>3.590</b>	<b>3.858</b>	<b>9.474</b>	<b>15.066</b>	<b>15.138</b>	<b>35.488</b>	<b>80.525</b>	<b>100,0%</b>	<b>Samambaia 58,2%</b>	<b>Ouro Fino 36,6%</b>

**Tabela 8.4 – Fronteira Sudoeste: Participação por produtos, 1805-1884 (quantidade média anual)**

Gênero	Unidade	1805-28	1842-48	1850-57	1858-62	1866-70	1871-78	1881-84
Café	Quilos	0	4.613	386	1.528	78.540	122.413	2.203.589
Toucinho	Quilos	270	37.018	157.074	214.028	136.684	151.477	46.155
Fumo	Quilos	6.503	45.101	49.410	45.238	87.755	189.257	35.022
Panos	Metros	38.803	21.973	19.298	33.754	22.290	4.787	0
Queijos	Unidades	30.559	15.099	16.659	10.672	15.166	12.246	11.527
Cereais	Litros	36.899	34.231	23.512	9.000	38.011	28.028	5.933
Algodão	Quilos	3.005	308	249	100	5.495	633	0
Açúcar	Quilos	1.171	150	300	150	14.338	9.311	31.581
Outros	Quilos	422	387	1.052	12.457	11.371	15.955	7.894
Gado suíno		86	123	407	471	1.543	2.387	1.430
Gado vacuum	Cabeças	261	345	443	443	400	952	223
Outros		0	105	154	65	120	246	170
<b>Total</b>	<b>Bestas carregadas</b>	<b>616</b>	<b>1.091</b>	<b>2.040</b>	<b>2.464</b>	<b>3.171</b>	<b>4.356</b>	<b>19.496</b>
	<b>Cabeças de gado</b>	<b>347</b>	<b>573</b>	<b>1.003</b>	<b>979</b>	<b>2.062</b>	<b>3.585</b>	<b>1.823</b>

Na primeira metade do século predominavam os gêneros da pecuária, e são eles que catapultam as exportações da fronteira Sudoeste na década durante a década de 1850, especialmente o toucinho. Entretanto, a manutenção do valor das exportações a partir de então se deve à expansão do fumo e do café desde meados da década de 1860.

A suinocultura enquanto atividade de exportação inexistente até a década de 1820, quando as queijarias começam a retrair. Em 1829/34 epidemia atinge os rebanhos de vacuns mineiros.<sup>439</sup> Esta seria a data da inversão da pecuária local para a suinocultura. As exportações de toucinho constituiriam o principal ramo de exportação por estas vias a partir dos anos 1840. Entre 1842-48 e 1858-62 o número de bestas carregadas com toucinho na exportação via Sudoeste passou de 250 anuais para 1.600 anuais.

<sup>439</sup> GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste: elite mercantil*, p. 228.

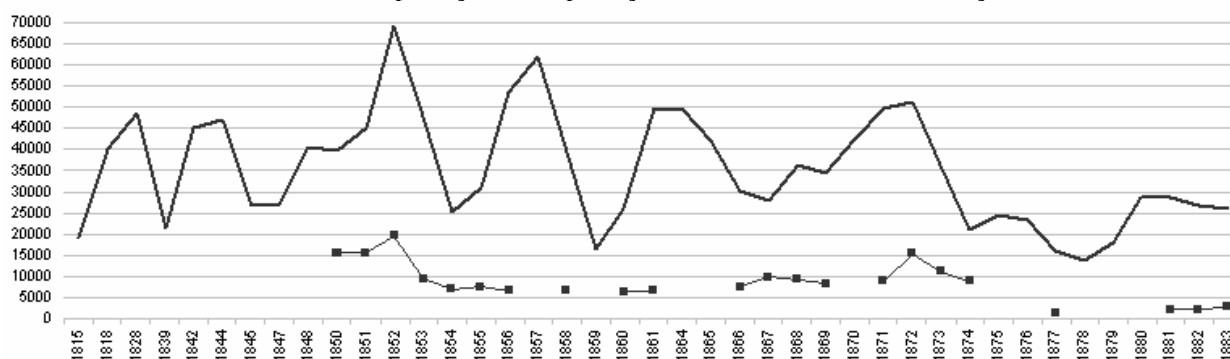
Em meados da década de 1850, na região criavam-se “suínos que eram destinados tanto para a fabricação do toucinho como para a exportação do gado em pé”.<sup>440</sup> Este relato contrasta com os dados; apesar do toucinho ter sido a principal atividade exportadora, a saída de suínos em pé é desprezível. Já o *Almanach Sul-Mineiro* não menciona a suinocultura entre as atividades de exportação da região na década de 1870. A cobrança de taxas itinerárias específicas (5ª exceção) sobre o gado suíno permite-nos solucionar a questão. Na maior parte das recebedorias o número de suínos transeuntes era idêntico ao de exportados; em algumas os números não coincidem. As entradas de suínos igualam-se ao número de animais da 5ª exceção subtraídos dos suínos exportados, os quais também pagavam taxas itinerárias. Especialmente nesta fronteira, transitam milhares de porcos além dos declarados exportados, ou seja, o fluxo de suínos não era *para* São Paulo, mas talvez *de* São Paulo.

Constatamos que fronteira sudoeste de Minas era grande importadora de suínos paulistas. Em 1850-84 entraram mais de 230.000 porcos, média anual próxima a 7.000 cabeças, e saíram cerca de 40.000, ou 1.000 por ano. Consideramos a hipótese de divisão regional do trabalho. O suíno paulista (criado por “mineiros”) seria transformado em toucinho, banha e carne de porco no outro lado da fronteira. Deve-se considerar que os suínos seriam adquiridos a preços inferiores, e o toucinho vendido a preços superiores, resultando em algum ganho para justificar aquisições adicionais de escravos, sal e artigos importados. Porém, não há correspondência positiva entre o movimento de entrada de suínos e saída de toucinhos. Ao contrário, há correlação negativa. Quando da crise da suinocultura, por moléstias afetando o rebanho, em 1853-55,<sup>441</sup> as entradas de suínos atingem um mínimo local. O mercado paulista demandou toucinho mineiro; neste mesmo período, as saídas de toucinho atingem máximo local. É importante frisar que a dita crise da suinocultura meados da década de 50 também afetou a criação mineira. Esta cultura era extensamente difundida em Minas Gerais, que provavelmente detinha o maior rebanho do centro-sul do Brasil. A crise afetou mais drasticamente regiões com menores rebanhos, como São Paulo e Rio de Janeiro. Assim, a crise tem efeito inverso em Minas: com o aumento da demanda extraprovincial e conseqüente melhora dos preços, Minas passa a ofertar mais para outros mercados. Assim, justificam-se os relatos coevos de inversão da preferência mineira do consumo de carne de porco por carne de vaca. As exportações e importações totais de suínos para toda a província podem ser visualizados no gráfico 8.2.

---

<sup>440</sup> MARTINS & SILVA, “Produção econômica”, p. 25.

<sup>441</sup> Cf. GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste: elite mercantil*, p. 229.

**Gráfico 8.2** – Exportações e importações mineiras de suínos (cabeças)

Uma segunda hipótese melhor ajusta os dados presentes aos relatos de exportações de suínos. Este gado, tanto o local quanto o paulista, dirigia-se ao mercado do Rio de Janeiro, e residualmente ao mercado mineiro, que era auto-suficiente na oferta de porcos. As entradas anuais de suínos via os segmentos de fronteira de Passos e Samambaia correlacionam positivamente às saídas de suínos via fronteira Extremo-Sul de Minas (índices 0,62 e 0,71 respectivamente). A correlação é ainda maior (0,88) quando as entradas totais de suínos paulistas fronteiras são comparadas às exportações em Picu e Sapucaí-Mirim. A oferta total de suínos paulistas rumo ao vale do Paraíba via Minas apreendida em conjunto explica a discrepância na preferência por rotas. Ou seja, se os mineiros necessitassem demandar porcos de São Paulo não estariam aumentando suas exportações. Cabe observar que o regulamento para cobrança de taxas nas recebedorias não especifica se o gado suíno a portar guia de ter pagado taxa da 5ª exceção na entrada seria isento de taxa de exportação na saída; apenas os gêneros portando guia de ter pagado taxa de exportação de outra província seria isento. Ou seja, sabemos que milhares de porcos eram conduzidos desde São Paulo através de Minas Gerais, mas não sabemos se este gado deve ser adicionado ao fluxo total de suínos mineiros ou subtraído das exportações de Minas. Estimamos as porcadas paulistas re-exportadas por vias mineiras não são desprezíveis.

**Tabela 8.5** – Participação de suínos paulistas nas exportações mineiras

	1850/55	1855/62	1866/70	1871/75	1877/84	1850/84
(1) Importações: fronteira sudoeste (cabeças anuais)	12.585	6.449	8.240	10.077	1.215	7877
(2) Exportações: fronteira extremo-sul (cabeças anuais)	26.517	23.086	16.301	21.949	14.816	20922
(3) Exportações: Minas Gerais (cabeças anuais)	45.397	39.814	32.255	39.578	24.246	36835
Proporção máxima de suínos paulistas: (1) / (2)	47,5%	27,9%	50,6%	45,9%	8,2%	37,7%
Proporção mínima de suínos paulistas: (1) / (1+3)	21,7%	13,9%	20,3%	20,3%	4,8%	17,6%
(4) Importações: fronteira sudoeste (mil libras anuais)	13,8	8,5	9,0	16,2	1,7	10,3
(5) Exportações totais: fronteira sudoeste (mil libras anuais)	6,7	15,2	15,1	37,6	67,2	24,8
Representatividade das importações no SO: (4) / (5)	207,9%	55,5%	59,1%	43,0%	2,5%	41,6%

Através da tabela 8.5 verificamos que entre 1850 e 1884 a participação dos suínos paulistas nas porcadas dirigidas ao Rio de Janeiro pode ter atingido mais de 20% do total das exportações mineiras, até 40% dos suínos nas principais vias e mais de 50% em determinados anos. Mesmo se este gado estivesse a pagar as taxas de itinerário, mas fosse isento da taxa de exportação (sendo, portanto, erro subtrair as remessas paulistas das exportações mineiras) a proporção regularia por volta de 15% do total e 30% nas principais vias, em 1850/84, com picos de 40% em determinados anos. A epidemia nos porcos em meados da década de 50 não teria afetado as exportações de porcos genuinamente mineiros, mas sim as re-exportações de suínos paulistas (queda de 49%). A amplitude da suinocultura em Minas Gerais teria revertido parte do consumo local de suínos ao mercado do Rio de Janeiro, dada a carestia de porcadas locais e paulistas. Portanto a crise da suinocultura nesta década teria efeito em aumentar as exportações mineiras de suínos e, assumindo que a praga afetou as criações mineiras, o coeficiente de exportação de porcos mineiros vis-à-vis o rebanho local aumentou consideravelmente. Este raciocínio corrobora a asserção de que houve, em Minas, na década de 50, substituição da tradicional preferência por carne de porco pela carne bovina. Na década de 80 há maior redução das exportações paulistas através do território mineiro (-88%), por conta do aumento da demanda interna da província e, principalmente, da expansão da malha ferroviária paulista, que muda a rota do comércio e reduz o custo de transporte do toucinho.

A tabela 8.5 também revela que tais “importações” eram relativamente vultosas entre 1850 e 1875, haja vista que representaram 208% das exportações totais por esta fronteira em 1850-55, e de 40% a 60% em 1855-75. As importações absolutas de suínos são ainda mais elevadas na primeira metade da década de 1870 (mais de 16 mil libras anuais). A partir de 1875 praticamente cessam as entradas de suínos; o café passa a dominar a paisagem dos dois lados da fronteira.

Quanto à bovinocultura, a partir de 1853 há expansão das exportações de bovinos para São Paulo, chegando à média de 1.612 no biênio fiscal 1856/58, volume pequeno quando comparado ao tamanho das boiadas em direção ao Rio de Janeiro. Voltam a quantidades desprezíveis a partir de 58/59. As exportações locais de bovinos dirigiam-se ao Rio de Janeiro, São Paulo era auto-suficiente na oferta de carne verde. É possível também que bovinos paulistas adentrassem Minas por esta fronteira, assim como o faziam o próprio gado mineiro do Triângulo (vide capítulo 7).

O comércio do queijo foi importante fonte de renda complementar nas fazendas de criação. A inexistência de progresso técnico no seu fabrico caracteriza esta atividade como

complementar à atividade principal, ao menos nesta região, seja ela a suinocultura, o fumaço ou o cafezal. Nos princípios do século XIX a queijaria era a principal atividade de exportação, como se apreende nas exportações do registro de Campanha de Toledo entre 1805 e 1827, lembrando que antes da instalação do registro de Caldas era por aí que escoava a produção local para S. Paulo.

Por esta extensa fronteira também transitou grande parcela, relativa à média de 1,5%, das exportações mineiras de gêneros específicos e de maior valor agregado (vide tabela 8.6), alguns concentrados na seção norte, especialmente as ceras, a aguardente e gêneros relativos ao transporte montado, outros na seção sul, especialmente as farinhas e qualidades de fumo.

**Tabela 8.6** – Fronteira Sudoeste: Participação nas exportações mineiras, produtos selecionados

Gênero	Fronteira Sudoeste	Segmento Passos	Segmento Samambaia
Velas de cera	100 %	100 %	0 %
Cera branca	98 %	53 %	45 %
Trigo	87 %	0 %	87 %
Chapéus de pelo ou lã	81 %	45 %	36 %
Liteiras	30 %	19 %	11 %
Selotes de liteira	27 %	27 %	0 %
Armações de cangalha	26 %	26 %	0 %
Farinha de trigo	24 %	0 %	24 %
Aguardente	23 %	23 %	0 %
Pólvora	18 %	9 %	9 %
Selas e selins	14 %	9 %	5 %
Polvilho	13 %	6 %	6 %
Farinha de milho	13 %	4 %	9 %
Cal branca	12 %	12 %	0 %
Fumo pixuá	9 %	0 %	9 %
Mel de fumo	7 %	0 %	7 %
Algodão com caroço	7 %	3 %	4 %
Sal	5 %	4 %	1 %
Chicotes compridos com anéis de prata	5 %	0 %	5 %
Chicotes compridos simples	4 %	0 %	4 %
Cabras	4 %	0 %	4 %

Fronteira de parcas exportações até o advento do café, porém notável sua participação nas vendas interprovinciais de velas de cera (100%), cera branca (98%) e chapéus de pelo de lebre, seda ou lã (80%). Tais dados vêm confirmar o desempenho das fábricas de chapéus em Machado e velas de cera em Alfenas.<sup>442</sup>

Quanto à agricultura local, produto de interessante participação na pauta de exportação da área de Passos é o pano grosseiro de algodão, importante na primeira metade do século. Os dados para o período anterior a 1839, mesmo precários, denotam tempos de maior cultura do

<sup>442</sup> VEIGA, *Almanach Sul-Mineiro*, p. 33.



algodão em Minas. Os panos representavam, então, 17% das exportações e 79% das exportações através do registro de Jacuí. O algodão tecido era amplamente difundido em Minas Gerais desde meados do século anterior.<sup>443</sup>

Ainda nas primeiras décadas do século XIX, era também importante na área servida pela estrada da Samambaia a produção de trigo e farinha de trigo, gêneros tradicionalmente importados durante o Império, especialmente através do registro de Toledo (27% do valor exportado). Na década de 1840 a produção agroalimentar ainda gerava excedentes regulares de feijão, milho e farinha de milho, mas tornaram-se escassos após meados do século.

O fumo ganha status de cultura de exportação na década de 1830: as exportações anuais passam de cerca de 5 toneladas para 50 toneladas entre as décadas de 1820 e 1840. O fumo será a principal atividade de exportação na década de 1870 (1871-78) quando, somado ao mel de fumo, respondia por 34,5% das exportações por esta fronteira e 44,6% no segmento de Samambaia (200 toneladas no valor de 12.500 libras anuais).

O café sempre esteve presente na agricultura local – foram remetidas quatro toneladas excedentes já em 1842/43 e 14 toneladas em 47/48. Principia-se cultivo para exportação a partir da década de 1860, centrado em Ouro Fino: 4 toneladas em 61/62, 26 em 66/67, 50 em 67/68, 107 em 68/69, 131 em 69/70. As exportações em 1871-75 regridem para média de 90 toneladas anuais, entretanto é provável que a produção local tenha continuado a expandir, tendo preferido, nestes anos, o escoamento para o Rio de Janeiro em direção às novas ferrovias. Na virada para a década de 1880 os cafezais chegam com tal força que as exportações de todos os principais gêneros da produção local vêm suas quantidades reduzirem-se: em relação à média anual exportada na década anterior, a redução nas exportações de fumo, mel de fumo, toucinho, gado suíno, gado vacum e queijos caem, respectivamente, 88%, 95%, 77%, 50%, 82% e 37%.

A cultura do café teria sido mais intensa nas proximidades da fronteira paulista, porém a dinâmica exportadora estava centrada em Passos, conforme a maior passagem deste produto nos registros de Monte Santo e Guaxupé e segundo o registro de passagem de carros de boi carregados de café mineiro nas barreiras paulistas. Em 1874/76, barreiras em território

---

<sup>443</sup> Segundo o *Inventário dos teares existentes na Capitania em 1786*, em 31% dos domicílios com teares prevalecia a produção comercial, nos quais a produção média anual era de apenas 105 metros; 5,5 % do total de domicílios produziam mais de 110 metros anualmente, sendo responsáveis por 21,6% do total (LIBBY, Douglas Cole. “Notas sobre a produção têxtil brasileira no final do século XVIII: novas evidências de Minas Gerais”. *Estudos Econômicos*, V. 27, nº1, Jan-Abr 1997, pp. 112-116).

paulista, próximas a Mogi-Mirim, na estrada entre Franca e Campinas, cobravam taxa sobre os carros de boi nas pontes sobre os rios Camanducaia (74/75) e Oriçanga (75/76). Dos 1.214 carros com informação sobre origem dos gêneros carregados, 337 provinham de Minas – 28%, uma proporção considerável. Destes, cerca de 90% teriam pagado taxa de exportação nas recebedorias desta fronteira, segundo a origem declarada. Apenas 37 carros declararam o gênero transportado, os demais estão anotados como *vazios* (vide tabela 8.7).

**Tabela 8.7** – Procedência e qualidade dos gêneros mineiros transportados sobre carros, Barreira de Camanducaia/Oriçanga (SP), 1874-76

Procedência		Produtos	
Passos	31,8%	Café	54,1%
S. Sebastião do Paraíso	22,6%	Toucinho	29,7%
S. Rita (pertencente a Passos) *	8,0%	Fumo	8,1%
Guaxupé	6,2%	Arroz	5,4%
Monte Santo	5,3%	Vários	2,7%
Jacuí	4,5%		
Uberaba	4,2%		
S. Bárbara (atual Guaranésia)	3,6%		
Ventania (atual Alpinópolis)	2,7%		
Muzambinho	2,1%		
Samambaia (atual Andradas)	1,8%		
Carmo do Rio Claro	1,5%		
Bagagem	0,9%		
Piumhi	0,6%		
Botelhos (distrito de Caldas)	0,3%		
Invernada (distrito de Delfinópolis)	0,3%		
Minas Gerais (sem distinção)	3,9%		

**Fontes:** AESP, CO 1755 e 1756 (Barreira de Camanducaia), Livro-Taxa anos 1874/75 e 1875/76. **Notas:** (\*) “Santa Rita” pode tanto referir ao distrito de Santa Rita do Rio Claro, atual Nova Resende, quanto à freguesia de Santa Rita de Cássia, ambos então pertencentes ao município de Passos.

Confrontando estes dados paulistas aos dados mineiros para os mesmos anos, temos que 545 carros pagaram taxas itinerárias na recebedoria de Monte Santo (79%) e apenas 143 na de Guaxupé, o que condiz aos dados na barreira paulista, que registram 70% dos carros provenientes de Passos, São Sebastião do Paraíso e Monte Santo, ou seja, pagaram taxa de exportação naquela recebedoria. Podemos supor que, dos 698 carros trafegando neste segmento da fronteira, metade estava a entrar e metade a sair; dos estimados 349 carros mineiros, averiguamos que 337 adentraram território paulista até a barreira em Mogi-Mirim, onde encontrariam os trilhos da Mogiana.

As principais exportações mineiras via Guaxupé e Monte Santo em 1874/75 foram toucinho (138 toneladas), café (40t), cal branca (23t), fumo (9t), açúcar (7t), feijão (3t) e panos (2t). Além de algumas toneladas de aguardente, então isenta de taxa, mas taxada em 1877/78 quando registram mais de 12 mil litros exportados nestas recebedorias (atingindo 24,6 mil litros em 1883/84). Na década de 1870 o toucinho ainda é a principal produção

econômica local e quase sua totalidade destina-se ao consumo do noroeste paulista, pelo menor vulto do transporte até a ferrovia. A maioria dos carros com toucinho provinha da recebedoria de Guaxupé, que respondia por 58% deste gênero em 74/75. Já o café contabilizado na estrada para Mogi é quase o mesmo capturado pelas recebedorias.<sup>444</sup> Predominam os carros com café de Paraíso e Passos – a recebedoria de Monte Santo respondia por 73% do café exportado na fronteira.

Entre 1875 e 1886, os trilhos da Estrada de Ferro Mogiana expandem-se para o noroeste paulista em direção a Casa Branca e Mococa, bem nos limites desta fronteira de Minas, e chega a Poços de Caldas. Entre 1886 e 1900 penetra definitivamente Minas Gerais. “As ferrovias foram indispensáveis ao contínuo deslocamento do café (...) Os interesses ligados ao café foram os propulsores diretos do desenvolvimento ferroviário”.<sup>445</sup> Assim, as exportações de café por esta fronteira voltam a crescer: 235 toneladas em 77/78, 1.494 em 81/82, 2.059 em 82/83 e 3.058 em 83/84.

As mercadorias mineiras, principalmente café, toucinho e fumo, já se fazem transportar pela Mogiana antes da aproximação dos seus trilhos. Vimos que a produção mineira demandava a Mogiana através do transporte sobre carros de boi. Comparamos na tabela 8.8 as informações disponíveis do transporte de mercadorias via Mogiana aos nossos dados de exportações mineiras. A proporção de fumo e toucinho mineiros transportados pela via férrea paulista é grande, mas decadente. As exportações de fumo da região mineira servida pela Mogiana caem 21% entre os biênios fiscais 1874/76 e 1882/84, enquanto o transporte de fumo pela dita estrada aumenta 56% entre os triênios civis 1874/76 e 1882/84. O transporte total de toucinho aumenta em proporção similar – 62% – enquanto as exportações mineiras deste gênero nesta fronteira caem 59%. Já o café do sudoeste mineiro a escoar por esta via ganha vulto, por sua insignificância em meados da década e 1870. A estrada de ferro empurra a lavoura da rubiácea ao mesmo tempo em que a expansão do café chama por seus trilhos. O transporte até Santos por meio de tropas de muares custava cerca de 440 réis por arroba de

---

<sup>444</sup> Na década de 1870 havia carros de bois que transportavam de 50 a 300 arrobas (Cf. RIBEIRO, *Roteiro dos Exatores*, p. 249). Os carros que transitavam besta fronteira transportavam de 50 a 100 arrobas, conforme as taxas que pagavam (19\$200rs. ou 24\$000rs.), ou seja, cerca de 0,75 a 1,5 toneladas. Os carros declarantes portadores de café mineiro em Camanducaia representavam 80% da exportação desta fronteira neste período.

<sup>445</sup> SAES, Flávio A. M. *As ferrovias de São Paulo: Paulista, Mogiana e Sorocabana*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FEA/USP, 1974, p. 27.

café, ao passo que pela via férrea baixava a 140 réis, permitindo assim economia de 68% em benefício do produtor.<sup>446</sup>

**Tabela 8.8** – Exportações de fumo, toucinho e café na Fronteira Sudoeste e via E.F. Mogiana, 1876-84 (toneladas)

<b>FUMO</b>	1876-78	1877-79	1878-80	1879-81	1880-82	1881-83	1882-84
(1) Exportações mineiras	107,2	107,3	104,5	92,4	76,8	79,5	84,5
(2) Transporte da EF Mogiana	146	144,3	135	108,3	176	195,7	227
(1) / (2)	73%	74%	77%	85%	44%	41%	37%
<b>TOUCINHO</b>	1876-78	1877-79	1878-80	1879-81	1880-82	1881-83	1882-84
(1) Exportações mineiras	112,5	89	75,7	71,4	59	54,4	45,8
(2) Transporte da EF Mogiana	331,3	332,7	522,7	603,3	656,3	517	537
(1) / (2)	34%	27%	14%	12%	9%	11%	9%
<b>CAFÉ</b>	1876-78	1877-79	1878-80	1879-81	1880-82	1881-83	1882-84
(1) Exportações mineiras	222,7	444,9	649,9	1.107,6	1.535,9	1.782,9	2.561
(2) Transporte da EF Mogiana	13.900	16.034,3	17.534,3	19.867,6	24.866,7	31.633,3	36.800,0
(1) / (2)	1,6%	2,8%	3,7%	5,6%	6,2%	5,6%	7,0%

**Fontes:** E. F. Mogiana: SAES, Flávio A. M. *As ferrovias de São Paulo: Paulista, Mogiana e Sorocabana*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FEA/USP, 1974, pp. 68, 107-108. **Nota:** Utilizamos o termo médio plurianual, pois os dados de exportações mineiras estão disponíveis segundo o ano fiscal de julho a junho, enquanto os dados da E.F. Mogiana disponibilizados por Flávio Saes estão segundo o ano de janeiro a dezembro.

A decadência generalizada das exportações locais não-cafeeiras na década de 1880 reflete a substituição pela produção do café e o surgimento de novas rotas de escoamento. No último quartel do século ocorre grande expansão da malha ferroviária no entorno da província do Rio de Janeiro, facilitando o transporte direto para o mais importante mercado do país. Os trilhos penetram o interior. Em 1878 a E.F. Oeste de Minas liga a estação Sítio da E.F. D. Pedro II (próxima a Barbacena) às margens do Rio Grande no Ribeirão Vermelho (Lavras). Em 1884 a E.F. Rio Verde (ou E.F. Minas e Rio) liga a estação Cruzeiro (SP) da E.F. Pedro II a Três Corações (MG). Tais estradas de ferro permitem o escoamento da produção local antes logisticamente mais próxima do mercado paulista.

<sup>446</sup> Relatório da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, apud SAES, *As ferrovias de São Paulo*, p. 55.

## 9 FRONTEIRA SUL-EXTREMO

O maior negócio do setor mercantil envolvido na rota Rio–Minas até a passagem para o século XIX era a distribuição das importações. Nesta época Minas Gerais participava incipientemente do abastecimento da capital e os gêneros que eram enviados não diferiam muito dos que observamos nas exportações até 1884.<sup>447</sup> A chegada da Corte portuguesa ao Rio de Janeiro em 1808 incrementou a demanda por gêneros do país, favorecendo os produtores e comerciantes mineiros, especialmente de animais e derivados da pecuária. Havia um setor mercantil interessado em ocupar seus animais nas rotas de retorno ao fluxo das importações; entretanto, não havia uma rota direta entre o sul de Minas, ou melhor, a comarca do Rio das Mortes, a principal área produtora e intermediária, e o Rio de Janeiro. Em 1811 o valor do frete das exportações de Minas para o Rio era 25% mais caro que o das importações, “por causa da falta de artigos de exportação”. Depois de 1811 as comunicações entre a capital e seu *hinterland* pecuarista melhoraram significativamente e em 1824 o frete de Minas para o Rio custaria tanto quanto o do Rio para Minas, “por causa da maior exportação de diversas mercadorias”.<sup>448</sup>

A instalação da Corte fez caducar a antiga proibição de abertura de estradas. Entre 1811 e 1817 foram construídas as Estradas do Comércio, construída pela Junta do Comércio, e da Polícia, construída pela Intendência da Polícia, em território fluminense.<sup>449</sup> O prolongamento das estradas da Polícia e do Comércio para o interior de Minas, a partir do rio Preto, era conhecido como “Estrada do Rio Preto” ou “Estrada do Presídio do Rio Preto”. Nas palavras de Caio Prado Júnior,

“A entrada em território mineiro, feita anteriormente só no rio Paraibuna terá uma variante que se dirige mais para oeste e por Valença e Rio Preto penetra Minas. Esta variante representa um trajeto mais curto para a comarca do Rio das Mortes; é simbólica da transformação que se operava em Minas, que de mineradora se tornava em agrícola e pastoril; é uma zona de produção agrária, e como tal que a nova estrada procura pôr em comunicação mais direta e fácil com seu mercado principal, o Rio de Janeiro.”<sup>450</sup>

Além da estrada do Rio Preto na década de 1820, vias de comunicação diretas desde o sul de Minas seriam construídas. A estrada do Picu, também na década de 1820, como

<sup>447</sup> Sobre a inserção mineira no *hinterland* do Rio de Janeiro colonial, vide BROWN, *Internal commerce*, pp. 462-576.

<sup>448</sup> ESCHWEGE, *Jornal do Brasil*, p. 219.

<sup>449</sup> Sobre o esforço para dotar a capital de uma infra-estrutura mínima de transportes que permitisse sua articulação com o interior abastecedor nas décadas de 1810 e 1820, vide LENHARO, “Rota menor”, pp. 29-49.

<sup>450</sup> PRADO JÚNIOR, *Formação do Brasil*, p. 253.

alternativa ao tradicional e longo caminho da Mantiqueira/Passa-Quatro que desembocava em Lorena no alto vale do Paraíba paulista, tomava um atalho em Capivari e, passando pelo alto do Picu rumava direto ao rio Paraíba desembocando na estrada São Paulo-Rio depois de Areias e dirigia-se a Resende, evitando grande contorno. A estrada do Passa-Vinte, na década de 1850, ligou os vales dos rios Grande e Preto no ponto mais próximo entre suas cabeceiras.

Além destes três novos caminhos (Rio Preto, Picu e Passa-Vinte), a fronteira sul-extremo de Minas era servida pela estrada de Ouro Preto-São Paulo, passando por S. João Del Rei, Campanha, Pouso Alegre e o registro de Jaguari, e por picadas auxiliares às referidas rotas – algumas se tornariam importantes vias de comércio, como as de Itajubá a Lorena e Sapucaí-Mirim a Pindamonhangaba, ambas para o vale do Paraíba paulista em demanda do porto de Parati (e daí à capital do Império por via marítima) ou diretamente para o Rio de Janeiro pela via terrestre.<sup>451</sup>

A fronteira sul-extremo de Minas capta as rotas desde o sul de Minas e campo das vertentes para o vale do Paraíba no Rio de Janeiro e em São Paulo. Eram regiões de criação de gado, produtoras de fumo e derivados da pecuária, e intermediárias dos gados e seus derivados desde o interior de Minas. A maior parte dos gêneros mineiros destinados ao abastecimento do Rio de Janeiro era produzida na extensa área que João Fragoso definiu como pertencente ao “modelo do sul de Minas”, englobando toda a bacia do rio Grande e o oeste de Minas, as regiões do alto rio São Francisco e do alto rio Paranaíba, do rio Pardo em Minas Gerais e em São Paulo, o Triângulo Mineiro, o sul de Goiás.<sup>452</sup> Se não eram produzidos no chamado “grande sul de Minas”, a comarca do Rio das Mortes, ao menos por ali transitavam, com destaque para a intermediação dos comerciantes de São João Del Rei na região do rio das Mortes, afluente oriental do rio Grande.<sup>453</sup>

No período 1839-84 a fronteira Sul respondeu por 29% das exportações provinciais e 67% do total exceto o café. Os produtos da pecuária equivalem a 65% do fluxo, configurando

---

<sup>451</sup> O *Almanach Sul-Mineiro para 1874* prestou a devida deferência a estas rotas, com ressalvas. “Em geral as vias de comunicação do sul de Minas limitão-se á trilhos feitos a casco de animal e conservados pelo sol, mas entre os lugares de maior commercio existem algumas legoas de soffrivel caminho e veem-se varias pontes adqueridas pela provincia ou pelas municipalidades. Ha contudo no sul de Minas quatro estradas que, não obstante carecerem de urgentes concertos, mudanças, etc., prestão-se mais commodamente ao livre transito dos viajantes, tropas e carros de bois : são as do Passa-Vinte, Picú, Itajubá e Samambaia, nos limites desta com as provincias do Rio e S. Paulo.” (VEIGA, *Almanach Sul-Mineiro*, p. 36)

<sup>452</sup> FRAGOSO, *Homens de grossa aventura*, pp. 123-134; FRAGOSO & FLORENTINO, *O arcaísmo como projeto*, pp. 151-152.

<sup>453</sup> Q. v. LENHARO, *As Tropas da Moderação*; GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência*; PAIVA, *População e economia*.

70% do total de exportações de origem pecuária da província. Dos sete maiores ramos do comércio interprovincial mineiro, a fronteira só não foi responsável pela maioria absoluta do café e panos de algodão, concentrando o trânsito dos fumos (91%), suínos (90%), bovinos (80%), queijos (67%) e toucinho, banha e carne de porco (54%).

Não há bases para discernir a origem exata dos gêneros, mas nossas inferências permitem conclusões: o fumo como agricultura de exportação é componente marcante da economia da região de Campanha, especialmente a área fronteira pelos menores custos de transporte, e a condução de gados soltos e carregações de seus derivados desde as regiões intermediárias em direção ao Rio de Janeiro constituiu o mais importante ramo do comércio interprovincial de abastecimento.

É importante distinguir o comércio através do sul de Minas da produção genuinamente sul-mineira. Por exemplo, 20% dos bovinos exportados nestas rotas em 1868/69 eram provenientes de outras províncias (Goiás e São Paulo); o gado era conduzido do planalto central brasileiro e procurava bons campos de invernada na bacia do rio Grande, justificando a escolha da rota. Especialmente as exportações desde o campo das vertentes não eram produções sul-mineiras. O engenheiro Henrique Gerber considera exportações do sul de Minas para o Rio de Janeiro as observadas nos segmentos de Pouso Alegre (exceto Jaguari), Pouso Alto e Aiuruoca (parcial).<sup>454</sup> O Almanach Sul-Mineiro considera exportações do sul de Minas para o Rio de Janeiro e São Paulo as observadas nos segmentos de Uberaba (parcial), Passos, Samambaia, Pouso Alegre, Pouso Alto, Aiuruoca e Rio Preto (parcial).<sup>455</sup>

O comércio através da fronteira Sul é crescente na maior parte do período analisado. Os períodos de estagnação ou retração são 1841-45, 1858-68 e 1875-81, conforme observamos no gráfico 9.1. A época de maior valor das exportações através da fronteira sul foi na primeira metade da década de 1870. O efeito da taxa de câmbio utilizada no deflacionamento dos preços resulta em valores 25,9% mais elevados em 1871-78 que em 1866-70.

Apresentamos a evolução da composição do valor das exportações nesta fronteira na tabela 9.1. Notamos que entre as décadas de 1860 e 1870 há elevação das quantidades exportadas de todos os principais cinco produtos (tabela 9.2). Além disso, a partir de 1872 principiam grandes exportações de *mel de fumo* com preços por arroba de quatro a dez vezes

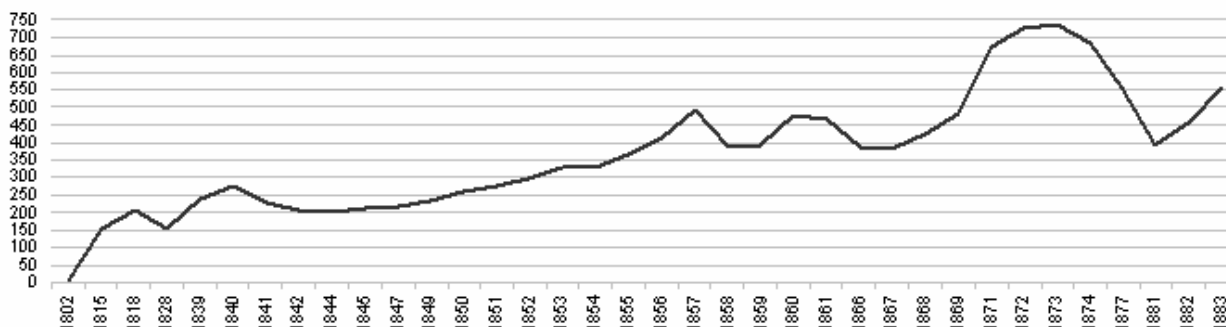
---

<sup>454</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 41.

<sup>455</sup> VEIGA, *Almanach Sul-Mineiro*, pp. 35 e 47.

superior ao fumo em rama, o que explica que apesar da quantidade total de fumo, em peso, pouco crescer entre as décadas de 60 e 70, o valor das exportações de fumo aumentar em mais de dois terços.

**Gráfico 9.1** – Exportações anuais na Fronteira Sul-Extremo, 1802-1884 (milhares de libras)



**Tabela 9.1** – Fronteira Sul-Extremo: Participação por produtos, 1802-1884 (libras esterlinas, média anual)

Gênero	1802-11	1815-28	1842-48	1850-57	1858-62	1866-70	1871-78	1881-84	1815-84	Segmento
Gado vacum	1.750	63.143	61.050	100.395	148.129	138.344	222.498	227.848	34,4%	Rio Preto 35,0%
Fumo e mel de	4.508	26.957	44.320	84.049	140.001	125.157	211.334	91.618	27,2%	P. Alegre 64,1%
Toucinho	0	28.101	45.059	53.189	62.929	64.735	107.202	51.985	15,5%	P. Alto 45,6%
Gado suíno	750	21.259	33.045	46.498	46.366	30.928	46.346	29.768	9,7%	P. Alegre 39,1%
Café	0	257	6.235	9.673	14.928	24.655	40.548	49.626	5,1%	Rio Preto 71,6%
Queijos	0	14.686	10.022	13.591	17.648	20.382	30.610	8.684	4,3%	Rio Preto 64,5%
Panos	0	6.507	4.485	4.942	1.826	1.529	4.538	163	0,9%	Rio Preto 54,5%
Cereais	0	1.631	1.443	3.146	4.293	3.506	5.095	1.788	0,8%	Aiuuruoca 39,0%
Gado eqüideo	0	816	1.587	2.944	3.154	1.019	1.735	683	0,5%	P. Alegre 31,5%
Gado lanígero	0	1.627	881	1.726	2.021	1.470	1.262	123	0,3%	Rio Preto 43,1%
Algodão	0	5.611	4	1	2	2.964	1.141	0	0,3%	P. Alegre 47,9%
Açúcar	0	414	887	1.969	611	2.804	95	176	0,3%	P. Alto 36,2%
Outros	0	2.535	1.724	1.725	1.521	1.438	4.304	4.523	0,7%	Rio Preto 39,6%
Total	7.008	173.545	210.744	323.848	443.428	418.930	676.707	466.984	100,0%	Rio Preto 29,8%

**Tabela 9.2** – Fronteira Sul-Extremo: Participação por produtos, 1802-1884 (quantidade média anual)

Gênero	Unidade	1815-28	1842-48	1850-57	1858-62	1866-70	1871-78	1881-84
Gado vacum		55.164	40.468	49.289	52.690	58.846	66.354	88.165
Gado suíno		34.193	35.213	41.065	35.299	28.527	29.311	22.694
Gado eqüideo	Cabeças	272	531	691	558	254	311	163
Gado lanígero		6.782	5.776	8.428	7.156	6.250	4.091	658
Gado cabrum		0	337	271	380	422	281	266
Fumo e mel de	Quilos	1.214.045	2.249.132	2.940.565	2.943.318	3.770.214	3.858.166	2.361.794
Toucinho	Quilos	1.074.283	1.890.832	1.718.273	1.535.558	1.906.380	2.253.172	1.446.605
Café	Quilos	3.078	297.954	333.041	370.535	751.729	725.908	1.475.775
Queijos	Unidades	574.455	324.154	335.134	309.874	437.254	489.020	200.405
Panos	Metros	233.102	182.513	178.042	65.988	70.325	159.298	7.800
Cereais	Litros	100.270	343.196	610.491	754.081	818.726	984.454	381.343
Algodão	Quilos	73.830	173	21	30	69.157	19.604	0
Açúcar	Quilos	21.816	53.167	117.514	31.506	148.055	6.007	29.576
Outros	Quilos	104.953	112.596	105.351	85.698	78.662	326.399	263.623
Total	Cabeças de gado	96.411	82.324	99.744	96.082	94.299	100.348	111.945
	Bestas carregadas	26.193	43.287	50.128	48.611	64.662	70.097	50.438

A redução das exportações a partir de 1874, conforme no gráfico 9.1, deve-se parcialmente à expansão dos trilhos da estrada de ferro D. Pedro II na fronteira central. A estrada de ferro Oeste de Minas é construída entre as décadas de 1870 e 1880, ligando São João Del Rei a Barbacena. Todos os gêneros transportáveis, inclusive os animais de pequeno



porte, têm suas quantidades reduzidas, afinal muitos exportadores passam a ter acesso aos trilhos, resultando em redução do valor total das exportações anuais *através* do sul de Minas. Observamos na tabela 9.2 que em 1881-84 os únicos gêneros cuja exportação aumentou em relação ao período anterior foram o gado bovino, que continuava a seguir as trilhas através da serra da Mantiqueira, e o café, cuja fronteira agrícola nos limites com o Rio de Janeiro continuava em expansão. As exportações de café pelas mesmas vias, relativamente pequenas, foram majoritariamente registradas nas recebedorias do Presídio e, principalmente, nas suas vizinhas, no Porto do Machado e Porto do Zacharias, indicando não advirem do interior, mas sim da região fronteira do rio Preto, extremo oeste da zona da Mata.

Além do importante comércio da pecuária e do fumo, a produção sul-mineira de alimentos é a mais engajada no abastecimento extraprovincial, respondendo por 65% das exportações de grãos, 53% das de farinha e 89% das de outros gêneros alimentícios da agricultura. A comercialização destes excedentes tem seu auge expansivo na década de 1850, justamente quando a lógica de muitos depoimentos coevos alega falta de braços para a lavoura, pois com o fim do tráfico transatlântico de escravos a mão de obra cativa estaria deslocando-se para o café.

Os diversos estudos de Roberto Martins demonstram que em Minas não houve transferência maciça de escravos para as áreas cafeeiras: a escravidão estava consolidada nas atividades atreladas às produções para o abastecimento. O mesmo acontece com a cultura do fumo. Há expansão do cultivo para quase todos os municípios sul-mineiros até a década de 1850 e especialmente na década de 1850, quando percebemos interciclos de alta e baixa das exportações em diversas recebedorias, indicando mudança nas rotas, novos centros produtores, a decadência das zonas de cultura mais antiga e os conflitos pela intensificação da produção de café.

Dividimos o comércio através do sul de Minas entre as rotas desde Campanha, ao sul do rio Grande, e desde São João Del Rei (e Lavras), ao norte do rio Grande. Identificamos na fronteira de Campanha os segmentos de Pouso Alegre (vias para o vale do Paraíba paulista) e Pouso Alto (estrada do Picu para o Rio de Janeiro), e na fronteira de São João Del Rei os segmentos de Aiuruoca, através das cabeceiras do rio Grande (estrada do Passa Vinte), e do Rio Preto, caminhos até o curso baixo do rio Preto (estrada do Presídio do Rio Preto).

Identificamos a fronteira de Campanha como responsável por quase totalidade das exportações mineiras de fumo e 60% das de suínos. Já a fronteira de São João Del Rei caracteriza-se amplamente pelo fluxo de gados soltos e derivados da pecuária, concentrando

especialmente as exportações mineiras de queijos. Na tabela 9.3 demonstramos a gradual distinção do trânsito na fronteira extremo-sul-mineira, de oeste para leste.

**Tabela 9.3** – Fronteira Sul-Extremo: Participação por segmentos, 1802-1884 (libras esterlinas totais)

Segmento	Fronteira	Período	Anos	Participação	Principais produtos		
Pouso Alegre	Campanha	1815-84	39	24,6%	Fumo 59,4%	G. suíno 15,0%	Mel de fumo 9,1%
Pouso Alto	Campanha	1802-84	46	29,1%	G. vacuum 33,7%	Fumo 29,3%	Toucinho 23,7%
Aiuruoca	São João Del Rei	1815-84	39	16,4%	G. vacuum 54,6%	Toucinho 17,7%	Fumo 7,1%
Rio Preto	São João Del Rei	1815-84	40	29,9%	G. vacuum 45,3%	Toucinho 14,2%	Café 14,3%

Apesar do predomínio do gado bovino e carregações de toucinho no segmento de Pouso Alto, a distinção entre os segmentos não se faz tão-somente pela observação da composição das exportações. De fato, as rotas de Pouso Alto (Picu) e Aiuruoca (Passa Vinte) são intermediárias às rotas de Pouso Alegre (Itajubá, Sapucaí-Mirim) e Rio Preto (Presídio). A trilha de gado bovino no segmento de Pouso Alto é rota secundária aos caminhos desde São João Del Rei: ainda que Pouso Alto constitua ramo do esquema de comercialização do gado dos sertões, não compõe as remessas dos negociantes de São João Del Rei. Veremos na seção 9.2 que o maior fluxo de gado na estrada do Picu inicia-se na década de 1850, exatamente quando o predomínio dos sanjoanenses neste comércio é abalado por um maior controle do mercado de carne verde do Rio de Janeiro por parte dos açougueiros cariocas, cujos marchantes associados passam a negociar diretamente com os boiadeiros do sertão, explicando a diferenciação das rotas.<sup>456</sup>

Estudamos as rotas de exportação da fronteira de Campanha, incluindo as estradas do Picu, Itajubá e Sapucaí-Mirim, na seção 9.1 e as rotas da fronteira de São João Del Rei, incluindo as estradas do Rio Preto e Passa-Vinte, na seção 9.2..

<sup>456</sup> A correlação da evolução das exportações anuais entre os segmentos de Pouso Alto e Pouso Alegre é 0,945, ou seja, são rotas que não competem entre si (vide gráfico 9.2 na seção 9.1). A correlação entre Pouso Alto e Aiuruoca é 0,572 e entre Pouso Alto e Rio Preto é -0,041, o que sugere que talvez o segmento de Aiuruoca pudesse ser identificado com a fronteira de Campanha, especialmente quando verificamos alta correlação negativa entre Aiuruoca e Rio Preto (-0,450) e alguma importância do fumo em Aiuruoca (7,1% do total). Entretanto devemos voltar aos dados para verificar as causas dos resultados. De todo o fumo na via de Aiuruoca, 53,4% foi registrado no período 1815-24, quando ainda não havia sido construída a estrada do Picu e era maior o trânsito em Aiuruoca (74 mil libras anuais em 1815-24). Com a nova estrada, o segmento de Aiuruoca torna-se pouco transitado (16 mil libras anuais em 1828-59), voltando o amplo trânsito com a construção da estrada do Passa-Vinte (137 mil libras anuais em 1859-84). Quanto às correlações, a relação inversa entre Aiuruoca e Rio Preto é devida à substituição do trânsito de bovinos do Presídio para o Passa-Vinte entre as décadas de 1860 e 1880, devido às facilidades do Passa-Vinte para novas invernações nas cabeceiras do rio Grande, como veremos na seção 9.2. Já a relação positiva entre Campanha e Aiuruoca vem da enorme elevação das exportações tanto no segmento de Aiuruoca quanto na fronteira de Campanha em 1866-1874, porém no primeiro deve-se exclusivamente à expansão do gado bovino e na segunda à expansão do mel de fumo e nível geral de todos os produtos.

## 9.1 FRONTEIRA DE CAMPANHA: A FRONTEIRA DO TABACO

O registro no alto da Mantiqueira, na garganta do Passa-Quatro ou do Embaú, foi a grande porta de Minas do tempo das bandeiras até o meado do século XVIII, quando houve a fixação do Caminho Novo para o Rio de Janeiro como principal estrada para as minas. O fluxo neste registro diminuiu ainda mais a partir da década de 1820 com a abertura da Estrada do Picu, "projeto dos proprietários de Campanha, Baependi e Pouso Alegre".<sup>457</sup> “Da margem do rio Capivari, logo adiante de Pouso Alto, o atalho dirigia-se diretamente para a Mantiqueira, atravessava a serra, ao lado do pico do Picu”<sup>458</sup> atingindo o rio Paraíba em Areias, ainda em São Paulo (mapa 9.1).

**Mapa 9.1 – Fronteira de Campanha**



**Legenda:** (15) Jaguari; (16) Sapucaí-Mirim; (17) Soledade de Itajubá; (18) Mantiqueira/Passa Quatro; (19) Picu; (20) Ponte do Monte Bello.

A estrada do Picu ficou pronta em 1822; o registro data de 1829, segundo Cunha Matos, mas consta arrecadação dos dízimos e direitos de entrada para 1828.<sup>459</sup> A nova estrada

“reduzia o trajeto de quase metade do percurso e poupava cinco marchas de tropas (5 dias) para aqueles que antes tinham que passar pelo registro da Mantiqueira, daí ao Porto da Cachoeira no rio Paraíba, indo ter à vila de Areias. Durante quase um século foi a estrada do Picu artéria principal do comércio do Sul de Minas”.<sup>460</sup>

Esta via ligava os povoados da região de Campanha da Princesa à estrada geral São

<sup>457</sup> LENHARO, *As Tropas da Moderação*, p. 169. “Em 1818, um abaixo-assinado de diversos moradores da região pedia licença para construir um atalho da capela de Capivari ao Picu, a fim de facilitar a comunicação com o Rio de Janeiro. Os signatários prontificavam-se a construir o quartel que servisse para o Registro do Picu. A Câmara de São João Del Rei, com data de 1819, deu informação contrária à pretensão. Mas a verdade é que o atalho foi construído” (BARBOSA, *Dicionário Histórico Geográfico*, p. 162).

<sup>458</sup> BARBOSA, *Dicionário Histórico Geográfico*, p. 162.

<sup>459</sup> CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, pp. 243-244.

<sup>460</sup> CARVALHO, Daniel de. *Novos Estudos e Depoimentos*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1959, p. 64.

Paulo – Rio de Janeiro por Baependi e Pouso Alto. A vila de Campanha era cabeça de comarca e centralizava as atividades econômicas do sul de Minas.<sup>461</sup> A procedência dos gêneros transeuntes nesta fronteira – segmento de Pouso Alto – distribui-se desde a região fronteira (Pouso Alto, Cristina) e o vale do rio Verde (compreendendo as vilas de Baependi, Três Corações, Campanha, Três Pontas e Alfenas) até o vale do rio Grande, donde vem o gado dos sertões e carregações de toucinho (vide mapa 9.1). Ou seja, além da produção campanhense, especialmente de fumo, queijos e cereais, o tráfego de exportações no segmento de Pouso Alto comportava boiadas provenientes dos sertões, que trafegavam longas distâncias e invernavam nas pastagens do vale do rio Verde, e tropas com toucinho desde o oeste mineiro (Pium-í, Formiga). Além da favorita estrada do Picu e suas subsidiárias, como a “estrada de Baependi a Resende passando pelo Monte Belo”, diretas para o Rio de Janeiro, outros caminhos ligavam a região ao alto vale do Paraíba, termo de Guaratinguetá, em São Paulo, os quais participam de outro segmento da fronteira mineira – Pouso Alegre.

Ao sudoeste de Campanha, a vila de Pouso Alegre localizava-se em sítio “favorável para o comércio de Taubaté e Guaratinguetá com Minas” e os paulistas para ali transportavam “mercadorias européias e traziam de volta queijos, marmelada, algum fumo e tecido grosseiro de algodão”.<sup>462</sup> Um caminho – estrada geral Minas-São Paulo – partia de Jundiá e seguia até São João Del Rei passando por Bragança, Jaguari (onde estava a recebedoria), Pouso Alegre, Campanha, vale do rio Verde e rio do Peixe. Então se ramificava, seguindo pelo vale, via Lavras, ou pela montanha, via serra das Letras, vale do rio Ingá e Ibituruna (mapa 9.1).<sup>463</sup>

Outro caminho desde Pouso Alegre acompanhava o curso do rio Sapucaí pelo “Campo do Lima” e pela “Fazenda das Cachoeiras”, atravessava território paulista em São Bento do Sapucaí-mirim, voltava a um braço de Minas onde estava a recebedoria mineira de Sapucaí-mirim e então adentrava São Paulo em Pindamonhangaba.<sup>464</sup> Um terceiro caminho seguia

---

<sup>461</sup> PAIVA, *População e economia*, p. 123.

<sup>462</sup> SPIX & MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, Vol. I, p. 182.

<sup>463</sup> SPIX & MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, Vol. I, pp. 177-195. A via por Jaguari era também caminho mais curto entre o alto vale do Paraíba e o noroeste paulista: em 1876, a caravana dos Pereira Barretto partia de Jacareí, em São Paulo, adentrava Minas por Camanducaia e voltava para São Paulo na altura de Ouro Fino para então seguir a Casa Branca (cf. JARDIM, *Reminiscências de Resende*).

<sup>464</sup> Esta peculiaridade fronteira gerava problemas, tais como relatados pelo encarregado do Registro de Sapucaí-mirim em 1832 quanto aos “desvios de direitos de entrada e de exportação” na estrada entre Pouso Alegre e Pindamonhangaba, cuja freguesia fronteira (São Bento) tem “todos seus negócios com Mineiros, logo os gêneros não deviam ser sujeitos a Direitos de São Paulo” e pede “ordenar que se ponha uma Praça na Fazenda do finado Jordão, bem nos limites de Minas” (APM, PP 1/36, Cx.19, Doc.24). A primeira data documentada em que se encontra funcionando a recebedoria de Sapucaí-mirim é 1818 (ESCHWEGE, “Notícias e Reflexões Estadísticas”, pp. 737-762). A localização exata deste caminho encontra-se num “mapa da Coletânea de Mapas

“da Villa de Itajubá ao alto da serra do mesmo nome”, dali ao Salto Grande no rio Paraíba em Lorena, comunicando “aquelle municipio e o de Campanha com a cidade de Parati da provincia do Rio de Janeiro, por onde exportão suas producções”.<sup>465</sup> Em 1869, as recebedorias que fiscalizavam estes caminhos eram bem vigiadas contra extravios. A de Jaguari possuía seis estações de vigia em atividade, enquanto as de Sapucaí-mirim e Soledade de Itajubá situavam-se em gargantas que garantiam caminho quase único.<sup>466</sup>

A importância de cada uma destas rotas e suas principais exportações podem ser observadas na tabela 9.4.

**Tabela 9.4** – Fronteira de Campanha: Participação por recebedorias, 1802-1884 (libras esterlinas totais)

Recebedorias	Segmento	Período	Anos	Participação	Principais produtos		
Picu	Pouso Alto	1828-84	33	50,7%	G. vacum 35,1%	Fumos 26,8%	Toucinho 25,0%
Sapucaí-Mirim	Pouso Alegre	1818-84	34	21,4%	Fumos 48,1%	Suínos 27,0%	G. vacum 8,5%
Itajubá	Pouso Alegre	1815-84	39	19,0%	Fumos 83,5%	Toucinho 8,3%	G. suíno 3,0%
Jaguari	Pouso Alegre	1815-84	37	5,4%	Fumos 67,5%	Toucinho 8,0%	G. suíno 7,0%
Mantiqueira	Pouso Alto	1802-69	29	3,3%	Fumos 68,3%	G. bovino 8,8%	Toucinho 7,3%
Monte Belo	Pouso Alto	1839-59	15	0,1%	G. vacum 40,4%	Toucinho 20,9%	Fumo 18,9%
EF Minas e Rio	Pouso Alto	1884-84	1 mês	0,1%	Toucinho 48,2%	Café 21,9%	Fumo 19,6%
Ouro Fala	Pouso Alto	1874-78	2	0,0%	G. vacum 57,2%	G. suíno 29,8%	Toucinho 4,6%

da Cartografia Paulista Antiga, de Affonso d’E Taunay, datado de 1837 e de autoria do Marechal Daniel Pedro Muller”, no qual “acha-se assinalado caminho de acesso da Mantiqueira, partindo do vale do Paraíba, pela garganta das cabeceiras do Sapucaí e que corresponde, na vertente paulista, ao vale do Piracuama, pelo qual sobe a E.F. Campos do Jordão” (LEITE, *A Região da Mantiqueira*, p. 128).

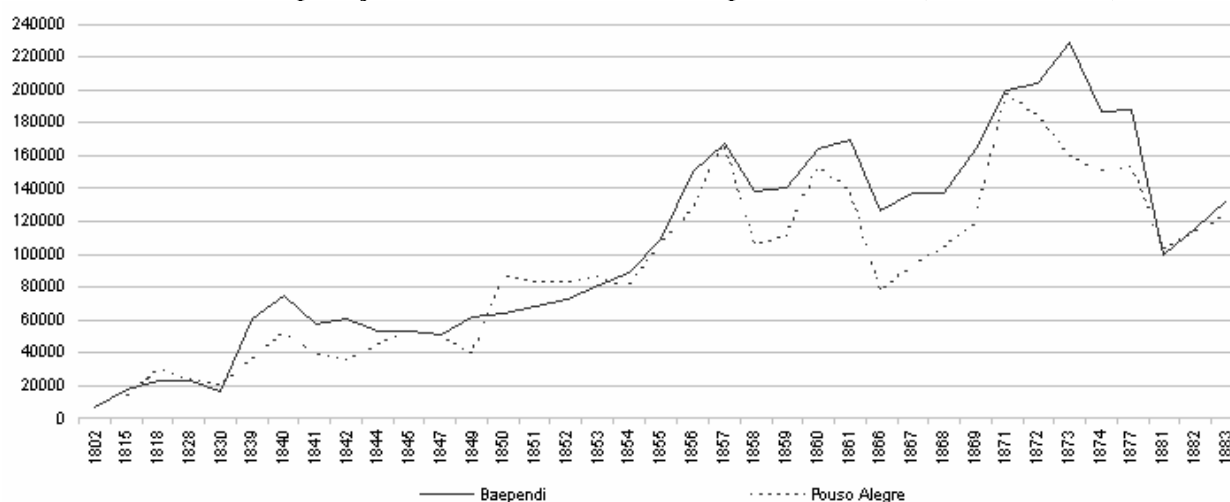
<sup>465</sup> MINAS GERAIS, *Falla... 1849*, p. 19. O registro localizava-se em Soledade (ou Itajubá Velho, atual Delfim Moreira) nos limites da freguesia, “lugar frigidíssimo (...) tão atroz e falta comércio que se não acautelasse de longe de víveres para sustentação, certamente [eu] pereceria, pois não se acha para comprar dentro da povoação víveres para honesta sustentação de uma família, o que é público e muito público (...) duvido que ache quem queira vir morar em semelhante sepultura de vivos (...) na época em que estamos as casas dos vigários e clérigos são umas estalagens públicas para os viajantes” (declaração do vigário Lourenço da Costa Moreira, réu, ao juiz de paz residente na paragem denominada Boa Vista do Sapucaí [“Itajubá Novo”] em audiência de reconciliação ao Capitão Custódio Manuel Rodrigues, autor do requerimento de intimação ao vigário, para dar razões por que se afastara da sua Matriz, *apud* BARBOSA, *Dicionário Histórico Geográfico*, pp. 111-112; cf. GUIMARÃES, Armelim. *História de Itajubá*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1987, pp. 69-77). Segundo o historiador de Itajubá Armelim Guimarães, “há quem acredite, com algum fundamento, ter sido a utilização de barcas cargueiras pelo rio Sapucaí uma das causas de Itajubá, logo na sua fundação, ter progredido muito mais do que a antiga Itajubá. Eram barcas movidas a varejão ou zinga [varas compridas], que exigiam grande esforço na subida do rio, não só porque se lutava contra a correnteza com ainda era rio acima que esses batelões navegavam carregados de mercadorias apanhadas no baixo Sapucaí ou já em portos do rio Grande” e conduziam “sal e cargas para o Rio de Janeiro, e trazendo cal, rapaduras, mantimentos, etc., gastando mais ou menos um mês em viagem de ida e volta” entre Pouso Alegre e Itajubá (GUIMARÃES, *História de Itajubá*, pp. 191 e 193). De fato, as águas do rio Sapucaí eram “sulcadas por barcos de mil arrobas [1.500kg]” que faziam “viagens entre diversos pontos de Pouso Alegre, Itajubá, Alfenas e Campanha” (SILVA, José Joaquim da. *Tratado de Geographia Descriptiva Especial da Provincia de Minas-Geraes*. Rio de Janeiro: Typographia de E. & H. Laemmert, 1878, p. 94). Segundo outra fonte, as barcas do Sapucaí transportavam “o carregamento máximo de 8.000 quilogramas” (VEIGA, *Almanach Sul-Mineiro*, p. 24).

<sup>466</sup> As estações de vigia de Jaguari eram Palmeiras, Campos do Selado, Extrema, Serra dos Poncianos, Salto de Baixo e Salto de Cima. Em Sapucaí-mirim, Vigia da Picada; em Itajubá, Vigia dos Marins, para a qual foi cogitada a recebedoria de Marins na década de 1840. (MINAS GERAIS, *Relatorio... 1870*, mapa s.n.).

Percebemos que a rota para a cidade de São Paulo, via recebedoria de Jaguari, era caminho pouco usual, afinal os exportadores buscavam preferencialmente os portos de Ubatuba e Parati, ou mesmo o Rio de Janeiro por via terrestre (especialmente quando os trilhos da E. F. D. Pedro II adentra o vale do Paraíba paulista na metade da década de 1870). Já a estrada do Picu substituiu com sucesso a antiga rota através da Mantiqueira, tradicional caminho das importações para o sul Minas Gerais durante o século XVIII.

As exportações totais no Picu em 1828 e 1830 ainda estavam em nível reduzido, mas na década de 1840 o Picu é uma estrada movimentada, com exportações anuais em torno de 60 mil libras esterlinas, como vemos através da evolução das exportações totais no segmento de Pouso Alto/Baependi no gráfico 9.2.

**Gráfico 9.2** – Exportações totais na Fronteira de Campanha, 1802-84 (libras esterlinas)



A evolução do valor exportado através dos segmentos de Pouso Alegre e Pouso Alto/Baependi são muito similares. As exportações na fronteira de Campanha seguem tendência marcadamente crescente em todo o período. Há estagnação durante a década de 40 e no período da crise de fins da década de 50 que perdura nos anos 60. Em meados da década de 70 há retrocesso, quando a produção de fumo entra em crise devido à baixa dos preços no mercado internacional – por isso a redução no segmento de Pouso Alegre, conjunto de rotas especializadas no transporte do fumo, é anterior à redução no segmento de Pouso Alto (vide gráficos 9.3 e 9.4 abaixo). Em 81/82 as exportações totais estão no mesmo nível de 54/55, mas há tendência crescente devido ao incremento das passagens de bovinos. Neste momento a malha ferroviária fluminense já adentrou Minas Gerais atendendo a oferta do café, assim parte das exportações transportáveis que uma vez escoaram pelas rotas do extremo-sul mineiro

segue vias de acesso direto ao tronco central da Estrada de Ferro D. Pedro II. Entre 1871/78 e 1881/84 o transporte de fumo cai em 55%, de toucinho em 48% e de queijos em 41%.

Em maio de 1884 era inaugurada a Estrada de Ferro Minas e Rio, que deveria sair de uma estação na Província do Rio de Janeiro e acabou saindo de Cruzeiro, em São Paulo, e levava até Três Corações, em Minas (posteriormente renomeada EF Rio Verde).<sup>467</sup> Em junho de 1884 já funcionava a recebedoria Estrada de Ferro Minas e Rio, que neste mês registrou a exportação de 55,8 toneladas de toucinho, 28,9 toneladas de fumo, 24,8 toneladas de café, 1.465 litros de aguardente, 276 quilos de mel de fumo, 21 milheiros de cigarro, 289 queijos, 80 litros de cerveja, 272 suínos e 105 galinhas. Estas exportações em um mês representaram 37,8% das exportações mensais para 1883/84 na movimentada estrada do Picu, em libras esterlinas.

O engenheiro Gerber anotou as quantidades exportadas na fronteira de Campanha, incluído os extravios: exportações “em direção às comarcas de Guaratinguetá, Taubaté e Bragança em São Paulo”, equivalentes ao segmento de Pouso Alegre e parte do segmento da Samambaia (fronteira Sudoeste),<sup>468</sup> e “em direção à Barra Mansa e Resende”, equivalentes aos segmentos de Pouso Alto e Aiuruoca (fronteira de São João Del Rei).<sup>469</sup> Conforme Gerber, apresentamos os extravios dos produtos e totais nesta fronteira na tabela 9.5.

**Tabela 9.5** – Extravios das exportações na fronteira de Campanha em 1854-59

	Recebedorias	Gerber	Extravios
Toucinho (arobas)	93.166	110.000	18%
Fumo (arobas)	187.007	227.000	21%
Outros (arobas)	35.790	40.000	12%
Bovinos (cabeças)	24.061	25.600	6%
Eqüídeos (cabeças)	534	900	69%
Outros gados (cabeças)	30.495	31.700	4%
<b>Total (libras esterlinas)</b>	<b>271.587</b>	<b>313.317</b>	<b>15%</b>

**Fonte:** GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44. **Nota:** As exportações que Gerber agrega “em direção às comarcas de Guaratinguetá, Taubaté e Bragança em São Paulo” e “em direção à Barra Mansa e Resende” referem-se respectivamente às recebedorias de Toledo, Jaguari, Ouro Fino, Sapucaí-Mirim e Itajubá e Bocaina, Mantiqueira, Passa Vinte, Picu, Carrijo, Monte Belo e Zacarias.

<sup>467</sup> Sobre aspectos históricos da estrada de ferro Rio Verde, depois Minas e Rio, vide VALLADÃO, Alfredo. “A primeira estrada de ferro no Sul de Minas: pelo valle do ‘Rio Verde’ – ‘Minas e Rio’”. In: VALLADÃO, Alfredo. *Campanha da Princesa*. Três Volumes. Rio de Janeiro: Leuzinger, 1940, Volume II (1821-1909), pp. 239-257.

<sup>468</sup> Em 1854/59 as exportações nesta direção conforme Gerber estavam em 125.652 libras esterlinas anuais e as exportações via Pouso Alegre apenas estavam em 117.132 libras esterlinas anuais, ou seja, as recebedorias adicionais (parte do segmento de Samambaia) representavam tão-somente 6,8% do total.

<sup>469</sup> Em 1854/59 as exportações nesta direção conforme Gerber estavam em 145.753 libras esterlinas anuais e as exportações via Pouso Alto apenas estavam em 131.018 libras esterlinas anuais, ou seja, as recebedorias adicionais (segmento de Aiuruoca) representavam tão-somente 10,1% do total.

As exportações extraviadas equivaliam a 15% do total em libras esterlinas, com destaque para os extravios do fumo, cerca de um quinto do fumo exportado não era registrado, na década de 1850 equivalentes a 40 mil libras esterlinas ou 62% dos extravios anuais. O Almanach Sul-Mineiro também anotou as “exportações do sul de Minas” em 1871/72 incluindo os extravios (vide seção 2.3): o sub-registro do fumo seria de 29% e do toucinho de 10%.<sup>470</sup> Conforme Gerber, a evasão de equídeos ao fisco era elevada devido à facilidade de exportar animais novos em meio a animais de carga.

A exportação da fronteira de Campanha representou 15,8% da total mineira em 1815-1884, em libras esterlinas, proporção expressiva considerando a quase inexistência das saídas de café (0,29% na fronteira). Das exportações mineiras agrícolas exceto café, 58% transitavam por esta fronteira, desempenho devido ao fumo; ainda, é a fronteira com maior participação nas exportações mineiras de todos os cereais (grãos e farinhas) com 34%. Também concentrou a saída de vários gêneros da pecuária e derivados, com 30%. Os gêneros específicos que preferencialmente eram exportados nesta fronteira constam da tabela 9.6.

**Tabela 9.6** – Fronteira Campanha: Participação nas exportações mineiras, produtos selecionados, 1815-1884

Gênero	Fronteira Campanha	Segmento Pouso Alegre	Segmento Pouso Alto
Tabaco	99%	99%	0%
Melado	98%	98%	0%
Fumo em folha	91%	88%	4%
Mel de fumo	91%	77%	14%
Fumo em rama	87%	57%	29%
Fumo pixuíá	86%	82%	4%
Farinha de trigo	68%	61%	7%
Araruta	65%	0%	65%
Amendoim	63%	3%	60%
Gado suíno	59%	35%	24%
Azeite de mamona	47%	2%	45%
Farinha de milho	45%	20%	25%
Pólvora	44%	40%	3%
Fubá	38%	34%	4%
Milho	37%	3%	34%
Cebolas e alhos	37%	35%	2%
Feijão	37%	14%	23%
Gado lanígero	32%	7%	25%
Galinhas	31%	23%	8%
Gado cabrum	29%	11%	18%
Toucinho	29%	5%	24%
Ovos	28%	28%	0%
Gado vacuum	28%	3%	24%
Gado cavalari	24%	16%	8%
Chicotes pequenos com anéis de prata	23%	0%	23%
Polvilho	22%	14%	8%
Lá	22%	0%	22%

Por esta fronteira saíam a maior parte das exportações mineiras de fumo em rama (87%), especialmente através do segmento de Pouso Alegre, e a quase totalidade de algumas

<sup>470</sup> VEIGA, *Almanach Sul-Mineiro*, p. 35.



variedades derivadas, exceto cigarros e fumo picado, como fumo em folha, fumo pixuá, tabaco e mel de fumo. A fronteira de Campanha era responsável pelas grandes exportações mineiras de gado suíno (quase 60%) e contribuía para as importantes exportações de gado vacum, toucinho e galinhas. Também destacamos a importante parcela de exportações de alimentos agrícolas por esta fronteira, além de gêneros diversos como melado (mel de engenho, o caldo da cana depois de cozido), araruta e azeite de mamona – vide tabela 9.6. Também destacam as partidas de pólvora, especialmente a partir de 1866, com 69% das exportações provinciais até 1884, via Jaguari, talvez provenientes de fábrica na paróquia de Santa Rita da Extrema, em Jaguari.<sup>471</sup> Outra cultura de destaque em Jaguari e Pouso Alegre foi o chá,<sup>472</sup> cuja exportação era isenta de taxa, portanto não sabemos qual a sua relevância. Tais quantidade e diversidade de produtos atestam que as rotas desta fronteira, especialmente as estradas do Picu e da Serra de Itajubá, eram as principais vias de acesso ao sul de Minas.

A produção de fumo caracteriza a economia agropecuária do alto rio Verde desde a segunda metade do século XVIII, quando o cultivo desenvolveu-se na região cujo centro principal foi a cidade de Baependi. Aliás, esta localidade deu seu nome ao fumo ali cultivado, que era diferente do fumo da Bahia. “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*”.<sup>473</sup> A ampliação da produção ocorreu depois da extinção do Contrato do Tabaco do Rio de Janeiro em 1757, e também por efeito do declínio do ouro no vale do rio Verde. “As Minas Gerais formaram a segunda região fumageira do Brasil, sendo que o fumo mineiro destacou-se no desenvolvimento do mercado interno brasileiro”.<sup>474</sup>

No mercado do Rio de Janeiro há diferenciação entre o fumo de Baependi e o “fumo de Piedade” ao menos a partir do segundo quartel do século XIX.<sup>475</sup> Informações do preço de atacado do fumo brasileiro no Rio de Janeiro mostram que o *tabaco Maependim* (ou *Maependy*, antigas grafias da atual Baependi) alcançava preços cerca 100% superiores ao *tabaco Piedade* (tabela 9.7).

---

<sup>471</sup> VEIGA, *Almanach Sul-Mineiro*, p. 33.

<sup>472</sup> VEIGA, *Almanach Sul-Mineiro*, p. 33.

<sup>473</sup> NARDI, Jean-Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial: agricultura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 45.

<sup>474</sup> NARDI, *O fumo brasileiro*, p. 46.

<sup>475</sup> Suspeitamos e *tabaco Piedade* fosse proveniente da Freguesia de N. Sra. Da Piedade, Lorena no vale do Paraíba paulista, região de entroncamento do caminho velho de Parati, do caminho para Minas Gerais através do Embaú (Pouso Alto), do caminho para Itajubá e do caminho novo da Piedade para a fazenda Santa Cruz.

**Tabela 9.7** – Preços do fumo no mercado do Rio de Janeiro (por arroba, em réis)

Tipo de fumo	1826	1830	1835	1838	1842	1847	1850
Tabaco Maependim	4\$220	4\$828	6\$142	4\$700	5\$108	5\$025	6\$380
Tabaco Piedade	-	2\$400	3\$356	1\$716	2\$910	-	-

**Fonte:** Anúncios na *Gazeta do Rio de Janeiro* e *Jornal do Comércio*. Apud BUESCU, *300 anos de inflação*, pp. 133 e 140.

Em 1835-42, no mercado do Rio de Janeiro a arroba do tabaco Maependi custava em média 5\$317, e do tabaco Piedade 2\$661 (tabela 9.7). No mercado mineiro em 1839 a arroba do tabaco regulava entre 10\$000 e 12\$000 réis. Em 1839, a arroba de fumo no mercado mineiro regulava entre 3\$000 a 4\$000 réis.<sup>476</sup> Em 1839/40 o preço de exportação de fumo no porto do Rio de Janeiro variou de 3\$000 a 3\$850rs.<sup>477</sup>

O fumo mineiro de Itajubá e Sapucaí-Mirim não seria tipo Maependi, mas não podemos afirmar que se tratava do tipo Piedade.<sup>478</sup> Os termos fumo e tabaco eram utilizados indistintamente, mas a partir da pauta de preços das exportações mineiras de 1839 há diferenciação. O tabaco constitui-se o fumo preparado para o consumo. Já o fumo era exportado em rolos. As exportações de tabaco corresponderam a uma proporção ínfima da de fumo em rolo entre 1839 e 1884 (0,2% do valor em libras esterlinas). Entretanto, para 1818/19 as exportações estão anotadas genericamente como “tabaco ou fumo” e para 1828 há distinção, porém duvidamos da proporção de 22.160 arrobas de tabaco (tão-somente no registro de Itajubá) e 73.644 arrobas de fumo (nenhuma em Itajubá) e contabilizamos como fumo em rolo todo o tabaco exportado em 1828.

O preço de exportação do fumo brasileiro esteve em baixa entre 1826 e 1830. Manteve-se relativamente estável nas décadas de 1830 e 1840, mas não superou os níveis observados em 1822-26 exceto em 1850/51. A partir de meados da década de 1850 melhoraram significativamente (gráfico 9.3).

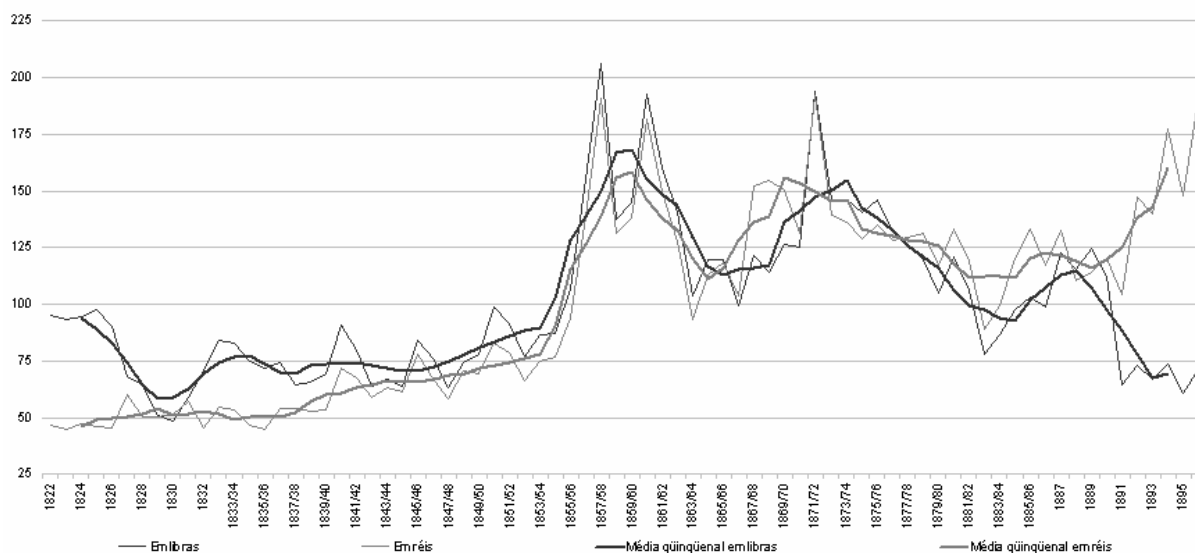
<sup>476</sup> Preços por arrobas: tabaco, mínimo 4\$000 em Campanha e Minas Novas, máximo 25\$600 em Vila Rica e 19\$200 em Araxá e Santa Bárbara; fumo em rama, mínimo 2\$000 em Alfenas, Arrepiados e Minas Novas e máximo 6\$000 em Santa Bárbara e no Serro.

<sup>477</sup> “Mappa demonstrativo dos preços...”. APM, TMRP, Vol. 1A; BRASIL. *Collecção dos Mappas Estatísticos do Commercio e Navegação do Imperio do Brasil exercido por meio d’importação, exportação, reexportação e baldeação, sob a fiscalização das Alfândegas, e Mesas de Consulado*. Sete volumes. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1848, ano financeiro de 1839/40.

<sup>478</sup> O fumo de Itajubá transitava por Lorena (Piedade), mas na primeira metade do século XIX havia Lorena era produtora. Este fumo paulista também escoava para portos diversos (S. Sebastião, Ubatuba e Parati).

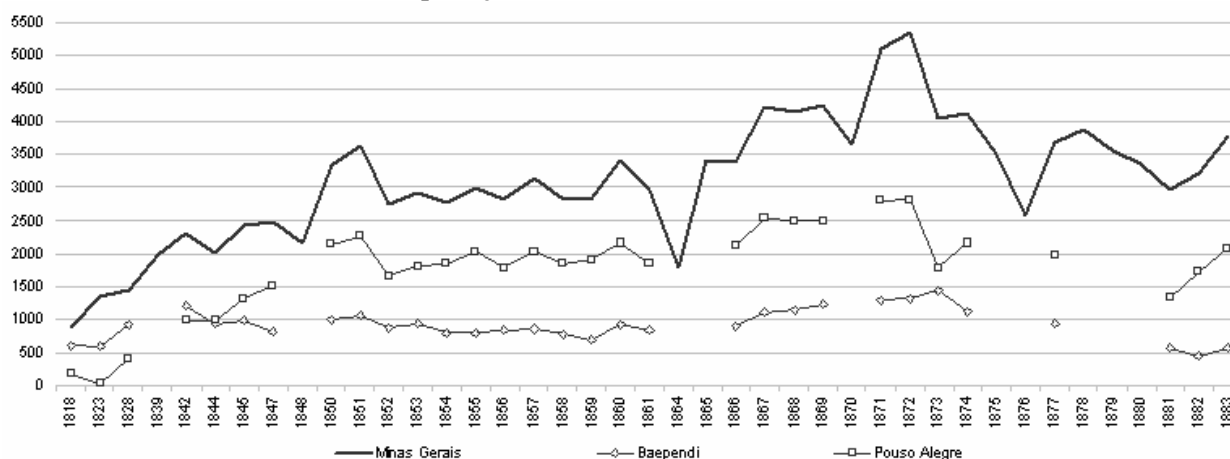
Entre 1820 e 1850 o preço médio quinquenal em libras era constante, mas o preço médio quinquenal em réis era levemente crescente em réis, o que justificava a expansão da fronteira agrícola no período (gráfico 9.4).

**Gráfico 9.3** – Preços de exportação do fumo brasileiro, 1822-96 (média 1822-96 = 100)



**Fonte:** Valor médio do fumo exportado pelo Brasil em libras e câmbio da libra esterlina para réis conforme IBGE, *Anuário Estatístico (1939/40)*, pp. 1353-1354, 1377-1378.

**Gráfico 9.4** – Exportações mineiras de fumo, 1818-84 (toneladas)



As exportações desde a rota de Pouso Alto e Baependi cresciam de 180 toneladas anuais em 1802-11 para 600 toneladas anuais em 1815-23 (620t em 1818/19), 994t em 1828-30 e 1.223t em 1842/43; a quantidade observada em 42/43 seria superada apenas a partir de 1869/70, estabelecendo a média de 914 toneladas anuais em 1844-69. As exportações no segmento de Pouso Alegre cresciam mais vigorosamente, passando de 42 toneladas anuais em 1815-23 (180t em 1818/19) para 308t em 1828-31, 992t em 1842-45, 1.422 tem 1845-48 e finalmente máximo de 2.207t em 1850-52. A quantidade exportada estabilizou-se até a

segunda metade da década de 1860, similarmente ao fluxo via Pouso Alto. No Itajubá e Sapucaí-Mirim superou a quantidade máxima de 1850-52 a partir de 1867/68, mantendo-se estável em torno da média de 1.746t em 1852-67, mais 176t por via Jaguari.<sup>479</sup>

Nos quadriênios fiscais 1866/70 e 1871/75, a exportação média do *sul de Minas* foi, respectivamente, de 3.758 toneladas (257 mil arrobas) e 4.024 toneladas (276 mil arrobas). Da exportação sul-mineira de fumo em 1866/75, a fronteira de Campanha foi responsável por 83%, em peso. A baixa dos preços de exportação do fumo na década de 1870 parece evidenciar desestímulo aos produtores e a evolução das quantidades exportadas parece seguir a evolução dos preços. Entretanto, a partir de 1872/73, acrescentam-se grandes exportações de mel de fumo,<sup>480</sup> cujo preço oficial por arroba era exatamente dez vezes superior ao fumo em rama até a revisão de 1876 (ato de 23 de fevereiro), quando passou a ser apenas quatro vezes maior (até 1876: fumo 3\$500/@, mel de fumo 35\$000/@; a partir de 1876: fumo 6\$000/@, mel de fumo 25\$000/@).

O estudo da navegação de cabotagem de 1814 a 1820 mostra a supremacia do fumo de Minas Gerais para o mercado interno brasileiro (tabela 9.8). As remessas de fumo baiano ao mercado interno eram ínfimas. O fumo mineiro era parcialmente absorvido pela demanda interna paulista e fluminense, mas estas províncias eram também produtoras. A maior parte era enviada aos portos para cabotagem e reexportação. Em 1815/23, a produção mineira destinada a “portos diversos” entre Santos e Rio de Janeiro, ou seja, para a região intermediária de Lorena (Piedade) era pouco superior a 700 toneladas anuais e para o Rio de Janeiro cerca de 400t. Em 1814/1820 a média anual remetida aos portos brasileiros para cabotagem foi de 225,1 toneladas, sendo 69,3% pelo porto do Rio de Janeiro, 11,3% pelo porto de Santos e 14,7% por portos diversos entre Santos e Rio de Janeiro. A Bahia

---

<sup>479</sup> A quantidade total de Minas Gerais em 1864/65 poderia ser informação parcial, pois não provém das fontes da Tabelas da Mesa de Rendas Provinciais. Entretanto, 1864/65 é ano de pico de baixa dos preços de exportação em réis, o que justificaria menores remessas, uma vez que o preço de exportação é estabelecido pelo mercado do fumo de Salvador.

<sup>480</sup> Não encontramos referência sobre o mel de fumo em Minas Gerais. A seguinte descrição refere-se à Bahia em fins do século XVIII: “As folhas (de fumo) eram torcidas (...) Para a confecção da corda utilizava-se um aparelho (‘engenho’) (...) A manufatura do fumo em corda difere do tabaco tratado para ser vendido de outra forma (...) O enrolamento para formar a corda exigia 5 pessoas (...) Cada corda com 4 a 5 arrobas passava para um pau, cada pau 9 a 10 voltas de corda, chamava-se ‘bola de fumo’. A fim de eliminar a umidade oleosa que conservavam essas bolas (‘mel de fumo’) (...) eram dependuradas (...) Esse líquido era conservado, purificado no sol e no sereno para ser posteriormente cozido com mel de açúcar, plantas odoríferas, manteiga de porco e almíscar ou âmbar, com a finalidade de tratar o fumo, cuja corda era assim untada (...) Continuar-se-ia a transferir as bolas por mais 80 dias de benefício diário (...) Assim curadas as bolas eram levadas para a fatura dos rolos (...) Na ‘enrola’ se incluía o trato do fumo com o mel e melaço” (LAPA, José Roberto do Amaral. *Economia colonial*. São Paulo: Perspectiva, 1973, pp. 171-175).

participava de apenas 5,9% do comércio interno de cabotagem (13 toneladas anuais), mas exportava para fora cerca de 7.400 a 8.000 toneladas.<sup>481</sup>

**Tabela 9.8** – O fumo mineiro e exportações nos portos, anos selecionados (toneladas)

Exportações mineiras <sup>a</sup>	1815-23	1842-45	1866/67	1872/73	
Zona do porto de Santos	24	220	180	651	
Zona de portos diversos	705	825	2.023	2.522	
Zona do porto do Rio de Janeiro	388	1.113	1.117	2.076	
Total: Minas Gerais	1.123	2.164	3.381	5.364	
Exportações selecionadas <sup>b</sup>	1814-1820 (cabot)	1814-1820 (export)	1842-45	1865	1872/73
Porto de Santos	25	88	111	-	75
Portos diversos (Ubatuba e Parati)	30	-	-	2.000	-
Porto do Rio de Janeiro	156	800	791	-	1.724
Porto da Bahia	13	7.445	3.606	-	14.583

**Fontes** (portos selecionados): 1808/20: Arquivo Nacional (RJ), Junta do Comércio, cx.448, pct.2 (*apud* NARDI, *O fumo brasileiro*, p. 327). 1842/45: BRASIL, *Collecção dos Mappas Estatísticos*. 1865: Arquivo Público do Estado (RJ), Cx.65, Col.67, Mesa de Rendas de Parati, 17/7/1865. 1872/73: SOARES, Sebastião Ferreira. *Estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1872-73*. 5 vol. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881-84. **Notas**: (a) Zonas de fronteira segundo portos de destino das estradas de escoamento das exportações mineiras. Zona de Santos: fronteiras Oeste e Sudoeste e recebedoria de Jaguari. Zona de portos diversos (entre Santos e Rio): Rotas para a Lorena (Piedade) – Sapucaí-Mirim, Itajubá e Mantiqueira. Zona do porto do Rio de Janeiro: Fronteira do Picu ao Porto Velho do Cunha. (b) Não temos dados para o comércio total em todos os anos (cabotagem e exportação ao estrangeiro). 1814/20: A fonte dá apenas 13,3 toneladas remetidas à cabotagem pelo porto de Salvador em 1808-20. Soares dá 8.107,5 toneladas em 1814/20 (SOARES, Sebastião Ferreira, *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e a carestia dos gêneros alimentícios no Império do Brasil*. Rio de Janeiro: IPEA/INPS, 1977, p. 237). Outra fonte dá números ligeiramente menores, a partir de 1814, exportação média de 7.445,4 (“Memória sobre a cultura do tabaco oferecida à Sociedade de Agricultura, Comércio, e Indústria da Bahia, por Miguel Calmon du Pin e Almeida, lida na sessão geral pública da mesma sociedade aos 29 de janeiro do corrente 1835”, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. *Apud* NARDI, *O fumo brasileiro*, p. 396). 1842/45: exportação ao estrangeiro tão-somente. 1865: a fonte não explicita distinção, mas acreditamos seja majoritariamente cabotagem. 1872/73: inclui cabotagem e exportação.

A exportação baiana de fumo dirigia-se à África para escambo por escravos, e a Lisboa; o envio para outros portos do Brasil era reduzidíssimo. Em 1839/45 a Mesa do Consulado da Bahia registrava a saída de 3.606 toneladas anuais para o estrangeiro. Minas Gerais exportava 2.109 toneladas anuais de fumo, por via terrestre. Neste período o porto de Santos exportava anualmente 88 toneladas de fumo, apenas, em média; no mesmo período, a exportação no Rio de Janeiro era pouco maior que 800 toneladas.<sup>482</sup> Conforme a posição das recebedorias na fronteira mineira e as exportações totais em 1842-45, tinha como destino o consumo paulista ao menos 50% do fumo mineiro exportado nos segmentos de Uberaba, Passos e Samambaia, mais Jaguari, e o consumo no Rio de Janeiro ao menos 41% do fumo mineiro exportado no segmento desde Picu ao Porto Velho do Cunha. Já o fumo para Lorena (Piedade; basicamente Itajubá e Sapucaí-Mirim, pois na Mantiqueira eram tão-somente 12

<sup>481</sup> NARDI, *O fumo brasileiro*, pp. 326-327.

<sup>482</sup> BRASIL, *Collecção dos Mappas Estatísticos*.

toneladas anuais, então) ia majoritariamente para o porto de Parati, assumindo que a proporção estimada de quase 100% para 1865-67 é válida para vinte anos antes.

Em meados do século as maiores remessas de fumo para cabotagem no Brasil ocorria via portos diversos entre Santos e Rio, especialmente Parati, no Rio de Janeiro e, em menor escala, São Sebastião e Ubatuba, em São Paulo. O administrador da Mesa de Rendas de Parati informava foram por ali exportadas mais de 1.000 toneladas de fumo em um semestre de 1865.<sup>483</sup> Ele estava preocupado com a perspectiva de redução do movimento no porto, afinal desde que a estrada de ferro D. Pedro II chegou à Barra do Piraí em 1864 as tropas passaram gradualmente a preferir seguir até os trilhos.<sup>484</sup> Em 1866/67 as exportações na direção de Parati foram 2.022 toneladas, sugerindo que as exportações de Sapucaí-Mirim, Itajubá e Mantiqueira equivaliam ao movimento anual de fumo naquele porto.

A documentação das barreiras paulistas a partir de 1839 permite perseguir o caminho das tropas carregadas de fumo que saíam de Minas Gerais através de Sapucaí-Mirim, Itajubá e Mantiqueira em direção a Lorena. Pagavam taxa de barreira na Figueira (antigo registro das Minhocas), nas agências de barreira da Figueira no Embaú, em Lorena, em Piquete e nos Marins (unidades fiscais similares às estações de vigia das recebedorias mineiras). As guias de pagamento das taxas de barreira e direitos de saída (ou taxas de exportação mineiras) eram conferidas nas barreiras de Taboão da Cunha na direção de Parati e Banco de Areias para o Rio de Janeiro. Maior parte das tropas dirigia-se a portos diversos entre Santos e Rio, não inclusos nas estatísticas de comércio e navegação para 1839/45 e 1872/73 (tabela 9.8), e menor parte dirigia-se ao Rio de Janeiro por via terrestre. Em 1871 a agência da barreira da Figueira em Piquete foi elevada a barreira.<sup>485</sup> O trânsito no Piquete era majoritariamente de mineiros desde a recebedoria de Soledade de Itajubá em direção a Parati.

“Os (...) moradores da Provincia de Minas [que] transitão pela Serra de Itajubá e Cidade de Lorena, e saião pela Serra do Pinhal á Cidade de Cunha em direção á Cidade de Paraty para onde exportão seus generos (...) pagão a Barreira na Agencia do Piquete, e Taboão de Cunha, concorrendo com grande somma.”<sup>486</sup>

---

<sup>483</sup> Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, Cx.65, Col.67, 17/7/1865.

<sup>484</sup> Até meados da década de 1860, o fluxo dirigia-se majoritariamente a Parati. A partir de 1864, com a chegada da ferrovia D. Pedro II à estação da Barra do Piraí (RJ), o fluxo principia-se dividir entre Parati e cidade do Rio de Janeiro, até 1874, quando a mesma ferrovia inaugura sua estação em Cachoeira (SP), condenando o porto de Parati ao ostracismo.

<sup>485</sup> Arquivo da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP), RE 71.050, 8 documentos (parecer, decreto, memorando e ofícios).

<sup>486</sup> ALESP, IO 59.27 fl.1, 21/2/1859.

Entre 1872 e 1877 a barreira do Piquete anotava a qualidade e procedência dos gêneros transportados, permitindo contrapor e cruzar os dados desta barreira com origem declarada “Minas Gerais” ao trânsito de exportações em Soledade de Itajubá para os anos em que temos informações para ambas as estações fiscais (tabela 9.9). Em 1872/73 o fluxo de bestas com carregações mineiras em Piquete correspondia a 95% das mercadorias que pagaram taxa de exportação em Soledade. Em 1873/74 há evidência de descaminho, ou fraude, pois este índice reduzia a 51%. Em 1874/75 a fiscalização em Piquete voltou a taxar número de animais aproximadamente equivalente aos que transitavam desde Itajubá. Neste ano a barreira de Piquete anotava tão-somente as bestas carregadas de fumo, privilegiando, portanto, a mercadoria com maior volume.<sup>487</sup>

**Tabela 9.9** – O comércio de Itajubá a Lorena por Piquete, 1872-75  
(comparação do fluxo de exportação na recebedoria de Soledade de Itajubá ao trânsito de mercadorias com origem declarada “Minas Gerais” na barreira de Piquete em São Paulo)

		1872/73			1873/74			1874/75		
		Itajubá	Piquete	%	Itajubá	Piquete	%	Itajubá	Piquete	%
Fumo <sup>a, b</sup>	Toneladas	1.297	1.259	97%	808	457	57%	1.393	1.268	91%
Toucinho <sup>a</sup>	Toneladas	70	40	56%	97	10	10%	101	0	0%
Queijos	Unidades	1.838	1.800	98%	410	0	0%	238	0	0%
Grãos <sup>c</sup>	Metros cúbicos	6,4	0	0%	483	96	20%	126	0	0%
<b>Total</b>	<b>Bestas carregadas</b>	<b>11.417</b>	<b>10.838</b>	<b>95%</b>	<b>7.619</b>	<b>3.904</b>	<b>51%</b>	<b>12.495</b>	<b>10.563</b>	<b>85%</b>

**Fonte:** Barreira de Piquete, mapas mensais. Departamento do Arquivo de Estado de São Paulo, Latas CO 1928, 1929 e 1930. **Notas:** (a) Em Itajubá o fumo e o toucinho eram anotados em quilos, em Piquete eram anotados em arrobas. (b) Em Itajubá havia distinção entre fumo em rama, fumo pixuí e mel de fumo. Em 1872-75 a composição (em quilos) foi 98,3% fumo em rama, 1,2% mel de fumo e 0,5% fumo pixuí. (c) Grãos incluem arroz, feijão e milho. Em Itajubá estes gêneros eram anotados em litros; em Piquete eram anotados em alqueires.

Em 1872/73 Minas Gerais exportou 5.161 toneladas de fumo (mais 104 toneladas do valioso mel de fumo e 99 de fumo pixuí, fumo de pior qualidade). O porto de Santos registrou apenas 75 toneladas exportadas e foram 651t exportadas de Minas para a área de Santos, sugerindo consumo paulista. Do porto do Rio de Janeiro foram 1.724 toneladas remetidas para o exterior neste ano, de ao menos 2.076t exportadas de Minas para a área do Rio de Janeiro; nesta época parte do fluxo de 2.500t de Minas para Lorena (1.300t via Soledade de Itajubá e 1.225t via Sapucaí-Mirim) seguia ao Rio por via terrestre.

<sup>487</sup> A prática de anotar tão-somente a principal mercadoria de exportação podia ser também observada no recolhimento de taxas de exportação sobre o café na zona da Mata (vide seção 2.3).

Em 1872/73 as exportações mineiras totais, para o mercado interno e reexportação, equivaliam a 36,8% da quantidade exportada pela Bahia.<sup>488</sup> A parcela em valor talvez fosse maior, pois o fumo de Baependi obtinha preços melhores e já eram elevadas as exportações mineiras de mel de fumo.

Segundo Gerber, na década de 1850 a província produzia 400 mil arrobas de fumo, das quais 250 mil arrobas eram exportadas, ou 62,5% da quantidade produzida.<sup>489</sup> Segundo o *Almanach Sul-Mineiro* para 1874, 80% da produção sul-mineira de fumo era destinada ao comércio interprovincial. “O fabrico deste genero é calculado em cerca de 500 mil arrobas, das quaes 400 mil são exportadas”.<sup>490</sup> Este número, baseado nas exportações nas recebedorias em 1871/72, pode ser exagerado. Possivelmente, leva em conta os extravios e subestimação das cargas (vide acima). Somando-se todas as qualidades de fumo, em 1871/72 foram exportadas 5.100 toneladas por toda a província, ou 350.000 arrobas. O *Almanach Sul-Mineiro* refere-se às exportações de todo o sul de Minas, comportando, além das recebedorias nesta fronteira, as da fronteira Sudoeste e de São João Del Rei (seções 8 e 9.2).<sup>491</sup> As estações fiscais correspondentes responderam por mais de 87% das exportações, em arrobas, das diversas qualidades de fumo, ou seja, cerca de 300 mil arrobas.

Enfim, notamos distinção intertemporal das exportações de fumo através da área de influência de Campanha, desde Baependi e Pouso Alto para Cristina, Itajubá e Pouso Alegre entre as décadas de 1820/30 e 1840/50; porém consideramos a Mantiqueira no segmento de Pouso Alto, pela procedência de Baependi. O registro da Mantiqueira constituía a principal rota de escoamento do fumo mineiro de Baependi em 1802/28, mas a partir da década de 1850 o escoamento mais para oeste consolida volumes superiores ao seu dobro e o escoamento do fumo de Baependi se faz majoritariamente via Picu. Em 1869 a recebedoria da Mantiqueira é extinta e torna-se vigia do Picu.

A análise segundo a intermediação através de Lorena (Piedade) em 1815/23 mostra que a quantidade de fumo mineiro para portos diversos (Parati) era quase o dobro das remessas para o Rio de Janeiro por via terrestre e, principalmente, em 1815/23 a maior parte

---

<sup>488</sup> Conforme SOARES, Sebastião Ferreira. *Estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1872-73*. Cinco volumes. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881-84.

<sup>489</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 35.

<sup>490</sup> VEIGA, *Almanach Sul-Mineiro*, p. 31.

<sup>491</sup> “Deve-se considerar pertencente ao sul de Minas parte do rendimento das seguintes estações...” (VEIGA, *Almanach Sul-Mineiro*, p. 47).



do fumo de Baependi transitava na Piedade. Em 1815-28 as exportações de fumo pelo registro da Mantiqueira (segmento de Pouso Alto, desde Baependi) respondiam por 55% do total provincial. Neste período, anterior ao cômputo do trânsito de fumo pelo registro do Picu, parte da produção de Baependi escoava através do registro do Rio Preto, mais a leste, contornando pelo termo de Aiuruoca, 21% do total provincial, totalizando 76% do fumo mineiro era proveniente da região de Baependi e Aiuruoca. As exportações por Itajubá representavam, então, apenas 22% do total.

Após a abertura da estrada do Picu as tropas de fumo deixam de procurar o caminho do rio Preto: as exportações de fumo pelos registros do Picu e de Itajubá respondiam respectivamente por 54% e 43% do total provincial em 1830-45. Este movimento pode tão-somente demonstrar a preferência por rotas de escoamento quanto sugerir a expansão da fronteira agrícola do fumo desde Baependi para o oeste. No decênio 1845-54 o escoamento do fumo mineiro se faz 32% via Pouso Alto e 62% via Pouso Alegre, confirmando a tendência. De fato, em princípios da década de 1870, segundo o *Almanach Sul-Mineiro para 1874* “o fumo é cultivado especialmente em Pouso Alegre, Jaguary (onde fabrica-se o de excelente qualidade, denominado pirauchim), Baependy, Itajubá, Cristina, Campanha e Lavras, onde seu plantio se faz em elevada escala”.<sup>492</sup>

Vimos que as carregações de fumo desde Baependi permaneceram em níveis constantes na década de 1840 e decresceram na década de 1850. Em Itajubá e Sapucaí-Mirim as exportações de fumo estavam em grande aumento, passando de cerca de 500 toneladas em 1820 para mais de 2.000 toneladas em 1850. Na tabela 9.10 mostramos nossas estimativas de ocupação das bestas carregadas de exportações nos dois segmentos.

No segmento de Pouso Alto as bestas carregavam majoritariamente fumo (90,9%) até a década de 1830, mas depois passamos a observar quantidades equivalentes de fumo e toucinho (cerca de 40%). A quantidade de bestas com fumo permaneceu em torno de 6.000 anuais até 1857. Já no segmento de Pouso Alegre as carregações da rubiácea também predominam no primeiro período, mas não absolutamente (46,3%) e em todo o período

---

<sup>492</sup> VEIGA, *Almanach Sul-Mineiro*, p. 31. Destacava-se a produção do município de Itajubá. “Por volta de 1860 a 1890, a lavoura do tabaco quase chegou a uma monocultura em terras itajubenses, a ponto de escassear os gêneros alimentícios, sendo então muito fraca a produção de cereais (...) Pelo que documenta a Ata [da Câmara Municipal de Itajubá] de 28-01-1863, e pelo que informava o Dr. Alfredo Moreira Pinto no seu *Dicionário Geográfico*, de 1894, vê-se que em todo o século passado [XIX] o itajubense não pensava em plantar em grande quantidade outra coisa senão o fumo. (...) O produto encontrava franca aceitação por parte dos exportadores e as terras itajubenses se prestavam magnificamente para o seu cultivo” (GUIMARÃES, *História de Itajubá*, p. 330).

subseqüente o fumo passa a ocupar mais de 75% das bestas, e aumentam em número absoluto, passando de menos de 2.000 bestas no primeiro período para 14.000 em 1839-57 e 19.000 em 1858-75. Vimos que este fumo mineiro participava mais da navegação de cabotagem que o fumo da Bahia, o qual preponderava na composição dos preços de exportação.

**Tabela 9.10** – Composição das tropas de bestas carregadas nos segmentos de P. Alegre e P. Alto (média anual)

Segmento Pouso Alegre	1815-1828	1839-1857	1858-1875	1877-1884
Total bestas carregadas	3.810	16.516	21.275	19.426
fumo	46,3%	84,4%	89,5%	76,4%
toucinho	2,7%	1,7%	5,6%	8,9%
cereais	9,1%	2,0%	2,2%	1,6%
Segmento Pouso Alto	1815-1828	1839-1857	1858-1875	1877-1884
Total bestas carregadas	6.546	16.069	20.318	14.045
fumo	90,9%	38,2%	48,9%	45,3%
toucinho	3,2%	53%	35,9%	40,0%
cereais	0,3%	5,0%	10,3%	12,0%

**Tabela 9.11** – Composição do rebanho de gados soltos nos segmentos de Pouso Alegre e Pouso Alto (média anual)

Segmento Pouso Alegre	1815-1828	1839-1857	1858-1875	1877-1884
Total cabeças de gado	11.404	19.178	13.923	15.961
vacuns	43,2%	19,8%	10,1%	6,2%
suínos	52,3%	74,7%	84,6%	90,3%
Segmento Pouso Alto	1815-1828	1839-1857	1858-1875	1877-1884
Total cabeças de gado	4.394	23.035	34.856	27.793
vacuns	41,7%	34,2%	64,1%	96,8%
suínos	57,5%	53,0%	26,8%	12,3%

Além da agricultura do fumo, em todo o vale do rio Verde dominava a pecuária, de bovinos e suínos. Rio abaixo até Lavras, culturas de cereais mesclavam-se ao gado. Depois de Lavras, do rio Grande e ao norte, das nascentes do São Francisco e além, do Alto Paranaíba, Triângulo e Paracatu a Goiás, os caminhos das boiadas afunilavam-se em direção à Corte. Do rio Verde para o oeste, dominava a suinocultura. Porcadas da criação local, também procedentes do alto Paranaíba, do sudoeste mineiro e do oeste paulista, atravessavam a região rumo ao vale do Paranaíba paulista, via Sapucaí-Mirim, e ao Rio de Janeiro, via Picu. Vacuns do interior, de Três Pontas e Dolores da Boa Esperança, dirigiam-se ao Rio de Janeiro por este caminho. Em Três Corações havia uma tradicional feira de gado.

Os viajantes da primeira metade do século fazem “referências secundárias ao comércio de bovinos [do Sul de Minas] com o Rio de Janeiro”.<sup>493</sup> A passagem de bovinos no segmento

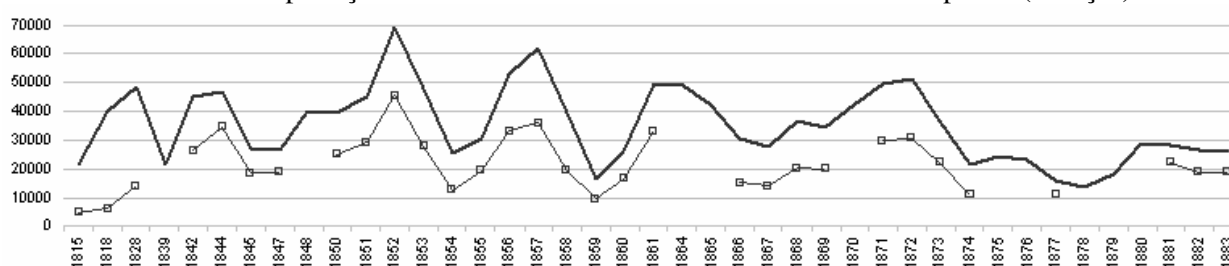
<sup>493</sup> PAIVA, *População e economia*, p. 123.

de Pouso Alto incrementaria muito a partir de meados do século XIX, mais que duplicando entre as décadas de 1850 e 60. Já no segmento de Pouso Alegre o movimento é predominantemente de suínos (vide tabela 9.11 ACIMA).<sup>494</sup>

Do gado bovino exportado no Picu em 1868/69, 15% provinha de outras províncias (24% dos bovinos não mineiros deste ano), indicando que este momento era via integrada ao sistema comercialização do gado dos sertões do Brasil central. O gado bovino observado em Picu e nos pontos seguintes da Mantiqueira, segmentos de Aiuruoca e Rio Preto (Passa-Vinte e Presídio) era comercializado desde os sertões até os campos de invernada e depois à Corte, conforme esquema sobre o qual discorreremos na seção 9.2.

O movimento de suínos, também de toucinho, é grande em todo o período ao longo da fronteira de Campanha. Grandes exportações de gado suíno, em média 23.400 ao ano 1842/84 (12.000 em Sapucaí-mirim), pico em 1852/58 com 29.100 (sendo 16.000 em Sapucaí-Mirim), apesar do ponto mínimo em 1854/55 (13.000, 6.500 em Sapucaí-Mirim) devido a moléstias afetando o rebanho. Diferentemente da comercialização de bovinos, centrada no mercado do Rio de Janeiro, a demanda por porcos no vale do Paraíba sustentava indústria de transformação (toucinho, banha e carne de porco) que caracterizava a economia de algumas cidades à margem do surto cafeeiro.

**Gráfico 9.5 – Exportações mineiras de suínos – totais e fronteira de Campanha (cabeças)**



<sup>494</sup> No segmento de Pouso Alegre há distinções entre as recebedorias quanto à composição das tropas de gados soltos e de bestas carregadas. Sapucaí-mirim era favorita para o gado em pé, especialmente suíno. Em Itajubá passavam mais bestas carregadas, principalmente de fumo. Por Jaguari, o trânsito de exportações era menor, mas era rota de importações do porto de Santos para Minas Gerais. Na rota para a cidade de São Paulo, por Jaguari passavam gêneros mineiros variados, destacando-se alimentos. A recebedoria de Jaguari concentrava a partida, neste segmento da fronteira (Pouso Alegre), de 100% do fubá, 93% das cebolas e alhos, 88% da farinha de mandioca, 85% dos ovos, 83% do arroz, 75% do polvilho, 74% da farinha de milho, 64% da farinha de trigo, 60% dos queijos, 59% do feijão, 59% do milho, 52% dos patos, 42% dos pinhões e batatas; além de 100% das tábuas, 98% do algodão, 83% das solas e 75% do azeite de mamona. A diversidade de produtos via Jaguari não resulta em grandes volumes, pois as grandes exportações da região eram fumos, suínos e toucinho para o vale do Paraíba ou para os portos.

Dezenas de milhares de suínos em pé anualmente exportados via Picu e Sapucaí-Mirim advinham também de áreas distantes da fronteira, do interior de Minas Gerais e São Paulo. Os pecuaristas e criadores de porcos do oeste paulista eram referidos por “mineiros”, por sua ascendência; também pela mineiridade atribuída à suinocultura. No capítulo anterior demonstramos grande correlação entre as entradas de suínos paulistas e exportações em Picu e Sapucaí-mirim. Observamos que o gado suíno a portar guia de ter pagado taxa itinerária da 5ª exceção (“suínos a \$50”) na entrada em Minas pode ter sido isento de taxa de reexportação (6% sobre o preço na pauta oficial, \$600 na pauta de 1860).

Verificamos em Sapucaí-mirim e Picu, duas das recebedorias grandes exportadoras de suínos (juntamente com Presídio, concentram 82,3% das saídas em 1839/84), os animais pagando taxas da 5ª exceção diferem frequentemente do número de suínos exportados. Em Sapucaí-mirim o trânsito é inexplicavelmente menor que a exportação, em média superior a 2.000 ao ano em 1850/62 (1.700 em 1850/55, 2.300 em 1855/62). Em Picu, alternam-se anos em que é menor (em média 200 em 50% dos anos fiscais) e maior (em média 300 em 25% dos anos fiscais). No Presídio, os números são iguais em 60% dos anos, e nos anos discrepantes a diferença é mínima para mais às taxas itinerárias. Nas demais recebedorias, os valores são raramente díspares, exceto nas recebedorias da fronteira paulista onde há visível importação, nas quais os animais pagando taxas da 5ª exceção são enormemente superiores aos suínos exportados. Tais informações corroboram a hipótese levantada de que quantidades consideráveis de gado suíno paulista atravessavam território mineiro até Sapucaí-mirim e Picu, por vezes até Presídio.

Não sabemos qual o sistema exato de cobrança de taxas de itinerário e de exportações sobre o gado suíno de outras províncias. As taxas itinerárias da 3ª exceção são explicitamente cobradas sobre “animais de outras províncias com destino ao Rio de Janeiro” (e.g. lei nº 329 de 1847), porém o valor das taxas de 1ª a 4ª exceções é o mesmo, impossibilitando distinção (“animais a \$160”). O porqueiro pagaria taxas de itinerário menores declarando a 5ª exceção (\$50 por cabeça). Porém, tal procedimento implicaria em pagamento da taxa de exportação (\$600 por cabeça). É notório o despreparo dos administradores, que comumente adotam seu próprio julgamento aos conflitos da lei fiscal. Podemos tão-somente atestar que o confuso registro de taxas itinerárias em Sapucaí-mirim, Picu e, em menor grau, no Presídio, comprova a existência de tais conflitos nestas estações.

As remessas de toucinho mineiro, assim como as de suínos em pé, trafegam longas distâncias. As exportações de toucinho eram pequenas até 1828. Tropas com toucinho é a

grande novidade no trânsito desta fronteira na década de 1840, mais especificamente na nova estrada do Picu. As exportações de toucinho mantêm-se crescentes até a década de 1870.

O toucinho não provinha da região fronteira, como o fumo. Advinha de áreas produtoras específicas. Na década de 1850, apenas 30% dos municípios mineiros declararam-se produtores de toucinho, todos envolvidos também na sua comercialização.<sup>495</sup> O toucinho do Picu seria proveniente de áreas de suinocultura do médio rio Grande, do campo das vertentes e do alto São Francisco. Ou seja, o comportamento das exportações de toucinho reflete movimentos na preferência por rotas de escoamento desde o alto Paranaíba, oeste e sudoeste mineiro. Não temos informações sobre o esquema de mercantilização do toucinho através de Campanha, mas sabemos que os municípios de Oliveira e São João Del Rei participavam ativamente deste comércio, como veremos na seção 9.2. Antes da construção da picada do Picu, as tropas de toucinho do oeste mineiro não trafegavam na Mantiqueira na fronteira paulista e rumavam diretamente ao Rio de Janeiro nas passagens ao longo do rio Preto ou via Paraibuna.

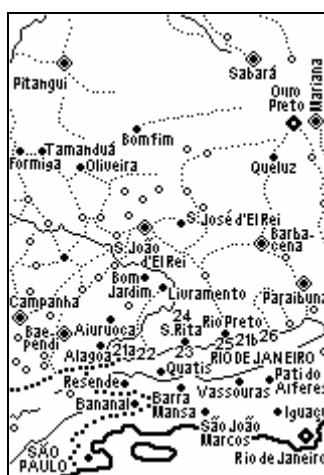
---

<sup>495</sup> MARTINS & SILVA, “Produção econômica”, p. 18.

## 9.2 SÃO JOÃO DEL REI: O GRANDE COMÉRCIO DA PECUÁRIA

O primeiro caminho das cabeceiras do rio Grande em direção ao rio Preto data de meados do século XVIII; passava por Resende (RJ) e encontrava a estrada Rio-São Paulo em Bananal (SP).<sup>496</sup> No local chamado “passagem do Rio Preto” foi criado o registro do Rio Preto em 1798 (informação de Diogo de Vasconcelos), porém não sabemos sua localização exata, se nas cabeceiras do rio Preto, onde posteriormente funcionaria a recebedoria da Bocaina do Rio Preto, ou mais abaixo, nas proximidades de onde havia um presídio (vide pontos 21a e 21b no mapa 9.2).<sup>497</sup>

**Mapa 9.2** – Fronteira de São João d’El Rei



**Legenda:** (21a) Rio Preto (Bocaina do Rio Preto); (21b) Rio Preto (Porto dos Índios); (22) Passa-Vinte; (23) Ponte do Zacharias; (24) Ponte do Carrijo (registro de Francisco Rodrigues); (25) Presídio do Rio Preto; (26) Porto do Machado.

Segundo o general Cunha Matos, os registros do Rio Preto e do Presídio do Rio Preto foram instalados em 1816.<sup>498</sup> Não temos informações se algum destes postos fiscais herdou a estrutura do antigo registro do Rio Preto (de 1798). Conforme Alcir Lenharo, estes registros

<sup>496</sup> Mineradores da das cabeceiras do rio Grande “abriram uma picada de Aiuruoca para o Rio de Janeiro e a costa do mar, mas por ordem de 9 de abril de 1745 se proibiu o uso deste caminho, por onde os mineradores da lagoa de Aiuruoca, numa jornada de 4 a 6 léguas, se comunicavam com os habitantes da Paraíba Nova ou do Campo Alegre onde se criou a vila de Resende” (CARVALHO, *Estudos e depoimentos*, p. 138). “No Mapa Corográfico da Capitania de São Paulo, de autoria de Antonio Roiz Montezinho, que o levantou entre 1791 e 1792, figura um caminho do Picão Juruoca (Pico do Itatiaia ou das Agulhas Negras, que Rebouças chamou de Dolmens de Aiuruoca), passando em Lagoa (povoado de Alagoa) e Juruoca (Aiuruoca)” (LEITE, *A Região da Mantiqueira*, p. 129).

<sup>497</sup> VASCONCELOS, *História Média*, p. 816. Em notícia de “24 de agosto de 1800 (...) o guarda-mór do registro do Rio Preto (...) cedia 112 datas, no lance Palmital, à margem do Rio Preto (...) onde existia um presídio” (ARAÚJO, José Marinho de. “Santa Rita de Jacutinga”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais*, Volume III, Belo Horizonte, 1948, pp. 199-200).

<sup>498</sup> CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, pp. 243-244.

situavam-se na ponta mineira das novíssimas estradas em território fluminense, do Comércio (registro do Rio Preto) e da Polícia (registro do Presídio).<sup>499</sup> O fato é que dos caminhos do rio Preto à Corte “as 22,5 léguas eram significativamente menores do que as 40 que os condutores do sul de Minas tinham que percorrer pela estrada real para São Paulo” e conectava-se o principal entreposto mercantil abastecedor mineiro, São João Del Rei, ao Rio de Janeiro, alternativamente à estrada real para Ouro Preto.<sup>500</sup> Constituíram, então, o segundo caminho de Minas para o Rio de Janeiro. Estas vias se articulavam em Iguaçú (RJ) às que procediam de São Paulo por São João Marcos e do vale do Paraibuna pelo “caminho terrestre”. “As boiadas e manadas da região do Rio das Mortes desciam por estes caminhos em direção ao Rio de Janeiro”.<sup>501</sup>

A inexistência de registros no curso do rio Preto, entre as estradas do Pico e do Presídio, promovia grande quantidade de extravios. Nas décadas de 1820 e 1830 o tráfego era florescente no antigo e proibido caminho por Alagoa e Aiuruoca, e em outros pontos no curso do rio Preto.<sup>502</sup> Postos fiscais seriam criados tão-somente em 1839. Neste ano são criadas cinco recebedorias ao longo do rio Preto: do Presídio, que já existia; do Rio Preto, “no lugar chamado Rosa”; da Ponte do Zacharias; e da Ponte do Carrijo, ou Francisco Rodrigues, no

---

<sup>499</sup> Lenharo identifica o registro do Rio Preto ao escoamento de mercadorias para a estrada do Comércio (LENHARO, *As Tropas da Moderação*, pp. 67-68). A estrada do Comércio “passava entre Vassouras e Pati do Aleferes (...) e atingia o Porto dos Índios às margens do Rio Preto” (LENHARO, *As Tropas da Moderação*, p. 49). O referido Porto dos Índios situa-se entre as recebedorias do Porto do Machado e da Barra do Rio das Flores (Porto das Flores), portanto o percurso é mais oriental ao da estrada da Polícia que atingia o rio Preto na recebedoria do Presídio. “O roteiro da estrada da Polícia seguia o da do Comércio até Iguaçú. A partir daí tomava um rumo mais ocidental (...) para se deter no presídio do Rio Preto” (LENHARO, *As Tropas da Moderação*, p. 50).

<sup>500</sup> LENHARO, *As Tropas da Moderação*, pp. 48-49.

<sup>501</sup> PEIXOTO, Lea Quintiere Cortines. *Principais Antigos Caminhos Fluminenses para as Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Imprensa Estadual, 1951, p. 86.

<sup>502</sup> Reproduzimos dois documentos que dão notícias dos caminhos alternativos através do curso do rio Preto, o primeiro datado de 1825 e o segundo de 1836. “Do Arraial da Alagoa de Ayuruoca para a Paraíba nova hoje V<sup>a</sup> de Resende da Província do Rio de Janeiro houve a 60 anos com pouco diferença uma picada pela qual giravam de pé viandantes (...) nesse lugar para evitar-se o extravio houvera uma Guarda (...) Este lugar é situado entre os Registros do Rio Preto, e Picu na Serra da Mantiueira, cuja Guarda há muitos anos foi daí retirada. Acha-se presentemente a mesma picada servindo de Estrada pela qual transitam tropas de quatro cargas, Boiadas [ilegível] gêneros de Comércio [ilegível] grande extravio nos Direitos pertencentes a Fazenda Pública. (...).V<sup>a</sup> de Sta. Maria de Baependy, 11 de Novembro de 1825 [assinatura ilegível]” (APM, PP 1/6, Cx. 1, Doc. 6). “Pelas participações, que se juntam [documentos anexos], colhe-se que o Rio Preto oferece diversos pontos, por onde atravessam canoas, eu de carregamentos de café, e de outros gêneros, os quais por caminhos particulares vão ter no Rio de Janeiro, e não levam guia (...) O meu parecer é, que na margem do Rio Preto, seja criada uma ou mais Coletorias, a quem se incumba a pronta arrecadação destes direitos, e a entrega das guias, que se lhe pedire,. Com esta providência evitam os extravios (...). 27/9/1836. Antonio Ribeiro Andrade – Procurador Fiscal” (APM, PP 1/14, Cx. 68, Doc. 35).

município de Aiuruoca.<sup>503</sup> Em 1846 seria também criada a recebedoria do Porto do Machado.

Zacharias e Machado eram conhecidos pontos de extravio na década de 1830.<sup>504</sup> O porto, depois ponte, do Zacarias ligava os povoados de Santa Rita de Jacutinga (MG) e Santa Isabel do Rio Preto (RJ).<sup>505</sup> A recebedoria de Santa Rita, não situada às margens do rio Preto, substituiu a do Zacarias por curto período (1856-62). A recebedoria do Rio Preto situava-se a alguns quilômetros da fronteira, na estrada da Bocaina no município de Aiuruoca. Até 1848 a recebedoria chamava-se Rio Preto e a partir de 1849 passa a ser denominada Bocaina do Rio Preto.<sup>506</sup> A recebedoria do Rio Preto não deve ser confundida com o registro do Rio Preto, localizado no Porto dos Índios conforme Lenharo. Suspeitamos, todavia, que a recebedoria e o registro do Rio Preto eram o mesmo posto fiscal.<sup>507</sup>

---

<sup>503</sup> Regulamento nº15 anexo à Lei 154 (MINAS GERAIS. *Livro da Lei Mineira*, 1839. Tomo V, parte 2ª – fl. 1).

<sup>504</sup> “Em observância do §2º do Art. 5º do Regulamento, informo a V. E. que me consta existir entre este Registro [Presídio do Rio Preto], e o da Paraibuna um Porto conhecido pelo nome de – Machado Magro – distante daqui 5 léguas, por onde passam tropas frequentemente, assim como entre este, e o Registro da Mantiqueira, outro intitulado de – Zacharias – na distância de 6 léguas (...). Registro do Rio Preto, 31/7/1836, Antonio José Ozório Leitão.” (APM, PP 1/14, Cx. 68, Doc. 35)

<sup>505</sup> “Zacharias da Silva obtém uma grande sesmaria em 1802. As terras se estendiam pelas montanhas do atual município de Santa Rita. Residia em sua fazenda, às margens do Rio Preto, local que conserva o seu nome” (ARAÚJO, “Santa Rita de Jacutinga”, p. 200).

<sup>506</sup> Não encontramos evidências de que entre 1848 e 1850 a recebedoria do Rio Preto foi extinta e criada a da Bocaina. A continuidade do tráfego de mercadorias sugere que eram a mesma recebedoria. Há referências à estrada da Bocaina no município de Aiuruoca e à localização da recebedoria em relatórios da presidência da província (MINAS GERAIS. *Relatorio que á Assembléa Provincial da provincia de Minas Geraes apresentou na sessão ordinaria de 1852, o doutor Luiz Antonio Barboza, presidente da mesma provincia*. Ouro Preto: Typ. do Bom Senso, 1852 [1852a], p. 26; MINAS GERAIS. [Relatorio de 12 Setembro de 1852] [s.l. s.n. s.d] [o documento não possui página-título] [1852b], p. 10). No mapa de Léa Quintiere existe um “caminho que atravessa o curso superior do rio Preto em direção a Resende”, a leste do Picu e a oeste da estrada do Passa-Vinte (PEIXOTO, *Principais Antigos Caminhos*, pp. 85-87). O caminho entre as estradas do Picu e do Passa-Vinte era a estrada da Bocaina; aí foi criada a freguesia de São Domingos da Bocaina no município de Aiuruoca em 1858, atual Bocaina de Minas (BARBOSA, *Dicionário Histórico Geográfico*, p. 51). Um indício de que as recebedorias do Rio Preto e da Bocaina eram a mesma vem da legislação provincial mineira, que se esforça para enumerar as recebedorias de oeste (Ponte Alta) a leste (Barra do rio Pomba), ora iniciando, ora finalizando, pelo extremo norte. Localiza a recebedoria do Rio Preto entre a Ponte do Carrijo e a Ponte do Monte Bello, portanto, em São Domingos da Bocaina (“Tabella Explicativa da Receita da Mesa das Rendas Provincias Arrecadada no Exercício de 1847 a 1848 (Parte). Artigo 2o. da Lei no. 329 de 3 de abril de 1847”. Mesa das Rendas Provincias de Minas em o 1º de junho de 1849. APM, TMRP, Coleção 576, Vol. 2A). A mudança de nome para o exercício de 1849/50 deve certamente dever-se à necessidade de esclarecer sua posição geográfica aos possíveis arrematantes – lembramos que em 1849/50 diversas recebedorias – inclusive esta – foram arrematadas por contratantes particulares.

<sup>507</sup> O esclarecimento da localização da recebedoria do Rio Preto, na Bocaina, nos remete à dúvida quanto à localização do antigo registro do Rio Preto, situado por Lenharo no Porto dos Índios: sendo o registro do Rio Preto anterior à estrada do Comércio, suspeitamos que fiscalizava o “caminho do picão da Juruoca” já existente na década de 1790. Todavia, todos os caminhos através das cabeceiras dos rios Grande e Preto iam dar em Resende e Barra Mansa e alcançavam a estrada do Comércio em ponto avançado: neste sentido, todas as recebedorias desde a Bocaina até a barra do rio das Flores serviam a estrada do Comércio, ou seja, o antigo registro do Rio Preto capta as exportações em direção à estrada do Comércio, mas não necessariamente situava-se no Porto dos Índios, bem no início da referida estrada.



Na década de 1850 foi projetada a estrada do Passa-Vinte para ligar Lavras ao litoral. Em 1859 uma fração do projeto original havia sido construída, “relativo a cinco léguas e meia desde a barranca do rio Preto até um pouco além do arraial de Livramento (hoje Liberdade), no município de Aiuruoca”.<sup>508</sup> Transpondo o rio Preto, em território fluminense, ligava-se à estrada dos Quatis no Rio de Janeiro até Barra Mansa. A recebedoria do Passa-Vinte entrou em funcionamento a partir de 1858/59.<sup>509</sup> Na virada para a década de 1860 as recebedorias da Bocaina e do Carrijo são extintas após principiarem atividades na recebedoria de Passa-Vinte. As passagens de produtos em umas e outra segue linha contínua, e a soma das passagens no período coincidente (1858/59-1861/62) completa com rigor as tendências observadas. Entre 1862 e 1866 as exportações no Passa-Vinte superaram o nível antes registrado na então extinta recebedoria da Bocaina (talvez transformada em Vigia do Passa-Vinte). Em 1870 as exportações no Passa-Vinte superaram o trânsito na recebedoria do Presídio, a mais movimentada desta fronteira (tabela 9.12 e gráfico 9.6).

**Tabela 9.12** – Fronteira de São João Del Rei: Participação por recebedorias, 1815-1884  
(libras esterlinas totais)

Recebedorias	Segmento	Período	Anos	Participação	Principais produtos		
Presídio	Rio Preto	1818-84	35	57,7%	G. vacuum 45,1%	Toucinho 14,1%	Café 13,9%
Passa Vinte	Aiuruoca	1858-84	16	24,0%	G. vacuum 72,6%	Toucinho 12,3%	Fumo 5,1%
Zacharias	Rio Preto	1839-84	32	6,8%	G. vacuum 30,5%	Café 25,3%	Toucinho 15,0%
Rio Preto *	Aiuruoca	1815-28	7	6,6%	Toucinho 31,6%	G.vacuum 22,7%	Fumo 15,7%
Bocaina *	Aiuruoca	1839-62	20	5,4%	Toucinho 38,5%	G.vacuum 25,3%	Fumo 8,7%
Carrijo	Aiuruoca	1839-58	16	0,2%	Toucinho 37,9%	G.vacuum 35,1%	Toucinho 37,9%
Machado	Rio Preto	1847-58	10	0,1%	Café 71,1%	G.vacuum 18,8%	Toucinho 3,6%

**Nota:** (\*) vários indícios sugerem que o registro do Rio Preto e a recebedoria da Bocaina do Rio Preto “no lugar chamado Rosa” são o mesmo posto fiscal (vide texto e notas acima). A similitude do trânsito em épocas distintas é mais um fator.

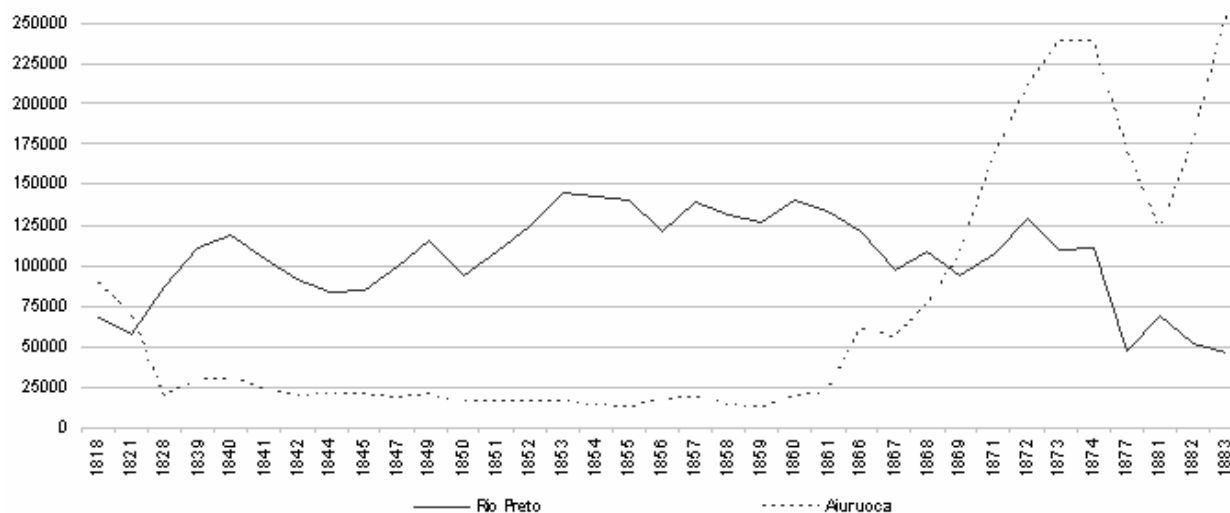
Conforme a tabela 9.12, a composição das exportações nas recebedorias dos segmentos de Aiuruoca, “em terreno francamente montanhoso”, e do Rio Preto, no curso intermediário deste rio, na desembocadura da Estrada do Presídio, eram similares. Em ambos

<sup>508</sup> CARVALHO, *Estudos e depoimentos*, p. 140. “A estrada dos Quatis, prolongamento da do Passa-Vinte em território fluminense, drenava a produção do sul de Minas à estrada do Comércio.” Não confundir com o córrego Passa-Vinte transposto por Antonil na subida da garganta do Embaú (CARVALHO, *Novos Estudos e Depoimentos*, pp. 32, 65).

<sup>509</sup> Segundo Daniel de Carvalho “foi este antigo Registro Fiscal que deu nome à estrada” (CARVALHO, *Estudos e depoimentos*, p. 137), entretanto a recebedoria é instalada quando da conclusão do primeiro trecho em território mineiro. Não temos notícias da existência de um posto fiscal anterior à estrada; talvez funcionasse como estação de vigia da vizinha recebedoria da Bocaina do Rio Preto. Em 1863 a recebedoria da Bocaina passa a subordinar-se à nova estação fiscal, tornando-se estação de vigia. Em 1869 são listadas sete estações de vigia ligadas à recebedoria do Passa-Vinte que “ainda não estão definitivamente providas, por falta de proposta dos Administradores”, sejam: Ponte do Rio Preto (Bocaina?), Guarda Velha (antigo registro do Rio Preto?), Porto de João Rodrigues (Carrijo?), Ponte dos Teixeiras, Porto do Capitão-Mór, Palmital e Espraiado (MINAS GERAIS, *Relatorio... 1870*, mapa s.n.).

destacava-se o gado bovino, o grande comércio com o sertão. O toucinho era a segunda exportação, ou primeira nas recebedorias menos movimentadas do segmento de Aiuruoca, também gênero de intermediação desde o vasto interior. A terceira exportação era o café das margens do rio Preto, ou o fumo de mais além – por exemplo, de Lavras – no segmento de Aiuruoca.

**Gráfico 9.6** – Exportações anuais na Fronteira de São João Del Rei, 1815-1884 (milhares de libras)



**Nota:** Exportações via Aiuruoca até 1828 segundo o registro do Rio Preto. Este registro existia desde a última década do século anterior, o que justifica as maiores exportações por ali antes da abertura da estrada do Presídio na década de 1820. Sua situação em região francamente montanhosa (Bocaina de Minas) explica a preferência pela nova estrada a partir de 1828.

As exportações no segmento de Aiuruoca retraem para nível inferior a 25 mil libras anuais após a construção das estradas do Presídio e do Picu na década de 1820. Superariam o nível registrado em 1818/19 tão-somente a partir de 1870, após a construção da estrada do Passa Vinte.<sup>510</sup> Entre 1859 e 1867 a nova estrada drenou cerca de 40 mil libras das

<sup>510</sup> O amplo trânsito de mercadorias nas proximidades de Aiuruoca *circa* 1820 foi relatado por Auguste de Saint-Hilaire em sua *Segunda Viagem*. Na Serra da Traituba, entre Carrancas e Aiuruoca, "caravanas vêm do Rio de Janeiro para S. João e Barbacena, carregando sal; vão outras destes arredores para a capital e levam toucinho e queijos (...). O caminho desde Traituba é um dos que vão do Rio de Janeiro a S. João servindo toda a parte meridional da comarca do Rio das Mortes. Passa por Santa Cruz e tem o nome de Caminho Novo do Paraíba". Entre S. João e Aiuruoca, "a criação de gado e porcos forma a principal ocupação dos agricultores e quase que sua única fonte de renda. Cada qual possui uma tropa de burros e envia ao Rio de Janeiro toucinho e queijos. É preciso ainda encontrar em algum outro ramo do comércio juros do capital representado pelas benfeitorias da fazenda, escravos e burros", como por exemplo o dono da Fazenda da Cachoeira (em S. Rita do Ibitipoca, entre S. João e Aiuruoca) que "fora buscar, com a tropa, algodão no Araxá, para o levar ao Rio de Janeiro. Não estaria de volta antes de sete meses". "A principal criação entre S. João e Aiuruoca era a criação de animais. Principia-se a cultivar fumo nas imediações de Carrancas; planta-se igualmente nas de Aiuruoca". "Os proprietários ricos daqui têm mais ou menos os mesmos gêneros de negócios que os de Minas Novas. Vão procurar negros no Rio de Janeiro; revendem-nos a longo prazo aos cultivadores menos abastados. aceitam fumo em troca e ganham assim muitas vezes o valor de seu capital." (SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e São Paulo, 1822*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1974, pp. 38, 49-51, 54, 64, 67).

exportações anteriormente feitas no Presídio: neste período, enquanto as exportações na primeira aumentam de 20 mil para 60 mil libras, na segunda diminuem de 140 mil para 100 mil (vide gráfico 9.6). O grande aumento das exportações no Passa-Vinte a partir da década de 1870 foi resultado de grande ampliação das passagens de bovinos, em detrimento do trânsito de animais no Presídio, conforme observamos na tabela 9.13. Veremos que nas décadas de 50 e 60 ocorrem mudanças na estrutura da comercialização do gado que alteram a logística das boiadas desde os centros criadores e invernadas até as feiras da capital imperial. Desde meados da década de 60 e principalmente a partir da de 70, passaram a invernar nos campos do Bom Jardim, região de transição entre planalto do Ingaí/Capivari, a leste, e o maciço da Mantiqueira, a oeste. Assim a recebedoria do Passa-Vinte chegou a concentrar a maioria absoluta das exportações provinciais de gado a partir de meados dos anos 70.

**Tabela 9.13** – Composição do rebanho de gados soltos nos segmentos de Aiuruoca e Rio Preto, 1816-84 (média anual)

Segmento Aiuruoca	1816-1828	1839-1857	1858-1875	1877-1884
Total cabeças de gado	25.185	3.133	21.216	52.332
vacuns	46,5%	75,7%	92,0%	98,6%
suínos	46,2%	13,6%	2,6%	0,7%
Segmento Rio Preto	1816-1828	1839-1857	1858-1875	1877-1884
Total cabeças de gado	55.428	48.063	29.466	6.152
vacuns	66,2%	66,7%	59,2%	60,1%
suínos	25,4%	24,9%	35,3%	37,6%

**Tabela 9.14** – Composição das tropas de bestas carregadas nos segmentos de Aiuruoca e Rio Preto, 1816-84 (média anual)

Segmento Aiuruoca	1816-1828	1839-1857	1858-1875	1877-1884
Total bestas carregadas	10.623	3.734	10.226	8.088
toucinho	46,2%	51,2%	34,2%	39,3%
queijo	22,1%	9,2%	12,1%	18,1%
café	0,1%	0,6%	4,8%	8,9%
fumo	21,6%	9,3%	15,8%	13,4%
grãos e farinhas	1,2%	16,8%	28,4%	16,4%
Segmento Rio Preto	1816-1828	1839-1857	1858-1875	1877-1884
Total bestas carregadas	6.087	11.950	12.468	11.106
toucinho	61,4%	43,7%	26,9%	11,0%
queijo	26,9%	21,1%	22,9%	4,3%
café	0,2%	22,1%	37,8%	81,7%
fumo	1,8%	2,3%	3,8%	0,5%
grãos e farinhas	0,1%	4,0%	4,6%	0,7%

Em 1839/57, antes da estrada do Passa-Vinte captar gêneros comercializados desde áreas mais distantes, o trânsito via Aiuruoca reflete mais as exportações locais que o grande comércio dos gêneros da pecuária: vide a maior redução na condução de gados soltos (tabela 9.13). A composição das exportações no segmento de Aiuruoca apresenta características

intermediárias aos de Pouso Alto (fronteira de Campanha, seção 9.1) e Rio Preto, especialmente quanto aos agrícolas de exportação, o fumo e o café (tabela 9.14).

Contrastamos o desempenho exportador neste segmento em 1839/57 às informações fornecidas pela câmara municipal de Aiuruoca sobre a economia da região nas décadas de 1850 e 60. Era o fumo a principal atividade local, coexistindo com importantes culturas de alimentos para o mercado provincial e criação de bovinos e suínos para a Corte.<sup>511</sup> Exportações de alimentos (feijão, milho e pinhões) são as únicas com incremento consistente nesta época (tabela 9.14). Também nesta época se destacam as passagens de toucinho, não citado como produção econômica de Aiuruoca; sabidamente gênero maciçamente veiculado desde o interior, concluímos que a estrada da Bocaina não foi completamente desprezada pelas tropas. Já o fumo não figura dentre os três maiores gêneros exportados nesta rota, mesmo em época de redução do tráfego de longa distância, o que enalteceria a produção regional fronteiriça. Verifica-se em Aiuruoca, assim como vimos para Baependi, estagnação da uma vez importante produção agrícola de exportação – a indústria fumageira – e reversão ao comércio de abastecimento para as zonas cafeeiras do vale do Paraíba.<sup>512</sup>

No segmento do Rio Preto observamos, similarmente, importantes exportações de cereais em meados do século, mantendo média de 500 bestas carregadas anuais entre 1839 e 1875. O trânsito de queijos é igualmente importante nos dois segmentos, mas no Rio Preto houve extrema redução em 1877-84: gêneros perecíveis eram preferivelmente remetidos à E. F. D. Pedro II, especialmente após a construção da E. F. Oeste de Minas, cuja primeira seção ligava São João Del Rei à estação Sítio da outra ferrovia. O mesmo ocorre no segmento de Aiuruoca: parte das exportações transportáveis prefere seguir rumo às estações ferroviárias da D. Pedro II.

Destacamos a diminuição absoluta das exportações de toucinho ao longo de todo o período no segmento do Rio Preto, e não sabemos precisar se é efeito de preferência por rotas ou diminuição da intermediação sanjoanense, e o aumento em progressão geométrica das exportações de café. Este café é da zona da Mata – procedente majoritariamente da zona

---

<sup>511</sup> MARTINS & SILVA, “Produção econômica”, p. 21.

<sup>512</sup> Evidências demográficas apontam que no período 1855/73 o município de Aiuruoca perdia cerca de 200 escravos por ano, constatando incapacidade de reprodução da mão-de-obra. Neste período, a população livre aumentava a taxa de 3,5% ao ano. Porém, entre 1833 e 1873 aumentou a razão de masculinidade da população escrava e a participação de crianças até 10 anos na estrutura etária cativa caiu de 24% para 12% (MARTINS, “Minas e o tráfico de escravos”, p. 121; PAIVA & BOTELHO, “População e espaço”, pp. 99, 103-104). Ou seja, à perda de pujança da agricultura escravista correspondeu considerável aumento do trabalho livre, mas a sociedade era ainda essencialmente escravista, dados os índices demográficos da população cativa remanescente.

fronteira do rio Preto, uma vez que sua participação nas exportações é mais importante nas recebedorias do Zacharias e do Machado que atendem preferencialmente o comércio local.

A tabela 9.15 (abaixo) informa que o segmento de Aiuruoca concentrava exportações de alimentos como pinhões, batatas e carás, cebolas e alhos, frutas, feijão, arroz (pilado e com casca), milho, polvilho e fubá; relativos ao transporte em mulas como armações de cangalha e capim de cangalha; e alguns gêneros diversos como gamelas (grandes e pequenas), azeite de mamona e leite de mangabeira.

O segmento do Rio Preto concentrava o trânsito de gado e derivados, como queijos, couros diversos, ovelhas, gado suíno e toucinho; manufaturas de algodão de maior valor agregado, como toalhas de mesa, mantas de retalho, pano algodão trançado e pano de algodão riscado; e gêneros diversos, alguns também de maior valor agregado, como pedras ametistas, panelas e vasos de pedra, dormentes para bitolas maiores, quina, ipecacuanha, doces e farinha de milho.

**Tabela 9.15** – Fronteira São João Del Rei: Participação nas exportações mineiras, produtos selecionados, 1815-1884

Gênero	Fronteira São João Del Rei	Segmento Aiuruoca	Segmento Rio Preto
Pinhões, batatas e carás	96%	96%	0%
Toalhas de mesa	92%	15%	77%
Gado vacum (outras províncias)	75%	40%	36%
Ametista	74%	0%	74%
Quina	73%	0%	73%
Gamelas pequenas	68%	67%	2%
Queijos	59%	16%	43%
Pano de algodão trançado	54%	12%	42%
Gado vacum	54%	26%	28%
Capim de cangalha	53%	26%	27%
Frutas	53%	53%	0%
Mantas de retalho	50%	6%	44%
Dormentes menores	48%	0%	48%
Gamelas grandes	48%	36%	12%
Doce (qualquer qualidade)	46%	8%	38%
Polvilho	41%	23%	18%
Poaia (ipecacuanha)	39%	0%	39%
Armações de cangalha	37%	36%	1%
Couros de veado, cabra, etc.	37%	5%	31%
Gado lanígero	36%	7%	29%
Feijão	32%	30%	2%
Gado suíno	30%	3%	27%
Milho	30%	22%	8%
Azeite de mamona	30%	19%	10%
Farinha de milho	27%	5%	22%
Arroz pilado	24%	19%	6%
Arroz com casca	24%	17%	7%
Toucinho, banha e carne de porco	24%	10%	14%
Cebolas e alhos	23%	22%	1%
Leite de mangabeira	22%	22%	0%
Panelas e vasos de pedra	22%	2%	20%
Fubá	22%	21%	1%
Chicotes pequenos	21%	10%	11%
Aguardente	21%	16%	5%
Pano de algodão riscado	20%	7%	13%

A fronteira de São João Del Rei, esta curta fronteira desde a bocaina do rio Preto até o porto do Machado no mesmo rio, registrou 13% das exportações totais mineiras em 1816-84, em libras esterlinas, e 29% das exportações exceto café. Concentrava as importantes exportações mineiras de bovinos em pé (54%) e queijos (59%), especialmente o gado proveniente de outras províncias (75% do total provincial), estabelecendo esta rota como primordial ao esquema de comercialização dos bovinos do sertão, ao menos em 1868/69 quando foram cobradas taxas diferenciadas (vide tabela 9.16 abaixo).

O prolongamento da estrada do Presídio no Rio de Janeiro, a estrada da Polícia, “tradicionalmente conhecida como a estrada das boiadas, regularizava o fluxo de mercadorias destinadas do Sul de Minas para o abastecimento do Rio”.<sup>513</sup> Comprovamos o título era merecido. Os 47.800 bois exportados no Presídio em 1828 representavam 66% do total provincial. Este gado vinha principalmente das "excelentes pastagens da região do Rio Grande [que] fornecem hoje [1819] a maior parte dos animais vendidos na capital". Deste comércio dos sertões os negociantes sanjoanenses "eram os únicos que tiravam proveito. Percorriam as fazendas da região para comprar gado".<sup>514</sup>

**Tabela 9.16** – Exportações de gado *versus* bestas carregadas e reexportações de bovinos de outras províncias

Recebedorias	Gados / bestas 1839/55	Gados / bestas 1855/70	Gados / bestas 1871/84	Gados / bestas 1839/84	% vacuns / gados	% vacuns / vacuns Tot. MG	% vacuns não mineiros / recebedoria <sup>a</sup>	% vacuns não mineiros / Minas Gerais <sup>a</sup>
Picu	1,41	2,03	1,59	1,70	85%	<b>34,1%</b>	19%	<b>28%</b>
Presídio	4,15	3,23	1,13	2,89	63%	<b>28,5%</b>	34%	<b>41%</b>
Passa-Vinte	n/a	1,75	4,46	3,64	64%	<b>21,1%</b> <sup>b</sup>	36%	<b>28%</b>
Paraibuna	0,45	0,15	0,20	0,22	81%	<b>13,0%</b>	0%	<b>0%</b>
Sapucaí-mirim	3,42	1,72	1,50	2,02	14%	<b>2,8%</b>	35%	<b>1%</b>
Zacharias	1,40	0,51	1,28	0,99	68%	<b>2,4%</b>	54%	<b>2%</b>
Rio Pardo	7,41	4,24	5,43	5,40	64%	<b>1,3%</b>	0%	<b>0%</b>
Ponte Alta	2,75	2,44	0,57	1,99	83%	<b>0,7%</b>	104%	<b>1%</b>
Minas Gerais	0,81	0,44	0,25	0,39	60%	<b>100,0%</b> <sup>b</sup>	22%	<b>100%</b>

*Notas:* (a) Gados de outras províncias relativos a 1868/69; neste ano foi cobrada taxa diferenciada sobre o gado bovino não mineiro. (b) A soma das percentagens parciais de bovinos excede 100% porque o cômputo para Passa-Vinte é relativo a 1858/84; as recebedorias selecionadas respondem por 95,7% dos bovinos exportados em 1839/84.

Na tabela 9.16 listamos as recebedorias por onde o trânsito absoluto de vacuns era maior: comparamos a proporção do trânsito de gados soltos *versus* bestas carregadas, em três períodos, e tornamos evidente a extensão do comércio de reexportação do gado de outras

<sup>513</sup> LENHARO, *As Tropas da Moderação*, p. 50.

<sup>514</sup> SAINT-HILAIRE, *Viagem às nascentes*, pp. 50 e 130.

províncias conforme captado na cobrança de taxas diferenciadas no ano de 1868/69. Ao longo do século XIX há basicamente três “estradas das boiadas”.

As manadas pegavam os caminhos atalhos, as estradas do Presídio, do Picu e do Passa-Vinte, enquanto tropas de burros faziam percursos de maior segurança, porém mais longos, como a estrada do Paraibuna, depois a rodovia União e Indústria, mesmo pagando taxas itinerárias 100% maiores em Paraibuna. Observamos em Paraibuna passam mais bestas carregadas do que gados soltos, especialmente com rodovia, pois entre 1855 e 1870 a quantidade de bestas é sete vezes superior à de gados. Ainda, Paraibuna responde por 13% dos bovinos exportados, porém não participa ativamente do comércio com o sertão. Em Sapucaí-mirim o trânsito de gados deve-se majoritariamente a suínos. Em Zacharias, vizinha a Passa-Vinte, o trânsito de gado é realocado à nova estrada a partir da década de 60. Em Rio Pardo o número de bois e cavalos é relativamente alto, mas pouco representa para a província. O mesmo pode ser dito da Ponte Alta, exceto que, aí, em 68/69, a maioria absoluta do gado transeunte era proveniente de outras províncias.

As exportações de gêneros da pecuária em toda a fronteira Sul-Extremo provêm majoritariamente de áreas mais distantes, especialmente do centro-oeste mineiro e mesmo do sertão. A estrada do Rio Preto era especialmente favorita para o escoamento desde estas regiões. Em 1851 a presidência da província afirmava que “a Estrada do Rio Preto, no municipio de São João d’El-Rei (...) formava parte da projectada entre a Villa Nova da Formiga e Pissarrão” e sua construção “deve ser considerada como uma das de primeira ordem, pela importante via de comunicação que ella vai abrir a uma grande parte do interior da Provincia”.<sup>515</sup> De fato, como anotou o atento Saint-Hilaire trinta anos antes, Formiga, “situada na entrada do sertão faz bom comércio com esta região. Seus negociantes mantêm contato direto com o Rio de Janeiro e vendem no interior do sertão o sal, ferro e outras mercadorias que mandam buscar na capital, recebendo em troca couros, peles de veado, algodão e gado”.<sup>516</sup> O projeto da “Estrada do Pissarrão à Vila Nova da Formiga” consta do relatório de 1849:

“A resolução provincial de n. ° 407 mandou continuar a construção desta estrada [Estrada do Presídio do Rio Preto] até a Villa Nova da Formiga, passando pela da de Oliveira: esta obra é sem duvida de uma grande utilidade para esta provincia, facilitando as communações das commarcas de Paracatu, Paraná, Rio Grande e Rio das Mortes com os principaes mercados de suas producções” e tendo o engenheiro Henrique Halfeld levantado a planta, informou “começar seu alinhamento no lugar

---

<sup>515</sup> MINAS GERAIS, *Relatorio... 1851*, pp. 14 e 16.

<sup>516</sup> SAINT-HILAIRE, *Viagem às nascentes*, p. 91.

denominado – Brumado – ficando meia legoa no lado oriental o mencionado lugar denominado – Pissarrão – (...)”.<sup>517</sup>

Entretanto, apenas parte do projeto foi concluída, o trecho entre o ribeirão dos Cavalos e São João Del Rei, cuja construção foi arrematada por 151 contos de réis. A partir de 1856 entra em declínio o fluxo de gêneros do abastecimento no Presídio. A rodovia União e Indústria, obra prima da construção civil, para os padrões da época, passa a drenar o escoamento de gêneros. Na década de 1860 a dita rodovia abre ramal para o Porto das Flores, macadamizado como o tronco principal, atendendo as recebedorias de Barra das Flores do Rio Preto e Três Ilhas, após solicitação dos cafezistas da novíssima vila do Senhor dos Passos do Rio Preto.<sup>518</sup> A partir de meados do XIX é a logística do café que comanda a abertura e manutenção das estradas, mas na primeira metade do século foi o comércio de abastecimento que determinou importância a esta rota. Até meados do século São João Del Rei drena a maior parte das exportações mineiras de subsistência.

A praça de São João Del Rei, cidade servida diretamente pela estrada do Rio Preto, é o exemplo mais estudado de apropriação do excedente da produção voltada para o abastecimento interno pelo setor mercantil.<sup>519</sup> Na pesquisa de Clotilde Paiva, que enfatiza o papel dos entrepostos comerciais na cristalização das diversidades de desenvolvimento sócio-econômico dentre as regiões do mosaico mineiro na primeira metade do século XIX, a região de São João e Barbacena figura como a principal zona de entreposto comercial. A tese defendida por Paiva argumenta que apesar da inserção de vastas porções do território mineiro na produção voltada para o mercado provincial e urbano, especialmente da Corte, a

---

<sup>517</sup> MINAS GERAIS, *Falla... 1849*, pp. 15-16.

<sup>518</sup> O café exportado provém da região fronteira às margens do rio Preto, principalmente das recebedorias da Barra das Flores e Três Ilhas (volume total quatro vezes superior às recebedorias mais a oeste), as quais estão agrupadas no segmento de fronteira Central, pois seu escoamento se faz em direção ao Caminho Novo / Rodovia União e Indústria e não em direção das estradas da Polícia ou do Comércio.

<sup>519</sup> Cf. LENHARO, *As Tropas da Moderação*; GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste: elite mercantil*; GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência*. A primeira percepção da sua importância comercial vem da descrição dos viajantes estrangeiro no primeiro quartel do século XIX, como Johann Emanuel Pohl, Johann Von Spix e Carl Friedrich Martius. “Anteriormente (...) encontrava-se ouro em toda parte. Hoje [1818], os habitantes da cidade vivem em geral do comércio (pois quase cada casa, aqui, tem um armazém, ou uma venda) e da lavoura – cujos produtos são o açúcar, o café, o algodão, o milho, a mandioca e um pouco de trigo – e principalmente da criação de porcos. A indústria não tem significado. Não há muitos artífices. Os produtos mais importantes que se fabricam são rústicos chapéus de lã e tecidos grosseiros de algodão” (POHL, *Viagem no interior*, p. 87). São João é uma cidade “com lojas fornecidas de todos os artigos de luxo e do comércio europeu, muitas oficinas, etc., indicam a riqueza do lugar que, por suas transações com o sertão, é considerado entre os mais animados do Brasil”, uma cidade comercial “pelo de fato de fazerem quatro tropas, cada uma de 50 mulas cargueiras, contínuas viagens para lá e para cá da capital, anualmente, levando toucinho, queijos, algum tecido de algodão, chapéus de lã, gado bovino, mulas, galinhas e barras de ouro para vender ali; pelo valor de seus produtos trazem de volta mercadorias européias” (SPIX & MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, Vol. I, pp. 194-195).



mercantilização estava restrita a elites de áreas específicas.<sup>520</sup> As regiões de entrepostos voltados ao comércio interprovincial são três, sendo a quarta voltada ao mercado interno provincial (o distrito diamantino – Diamantina, Serro). A primeira é a região central, o antigo núcleo minerador, o mais importante destino das importações provenientes do Rio de Janeiro, de papel fulcral na organização da economia provincial, constituindo-se na demanda primordial aos gêneros do abastecimento que passariam a ofertar à capital do Império. A segunda, o centro-oeste mineiro na boca do sertão, centraliza o mercado regional dos produtos da pecuária, conectando-se ao mercado interprovincial, no correr do século XIX, de forma mais tênue que as praças de São João e Barbacena, ou mesmo a elas subordinada, como vimos para o caso dos negociantes de Formiga. A terceira, por fim, a principal zona de entreposto, localizada no “Sudeste” mineiro, intermedeia diretamente a maior parte das exportações de gêneros do abastecimento, inclusive da região centro-oeste (“Intermediária Pitangui-Tamanduá”) e, no comércio de retorno, monopoliza a distribuição das importações, principalmente do valioso sal tão necessário à pecuária mineira.<sup>521</sup>

“(O Sudeste) era importante região de entreposto. Ao lado de seu setor exportador especializado em gêneros do abastecimento (queijos, bovinos, etc) havia um pequeno comércio intra-regional de víveres, vindos dos arredores para atender a demanda e São João Del Rei. A aquisição de víveres provenientes da região Intermediária de Pitangui-Tamanduá e de Minas Novas por parte unicamente da vila de São João Del Rei, sugere que parte desse produto era enviada para o Rio de Janeiro.”<sup>522</sup>

Veremos que o mercado intra-regional de víveres não é pequeno em meados do século, é maior que o comércio para o abastecimento de outras províncias. Os principais gêneros comercializados pelos sanjoanenses e outros intermediários eram os derivados de gado bovino e suíno – queijos e toucinho. O comércio interprovincial de queijos era especialmente centralizado em São João Del Rei; já o de toucinho era mais descentralizado, como podemos observar nos gráficos 9.7 e 9.8. Apesar da grande movimentação de tropas

---

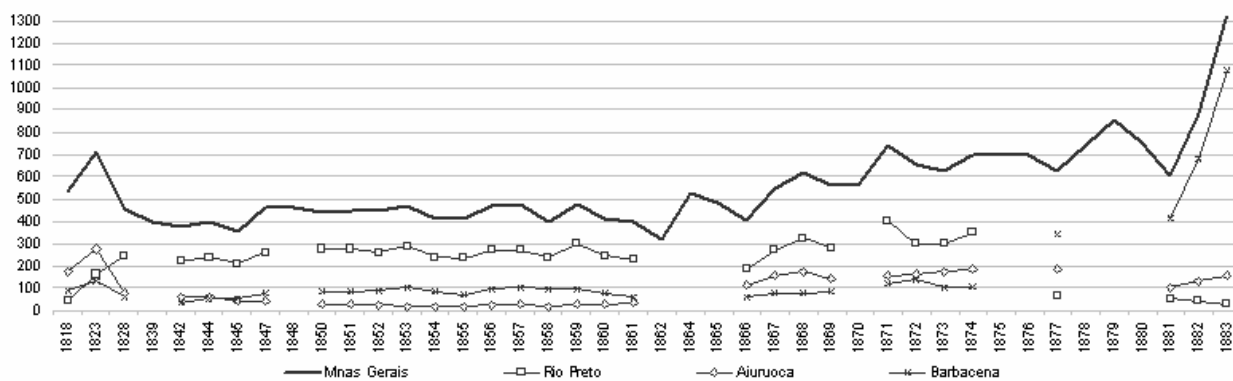
<sup>520</sup> “A diferença de desenvolvimento pode ser atribuída à forma como era organizada a produção e a comercialização da exportação. A relação entre o local da produção exportadora e o desenvolvimento não se mostrava de forma tão direta como propunha o modelo de Slenes. A presença do intermediário na comercialização do produto de regiões mais distantes do mercado de consumo contribuía para deslocar o dinamismo destas regiões para aquelas onde se localizavam os entrepostos” (PAIVA, *População e economia*, p. 161).

<sup>521</sup> Na regionalização de Paiva o centro-oeste mineiro conforma a “região Intermediária Pitangui-Tamanduá”. A partir dos relatos de viajantes, especialmente do astuto Saint-Hilaire, Paiva afirma que “na região de Araxá havia importante produção de toucinho e bovinos que era exportada para fora. (...) A distribuição e comercialização dos produtos da pecuária era realizada por comerciantes da região Intermediária de Pitangui-Tamanduá, principalmente pelos comerciantes de Formiga, para ser revendido para o Rio de Janeiro” (PAIVA, *População e economia*, p. 122).

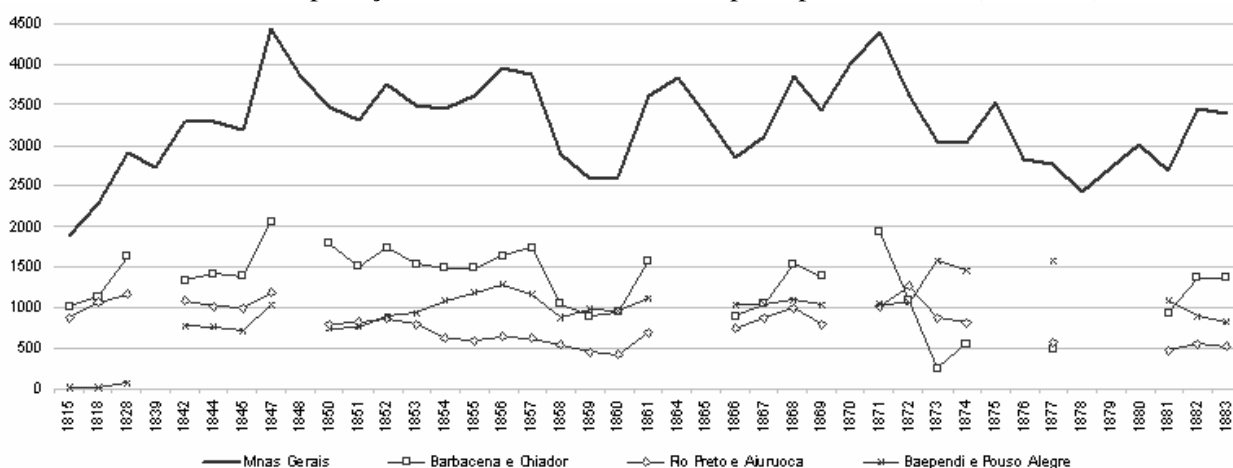
<sup>522</sup> PAIVA, *População e economia*, p. 114.

carregadas destes produtos para a intermediação e exportação à Corte, a maior receita mercantil provinha da distribuição das importações, trocadas por estes produtos no interior.

**Gráfico 9.7 – Exportações mineiras de queijos nas principais fronteiras (milhares de unidades)**



**Gráfico 9.8 – Exportações mineiras de toucinho nas principais fronteiras (toneladas)**



Contrapomos nossos dados de exportação, no auge do trânsito via Presídio e antes da guinada das exportações via Paraibuna com a nova rodovia (União e Indústria), a informações prestadas pelas câmaras municipais dos principais centros exportadores do comércio de abastecimento interno no mesmo período.

“Segundo o inquérito de 1854 (...) a principal atividade [do Oeste Mineiro] encontrava-se dirigida para o fornecimento de alimentos para o Rio de Janeiro, particularmente derivados da pecuária. Municípios como Oliveira, entre 1852-54, exportara mais de 800 mil arrobas de toucinho, 6 mil cabeças de bovinos e mil de cavalos (...). Já Formiga exportava de 4 a 5 mil reses, por ano, para a Corte, e Pimubi [sic], mais de 4 mil suínos, também por ano. Nota-se, por aquele inquérito, que, apesar das grandes exportações de produtos de pecuária, o número de fazendas agropastoris é superior ao daquelas especializadas na pecuária.”<sup>523</sup>

<sup>523</sup> FRAGOSO, *Homens de grossa aventura*, p. 129.

As câmaras municipais referiam-se às vendas para fora do termo como exportações, não contribuindo para diferenciarmos o mercado interno provincial do interprovincial. Em 1852/54 a província toda exportava média superior a 240 mil arrobas de toucinho, por ano. Se a informação para Oliveira refere a três anos, a exportação anual deste município é superior ao total provincial. Ainda que as informações das câmaras municipais sejam provavelmente exageradas e as exportações provinciais são valores mínimos devido aos extravios, nota-se a grande importância do mercado interno mineiro para a agropecuária de abastecimento. Os extravios de toucinho no Rio Preto eram os maiores de todas as rotas de comércio interprovincial, segundo os cálculos do engenheiro Henrique Gerber. Chegavam a 35,5% da quantidade oficialmente exportada; para toda a província os extravios nas exportações de toucinho eram de 20,3%, para uma exportação total estimada por Geber em 285 mil arrobas contra 237 mil arrobas registradas nas recebedorias.<sup>524</sup>

Algumas informações são específicas em relatar *exportação para a Corte*. Porém sempre pairam dúvidas sobre as informações de remessa de bovinos, pois sabemos os municípios citados estão inseridos na rota dos gados dos sertões, tanto na criação quanto na intermediação e fornecimento de pastos para internada. Em 52/54 a província exportava média superior a 60 mil reses. Oliveira e Formiga, juntos, contribuía com a sexta parte deste total. Piumhi sozinha respondia pela décima parte das exportações provinciais de suínos em pé (40 mil cabeças).

A câmara de São João informava, no inquérito de 1854, o volume de seu comércio de exportação para fora do termo, sem distinção quanto à comercialização interprovincial, mas com importantes deduções quanto ao comércio de reexportação e distribuição das importações. Contrapomos os dados fornecidos aos nossos números de exportação nas vias que serviam o comércio interprovincial sanjoanense e por toda a província na tabela 9.17 abaixo. Os resultados permitem inferir sobre a comercialização interna à província e a importância do abastecimento do mercado urbano fluminense.

Comparando o comércio total de São João Del Rei ao comércio total interprovincial de Minas Gerais (terceira e última colunas da tabela 9.17), *circa* 1854, constatamos que o comércio de São João Del Rei representava 14,9% do comércio interprovincial de Minas Gerais.

---

<sup>524</sup> Vide GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44.

**Tabela 9.17** – Comércio de São João Del Rei e de Minas Gerais em 1854 (em libras esterlinas) <sup>a</sup>

	Comércio do município de São João Del Rei: produção própria	Comércio do município de São João Del Rei: reexportações	Comércio do município de São João Del Rei: total	Comércio interprovincial: fronteiras São João Del Rei e Central <sup>b,c</sup>	Comércio interprovincial: total <sup>b</sup>	
Exportações	Toucinho	49.982	30.512	80.494	51.942	113.421
	Gado vacum	39.653	2.374	42.028	111.361	153.018
	Queijos	31.343	0	31.343	16.191	19.003
	Cereais e açúcar <sup>d</sup>	17.809	10.685	28.493	3.621	9.657
	Algodão cru e tecido <sup>d</sup>	712	16.265	16.977	48.291	55.351
	Aguardente <sup>e</sup>	10.923	0	10.923	-	-
	Couros e solas	0	3.562	3.562	2.185	4.091
	Outros	2.968	2.968	5.936	22.218	60.272
	Subtotal 1: Gêneros do abastecimento	153.389	66.366	219.754	255.809	414.813
	Café e fumo	0	0	0	114.847	357.972
Ouro e diamantes	0	0	0	0	436.441	
Subtotal 2: Exportações totais	153.389	66.366	219.754	370.656	1.209.226	
Importações	Muares <sup>f</sup>	0	27.500	27.500	39.693	130.038
	Suínos <sup>f</sup>	0	0	0	0	9.250
	Sal <sup>g</sup>	0	53.100	53.100	149.590	455.002
	Diversos <sup>h</sup>	0	116.100	116.100	397.705	1.000.287
	Subtotal 3: Importações totais	0	196.700	196.700	586.988	1.594.577
Total geral	153.389	263.088	416.477	957.644	2.803.803	

**Fontes:** Comércio de São João Del Rei, GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência*, pp. 56-58 (valores em réis) “Os valores das exportações [inclusive dos gêneros importados reexportados] de São João para o Rio de Janeiro, São Paulo e outros municípios de Minas foram calculados conforme o produto da venda nos lugares em que foi efetivada” (p. 57). Exportações mineiras: vide apêndice. Importações de muares: cabeças conforme arrecadação da taxa de bestas novas. Importações de suínos: cabeças conforme arrecadação da taxa itinerária da 5ª exceção excedente ao fluxo de suínos exportados (vide capítulo e 7 e 8). Importações de sal: média anual na década de 1850, “segundo um calculo approximado, incluindo-se nesta somma os extravios”, conforme GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44. Importações de gêneros diversos: importações mineiras de origem estrangeira em 1854/55, conforme SOARES, *Elementos de Estatística*, p. 306. **Notas:** (a) Câmbio médio anual em 1854 a 8\$688 réis por libra esterlina. (b) Exportação média de 1853/54 e 1854/55. (c) Importações na fronteira de São João e Central conforme segmentação de Gerber (desde as Estradas União e Indústria, do Presidente Pedreira e do Comércio). (d) “Cereais e açúcar” e “algodão cru e tecido” encontram-se agregados na fonte. (e) As exportações de aguardente eram isentas de taxa de exportação. (f) Preço da besta muar e do gado suíno conforme metodologia apresentada na seção 3.2. (g) Gerber dá a quantidade importada em arrobas; transformamos em libras esterlinas ao preço conforme exposto na seção 3.2 (h) Gerber dá a quantidade de importações diversas em arrobas, por rotas de comércio; Soares dá o valor das importações estrangeiras em réis, por províncias de destino. Utilizamos o valor de Soares e atribuímos a proporção das rotas de São João e Central conforme Gerber.

O comércio sanjoanense de gêneros do abastecimento representava 53,0% das exportações mineiras de gêneros do abastecimento, mas não participava do comércio de agrícolas de reexportação (fumo e café) nem da produção aurífera, resultando em índice de participação nas exportações totais de 18,2%. Seu comércio de queijos era maior que a remessa interprovincial destes gêneros, ou seja, estas atividades movimentavam o mercado interno mineiro. Seu comércio de toucinho e couros e solas era também muito expressivo relativamente às exportações totais (71,0% e 87,1% respectivamente). Era também importante

sua participação no comércio de gado bovino e algodão cru e tecido (27,5% e 30,7% respectivamente). Participava do comércio interno mineiro de cereais e açúcar, pois estes produtos não eram exportados em grandes quantidades; as exportações mineiras de cereais e açúcar eram excedentes eventuais exportados homoganeamente através da fronteira, ou seja, seu papel nas exportações era mais relevante nas rotas secundárias.

O comércio sanjoanense total movimentava mais de 416 mil libras em 1854. Era importante centro intermediário, pois as reexportações de gêneros mineiros para o Rio de Janeiro e das importações para o interior movimentavam mais de 263 mil libras, ou 63% do seu comércio total. A comercialização da produção própria movimentava mais de 153 mil libras esterlinas e respondia pelos outros 37% de seu comércio.

A principal atividade mercantil era a distribuição interna à província de gêneros importados, quase 197 mil libras esterlinas. A intermediação das importações era responsável por 47% do seu comércio total e por 75% do seu comércio de reexportação. Importavam e distribuíam principalmente mercadorias estrangeiras desde o Rio de Janeiro, 116 mil libras esterlinas de “importados diversos” (compostos basicamente por fazendas secas e ferragens), sal (53 mil libras) e muares (27,5 mil libras).

A produção própria vinha em segundo lugar, respondia por 70% do comércio sanjoanense de gêneros mineiros. Por este exercício de comparação, estimamos um menor papel de intermediário da produção agropecuária de outros municípios, relativamente ao seu comércio da produção própria e das importações; entretanto as informações da câmara municipal são dados aproximativos; veremos que o comércio de intermediação era maior do que o apontado na tabela 9.17, pois a maior parte do gado bovino comercializado não era de produção própria assim como o queijo dele derivado. Segundo o informe da câmara, a intermediação da produção agropecuária de outros municípios perfazia mais de 66 mil libras esterlinas, respondendo por 30% da sua exportação de gêneros mineiros, 25% do seu comércio de reexportação e 16% do seu comércio total.

A participação de São João Del Rei nas importações provinciais era de 12,4% o que confirma que seu comércio intermediava as importações de outras áreas. Sua participação nas importações de bestas muares era relativamente mais elevada (21,1%) que nas importações de sal (11,7%) e diversas (11,6%).

Dos gêneros mineiros reexportados, a parcela intermediada era maior que a produzida localmente para couros e solas (100%) e algodão cru e tecido (96%); estes gêneros perfaziam 5% do seu comércio total. Algodão e couros constituíam gêneros essencialmente mercantis e

de ampla produção doméstica; eram adquiridos nos sertões em troca de importações do Rio de Janeiro, exatamente como se fazia há mais de 30 anos.<sup>525</sup>

O açúcar e cereais mineiros não eram competitivos na praça carioca e as exportações totais provinciais eram reduzidas; o primeiro por conta do elevado custo de transporte frente ao seu preço e o segundo em razão da existência de produção mais próxima ao litoral, no próprio Rio de Janeiro. Assim, o comércio sanjoanense destes gêneros, mais de 28 mil libras esterlinas, era superior ao comércio interprovincial dos mesmos, menos de 10 mil libras.

Produtos exportados pela província tinham ativo mercado interno. O toucinho era a principal atividade da produção mercantil de São João (quase 50 mil libras) e da reexportação de gêneros do interior mineiro (mais de 30 mil libras). As exportações totais de toucinho do município (80 mil libras) eram maiores que o total registrado nas fronteiras Central, Rio Preto e Aiuruoca somadas (50 mil libras), mas ainda inferiores às exportações provinciais (113 mil libras). Vimos que no mesmo ano de 1854 o município de Oliveira, sozinho, negociava volume equivalente às exportações provinciais de toucinho. Mesmo supondo que parte das reexportações sanjoanenses comporta toucinhos da vizinha Oliveira, a mercantilização deste produto ocupava grandes capitais no mercado interno provincial. Havia concentração na produção e na comercialização: apenas cerca de 30% dos municípios mineiros dedicavam-se à fabricação de toucinho para subsistência, e, destes, todos também envolvidos em sua comercialização.<sup>526</sup> Em 1854 o comércio sanjoanense de queijos, mais de 31 mil libras esterlinas, era maior que a exportação provincial, inferior a 20 mil libras. São João figura como produtor de todo o queijo comercializado. Porém, como grande centro invernista do gado do oeste mineiro, o queijo sanjoanense era produzido também através do gado adquirido.

Destacamos, finalmente, a participação de São João nas exportações de gado vacum. É interessante notar que a câmara municipal informou que tão-somente 5,6% dos bovinos exportados provinham de reexportações desde outros municípios, o que certamente não reflete a realidade do esquema de comercialização do gado dos sertões. Em 1868/69 a quantidade de vacuns provenientes de outras províncias exportados nas fronteiras de Aiuruoca e Rio Preto representava 35,3% da quantidade genuinamente mineira (ou não declarada proveniente de outras províncias). A discrepância dos dados sanjoanenses à sua notória participação na

---

<sup>525</sup> “Poucos comerciantes negociam diretamente com o Rio de Janeiro, em geral mandam buscar em São João Del Rei os artigos de que necessitam, enviando em troca couros crus e algodão.” (SAINT HILAIRE, *Viagem às nascentes*, p. 150)

<sup>526</sup> MARTINS & SILVA, “Produção econômica”, p. 18.

aquisição de vacuns de outras regiões deve ser atribuída ao fato de que os bovinos adquiridos no interior invernavam em campos de propriedade ou alugados por sanjoanenses.<sup>527</sup> O gado exportado para fora do termo destinava-se ao mercado urbano da Corte do Rio de Janeiro, onde se conseguia os maiores lucros – o preço do gado bovino quadruplicava entre as feiras na boca do sertão e o matadouro público da capital. Os bovinos conduzidos desde São João ao Rio de Janeiro em 1854 perfaziam 38% do total exportado através das fronteiras de Aiuruoca e Rio Preto e 27,5% do total provincial. Entretanto, na década de 1850 as exportações de gado bovino no Presídio eram cada vez menores, ainda que vultosas, e decadentes relativamente ao total provincial. Algo mudava no comércio sanjoanense.

Na tabela 9.18 e no gráfico 9.9 resumimos os movimentos de exportações de bovinos ao longo da fronteira mineira. De 1839 a 1884, os quatro principais segmentos responderam por 85% a 95% do gado bovino exportado (em média 91%). Em 1816/21 e 1828, a relação era de 78%, pois havia maior movimento tanto na fronteira paulista de Campanha (4 a 5 mil cabeças anuais) quanto no norte com a Bahia (4 a 7 mil cabeças anuais). As exportações recuperam-se ao nível de 1816/28 somente em meados da década de 1850 e a partir da década de 1870. As exportações apresentam tendência crescente em 1815-28, 1842-48, 1850-55, 1862-75 (após forte baixa na virada para a década de 60) e de 1881 em diante.

A contribuição das quatro principais fronteiras somadas concentra a quase totalidade deste comércio, porém apresentam graves distinções de preferência das rotas ao longo do século. As passagens no alto Rio Preto (Aiuruoca) eram grandes no primeiro quartel do século, e a diminuição constatada na década de 40 é apenas parcialmente compensada por maiores fluxos nas demais, contribuindo para a queda total constatada tanto quanto as menores exportações para São Paulo e Bahia.<sup>528</sup> A primeira “estrada das boiadas”, a do

---

<sup>527</sup> “De acordo com os relatórios sobre a situação da pecuária em 1858 da Câmara Municipal de Oliveira e da Vila de Passos, São João Del Rei era local de internada, assim como sua vizinha São José Del Rei. Portanto, boa parte do gado considerado como criação do município era adquirida junto aos grandes produtores do norte e sudoeste da Província, como Paracatu e Araxá, e conduzida às internadas dos próprios negociantes ou arrendadas. (...) A Câmara Municipal de São João Del Rei comentava, em 1857, que a renda da importação do sal vinha diminuindo, mas estava sendo neutralizada pelo comércio de fazenda seca e demais gêneros, bem como pelo de gêneros da lavoura e do gado proveniente de outros municípios” (GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência*, p. 58).

<sup>528</sup> As exportações de bovinos para a Bahia podem ser subestimadas pela facilidade de evasão fiscal na fronteira Norte de Minas. Na década de 1860 as exportações mineiras de bovinos para a Bahia, segundo o recolhimento das taxas de exportação, regulavam em 2 mil cabeças anuais, entretanto em 1865 “as províncias de Goiás e Minas trazem para esta [BA] cerca de 16 mil cabeças de gado por ano, que os vendem aos negociantes, que fazem soltas [internadas] a fim de refazerem de um para outro ano, e a não ser isto o que seria desta capital [Salvador] se não tivessem estes meios das soltas que lhes estão próximas?” (carta ao presidente da província da Bahia por José de Azevedo Almeida. *Apud* LINHARES, Maria Yedda Leite. *História do abastecimento: uma*

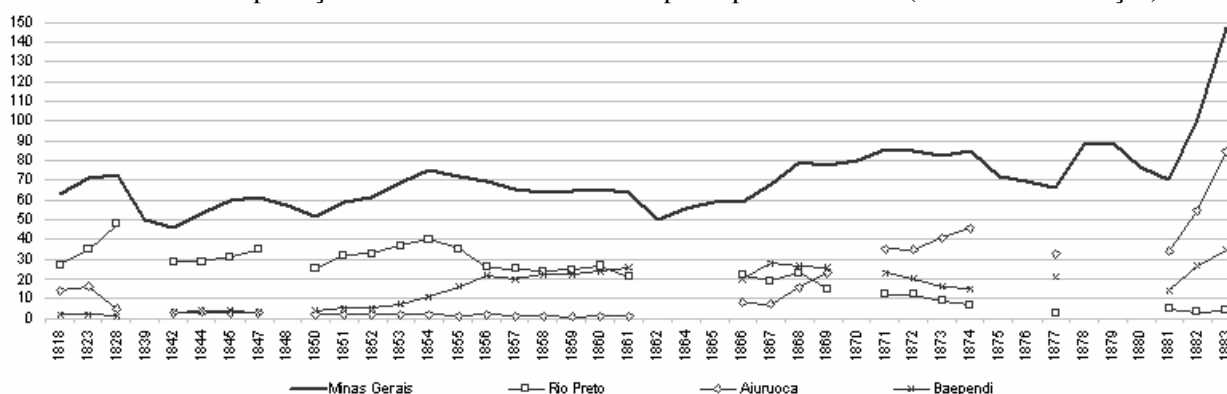
Presídio/Polícia (Rio Preto), manteve média de 35 mil reses exportadas de 1816 a 1859, com pico em 1824/30, média de 43,5 mil cabeças anuais, e grande declínio a partir da década de 1860.<sup>529</sup> Há óbvia substituição da rota pelas do Paraibuna (Barbacena) na década de 40, Picu (Pouso Alto) a partir da década de 50 e do Passa-Vinte (Aiuruoca) a partir da década de 70.

**Tabela 9.18** – Exportações de bovinos por segmento da fronteira, 1816-84, média quinquenal (Minas Gerais=100)

Segmento de fronteira	16/21	1828	39/44	44/49	49/54	54/59	59/64	64/69	69/74	74/79	79/84
Rio Preto	47	66	66	54	53	44	38	34	15	6	5
Aiuruoca	25	6	6	5	4	2	3	14	40	50	53
Pouso Alto	3	2	7	7	9	27	38	35	27	25	24
Barbacena	3	5	11	23	21	12	11	12	11	10	11
Outras	22	21	10	11	13	15	10	5	7	9	7

**Nota:** 1816/21: média ponderada para diversos trimestres 1815/23 e quatro em 1818/19.

**Gráfico 9.9** – Exportações mineiras de bovinos nas principais fronteiras (milhares de cabeças)



**Nota:** Incluídos os animais provenientes de outras províncias no cômputo para 1868/69.

Os movimentos não se resumem à preferência por novos caminhos. Na primeira metade do século XIX, negociantes revendiam o gado aos invernistas e esses os levavam à Corte. A partir da década de 50, este esquema é substituído pela intermediação dos marchantes associados às companhias monopolistas do Rio de Janeiro, alterando a rota deste comércio e prejudicando os antigos negociantes como os de São João Del Rei.<sup>530</sup> A maior utilização da rota do Picu na década de 50 reflete a perda de controle do mercado por parte dos tradicionais intermediários de São João Del Rei.

*problemática em questão (1530-1918)*. Brasília: BINAGRI, 1979, p. 193).

<sup>529</sup> Exportações no Presídio entre 1824 e 1830 conforme FRAGOSO, *Homens de grossa aventura*, p. 171.

<sup>530</sup> Vide GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste: elite mercantil*, pp. 246-250. Segundo Yedda Linhares (*História do abastecimento*, pp. 195-196), "quando foi inaugurado o matadouro de São Cristóvão [em substituição ao de Santa Luzia], em agosto de 1853, era evidente o controle que sobre ele exercia o marchante, situação essa que continuou, apesar dos protestos generalizados, até o final do ano de 1880", quando o matadouro foi transferido para Santa Cruz.



“A margem de diferença entre os preços da carne verde no Rio e em S. João comprovam [sic] a denúncia de monopólio dos marchantes do Rio de Janeiro (...) Segundo a câmara municipal de Uberaba, dois marchantes atravessavam todo o gado de Uberaba, Paranaíba e Paracatu (e também de Goiás e Cuiabá) em direção às invernadas alugadas por conta da Companhia do Rio de Janeiro”.<sup>531</sup>

Pretendemos contribuir à compreensão do importante comércio dos gados dos sertões à luz do esquema descrito em interessante documento manuscrito do Arquivo do Instituto Histórico-Geográfico Brasileiro citado por Alípio Goulart, datado de 14/12/1865 e assinado por Lazaro José Filho, que faz minucioso estudo do mecanismo de fornecimento do gado vacum ao Rio de Janeiro.

“Divide-se o negócio do gado em 4 classes de boiadeiros: 1º Os que vão aos centros criadores comprar o gado que conduzem para as feiras de Uberaba, Paracatu, Dolores de Indaiá e Araxá. 2º Os que vão a estes pontos comprá-lo para invernar nos centros invernistas. 3º Os que compram aos invernistas e mesmo invernistas que os conduzem ao mercado da Corte. 4º Os Marchantes que comprando aos da terceira classe vendem aos Açougueiros, no Matadouro Público.

“Os Centros Criadores são: Na Província de Mato Grosso (...). Na Província de Goiás (...). Na Província de São Paulo (...). Na Província de Minas, as Comarcas de Paraná, Parnaíba, Paracatu, Rio de São Francisco e Indaiá (...) distantes dos centros invernistas de 50 a 150 léguas.

“Os Centros Invernistas são: Na Província de São Paulo, a Comarca de Franca. Na Província de Minas, as Comarcas de Sapucaí, Jaguari, Rio Grande, Rio Verde e em pequena escala a do Rio das Mortes (...) e estão em um círculo cujo centro é a Corte tendo um raio de 60 a 100 léguas.

“Os Boiadeiros de 1ª Classe seguem para os centros criadores (aqui lhe chamam sertão) lugares inteiramente faltos de recursos, que a não ser gado nada mais se encontra. Compram boiadas de 500 a 1000 cabeças pelos preços seguintes: Vacaria (gado de 10 a 12 arrobas) de 6\$ a 8\$000; Novilhado (12 a 14 arrobas) de 8\$ a 10\$000; Bois Carreiros (mais de 14 arrobas) de 10\$ a 12\$000. Estas boiadas são conduzidas para Uberaba, Paracatu, Araxá, Dolores de Indaiá, Desemboque, Abadia e outros lugares além do Rio Grande, aonde vendem aos invernistas. (...)

“Os Boiadeiros de 2ª Classe compram as boiadas segundo a força das invernadas de que dispõem (...). As compras regulam: Vacaria de 10\$ a 12\$000; Novilhos de 16\$ a 18\$000; Bois carreiros de 20\$ a 22\$000. Despendendo na condução até as invernadas um médio de 3\$000 por cabeça (...) Muitas vezes os boiadeiros da 1ª classe não podendo dispor de suas boiadas nas feiras indicadas procuram os centros invernistas para dispor delas, e então regulam os preços mais 4\$ e 5\$000. O gado leva de 6 a 8 meses para engordar, fazendo despesa de sal, costeio, aluguel de invernada ou juro equivalente ao capital nela empregado. Essa despesa varia para mais segundo o custo do sal, que é importado dos mercados de Santos e da Corte. Uma rês precisa de meia carga de sal cujo custo é de 5\$ a 6\$ a carga. A mortandade nas invernadas regula de 5 a 6%

“Os boiadeiros de 3ª Classe compram gado aos invernistas e alguns destes mandam de sua conta para o mercado da Corte, tiram o gado das invernadas em pontas de 80 a 100 reses, gastando em viagem, segundo as procedências, de 20 a 30 dias, fazendo uma despesa média de 6\$000 por cabeça incluindo 2\$040 de direitos e barreira. As despesas avultam porque de certa altura de Minas até a Serra da Mantiqueira, fazem as boiadas pasto na razão de 20rs. diários, e deste ponto até Machambomba e Brejo pagam na razão de 40rs. (...)

“Os gados comprados aos boiadeiros da 1ª classe chegam ao mercado da Corte com uma despesa de 17\$000. (...) Em Machambomba e no Brejo o boiadeiro vende diretamente ao Marchante ou entrega ao Comissário. A mortandade e extravio das boiadas na condução regula a 3%. (...) O gado chega às feiras de Machambomba e Brejo ao preço médio de 43\$126.”<sup>532</sup>

<sup>531</sup> GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste: elite mercantil*, pp. 247-248.

<sup>532</sup> “Apontamentos Relativos ao Negócio de Gado Desde os Centros Criadores até o Consumo na Corte”, IHGB, Lata nº 388, Doc. 51, 14/12/1865. *Apud* GOULART, *Brasil do Boi e do Couro*, pp. 103-109.

Este esquema de comercialização na década de 1860 pouco difere do usualmente descrito como válido para as décadas de 1810/30.<sup>533</sup> O *esquema antigo* privilegiava boiadeiros sertanejos, que negociavam nas feiras livres do interior, e invernistas mineiros, especialmente de Alfenas e São João Del Rei, cuja praça detinha, então, posição de destaque no fornecimento de gêneros para o abastecimento da Corte. Sua descrição é derivada, primariamente, a partir de relatos de viajantes, especialmente Saint-Hilaire.<sup>534</sup> É corroborada por Haroldo Valladão, em citação de Alcir Lenharo:

“A fazenda do ‘Centro’, propriedade administrada pelo pe. José Custódio Dias e seu irmão, Custódio José Dias (...) situada onde fica hoje o município de Alfenas, era conhecida como grande centro de invernadas, permitindo a seus proprietários manipular expressivo comércio regional. Daí provém, inclusive, a origem do nome desta grande propriedade, hoje denominada Machado. Seus ponteiros tinham larga faixa de atuação, alcançando principalmente a produção do gado goiano”.<sup>535</sup>

No *novo esquema*, o invernista mineiro passa a subordinar-se diretamente ao açougueiro monopolista do mercado carioca.

“O antigo esquema de comercialização do negociante que revendia o gado para os invernistas, e esses o levava à Corte, foi substituído pela intermediação dos marchantes associados à Companhia monopolista, na década de 1850”.<sup>536</sup>

A dita “Companhia monopolista” era a Empresa União Mineira Paulista, constituída nos anos 50, “resultado da formação de um grupo de produtores selecionados que monopolizaram o controle do mercado carioca”. A sociedade foi organizada por Francisco José de Mello e Souza, pecuarista sul-mineiro cuja família “necessitava de representação local (comissários ou consignatários) para encaminhar as cinco mil cabeças de gado que remetia mensalmente para as feiras da periferia da capital. Neste estágio, o gado chegava pelas mãos dos marchantes ao matadouro, para depois ser a carne distribuída nos açougues”.<sup>537</sup> Os boiadeiros não associados a Mello e Souza que tocam gado ao mercado da Corte sujeitam-se a vender à Companhia monopolista por preço que lhes é imposto, ou se levam diretamente ao

<sup>533</sup> O esquema dos “Apontamentos Relativos ao Negócio do Gado...” vai ao encontro da descrição do mercado da carne verde por Yedda Linhares (*História do abastecimento*, p. 195): “Até chegar à mesa do consumidor no rio de Janeiro o gado já passara por uma dezena de transações. A cadeia das transações começa muitas vezes em Mato Grosso e Goiás, passando pelos criadores do centro de Minas, chegando aos comerciantes ou diretamente aos invernistas. Ente uns e outros, situavam-se os boiadeiros e, antes de ter ao consumidor, o gado chegava ao mercado de Santa Cruz.”

<sup>534</sup> Vide, por exemplo, PAIVA, *População e economia*, p. 114.

<sup>535</sup> VALLADÃO, H. “José Custódio Dias” [verbete]. In: VALLADÃO, H. *Vultos Nacionais*. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1974, p. 280. Apud LENHARO, *As Tropas da Moderação*, p. 86.

<sup>536</sup> GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste: elite mercantil*, p. 248.

<sup>537</sup> LENHARO, *As Tropas da Moderação*, p. 87. Em 1860, Mello e Souza era proprietário de 30 açougues no centro da cidade do Rio de Janeiro. (*Almanak Laemmert*. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1860. Apud GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste: elite mercantil*, p. 249)

Matadouro público “sofrem prejuízo por logo abaixar o preço na sociedade de Mello, que assim derrota o infeliz boiadeiro”.<sup>538</sup>

O intrincado mercado de carne verde do Rio de Janeiro tinha “caráter oligopolista e oligopsônico”, estimulando as intermediações, de modo que “há casos em que o açougueiro é também marchante; o marchante é também invernista, e este é ao mesmo tempo criador; mas isso é muito raro.”<sup>539</sup> De modo que os próprios marchantes estavam sujeitos a outros intermediários, pois “os invernistas que não se submetiam aos marchantes viram-se obrigados a consignar suas boiadas a comissários ou procuradores - assim cresceu a classe de intermediários que auferem lucros dos produtores”. Aí é o marchante que reclama contra os comissários, que em 1883 “retinham o gado em paragens longínquas, para imporem preços excessivos ao comprador”.<sup>540</sup> As “paragens longínquas” referidas pelo diretor do Matadouro Público eram campos de invernada aquém da fronteira mineira, próximas ao caminho do Passa-Vinte.

Em junho 1865 uma publicação intitulada *Comércio de Carnes Verdes*, assinada anonimamente “por um dos filhos de uma das províncias hoje exportadoras de gado”, defendia os mineiros contra o oligopsônio carioca:

“Há açougueiro que, possuindo oito e mais açougues, e formando entre eles uma corporação forte em recursos pecuniários, e mais ainda em ardis, é quem unicamente possui o privilégio exclusivo de explorar este comércio (...) Reúnem-se [açougueiros, marchantes, negociantes, atravessadores e monopolistas] em segredo e deliberam que em determinado dia só se pagará pela carne no matadouro 40 ou 60 réis por libra. No dia aprazado, porém, quando o boiadeiro, alheio a esse plano e confiado na proteção mentirosa da liberdade ilimitada, vai aproveitar-se da livre concorrência ao corte (...) eis que os monopolista cortam as reses para o consumo de seus açougues monstros.”<sup>541</sup>

O outro citado manuscrito de 1865, confirma existência de conluio dos marchantes e açougueiros do Rio de Janeiro, *Apontamentos Relativos ao Negócio de Gado...*, de dezembro de 1865, de autoria de Lázaro José Filho. Quiçá o autor anônimo da publicação de junho era o próprio Lázaro José Filho:

“Com exceção de um ou dois são Senhores do Matadouro Público dão a Lei ao boiadeiro empregando tôdas as fôrças que dispõem para conseguirem seus fins (...) Fazem uma matança superior ao consumo, baixam os preços de 100 a 40. Os Comissários e mesmo os marchantes que não estão ligados a grande

---

<sup>538</sup> “Resposta da Câmara Municipal de Oliveira ao inquérito sobre a indústria pecuária em Minas Gerais. Vila de Oliveira, 14 de janeiro de 1858”. APM, Códice SP 175. *Apud* GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste: elite mercantil*, pp. 248-249.

<sup>539</sup> *Relatório da Câmara Municipal da Corte, 1869, apud* LINHARES, *História do abastecimento*, p. 195.

<sup>540</sup> *Relatório à Ilm<sup>a</sup> Câmara Municipal da Corte pelo diretor interino do Matadouro Público, 1883, apud* LINHARES, *História do abastecimento*, p. 197.

<sup>541</sup> *Comércio de Carnes Verdes, 30 de junho de 1865, apud* LINHARES, *História do abastecimento*, p. 197.

seita, não obtendo maior preço o recurso que tem é vender para não ir ver a carne servir de pasto aos urubús. Parece à primeira vista que eles sofrem com esse plano engano manifestado, porque se perdem em 10 ou 20 rês ganham nas que vendem em seus açougues, porque para eles o preço não é do Matadouro mas dos açougues de que dispõem (...) O infeliz boiadeiro, vendo-se enrolado nas feiras, (é) forçado a vender o seu gado por preços inferiores (...) A boiada que serve para (inverno na Fazenda de) Santa Cruz para aí vai, e o restante vem para o Matadouro fazer concorrência e portanto baixar o preço em quando lhes convêm. Para disporem do gado inverno em Santa Cruz (...) ligam-se, fazem uma tabela para matança, fixam os preços no Matadouro fazem seguir emissários para as estradas a comprar as boiadas por altos preços; no entanto que retiram o gado de Santa Cruz e apuram de 150 a 200% relativamente ao custo (...) Fazem estas faltas artificiais de gado quando lhes convém”.<sup>542</sup>

Diversas citações de Maria Yedda Linhares corroboram as acusações. Uma vez em Santa Cruz o gado caía "nas malhas apertadas do monopólio dos marchantes que só concedem vantagens quando escasseia o gado no mercado";<sup>543</sup> os marchantes "usavam a tática de desvalorizar a qualidade do gado para o corte, comprá-lo aos boiadeiros atemorizados e desinformados (...) e, senhores no matadouro, punham o preço nas vendas a retalho";<sup>544</sup> devia-se evitar “o fato, muitas vezes repetido já, de coligarem-se os monopolistas contra qualquer que concorra ao talho, apresentando à matança um número de reses superior ao máximo do consumo. Embora resulte tal abuso uma baixa no mercado (...) o fim dos marchantes é afastar em breve tempo o cortador isolado, que não pode suportar como eles uma baixa súbita”.<sup>545</sup>

A Presidência da Província de Minas Gerais tentou regular a saída do gado, por meio de taxa, com o objetivo de proteger os mineiros da queda dos preços. A Lei 1427 de 24/12/1867 autorizou o presidente “a regular a saída do gado mineiro nas recebedorias, de modo que não superabunde nos mercados da Corte, podendo para esse fim alterar as taxas”. Instruções da presidência, de 16/3/1868, regularam o assunto, estabelecendo taxa reduzida para o gado proveniente de outras províncias (1\$640) e limite para passagem diária pelas recebedorias, de modo que a 101ª rês exportada pagasse taxa de 6\$000, muito alta, de modo proibitivo.<sup>546</sup> O procedimento da autoridade foi determinado pelos abusos no mercado da

---

<sup>542</sup> “Apontamentos Relativos ao Negócio de Gado” (IHGB, Lata nº 388, Doc. 51, 14/12/1865), *apud* GOULART, *Brasil do Boi e do Couro*, p. 105.

<sup>543</sup> *Relatório à Ilm<sup>a</sup> Câmara Municipal da Corte pelo diretor interino do Matadouro Público*, 1883, *apud* LINHARES, *História do abastecimento*, p. 195.

<sup>544</sup> *Histórico do comércio do gado no município neutro*. Rio de Janeiro, 1880, *apud* LINHARES, *História do abastecimento*, p. 196.

<sup>545</sup> Relatório apresentado ao prefeito do Distrito Federal pela comissão encarregada de verificar o funcionamento do Matadouro Público..., Arquivo PHAM, 37-4-73, *apud* LINHARES, *História do abastecimento*, p. 201.

<sup>546</sup> “A taxa que paga o exportador de gado por cada rez que sae da província será 1\$800 [6% do preço de 30\$000 na pauta oficial], não excedendo o numero de rezes despachadas nas recebedorias do Parahybuna, Presidio, Passa Vinte e Picu, á 100 por dia, e nas outras a 20. Por cada uma rez excedente, pagará o exportador a quantia de 6\$000 rs. Nas quatro recebedorias declaradas, cada exportador poderá tirar até 3 guias, que terão vigor de 30

Corte, como se lê em sua justificativa. Não sofreria a exportação, o número não seria reduzido, mas regulado, para “evitar o que se chama enchente, por meios indiretos”.<sup>547</sup> Instruções difíceis de ser fiscalizadas, provocaram protestos em Minas e no Rio. No ano seguinte as taxas diferenciadas foram abolidas.

Dos 64.796 vacuns exportados em 1868/69, apenas 124 pagaram a “taxa de excedente”; ainda, 14.194 foram exportados como provenientes de *outras províncias*, totalizando 79 mil reses. Considerando “outras províncias” como basicamente Goiás e São Paulo, a exportação oficial goiana para o Rio de Janeiro em 1868/69 estava no máximo em 14.194 cabeças. Observamos que as exportações goianas para Minas Gerais em 1875/76 estavam em cerca de 20 mil cabeças anuais e atingiam a 30 mil cabeças anuais em 1879-1885 (valores estimados a partir da tabela 9.19 – vide notas à tabela). Na província de São Paulo não havia postos fiscais na fronteira mineira com o oeste paulista, portanto não sabemos o volume do gado exportado de São Paulo para Minas (portos secos paulistas que cobravam direitos de saída estavam na fronteira fluminense a cobrar taxas sobre o café). As taxas itinerárias não ajudam a solucionar através das importações mineiras, como no caso do gado suíno, pois os bovinos pagavam à taxa geral de \$160 rs. (taxa da 1ª exceção).

**Tabela 9.19** – Exportações da província de Goiás, 1875-1885(a preços oficiais, em libras esterlinas)<sup>a</sup>

	1875/76	1878/79	1879/80	1880/81	1884/85
Gado vacum e cavalari <sup>b</sup>	52.492	44.108	66.337	64.336	63.515
Gado suíno	1.361			2.662	948
Couros e solas <sup>c</sup>	1.382			4.255	4.034

**Fontes:** 1875/76: GOIÁS. *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz pelo Exmº Sr. Dr. Antero Cicero de Assis, presidente da provincia, em 1º de junho de 1876*. Goyaz: Typ. Provincial, 1876, anexo 2, p. 3. 1878/79, 79/80 e 80/81: GOIÁS, *Relatorio... 1881*, pp. 161-162 e mapa s/n. 1884/85: GOIÁS, *Relatorio... 1886*, Anexo 4. **Notas:** (a) Segundo o valor das taxas de 10%, calculamos as quantidades exportadas: gado vacum e cavalari, 32.564 em 79/80, 35.092 em 80/81 e 28.875 em 84/85; gado suíno, 5.808 em 80/81 e 2.155 em 84/85; couros e solas, 22.922 em 84/85. Não conhecemos o valor das demais taxas. (b) O único ano em que os dados são fornecidos em separado para o gado vacum e cavalari é 84/85, quando a proporção foi 28.326 cabeças de vacuns e 549 cabeças de cavallares. No ano 75/76 os dados são agregados para 37.069 mil-réis arrecadados sobre a exportação de bois, garrotes, cavalos e poldros e 10.927 mil-réis sobre vacas, novilhos, éguas e poldras. (c) A arrecadação em 80/81 refere-se a “couros curtidors” (solas e vaquetas). A proporção de couros crus e curtidors em 84/85 é 17.003 “peles cruas” e 5.919 “meios de sola e outras peles”.

No decênio anterior a 68/69, o termo médio exportado por Minas Gerais foram 60,3 mil cabeças, número próximo ao total declarado mineiro naquele ano. No decênio posterior,

---

dias (...) Procurará cada recebedor (...) proceder de modo que nunca seja superior a 30 o numero de guias existentes em poder dos exportadores” (MINAS GERAIS, *Relatorio... 1868*, Anexo 19: Instruções de 16/3/1868).

<sup>547</sup> MINAS GERAIS, *Relatorio... 1868*, p. 28.

foi de 79,3 mil. Número próximo à soma do gado mineiro em 68/69 e o estimado goiano em meados da década de 70. Apresentamos hipótese de o acréscimo observado na década de 70 seja efeito contábil dos gados provenientes de outras províncias não declarados como tal, haja vista a extinção, após curta existência, da taxa diferenciada (menor) para o gado de outras províncias. O gado proveniente de outras províncias, majoritariamente de Goiás e algum de São Paulo, seria isento de taxa de exportação em Minas, na conformidade da lei e dos regulamentos, se portasse guia de já ter pagado direitos em outra província. A taxa de exportação goiana era elevada, entretanto. Pagava-se 2\$000 para a exportação do gado goiano às feiras do oeste mineiro, enquanto pagava-se apenas 1\$800 em Minas para a exportação ao mercado da Corte, onde o preço médio por cabeça era mais de quatro vezes superior.<sup>548</sup>

Em 1869 o Inspetor da Tesouraria da Fazenda Provincial de Goiás informava que “até aqui estas repartições [recebedorias goianas] ião funcionando regularmente, mas com a retirada dos destacamentos, que as auxiliavão, é provável que comecem a apparecer embaraços e difficuldades á bôa fiscalisação das rendas a seu cargo”.<sup>549</sup> Em 1876, o relatório da Tesouraria da Fazenda Provincial de Goiás informava que

“a providência contida no art. 7º da lei [nº 530 de 12/7/1875], quanto as guias que os collectores devem passar aos exportadores de gado, não produziu os resultados que dellas se esperava. Os negociantes de gado ou despresavão taes guias, ou se as procuravão, nunca declaravão o numero exacto de reses que pretendião exportar; e segundo informações que existem nesta repartição houve boiada para a qual passarão-se tres guias (...). Não me consta que exportador algum soffresse a pena comminada no referido artigo, e entretanto, tenho toda a certeza que somente parte do gado exportado no anno passado sahio acompanhado da competente guia”.<sup>550</sup>

Em meados da década de 70, houve em Goiás “grande affluencia de compradores e exportadores de gado vaccum”, tendo ao mesmo tempo “decrescido extraordinariamente as rendas desta origem”.<sup>551</sup> Na virada para a década de 80, a província de Goiás registra recuperação da arrecadação da taxa sobre exportação do gado, tendo enviado a outras províncias mais de 30 mil reses por ano, em média, em 1879/85, quando as exportações

<sup>548</sup> O gado conduzido pelos boiadeiros de primeira classe tinha preço médio de 9\$000. Levando em conta as perdas na travessia de Minas – a mortandade e extravio de boiadas na condução até as invernadas regulava em 5% a 6% e daí até as feiras fluminenses em 3% (“Apontamentos Relativos ao Negócio de Gado” (IHGB, Lata nº 388, Doc. 51, 14/12/1865), *apud* GOULART, *Brasil do Boi e do Couro*, pp. 104-105) – a taxa de exportação efetiva do gado goiano era de 22,2%, enquanto ao preço médio nas feiras fluminenses em torno de 43\$000, a taxa de exportação efetiva do gado mineiro era de 4,6%.

<sup>549</sup> GOIÁS. “Relatorio da Thesouraria de Fazenda Provincial de Goyaz apresentado pelo Inspector da mesma João Baptista Carneiro” (1869), p. 7. In: GOIÁS, *Relatorio... 1869*.

<sup>550</sup> GOIÁS. *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz pelo Exmº Sr. Dr. Antero Cicero de Assis, presidente da provincia, em 1º de junho de 1876*. Goyaz: Typ. Provincial, 1876, Anexo 2, p. 3.

<sup>551</sup> GOIÁS. *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz, pelo Exmº Sr. Dr. Antero Cicero de Assis, presidente da provincia, em 1º de junho de 1877*. Goyaz: Typ. Provincial, 1877, pp. 35-36.

mineiras atingiam média de 96,4 mil em 79/84. Em 1883/84 o Rio de Janeiro importou cerca de 170 mil reses de Minas e Goiás. Em 1884/85, Goiás exportou 28.3226 cabeças.<sup>552</sup>

Não contradizendo nossa “hipótese goiana”, mas reafirmando a elevação da exportação mineira, o Diretor da Fazenda Provincial de Minas Gerais Serafim Francisco Gonçalves alega extravios nas recebedorias dos caminhos do gado, Picu e Passa-Vinte:

“Fiscalização. Acerca deste assumpto, para o qual tenho convergido todas minhas vistas, demonstrei em meu ultimo relatório, que o augmento da renda das recebedorias do Picú e Passa Vinte, depois da fiscalização exercida (...), tinha sido (...) superior ás dos administradores demmitidos (...) A partir de 1867-68 a 1881-82 a exportação de gado vaccum desta provincia era no termo medio de 77,370 cabeças (...). Em 1882-83, em que tomei a deliberação de commissioner empregados desta repartição para o fim de inspeccionar as recebedorias, foi ella de 100,755, e em 1883 a 1884, no periodo de 11 mezes, subio a exportação a 132,291 cabeças, mostrando uma diferença para mais de 54,921 (...), prova de que a grande parte do accrescimento na renda d’aquellas recebedorias provem do imposto sobre este genero, que era extraviado ou defraudado pelos administradores”.<sup>553</sup>

Este relato demonstra a vontade do funcionário em provar sua eficiência, mas nos lembra que os números oficiais não podem ser tomados como a palavra final no assunto. As medidas de fiscalização surtiram efeito, pois grande aumento, de fato, das exportações de bovinos dá-se na década de 1880, totalizando a 145,1 mil em 1883/84 e mantendo-se acima de 140 mil até 1889; nesta década, o termo médio de gado de outras províncias, quando taxado, regulou tão-somente entre 2 e 5 mil.

O número de animais exportados no Passa-Vinte vinha já em aumento, não foi fenômeno fiscal da nova administração fazendária. O termo médio de exportação de bovinos registrados nesta estação passou da média de 1,1 mil em 1858/62 para 7,7 mil em 1866/68, 19,7 mil em 1868/70, 35,1 mil em 1871/73 e 43,3 mil em 1873/75, atingindo 69,7 mil em 1882/84. A estrada do Passa-Vinte tornou-se gradualmente o caminho favorito dos exportadores de gado.

Os negociantes mineiros de gado lidaram com os arranjos de preços no mercado carioca através do estabelecimento de internadas e feiras nos *campos do Bom Jardim*, na confluência dos rios Aiuruoca e Grande, em substituição à tradicional internagem na Fazenda Santa Cruz em território fluminense.<sup>554</sup> Esta zona era servida diretamente pela estrada do

<sup>552</sup> GOIÁS, *Relatorio... 1886*, Anexo 4.

<sup>553</sup> MINAS GERAIS. *Falla que o Exm<sup>o</sup> Sr. Dr. Antonio Gonçalves Chaves dirigio á Assembleia Legislativa Provincial de Minas Geraes na 1<sup>a</sup> sessão da 25<sup>a</sup> legislatura em 1<sup>o</sup> de agosto de 1884*. Ouro Preto: Typ. do Liberal Mineiro, 1884, Anexo B, pp. 121-122.

<sup>554</sup> Segundo documento encontrado no acervo do Senhor Antoninho Guido de Paula em Bom Jardim de Minas, datado de 1913, escrito pelo Capitão João Batista Marques Junior, nascido em 1885, descendente do Coronel Antonio Correa de Lacerda, proprietário da Fazenda Bom Jardim em 1755: “De alguns anos até o presente

Passa-Vinte. Os atravessadores sanjoanenses foram favorecidos.

“O gado do Bom Jardim deixa de fazer pressão no Matadouro porque é êsse gado Cazeiro, que vem servir para o jogo dos Marchantes, e os Mineiros não tendo consumo para os seus gados magros tratarão de engordá-los ou venderão a outros invernistas”.<sup>555</sup>

Ressaltam-se dentre as vantagens deste deslocamento a menor distância conduzida desde as invernadas, a conseqüente menor despesa na condução, a existência de bons pastos e águas para excelente invernada, a abundância de mantimentos.

Assim tentativamente explicamos a fantástica ascensão das boiadas na estrada do Passa-Vinte, chegando a 74.779 cabeças em 1884. Ficara pronta em 1859 e sua utilidade à economia provincial foi verificada depois de duas décadas. O historiador Daniel de Carvalho havia já notado as facilidades à economia mineira que esta estrada introduziu, e estranhou a falta de informações sobre ela, parecendo esquecida pelos próprios mineiros do século XIX, entretanto sempre reformada. Há estreita ligação do caminho do Passa Vinte com o funcionamento de um mercado extremamente competitivo na capital do Brasil. Na década de 1890, quando a criação mineira de bovinos passou a enfrentar a concorrência da carne verde do Rio Grande do Sul, a administração estadual reconstruiu o trecho original desde Livramento e as pontes que o serviam.<sup>556</sup>

---

[primeira década do século XX], o arraial do Bom Jardim transformou-se em uma praça de comércio, que teve nome em grande parte de Minas, especialmente no oeste, em Goiás e no Rio. Sustentou um movimento comercial ativo com as praças do Rio de Janeiro, São João Del Rei e centro de Minas” (*apud* SAMUEL, Pedro. *Bom Jardim, uma história, de Minas*. Bom Jardim de Minas: s.e., 2000, pp. 23-26).

<sup>555</sup> “Apontamentos Relativos ao Negócio de Gado” (IHGB, Lata nº 388, Doc. 51, 14/12/1865), *apud* GOULART, *Brasil do Boi e do Couro*, pp. 107-8.

<sup>556</sup> Daniel de Carvalho, apologista da memória da estrada do Passa-Vinte, “uma estrada esquecida”, descreveu os “aspectos bizarros” de sua história. “A história dos caminhos (...) apresenta aspectos interessantes e, por vezes, desconcertantes. Até o advento da via férrea não tivemos, por assim dizer, caminhos de rodagem tecnicamente construídos, dignos de ser apontados como precursores dos atuais. Quando, por volta de 1850, começou no mundo a construção de estradas de ferro, [nós mineiros] fomos os primeiros a ensaiar o novo sistema (...). Nessa ocasião passou a vigorar a opinião segundo a qual as vias férreas dispensavam as estradas de rodagem. Curioso é, porém, observar que coincide com o surto inicial das ferrovias, o lançamento da nossa melhor estrada de rodagem do tempo do Império, pouco tempo depois deixada em olvido: a União e Indústria. Não foi esta, todavia, a única estrada de rodagem construída naquela época, com estudos rigorosos, e execução de acordo com a melhor técnica. Há outra, a de Passa Vinte, contemporânea da União e Indústria e que não teve, entretanto, a mesma sorte nem na memória, nem na diligência dos homens. (...) Nas pesquisas sobre a estrada do Passa Vinte, compulsei as biografias do Conselheiro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz e Carlos Carneiro de Campos e dos engenheiros Henrique Dumont e Francisco Mariano Halfeld, os primeiros, antigos presidentes da província que autorizaram a construção, e os últimos, profissionais que executaram a obra. Nelas tampouco deparei menção da estrada do Passa Vinte, que não consta, portanto, nem da folha de serviços dos que, como órgãos da administração pública, a tornaram realidade. A Província de Minas não descuidava, entretanto, da conservação dessa estrada e, mesmo depois do advento da República, ainda se lê no relatório do Dr. Francisco Sá, Secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em 1895, a execução do serviço de reconstrução do trecho principal dela e das pontes que a serviam.” (CARVALHO, *Estudos e depoimentos*, pp. 133-135)



## 10 FRONTEIRA SUDESTE

A expansão demográfica centrífuga de povoamento das áreas no entorno no centro antigo minerador atingiu as matas do sudeste mineiro ainda em meados do século XVIII. Havia uma corrente povoadora desde o norte, partindo de Mariana e do alto rio Doce, e uma desde o sul, das cercanias do caminho para o Rio de Janeiro que atravessava o rio Paraíba nas proximidades da barra do Paraibuna.<sup>557</sup>

As rotas de expansão estavam consolidadas na última década do século XVIII, à revelia das proibições para evitar o descaminho do ouro. Perpendicularmente à fronteira, a oeste havia o registro do Rio Preto, próximo a um presídio, constituindo rota trafegável desde o sul de Minas e região do campo das vertentes. O segmento do Rio Preto caracterizou-se pelo trânsito de tropas, boiadas e porcadas desde a região de São João Del Rei (vide seção 9.2).

Ao centro havia o Caminho Novo; seus ranchos constituiriam zonas de estalagem e comércio. A ocupação concretizou-se quando o engenheiro Halfeld construiu a estrada do Paraibuna e as primeiras ruas de Juiz de Fora. A rota da estrada geral do centro antigo minerador para o Rio de Janeiro chamamos de segmento de Barbacena, o qual estudamos na seção 10.1. Do rio Paraibuna irradiava a cultura do café, para oeste, na referida área limítrofe do rio Preto, e principalmente, para o leste.

Desde o centro minerador havia movimentos de população na bacia do alto do rio Doce; além do rio Casca havia a colonização de Arrepiados (Araponga) e outro presídio na rota para o rio Pomba. Ao leste e ao sul, havia a trilha rio Pomba para Cantagalo, no Rio de Janeiro. Ao leste para o sudeste, a povoação do rio Pomba. Do extremo sudeste, das margens do rio Paraíba, expandia a cultura do café através da Mata mineira. Estudamos as exportações das rotas do Sudeste além de Paraibuna na seção 10.2.

Na segunda década do século XIX parte significativa da pequena produção mineira de café não advinha da região contígua à província fluminense. O caminho central no sentido do curso do Rio Paraibuna constituiria a principal rota de exportação de café desde a segunda

---

<sup>557</sup> Cf. MERCADANTE, Paulo. *Os Sertões do Leste, Estudo de uma região: A Mata Mineira*. Rio de Janeiro: Zahar, 1973; BLASENHEIM, Peter Louis. *A regional history of the Zona da Mata in Minas Gerais, Brazil: 1870-1906*. Tese de doutorado. Stanford University, 1982 (mimeo); CARRARA, Angelo Alves. *Estruturas agrárias e capitalismo: contribuição para o estudo da ocupação do solo e da transformação do trabalho na zona da Mata mineira (séculos XVIII e XIX)*. Mariana: EDUFOP, 1999; RODRIGUES, André Figueiredo. "Os sertões proibidos da Mantiqueira: desbravamento, ocupação da terra e as observações do governador dom Rodrigo José de Meneses". *Revista Brasileira de História*, vol. 23, nº 46, 2003, pp. 253-270.

década de século XIX. A expansão às margens do Paraíba ocorreria na década de 1830, quando constata-se maiores exportações nos registros de Mar de Espanha e Porto Novo.

#### 10.1 ROTA CENTRAL POR BARBACENA: CAMINHO NOVO, RODOVIA UNIÃO E INDÚSTRIA E ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

Até a década de 1830 funcionava o registro de Matias Barbosa ou do Caminho Novo, distante duas léguas da fronteira. Em 1839 foi criada a recebedoria da Ponte do rio Paraibuna. Nos tempos coloniais havia o registro do Paraibuna, exclusivo para a permuta do ouro, que não é o mesmo posto fiscal, mas compreende a passagem pelo mesmo caminho<sup>558</sup> A partir de 1877 a penetração da linha central da estrada de ferro D. Pedro II paralelamente ao caminho do Paraibuna fez a administração provincial prover algumas estações ferroviárias com recebedorias. A recebedoria de Juiz de Fora foi a única que permaneceu ativa na década de 1880. A partir de 1882 a recebedoria da E. F. Oeste de Minas principiou sua atividade na estação Sítio da ferrovia Pedro II.

**Tabela 10.1** – Segmento de Barbacena: Participação por recebedorias, 1815-1884 (libras totais)

Recebedoria	Período	Anos	Participação	Principais produtos		
Paraibuna	1839-84	32	74,9 %	Café 65,9%	Panos 12,2%	Toucinho 9,1%
Juiz de Fora	1877-84	4	14,6 %	Café 84,7%	Toucinho 6,6%	Queijos 5,0%
Caminho Novo	1815-28	4	8,5 %	Toucinho 28,4%	Algodão 26,8%	Panos 16,6%
João Gomes	1877-78	1	0,5 %	Queijos 34,0%	Toucinho 29,0%	Café 18,5%
EF Oeste de Minas	1882-84	2	0,3 %	Toucinho 49,2%	Queijos 33,2%	Fumo 9,7%
Sítio	1877-78	1	0,0 %	Panos 35,1%	Cigarros 26,0%	Toucinho 13,0%

A trilha direta de Vila Rica (Ouro Preto) para o Rio de Janeiro já era funcional em 1702, embora não totalmente pronta. Seria melhorada na década de 1730 por Garcia Rodrigues e, em oposição ao tradicional caminho desde São Paulo através do registro da Mantiqueira (Passa-Quatro), foi denominada “Caminho Novo”.<sup>559</sup> Constituiria então a principal rota de comunicação da província interior com o mundo: no século XVIII, o registro de Matias Barbosa foi responsável por 70% da renda dos contratos das entradas de Minas Gerais.<sup>560</sup> Para o período até 1877 há apenas uma recebedoria, ou registro, em funcionamento

<sup>558</sup> Este antigo registro origina-se, segundo Daniel de Carvalho, do “registro do Iguazu ou Aguassu, no rio de mesmo nome, que mudou-se para a passagem do Paraíba e daí transferiu-se para Paraibuna” (*apud* PEIXOTO, *Principais Antigos Caminhos*, p. 33).

<sup>559</sup> Cf. VENÂNCIO, Renato Pinto. “Caminho Novo: a longa duração”. *Varia Historia*, Número 21, Julho de 1999, pp. 181-189.

<sup>560</sup> CARRARA, *Agricultura e Pecuária*, p. 165.

nesta fronteira. Ainda, foi o principal posto fiscal da província. Taxava a maior parte das exportações e a maioria absoluta das importações através da cobrança de taxas itinerárias. O caminho ligava o centro antigo minerador à capital imperial.

“O mais afamado registro foi o de Mathias Barbosa da Silva (...) Êste registro possuía a melhor localização possível: numa garganta da Mantiqueira quase no meio trajeto entre o Rio e Vila Rica. Seguiu-lhe em grau de importância o registro de Paraibuna onde permutava-se ouro por moedas.”<sup>561</sup>

Quase todos viajantes da primeira metade do século XIX relataram o trânsito por este caminho – apenas os mais aventureiros como Saint-Hilaire fizeram questão de conhecer os caminhos alternativos.<sup>562</sup>

“Entre todas as cidades no interior do Brasil, nenhuma tem comércio tão animado como Vila Rica. Daqui partem estradas para S. Paulo, passando por S. João Del Rei; por Minas Novas, para a Bahia; por S. Romão, Tejuco, Malhada, para Paracatu, Goiás e Mato Grosso; porém nenhuma é tão movimentada, com o vaivém de tropas, como a estrada que leva ao Rio de Janeiro, sede do governo, distante 70 léguas. Quase todas as semanas, ou cada mês do ano, seguem grandes caravanas, carregadas com produtos da região (algodão, couros, marmeladas, queijos, pedras preciosas, barras de ouro, etc), para a capital e voltam trazendo sal, vinho, chitas, panos, presuntos, espelhos, artigos de ferro, novos escravos para a exploração das minas, etc.”<sup>563</sup>

O trajeto da fronteira mineira à capital do Império era feito através da Serra até o porto da Estrela, o “porto dos mineiros”, de onde as mercadorias seguiam ao Rio de Janeiro por via fluvial e marítima através do rio Inhumirim e da baía de Guanabara. Além da *alternativa marítima* pelo porto da Estrela, havia o *caminho terrestre* desde a serra até o Rio de Janeiro, por Iguazu, utilizado pelos condutores de gado.

O traçado inicial do caminho sofreu modificações no século XIX, ainda conservando a

---

<sup>561</sup> PEIXOTO, *Principais Antigos Caminhos*, p 33.

<sup>562</sup> Vários viajantes da primeira metade do século XIX descrevem a estrada de Vila Rica ao Rio de Janeiro, suas variantes até Chapéu d’Uvas, o *caminho do mato* ou *estrada oriental*, passando por Piranga, e o *caminho do campo* ou *estrada ocidental*, por Barbacena e Queluz, onde o tráfego era mais comum, e as alternativas *terrestre* e *marítima* do caminho do Paraibuna na província do Rio de Janeiro (cf. BUNBURY, Charles James F. *Viagem de um Naturalista Inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1981, pp. 51-63; BURMEISTER, Hermann, Dr. *Viagem ao Brasil através das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1980, pp. 290-335; CALDCLEUGH, *Viagem na América do Sul*, pp. 94-117; CASTELNAU, *Expedição às regiões centrais*, pp. 61-88; CUNHA MATOS, *Itinerário do Rio de Janeiro*, pp. 1-30; D’ORBIGNY, Alcide. *Viagem pitoresca através do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1976, pp. 159-64; FREIREYSS, G. W. *Viagem ao Interior do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1982, pp. 17-44; GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil (1836-1841)*. EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1975 pp. 231-6; LUCCOCK, *Notas sobre o Rio de Janeiro*, pp. 244-300, 343-62; POHL, *Viagem no interior*, pp. 73-86, 410-6; RUGENDAS, João Maurício (Johann Moritz). *Viagem Pitoresca através do Brasil*. São Paulo: Martins, 1940, pp. 25-50; SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem Pelo Distrito Dos Diamantes E Litoral Do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1974, pp. 118-25; SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1975, pp. 35-67; SUZANNET, Conde de. *O Brasil em 1845*. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1957, pp. 69-81, 88-94; WALSH, R. *Notícias do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1985, Segundo volume, pp. 115-37)

<sup>563</sup> SPIX & MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, Vol. I, p. 205.

mesma direção através dos vales dos rios Piabanha e Paraibuna.<sup>564</sup> Em 1835 havia a província do Rio de Janeiro autorizado contratar a reconstrução da estrada do porto da Estrela ao rio Paraibuna.<sup>565</sup> Tratava-se da etapa fluminense da estrada; a etapa mineira foi contratada no ano de 1836, ao engenheiro Henrique Guilherme Fernando Halfeld pelo governo mineiro, “para abertura de um caminho que, da Vila Rica, fosse ao Paraibuna”.<sup>566</sup>

**Tabela 10.2** – Segmento de Barbacena: Participação por produtos, 1818-1884 (libras, média anual)

Gênero	1815-28	1842-50	1850-57	1858-62	1866-70	1871-78	1881-84	1815-84 (%)
Café	14.286	41.282	69.636	159.513	373.250	541.167	428.142	63,1%
Panos	69.631	42.094	48.779	39.565	32.305	29.702	3.291	11,3%
Toucinho	31.710	21.117	27.283	31.233	38.299	35.698	42.640	10,4%
Gado vacuum	4.175	15.848	20.467	20.987	19.347	29.140	32.729	5,9%
Algodão	32.562	153	40	105	13.835	6.507	7	2,9%
Queijos	3.327	1.864	3.442	4.395	3.480	10.023	31.947	2,0%
Salitre	4.946	0	0	0	0	0	0	0,9%
Couros	7.834	1.337	1.537	3.187	2.729	3.676	1.375	0,8%
Fumo	192	26	188	918	1.701	11.162	7.855	0,7%
Açúcar	7.395	159	1.146	533	1.999	140	12	0,4%
Pedras e cristais	6.729	14	2	101	516	245	336	0,2%
Galinhas	813	656	774	932	314	261	1.697	0,2%
Doces	2.134	932	594	88	77	61	5	0,2%
Mantas e colchas	762	778	871	22	35	55	0	0,2%
Outros	2.627	1.094	1.904	3.200	2.193	3.323	5.379	0,9%
<b>Total</b>	<b>189.085</b>	<b>127.354</b>	<b>176.663</b>	<b>264.778</b>	<b>490.081</b>	<b>671.160</b>	<b>555.413</b>	<b>100,0%</b>

**Tabela 10.3** – Segmento Barbacena: Participação por produtos, 1818-1884 (quantidade média anual)

Gênero	Unidade	1815-28	1842-50	1850-57	1858-62	1866-70	1871-78	1881-84
Café	Quilos	349.155	2.014.905	2.383.854	4.073.468	11.499.413	9.745.575	13.366.871
Panos	Metros	2.274.854	1.668.382	1.722.945	1.427.285	1.483.676	1.053.594	158.517
Toucinho	Quilos	1.133.593	869.523	896.070	762.830	1.135.980	785.890	1.189.624
Algodão	Quilos	428.736	3.861	904	2.140	309.701	112.600	132
Queijos	Unidades	122.501	59.159	84.528	77.100	73.922	160.217	748.145
Salitre	Quilos	77.295	0	0	0	0	0	0
Couros	Unidades	47.208	5.252	4.352	6.178	6.588	6.272	3.561
Fumo	Quilos	8.521	1.179	6.699	18.690	49.815	238.404	191.917
Açúcar	Quilos	296.116	9.069	54.110	21.308	95.826	5.147	1.932
Pedras e cristais	Quilos	5.478	304	39	1.830	11.659	4.048	6.509
Galinhas	Cabeças	30.282	27.205	25.633	22.811	9.556	6.045	53.448
Marmelada	Quilos	153.541	49.716	27.716	2.020	1.421	883	257
Mantas e colchas	Unidades	6.347	3.485	3.260	54	124	230	0
Outros	Quilos	40.830	75.319	71.048	105.046	178.026	76.386	686.959
Gado vacuum	Cabeças	3.480	10.329	10.608	7.467	8.232	8.660	12.633
Outros		986	1.571	3.274	3.917	1.650	1.803	769
<b>Total</b>	Bestas carregadas	<b>27.243</b>	<b>28.553</b>	<b>32.242</b>	<b>44.622</b>	<b>113.601</b>	<b>94.362</b>	<b>135.705</b>
	Cabeças de gado	<b>4.466</b>	<b>11.900</b>	<b>13.882</b>	<b>11.384</b>	<b>9.882</b>	<b>10.463</b>	<b>13.402</b>

<sup>564</sup> “Mariano Procópio aproveitou para a União e Indústria grande parte da Estrada do Paraibuna, assim como Halfeld aproveitara para esta vários trechos do Caminho Novo” (BASTOS, Wilson de Lima. *Do caminho novo para os campos gerais à atual BR-135*. Juiz de Fora: UFMG, 1973, p. 28)

<sup>565</sup> BASTOS, *Do caminho novo*, p. 25.

<sup>566</sup> “Esta estrada deu início ao povoado de Santo Antonio do Paraibuna, hoje cidade de Juiz de Fora” (BARBOSA, *Dicionário Histórico Geográfico*, p. 178).

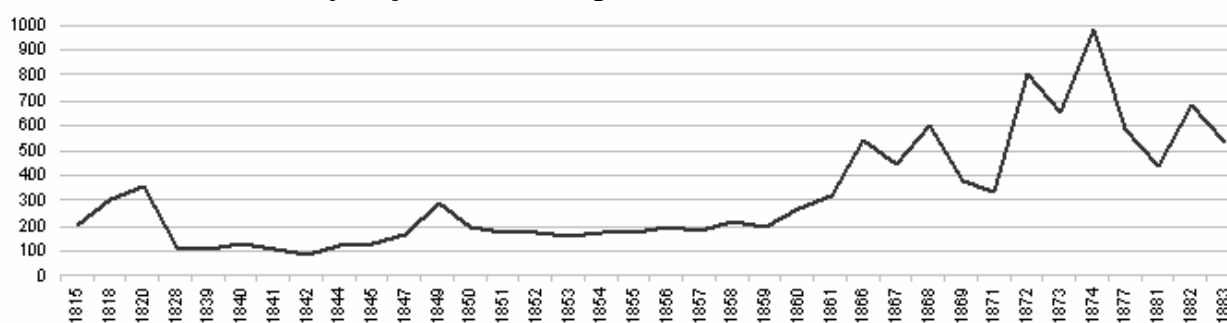
Em 1821, afirmava João Severiano da Costa, futuro Marquês de Queirós, que “pelo menos 2.000 bestas andavam empregadas no transporte do Rio de Janeiro para Minas”.<sup>567</sup> Cada besta fazia 12 viagens por ano desde o Rio de Janeiro até algum ponto em Minas, com importações; voltava com os gêneros mineiros para o abastecimento da Corte, para um total de 24.000 viagens de bestas carregadas.<sup>568</sup> As informações são compatíveis aos dados de exportações: o trânsito de bestas carregadas de exportações no registro do Caminho Novo em direção ao Rio de Janeiro evoluiu de 22.800 em 1815 para 27.500 em 1818/19 e 30.400 em 1828. Nesta época as maiores exportações via Paraibuna eram panos de algodão. Na década de 1840 os panos grossos ainda perfaziam a maior parte das exportações, a despeito das crescentes exportações de café. A evolução das exportações nesta fronteira está detalhada nas tabelas 10.2 e 10.3.

Apesar do grande aumento das exportações de café entre as décadas de 1840 e 1870, as exportações totais no caminho do Paraibuna, em libras esterlinas, só superariam o nível do primeiro quartel do século após a construção da rodovia União e Indústria. As exportações constatadas até 1820 seriam parcialmente deslocadas para a nova estrada do Rio Preto a partir de 1828. Também entre 1820 e 1828 houve redução das exportações de algodão em rama (vide tabelas acima). Contribuiu para o menor trânsito o fato de que, na década de 1840, as tropas evitavam Paraibuna para pagar menores taxas de passagem nas recebedorias vizinhas, como Flores do Rio Preto e Mar de Espanha, especialmente quando as pontes estiveram arrendadas a particulares e enquanto esteve inutilizada a ponte do Paraibuna entre junho 1842 (na revolta que terminou com o massacre em S. Luzia) e 1846 (reconstruída, entregue ao público em setembro). Este desvio da comodidade da melhor estrada para menores taxas de pedágio em travessias alternativas continuou na década de 1850, com o sistema de taxas itinerárias, implantado a partir de 1847, pois em Paraibuna pagava-se o dobro por cabeça de animal, apesar dos animais com café terem sido isentos deste tipo de taxa.

---

<sup>567</sup> COSTA, João Severiano Maciel da. *Memória sobre a necessidade de abolir a introdução dos escravos africanos no Brasil*. (Coimbra, 1821). *Apud* PRADO JÚNIOR, *Formação do Brasil*, p. 274.

<sup>568</sup> A média de uma viagem de ida e volta por mês é corroborada por diversas fontes. Segundo o viajante Freireyss, uma mula carregada fazia 3 a 4 léguas (20 a 26 km) por dia em marcha leve; percorreria 300 km rumo ao interior e voltava, ou o triplo da distância entre a raiz da serra da Estrela e a foz do Paraibuna, ou seja, distância suficiente para ir a Barbacena, descansar, reabastecer e voltar. Daniel de Carvalho estima uma tropa de mulas gastava 10 a 12 dias entre Juiz de Fora e Petrópolis e 30 dias para viagem de retorno, incluindo generosa permissão de descanso e recarga com importações. Produções próximas à fronteira seriam escoadas em menor tempo, permitindo mais viagens por animal. Stanley Stein dá 60 a 80 km para a jornada diária de uma tropa de café, talvez em marcha forçada de curta distância. A este passo, para 2 dias de viagem a cada 1 de descanso, uma tropa atingiria ponto distante 600 a 800 quilômetros em 15 dias, suficiente para ir a Vila Rica e voltar em um mês (informações coligidas por MARTINS, *Growing in silence*, pp. 141-142).

**Gráfico 10.1** – Exportações anuais no segmento de Barbacena, 1815-84 (mil libras)

O gráfico 10.1 apresenta a evolução do valor exportado por esta via em todo o período. O incremento observado a partir de 1858 deveu-se ao trânsito preferencial pela rodovia União e Indústria. Principalmente do café, também de toucinho e fumo, além de grande quantidade de algodão (pequena relativamente às exportações brasileiras; deveu-se à conjuntura favorável dos preços devido à quebra da safra norte-americana com a guerra civil). As excelentes condições técnicas da estrada pavimentada, de leito macadamizado, construída e administrada pela Companhia União e Indústria, facilitou o transporte entre Juiz de Fora e Petrópolis. A constituição da Companhia data de 1852; a rodovia foi plano complementar à primeira estrada de ferro do Brasil, concedida neste mesmo ano, que ligaria o Porto Mauá na baía de Guanabara à raiz da Serra da Estrela.<sup>569</sup> O primeiro trecho em território fluminense funcionava desde abril de 1858. A inauguração oficial, da extensão completa, 96km de Petrópolis à ponte do Paraibuna e 48km em território mineiro, ocorreu em junho de 1861. A redução na duração da viagem foi espetacular. As tropas que faziam o trajeto entre Juiz de Fora e o porto da Estrela em 4 a 12 dias, dependendo da marcha, passaram a fazê-lo em muito menor tempo. De carruagem era possível se fazer essa viagem em 12 a 14 horas, com descanso no trajeto, ou 9 horas direto. A Companhia mantinha a seu serviço cerca de 1.000 muares, das quais 400 a serviço das diligências e 600 das carroças para o carregamento de café, milho e outros produtos entregues a seu cuidado.<sup>570</sup>

<sup>569</sup> A E.F. Mauá alcançou a raiz da serra em 1856. Convém notar que a primeira estrada de ferro de montanha, nos Alpes, foi inaugurada em 1853. A ligação da União e Indústria com a E. F. Mauá (de Petrópolis à raiz da serra) ainda dependeria do tortuoso caminho pela Serra da Estrela. “O caminho de Garcia Rodrigues se modernizava e só a subida da serra, o trecho mais difícil, conserva por mais tempo a sua feição histórica” (PEIXOTO, *Principais Antigos Caminhos*, p. 91).

<sup>570</sup> A melhor descrição do trajeto da União e Indústria encontra-se na documentação fotográfica realizada por Revert Henrique Klumb entre 1863 e 1868 (KLUMB, R. H. *Doze Horas em Diligência: Guia do Viajante de Petrópolis a Juiz de Fora*. Rio de Janeiro: Photographia Klumb – J. J. da Costa Pereira Braga, 1872, reproduzido em VASQUEZ, Pedro Karp. *Álbum da Estrada União e Indústria*. Rio de Janeiro: Quadratim G., 1997). Também encontramos sua descrição nos diários de alguns viajantes estrangeiros (AGASSIZ, Luiz; AGASSIZ, Elizabeth Cary. *Viagem ao Brasil 1865-66*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1975, pp. 57-64; BURTON, Richard F. *Viagens aos planaltos do Brasil (1868)*. Três tomos. São Paulo – Rio de Janeiro – Recife

O café de vastas áreas da Mata passa a escoar através da União e Indústria: da estrada de rodagem derivavam três ramais, sendo um de Juiz de Fora para Rio Novo, outro da Ponte do Paraibuna ao Porto das Flores na margem do Rio Preto, o terceiro à cidade de Mar de Espanha.<sup>571</sup> No quinquênio anterior à abertura do trecho mineiro da rodovia (1856-61), o segmento de Barbacena, incluindo as outras recebedorias que serviam a União e Indústria, respondia por 33,1% do café exportado pela província de Minas Gerais. No primeiro ano de funcionamento da extensão completa da rodovia, o segmento de respondeu por 46,4% do café mineiro exportado. Este índice mantém-se constante na década de 1860, com 44,7% no quadriênio 1866-70. Apesar do maior trecho da rodovia ser em território fluminense, ela passa a ser mais utilizada para o café mineiro (vide tabela 10.4).

**Tabela 10.4** – Exportações de café: Segmento de Barbacena e Rodovia União e Indústria, 1858-1869 (toneladas)

	1858/59	1859/60	1860/61	1861/62	1862/63	1863/64	1864/65	1865/66	1866/67	1867/68	1868/69
Segmento Barbacena	5.142	3.236	7.434	7.564	4.521	7.435	10.366	9.184	15.194	13.360	20.054
União e Indústria	15.668	18.333	22.043	17.613	13.183	14.050	16.472	19.769	24.818	27.419	28.136
Participação mineira	32,8%	17,7%	33,7%	42,9%	34,3%	52,9%	62,9%	46,5%	61,2%	48,7%	71,3%

**Fonte** (União e Indústria): ESTEVES, “Mariano Procópio”, p. 244. **Notas:** Incluímos ao segmento de Barbacena o café das recebedorias registradas nas recebedorias de Barra das Flores, Três Ilhas e Ericeira, de onde partiam ramais para a rodovia. As exportações de café através da União e Indústria pagavam taxa de exportação normalmente. Os dados de transporte de café pela União e Indústria são anuais conforme o ano civil; tomamos o termo médio bienal a fim de comparar com as exportações mineiras, que são dadas conforme o ano fiscal de julho a junho.

Na década de 1860, a expansão da produção de café é maior em Minas Gerais que no Rio de Janeiro, ao menos nas áreas servidas pela rodovia. Nos primeiros anos da rodovia, de 1858 a 1861, a participação do café mineiro regula em menos de um terço do total; após dez anos, chega a mais de 60% (1866/67) ou 70% (1868/69). A maior participação mineira nestes anos pode ser devida, entretanto, ao escoamento do café fluminense pela ferrovia D. Pedro II, que atingiu a estação de Entre-Rios (Paraíba do Sul) em 1867.

A ferrovia expandia paralelamente à fronteira. As estações de Chiador (1869) e Porto Novo (1871) absorvem parte café da zona da Mata antes levado à rodovia União e Indústria. Apesar do predomínio do café no segmento de Barbacena a partir da década de 1850, esta rota caracteriza-se especialmente pela ligação do centro de Minas com o Rio de Janeiro.

– Porto Alegre: Nacional, 1941, 1º Tomo, pp. 64-100; WELLS, James W. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil, do Rio de Janeiro ao Maranhão*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1995, pp. 65-67).

<sup>571</sup> SILVA, *Tratado de Geographia Descriptiva*, p. 46.

Voltaremos à discussão do café e a evolução das exportações do município de Juiz de Fora na seção 10.2.

Em 1869, o serviço de carga da União e Indústria foi transferido para a ferrovia, que adentra território mineiro neste ano, na estação Serraria, onde posteriormente haveria o entroncamento com a Estrada de Ferro União Mineira. Em 1875 a Pedro II chegava a Matias Barbosa, em 1876 a Juiz de Fora, em 1877 à estação João Gomes e em 1878 à estação Sítio, onde posteriormente haveria o entroncamento com a E. F. Oeste de Minas, e em 1880 chegava a Barbacena (vide Figura 10.1). O aumento das exportações na década de 1870 se deve à penetração da ferrovia. Já a E.F. Oeste de Minas, desde São João Del Rei, foi responsável pelo grande incremento nas exportações de toucinho e queijos através da Pedro II, absorvendo o fluxo antes destinado às trilhas entre São João e Lavras até o rio Preto.

**Mapa 10.1** – Ferrovias entre as províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro em 1884



**Fonte:** MAP of the Coffe Area of Central Brazil, by C. F. van Delden Laërne In: LAËRNE, C. F. van Delden. *Brazil and Java: report on coffe-culture in America, Asia and Africa*, with plates, maps and diagrams. London: W. H. Allen and Co.; The Hague: Martinus Nijhoff, 1885.

As novas vias – a rodovia e a ferrovia – foram benéficas para o comércio das cidades ao longo do caminho entre as capitais imperial e provincial. Barbacena era, historicamente, a principal cidade-entreponto e, ao lado de São João Del Rei, centralizava o mercado interno provincial. Em 1851 o presidente da província informava que “presumem muitas pessoas que



a estrada geral de Barbacena em direção a Pitangui é mais freqüentada por tropas, boiadas e carros do que a de Barbacena à capital da província.”<sup>572</sup> Com a União e Indústria também Juiz de Fora passa a ter esta função.

“A abertura da rodovia vai transformar Juiz de Fora num entreposto comercial. Vai permitir o desenvolvimento do comércio local, tendo como consequência maior concentração de capital. Juiz de Fora se transforma, como ponto terminal da mais importante via de comunicação da Província, no local de passagem obrigatória entre Minas e o Rio de Janeiro, no núcleo econômico mais dinâmico da Zona da Mata e polarizador de uma vasta região de Minas e parte de Goiás.”<sup>573</sup>

A ferrovia ultrapassou os limites da rodovia, achando-se “aberta desde o principio do corrente anno [1878] e entregue ao transito publico a estrada de ferro D. Pedro II em seu prolongamento por esta provincia, desde a Estação de Entre-Rios, na margem do Parahyba, até o lugar denominado Sitio, que dista da cidade de Barbacena apenas duas leguas.”<sup>574</sup> Assim em 1878 Barbacena drenava grande volumes de importados desde o Rio de Janeiro: “o commercio mais forte da cidade é o sal, pois d’alli sahem mais de 60 mil saccas do mesmo. A cidade tem-se tornado um emporio de commercio de generos vindos de outros municipios e que são trocados por sal”.<sup>575</sup>

Por esta rota transitaram 30% das exportações mineiras entre 1815 e 1884. No período anterior ao predomínio do café (1815-1828) esta rota respondia por 46,4% das exportações mineiras; a partir de 1839 a criação de recebedorias em diversos pontos da fronteira da zona da Mata fez distribuir o registro do café de acordo com as rotas mais próximas aos locais de produção, restando para o segmento de Barbacena o café exportado desde a região de Juiz de Fora, Barbacena e mesmo pontos mais centrais.

A disposição geográfica do registro de Matias Barbosa e da recebedoria do Paraibuna na região da zona da Mata em Minas Gerais tem levado muitos pesquisadores a anotar como procedência da zona da Mata todas as exportações registradas ali.<sup>576</sup> O fato é que o caminho do Paraibuna era a rota de comunicação do centro da província com o Rio de Janeiro e a

---

<sup>572</sup> MINAS GERAIS, *Relatorio... 1851*, p. 15.

<sup>573</sup> GIROLETTI, Domingos. *Industrialização de Juiz de Fora*. Juiz de Fora: EDUFJF, 1998, p. 41.

<sup>574</sup> SILVA, *Tratado de Geographia Descriptiva*, p. 45. Viajantes da década de 1880, partindo do Rio de Janeiro, fazem o percurso que uma vez foi o Caminho Novo para Minas Gerais completamente dentro dos vagões dos trens – em 1886, até Queluz (cf. COURCY, Visconde Ernest de. *Seis semanas nas minas de ouro do Brasil*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1997, pp. 64-67).

<sup>575</sup> SILVA, *Tratado de Geographia Descriptiva*, p. 81

<sup>576</sup> O erro de associar as rotas das exportações à produção da região contígua à fronteira pode ser encontrado em clássicos sobre a história do café em Minas como Afonso de Taunay, Hildebrando Magalhães, Aristóteles Alvim e Sócrates Alvim, entre outros, e reproduzido em textos mais recentes.

maior parte das exportações por esta via era procedente do vasto e variado interior mineiro, especialmente antes do boom cafeeiro na zona da Mata a partir das décadas de 1820 e 1830. Por exemplo, as exportações de 1818/19 do Barão de Eschwege registram a saída de 9.256 arrobas de café através do Caminho Novo, o que induz alguns apontar que “da reduzida produção [exportação mineira] de 9.739 arrobas de café em 1818/19, 95% eram provenientes da Zona da Mata Mineira”.<sup>577</sup> Obviamente, no meado do século XIX a maior parte do café registrado na recebedoria do Paraibuna seria procedente da zona fronteiriça, porém não é o que observamos para segunda década do século XIX.

**Tabela 10.5** – Procedência das exportações via Caminho Novo em 1815, por comarcas e capitanias

Gêneros	Unidades	Exportação (três trimestres de 1815)	Participação por produtos (libras esterlinas)	Participação por procedência					
				Ouro Preto	Rio das Velhas	Rio das Mortes	Serro Frio	Goias	Mato Grosso
Tecido de algodão	Vara	2.281.427	55 %	3 %	89 %	6 %	1 %	1 %	0 %
Toucinho	Arroba	50.684	16 %	17 %	4 %	78 %	1 %	0 %	0 %
Sola	Unidade	55.373	5 %	7 %	75 %	14 %	3 %	1 %	0 %
Salitre	Arroba	7.142	5 %	0 %	71 %	1 %	28 %	0 %	0 %
Açúcar	Arroba	12.987	4 %	37 %	26 %	31 %	6 %	0 %	0 %
Algodão em rama	Arroba	5.273	3 %	2 %	19 %	2 %	74 %	0 %	3 %
Pedras	Arroba	128	3 %	14 %	55 %	9 %	15 %	0 %	7 %
Gado vacum	Unidade	3.593	2 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %
Queijos	Unidade	98.927	2 %	1 %	1 %	98 %	0 %	0 %	0 %
Café	Arroba	1.401	2 %	58 %	30 %	12 %	0 %	0 %	0 %
Mantas de algodão	Unidade	5.178	1 %	1 %	3 %	0 %	96 %	0 %	0 %
Marmelada	Arroba	3.058	1 %	91 %	2 %	7 %	0 %	0 %	0 %
Vergalhões	Unidade	2.604	1 %	81 %	19 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Cera	Arroba	435	0 %	3 %	95 %	1 %	1 %	0 %	0 %
Galinhas	Unidade	15.764	0 %	30 %	0 %	70 %	0 %	0 %	0 %
Poaia	Arroba	71	0 %	43 %	23 %	25 %	9 %	0 %	0 %
Fumo	Arroba	1.073	0 %	48 %	0 %	52 %	0 %	0 %	0 %
Cavalos	Unidade	98	0 %	36 %	13 %	51 %	0 %	0 %	0 %
Carneiros e cabras	Unidade	431	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %
Carne de Porco	Barril	31	0 %	13 %	16 %	71 %	0 %	0 %	0 %
Cintas de algodão	Unidade	5.178	0 %	0 %	88 %	12 %	0 %	0 %	0 %
Azeite de mamona	Barril	112	0 %	39 %	23 %	38 %	0 %	0 %	0 %
Esmeril de tinteiro	Arroba	120	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Gamelas	Unidade	199	0 %	65 %	0 %	35 %	0 %	0 %	0 %
Sabão	Arroba	37	0 %	54 %	19 %	27 %	0 %	0 %	0 %
Alho	Molho	500	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total	Libras esterlinas	177.532	100 %	8,8 %	61,3 %	23,2 %	5,8 %	0,6 %	0,3 %

**Fonte:** Arquivo Público Mineiro, Arquivo Casa dos Contos, Pl. 30223, rolo 514. *Apud* CHAVES, “Os mapas estatísticos”, p. 13. Valores em libras esterlinas segundo os preços oficiais em 1818/19.

Em 1815 apenas 12% do café exportado em Paraibuna eram provenientes da comarca

<sup>577</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. "Cafeicultura mineira: formação e consolidação - 1809-1870". *IX Seminário sobre a economia mineira* (Anais, Volume 1). Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2000, p. 263. Para um caso de associação explícita entre recebedorias e produção adjacente vide GIROLETTI, *Industrialização de Juiz de Fora*, p. 30-31.

do Rio das Mortes, à qual pertencia a zona mineira da bacia do rio Paraíba ao sul do rio Pomba.<sup>578</sup> Toda a bibliografia consultada sobre a história do café e da zona da Mata associa os dados de Eschwege para 1818/19 como produção matense da zona do rio Paraíba. Entretanto a tabela 10.5 informa que a maior parte do café exportado em 1815 via Paraíba provinha das comarcas de Ouro Preto (58%) e Rio das Velhas (30%).

Além de esclarecer a procedência do café mineiro no primeiro quartel do século XIX, a tabela 10.5 informa que a principal zona exportadora era a comarca do Rio das Velhas (englobando a comarca de Paracatu, não criada então), devido à enorme quantidade de panos de algodão dali enviada à Corte, mais muita sola (de Paracatu), salitre e pedras preciosas. A comarca do Rio das Mortes, responsável pelas remessas mineiras à Corte de bovinos, suínos e seus derivados queijos e toucinho, não participava em grande escala da rota via Paraíba, mesmo em tempos em que a estrada do Rio Preto estava em construção e não haviam sido sequer projetadas as estradas do Picu e Passa-Vinte. Também é notável a presença de gêneros provenientes de outras províncias, ainda que em pequena quantidade: panos e solas de Goiás e pedras preciosas e algodão em rama do Mato Grosso.

Os dados apontam queda das exportações de todos os principais produtos no Caminho Novo entre 1815/28 e 1842/50, exceto para o café, o gado solto e “outros produtos” (exportações de milho, então inexistentes ou não computadas, passam para 50 toneladas anuais). As maiores quedas foram do salitre (-100%), algodão cru (-99%), açúcar (-97%), pedras (-94%), couros (-89%) e fumo (-86%); para todos estes produtos, exceto o fumo, houve diminuição nas exportações provinciais totais. A agricultura de exportação mineira especializava-se no café; seus algodão e açúcar não conseguiam competir no mercado internacional – mas alguns de seus derivados encontravam mercado em outras províncias, como os panos no Rio de Janeiro e as rapaduras na Bahia.

Também os couros mineiros perderam força como artigo de exportação – sendo grande o consumo interno, inclusive para o custeio das tropas<sup>579</sup> – para os do sul do país – os couros constituíram a quinta maior exportação brasileira durante boa parte do século XIX.

---

<sup>578</sup> E não necessariamente proveniente da zona fronteira com o Rio de Janeiro; em 1809/10, John Mawe viu cultura de café, “de que já se mandava para o Rio de Janeiro”, em São João Del Rei e Borda do Campo (CARVALHO, *Estudos e depoimentos*, pp. 153-154).

<sup>579</sup> O custeio das tropas “traz despesa diária de meia quarta de milho por besta, e muita forragem, couro, sola e outros misteres” (DORNAS FILHO. “Tropas e Tropeiros”). No caminho do Paraíba, entre 1815/28 e 1842/50 a exportação anual de couros curtidos (solas) caiu de 50.000 para 1.000 unidades anuais enquanto a de couros crus aumentou de 200 para 5.000.

Quanto ao salitre, era extraído em grande quantidade e após as primeiras operações de refinação “conduzido para o Rio de Janeiro para ser empregado na fábrica de pólvora da capital, ou reduzido a pólvora nas pequenas fábricas da província.” Porém foi substituído pelo salitre importado de Bengala e “os mineiros deixaram de exportar salitre para o Rio de Janeiro e, por conseguinte, diminuiram muito os trabalhos deste importante gênero. Os lugares mais notáveis donde se extrai o salitre são nas comarcas do Paracatu e de Sabará no Serro Frio. Até agora nenhum salitre tem sido exportado para fora do Brasil”.<sup>580</sup>

Já as exportações de pedras preciosas (exceto diamantes) nunca foram muito grandes e podem ter continuado extra-oficialmente, porém seu maior mercado era o interno mineiro. Eram raramente reexportadas, sendo na maioria dos casos enviadas para mercados desfavoráveis; eram, “na verdade, mais valiosas no Brasil que em Londres ou Paris”.<sup>581</sup>

Durante o século XIX, esta rota concentrou as exportações desde localidades diversas do interior mineiro. Podemos observar a concentração da partida de gêneros diversos na tabela 10.6.

**Tabela 10.6** – Segmento de Barbacena: Participação nas exportações mineiras, produtos selecionados, 1815-1884

Gênero	Participação	Gênero	Participação	Gênero	Participação
Cigarros	100 %	Linha de algodão	91 %	Selotes de liteira	64 %
Cintas de algodão	100 %	Pano de algodão	86 %	Mantas de algodão	63 %
Cravos para ferradura	100 %	Colchas de algodão	80 %	Solas	62 %
Esmeril de tinteiro	100 %	Algodão em rama	78 %	Liteiras	55 %
Galinhas d'angolas	100 %	Leite de mangabeira	78 %	Panelas e vasos	51 %
Salitre	100 %	Couros de boi	76 %	Chicotes peq. c/ anéis de prata	47 %
Vergalhões	100 %	Sebo em rama	75 %	Gamelas grandes	46 %
Pedras preciosas	99 %	Cristal	74 %	Açúcar	45 %
Cerveja	98 %	Chicotes pequenos	73 %	Poaia (ipecacuanha)	40 %
Cera preta	97 %	Pano de algodão riscado	71 %	Chicotes compridos	39 %
Anil	94 %	Marmelada	68 %	Café	35 %

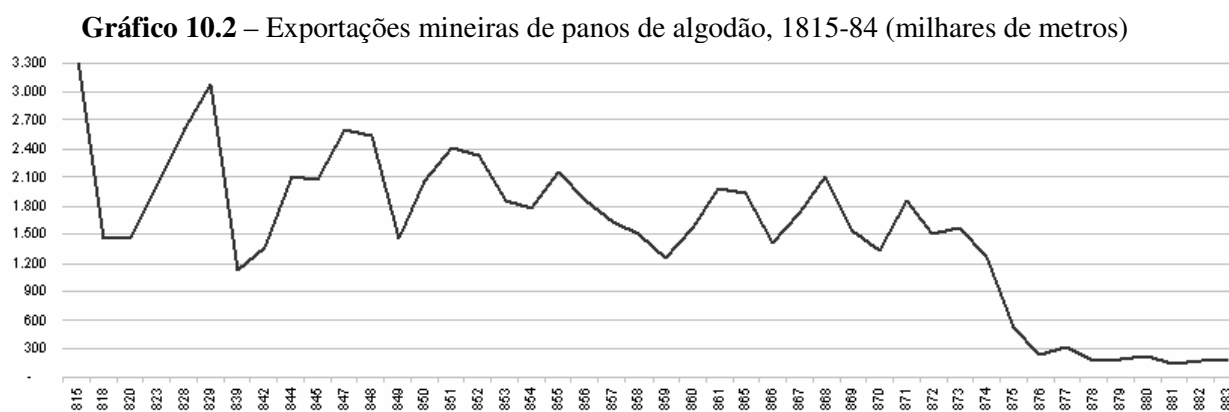
Devemos destacar a concentração das exportações de gêneros manufaturados (cigarros, cravos para ferradura, esmeril de tinteiro, vergalhões, cerveja, chicotes, marmelada,

<sup>580</sup> CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. 2, pp. 110-111. Em 1872 todo o salitre utilizado no Brasil era importado da Ásia (salitre natural) ou da Europa (salitre químico). Conforme relato de 1872, “Em nosso país, a produção de salitre foi abandonada por falta de conhecimento técnico na extração e no transporte do material. Acontece que o salitre era transportado em sacos ou bruacas (sacos de couro) em lombos de animais até as fábricas de pólvora. Era uma viagem que durava vários dias sob sol e chuva. Mais água passava pelos recipientes durante as travessias dos rios. No cômputo final, ao se determinar o preço do salitre, os produtores queriam compensar o que haviam perdido para as águas. Dessa forma, o salitre de Minas Gerais acabava custando muito mais do que o importado.” (FERRAZ, Márcia Helena Mendes. “A produção do salitre no Brasil colonial”. *Química Nova*, 23 (6), 2000, pp. 845-850, p. 848).

<sup>581</sup> CALDCLEUGH, *Viagem na América do Sul*, p. 62.

selotes, liteiras, painéis, vasos e gamelas), que advinham dos pólos urbanos do centro da província (vide tabela 10.4), especialmente os derivados de algodão (cintas, linha, panos grossos, colchas, algodão em rama descarado, panos riscados, mantas) procedentes da região do rio das Velhas.

A estrada geral era a rota das exportações de algodão cru, nos momentos em que o mercado internacional lhe foi favorável, conforme analisamos na seção 6.1 (Minas Novas). Além destas remessas de algodão, na rota por Paraíba observamos grandes quantidades de panos de algodão, 86% das exportações provinciais. Os panos grosseiros serviam para a vestimenta dos escravos e dos livres pobres. As maiores exportações em 1815, 1828 e 1829 que em todo o período posterior (vide gráfico 10.2) devem-se, segundo Cunha Matos, à introdução, na década de 1830, dos “canamaços [cânhamo] e outros tecidos grossos estrangeiros para sacaria do açúcar, café e diversos gêneros que se exportam do Brasil”, sugerindo que o pano grosso mineiro destinava-se também à sacaria das exportações agrícolas.<sup>582</sup>



Segundo o comentador inglês J. J. Sturz, o consumo doméstico de panos de algodão em Minas na década de 1830 era 8,07 jardas *per capita*, ou 7,37 metros.<sup>583</sup> Conforme estimativa de Clotilde Paiva, a população mineira em 1832/33 era de cerca de 720 mil habitantes, para um consumo de 5,3 milhões de metros.<sup>584</sup> Ora, em 1828 Minas exportava 2,6

<sup>582</sup> CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. 2, p. 112. O ano de maior exportação de panos de algodão foi 1815, com 3.346.093 metros (total anualizado, dados para três trimestres de 1815 dão 2.509.570 metros exportados tão-somente via Caminho Novo).

<sup>583</sup> STURZ, *A Review*, *op. cit.*, p. 111, *apud* MARTINS, *Growing in silence*, p. 285.

<sup>584</sup> Segundo Cunha Matos, na década de 1830 “a tecelagem do algodão está em bom pé e ocupa grande número de braços. (...) O algodão tecido que se consome em Minas Gerais, não é talvez menos de 4 milhões de varas, cujo valor chega ou excede a 400 contos de réis [52 mil libras esterlinas em 1839]. O algodão tecido que se

milhões de metros, ou seja, além de movimentar o mercado interno, cerca de um terço da produção destinava-se ao mercado de outras províncias. A produção mineira de 8 milhões de metros equivalia a 20% das importações brasileiras anuais de tecido de algodão, estimadas em 40,7 milhões de metros entre 1827 e 1831.<sup>585</sup> Segundo Daniel de Carvalho, cada arroba de algodão em rama dava 8 ½ libras de linha de algodão;<sup>586</sup> se, conforme Sturz, um metro de pano de algodão mineiro pesava 169 gramas,<sup>587</sup> e considerando que não havia perda na tecelagem, a produção mineira de algodão bruto necessária para a fabricação dos 8 milhões de metros consumidos e exportados, *circa* 1830, era superior a 300 mil arrobas ou 5.000 toneladas, mais 100 toneladas de algodão bruto exportadas. Em 1819, a partir dos mesmos cálculos, utilizando a população de 620.000 habitantes dada pelo Conselheiro Velloso, o consumo interno (4,6 milhões de metros) e exportações (1,4 milhões de metros) de panos derivavam de cerca de 3.800 toneladas produzidas, mais 1.400 toneladas exportadas de algodão em rama, para uma produção não inferior a 5.200 toneladas. Ou seja, a despeito da redução das exportações de algodão em rama entre 1819 e 1828, a produção manteve-se constante em nível superior a 5.000 toneladas na década de 1820 e manteve-se próxima a este nível na década de 1830.<sup>588</sup>

Entretanto, o engenheiro Gerber estimava que a produção de algodão *circa* 1860 achava-se “reduzida a menos do que necessita o país para seu consumo; a atual produção não passa de 60 a 70 mil arrobas, das quais cerca de 23 mil se exportam já transformados em tecido”.<sup>589</sup> A fabricação anual de diversos tecidos na província seria de 4,4 milhões de metros, das quais um terço eram exportados, mais 10 mil peças de colchas, cujas exportações

---

exporta da província forma um dos mais importantes ramos do seu comércio [42 mil libras esterlinas anuais na década de 1840]”. (CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. 2, p. 112)

<sup>585</sup> STURZ, *A Review*, *op. cit.*, pp. 104-105, *apud* MARTINS, “A indústria têxtil”, p. 91, nota 45.

<sup>586</sup> CARVALHO, *Notícia Histórica*, p. 16. Não levamos em conta que “perde-se muito algodão que cai ao solo e em todas as fases da produção se patenteia a imperfeição dos métodos e negligência do cultivador” (p. 15).

<sup>587</sup> STURZ, *A Review*, *op. cit.*, p. 111, *apud* MARTINS, *Growing in silence*, p. 285.

<sup>588</sup> Alguns autores têm repetido o erro de Daniel de Carvalho que afirmou que “foi rápido o declínio da cultura algodoeira em Minas. Pode-se tomar o sexênio de 1823 a 1829 como marco de tal fato econômico. (...) É curioso notar a correlação entre o decréscimo do algodão e o aumento do café” (CARVALHO, *Notícia Histórica*, p. 17; cf. AMARAL, Luís. *História Geral da Agricultura Brasileira*. Três volumes. São Paulo: Nacional, 1940, Vol. 2, p. 235; CASTRO, “A herança regional”, p. 45). Demonstramos que não houve declínio da cultura do algodão, mas tão-somente de sua exportação em estado bruto. A expansão das exportações de café não está correlacionada com a diminuição das exportações de algodão; citamos Roberto Martins: “O café não competiu com o algodão por mão-de-obra (que no algodão era principalmente livre), nem por terras, que eram abundantes (as zonas cafeeira e algodoeira eram completamente distintas)” (MARTINS, “A indústria têxtil”, p. 90, nota 13).

<sup>589</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 35.

regulavam em mais de 3 mil peças anuais até meados da década de 1850, mas reduziram-se a quase zero em fins da mesma década.<sup>590</sup>

Nas primeiras décadas do século XIX, “a maior fábrica de tecelagem foi a do Padre Manoel Rodrigues da Costa, sita sobre o Rio das Mortes no lugar denominado Registro Velho, duas léguas distante da vila de Barbacena”, e em meados do século a fábrica mais notável era a “Cana do Reino”, em Conceição – produzia 50 a 60 mil varas por ano (55 a 66 mil metros).<sup>591</sup> Mas a tecelagem caseira de panos grossos estava presente em toda a província. Segundo as listas nominativas de 1831/32, as atividades de fiação e tecelagem ocupavam 11,3% da população provincial e 67,6% da população envolvida em atividades manuais e mecânicas. Era atividade marcadamente feminina, 99,2% dos fiadores ou tecelões eram do sexo feminino, ocupando 15,6% da mão de obra escrava feminina e 24,4% da mão de obra livre feminina.<sup>592</sup> É interessante notar que era muito maior a ocupação na fiação, a preparação do algodão em fios, que na tecelagem propriamente dita, o entrelaçamento dos fios por meio de tear manual: para cada tecelã havia 16,3 fiandeiras.<sup>593</sup>

**Tabela 10.7** – Índice de ocupação da população nas atividades de fiação e tecelagem em 1831/32 (Minas Gerais = 100)

Município	Tecelagem	Fiação	Município	Tecelagem	Fiação
Ouro Preto	225	183	Jacuí	88	77
Caeté	152	90	São João Del Rei	78	92
Pitangui	142	174	Barbacena	71	45
Mariana	139	111	Campanha	69	61
Queluz	125	158	Vila do Príncipe	58	41
Sabará	113	156	Minas Novas	56	28
São José Del Rei	104	108	Baependi	48	32
Paracatu	104	97	Tamanduá	26	171

**Fonte:** Índices a partir das informações das listas nominativas de 1831/32 retirados de MOURA, Marcelo Duarte. “A indústria artesanal de tecidos em Minas Gerais na 1ª metade do século XIX”. *X Seminário sobre a Economia Mineira*, Diamantina, 2002, pp. 7-11.

A tabela 10.7 informa que a tecelagem de panos concentrava-se na região central, antiga mineradora: Ouro Preto, Caeté, Pitangui, Mariana, Queluz, Sabará;<sup>594</sup> o que

<sup>590</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 38.

<sup>591</sup> CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. 2, p. 111; GERBER, *Noções Geográficas*, p. 38.

<sup>592</sup> “As esposas dos fazendeiros, quando distribuíam as tarefas às escravas, deixavam uma parte de algodão para si e para as filhas” (CARVALHO, *Notícia Histórica*, p. 21).

<sup>593</sup> Informações das listas nominativas de 1831/32 retirados de MOURA, Marcelo Duarte. “A indústria artesanal de tecidos em Minas Gerais na 1ª metade do século XIX”. *X Seminário sobre a Economia Mineira*, Diamantina, 2002, pp. 7-11.

<sup>594</sup> Segundo a quantidade absoluta de braços envolvidos na atividade, “os principais municípios que trabalham com a fiação e/ou tecelagem, na Província de Minas, eram a Sabará, Mariana, Queluz e São José del Rei. Esses

parcialmente corrobora informação da tabela 10.5 que as exportações de panos em 1815 advinham predominantemente da comarca do Rio das Velhas, onde localizavam-se Caeté, Conceição, Pitangui e Sabará. Já a fiação, etapa anterior à tecelagem, concentrava-se nos mesmos municípios, exceto Caeté e Mariana, mais Tamanduá. A principal área de cultivo de algodão, Minas Novas, pouco participava da sua manufatura, revelando que a produção mineira de panos de algodão era essencialmente mercantil, com diferentes áreas de plantio, descaroçamento, fiação e tecelagem.

A partir de informações das câmaras municipais, na década de 1850 o destaque na fabricação de panos grossos passou da região central para municípios mais ao sul: Barbacena, Queluz, São João Del Rei, São José Del Rei e Aiuruoca.<sup>595</sup> Segundo Gerber (*circa* 1860) os tecidos de algodão e lã eram produzidos em todos os lugares, mas principalmente em Queluz, Bomfim, Pitangui, Desemboque, Piumhi, Tamanduá “e outros daquele lado [Oeste mineiro].”<sup>596</sup> Na década de 1870, além de municípios do sul, são citados como principais fabricantes municípios do oeste mineiro:

“Em quasi todos os municípios da provincia e principalmente nos de Queluz, Barbacena, Bomfim, S. João, S. José d’El Rei, Lavras, Oliveira, Pitangui, Bomsucesso, Tamanduá, Campo-Bello, Formiga, Piumhy, Araxá, Patrocínio, Bagagem, Uberaba, Paracatú e Passos e outros mais, além do panno de algodão fabricão-se tambem excellentes artefactos de algodão, e lã, excellentes cobertores e colchas, assim como toalhas de trabalho aprimorado e bom gosto. (...) Na cidade de José d’El Rei fabricão-se grandes carregamentos de pannos riscados.”<sup>597</sup>

A partir da década de 1870, diminui o fluxo de panos para o Rio de Janeiro devido à concorrência da fábrica.<sup>598</sup> Segundo o presidente Domingos Andrade Figueira, “a indústria manufatureira já prosperou na Província mais do que hoje [1869], e tende a decair cada vez

---

municípios concentram cerca de 47% do total dessa atividade.” (MOURA, “A indústria artesanal”, p. 9)

<sup>595</sup> FRAGOSO, *Homens de grossa aventura*, pp. 128-129.

<sup>596</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 38.

<sup>597</sup> SILVA, *Tratado de Geographia Descriptiva*, pp. 41-42. Segundo Daniel de Carvalho, “na segunda metade do século passado [século XIX], sobressaía entre as fazendas que praticavam a indústria têxtil a de S. Sebastião, pertencente ao Sr. Major Antonio Mascarenhas, no Curvelo. Dispondo de vasta escravaria, pôde o proprietário ampliar a produção e dar assim trabalho a dezenas de crioulinhos que não podiam ser aproveitados no eito e em outros trabalhos pesados da lavoura. Milhares de varas de pano saíam de São Sebastião, transportadas nas costas de muares para serem vendidas no Rio de Janeiro” (CARVALHO, *Noticia Historica*, p. 26). A família Mascarenhas inaugurou em 1872 a fábrica de tecidos “Cedro” (vide CARVALHO, *Noticia Historica*, pp. 28-30; cf. TAMM, Paulo. *A família Mascarenhas e a indústria têxtil em Minas*. Belo Horizonte: [s.e.], [s.d.]).

<sup>598</sup> É na época de queda das exportações de panos grossos que são inaugurados novos empreendimentos têxteis em Minas. Sobre o surto fabril em Minas Gerais a partir década de 1870, vide: BARICKMAN, Bert J. *The Textile Industry in Minas Gerais, 1870-1930*. [S.l.]: [s.n.], 1984; OLIVEIRA, Maria Teresa Ribeiro. “Formas de organização da propriedade na indústria têxtil mineira no século XIX”. In: VII Seminário sobre a Economia Mineira (Anais, Volume 1). Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1995, pp. 363-391; VERSIANI, M. Teresa R. O. “O aparecimento da indústria têxtil mineira na década dos setenta, século XIX”. *VI Seminário sobre a Economia Mineira* (Anais). Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1992, pp. 83-104.



mais, com a concorrência dos produtos estrangeiros mais perfeitos e menos custosos que a facilidade das vias de comunicação vai introduzindo na Província".<sup>599</sup> Para o historiador Francisco Iglesias, "essa opinião não traduzia a realidade, pois é época em se instalam fábricas importantes" – em 1874 funcionam as de Sete Lagoas (do Cedro), Machado, Pitangui, Sabará, Curvelo, Pará, Oliveira, Tamanduá e Dores do Indaiá.<sup>600</sup> Segundo Douglas Cole Libby, "o surto fabril a partir de 1872 poderia sugerir que a protoindustrialização mineira foi bem sucedida (...) Tal interpretação não procede diante dos fatos"; de fato, a produção caseira anual na década de 1820 era 85% maior do que a produção das 11 fábricas têxteis de 1885.<sup>601</sup>

## 10.2 MATA: A FRONTEIRA AGRÍCOLA DO CAFÉ NO SUDESTE MINEIRO

A fronteira da zona da Mata (fronteira Sudeste exclusive segmento Barbacena) respondeu por 37,5% das exportações mineiras entre 1815 e 1884 com informações disponíveis desagregadas por recebedorias. Participou com 61% das exportações de café, e lembramos que nesta proporção não estão o café da zona da Mata exportado via segmentos de Barbacena (café principalmente de Juiz de Fora e Barbacena) e São João Del Rei (café de Rio Preto) os quais participam com outros 37%. Das exportações excetuado o café, a fronteira Mata participou com apenas 5,3% do total de Minas Gerais.

O café representou cerca de 95% das exportações na fronteira da Mata em todo o período, mas representava 19,3% em 1815-23, 74,7% em 1842-48 e 86,5% em 1850-57 (tabela 10.8). As grandes exportações de toucinho observadas em 1839/62 (700 toneladas / 20 mil libras esterlinas anuais) não advêm da área cafeeira limítrofe com o Rio de Janeiro, haja vista a queda de 80% deste fluxo entre os período 1858-62 e 1866-70 (vide tabelas 10.8 e 10.9). As excelentes condições técnicas da rodovia pavimentada União e Indústria faz drenar o fluxo de animais carregados com produções de áreas menos próximas à fronteira para esta rota central. Para os mesmos períodos, observamos queda similar nas exportações de galinhas e panos de algodão, mas aumentas as de fumo e açúcar.

---

<sup>599</sup> MINAS GERAIS. *Relatorio que ao illm. e exm. sr. dr. José Maria Corrêa de Sá e Benevides presidete da provincia de Minas Geaes apresentou no acto de passa a administração em 14 de maio de 1869 o dr. Domingos de Andrade Figueira*. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1869, p. 37.

<sup>600</sup> IGLESIAS, *Política Econômica*, pp. 107-108.

<sup>601</sup> LIBBY, "Protoindustrialização", pp. 276-277.

**Tabela 10.8** – Fronteira Mata: Participação por produtos, 1815-1884  
(libras esterlinas, média anual) \*

Gênero	1815-28	1842-48	1850-57	1858-62	1866-70	1871-78	1881-84	1815-84	Segmento	Recebedoria
Café	2.396	90.016	258.033	552.406	643.782	1.223.010	1.651.821	94,8%	Chiador 38,1%	P. Novo 26,3%
Toucinho	746	19.272	23.734	20.540	3.807	6.781	16.712	2,2%	Chiador 68,1%	Mar de E. 43,9%
Gado vacum	2.151	4.591	5.548	6.682	4.919	7.822	6.543	0,9%	Chiador 41,4%	Sapucaia 26,8%
Fumo	65	117	410	1.503	2.167	6.417	18.554	0,6%	Além-Pb 59,4%	P. Novo 28,9%
Gado suíno	710	625	2.381	1.693	2.096	3.621	2.815	0,3%	Chiador 40,7%	Sapucaia 27,3%
Panos	3.239	2.120	3.354	2.493	1.458	2.139	55	0,3%	Chiador 48,3%	Sapucaia 40,0%
Gado equídeo	213	957	1.561	1.328	1.195	3.135	1178	0,2%	Além-Pb 59,1%	P. Novo 24,4%
Galinhas	217	1.188	1.174	1.349	557	760	139	0,1%	Chiador 83,8%	Mar de E. 52,5%
Cereais	129	233	161	445	363	455	3.951	0,1%	Além-Pb 68,3%	P. Novo 29,4%
Açúcar	489	430	617	359	1.046	1.071	201	0,1%	Chiador 45,8%	Sapucaia 25,8%
Algodão	392	32	21	0	355	2.016	26	0,1%	Chiador 48,3%	Mar de E. 64,6%
Outros	1.696	926	1.368	3.448	1.654	3.076	2.022	0,3%	Chiador 45,3%	Sapucaia 24,2%
<b>Total</b>	<b>12.441</b>	<b>120.508</b>	<b>298.361</b>	<b>592.247</b>	<b>663.399</b>	<b>1.260.303</b>	<b>1.704.016</b>	<b>100,0%</b>	<b>Chiador 45,3%</b>	<b>P. Novo 25,5%</b>

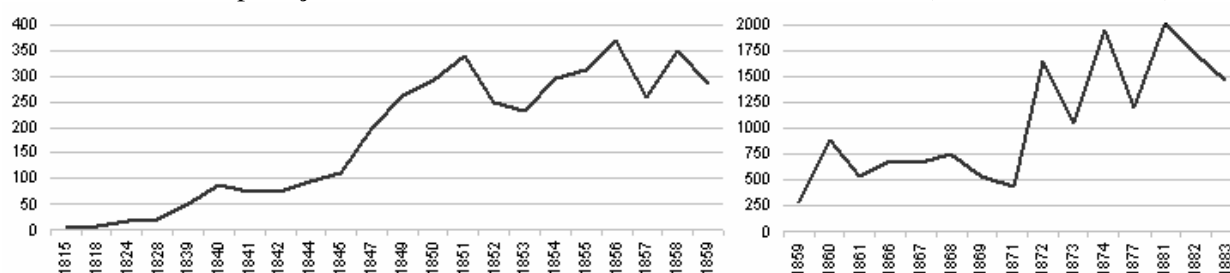
Nota (\*): Fronteira Mata equivale à fronteira Sudeste exclusive o segmento Barbacena

**Tabela 10.9** – Fronteira Mata: Participação por produtos, 1815-1884 (quantidade média anual)

Gênero	Unidade	1815-28	1842-48	1850-57	1858-62	1866-70	1871-78	1881-84
Café	Quilos	77.796	4.361.299	8.790.555	14.131.830	19.777.504	22.319.738	49.697.383
Toucinho	Quilos	81.945	807.827	773.000	500.965	112.691	152.488	468.008
Fumo	Quilos	3.120	5.364	13.889	30.145	63.724	141.950	672.789
Panos	Metros	81.362	75.035	114.932	91.562	66.717	70.937	2.602
Galinhas	Cabeças	20.652	49.998	38.784	32.951	16.779	17.253	4.337
Cereais	Litros	4.412	53.150	33.949	70.700	65.695	86.589	1.042.305
Açúcar	Quilos	42.414	25.076	30.399	14.960	50.844	54.022	33.578
Algodão	Quilos	5.877	803	467	0	7.973	33.676	541
Outros	Quilos	32.517	42.366	43.025	97.087	70.051	71.645	88.224
Gado vacum		2.062	3.023	2.770	2.376	2.113	2.333	2.530
Gado suíno	Cabeças	1.019	667	2.053	1.296	1.960	2.322	2.148
Gado equídeo		66	324	376	212	269	505	266
Outros		26	715	2.234	2.524	2.471	1.215	174
<b>Total</b>	<b>Bestas carregadas</b>	<b>2.339</b>	<b>44.903</b>	<b>81.400</b>	<b>124.204</b>	<b>168.119</b>	<b>190.685</b>	<b>431.257</b>
	<b>Cabeças de gado</b>	<b>3.173</b>	<b>4.728</b>	<b>7.433</b>	<b>6.408</b>	<b>6.813</b>	<b>6.374</b>	<b>5118</b>

Nota (\*): Fronteira Mata equivale à fronteira Sudeste exclusive o segmento Barbacena

**Gráfico 10.3** – Exportações anuais na Fronteira Mata, 1815-1860 e 1859-84 (mil libras esterlinas) \*



Nota (\*): Fronteira Mata equivale à fronteira Sudeste exclusive o segmento Barbacena

Na década de 1870 o escoamento do café das áreas mais distantes da fronteira é facilitado pela penetração das ferrovias no território mineiro. O efeito global das ferrovias sobre as exportações da Mata podem ser observados na última coluna da tabela 10.9: além do café, aumentam em grande proporção as quantidades anualmente exportadas de cereais

(1.100%), fumo (400%) e toucinho (200%). Gêneros como cereais não eram comercializados a grandes distâncias antes da redução de custos de transportes proporcionada pelas ferrovias. Para as exportações totais da fronteira da Mata, o predomínio do café no valor faz a evolução aproximar-se do valor do café exportado. No gráfico 10.3 (acima) distinguimos os períodos pré-1860 e pós 1860, a fim de perceber a nuances das exportações totais no primeiro período.

Apresentamos na tabela 10.10 (abaixo) a lista das recebedorias na fronteira da zona da Mata, e não incluídas aquelas dos segmentos de Barbacena (seção 10.1) e Rio Preto (seção 9.2), correspondentes a parte das exportações do município de Juiz de Fora.

O café reina absoluto, mas existe certo padrão nas exportações de menor vulto: são os mesmos gêneros percebidos nas exportações através da fronteiras Sul-Extremo e segmento de Barbacena, sejam gado vacuum, toucinho, fumo e panos. Ainda, em algumas recebedorias observamos gêneros que não figuram dentre os principais naquelas fronteiras, tais como o sal no Patrocínio (Muriaé), galinhas no Porto do Avellar, milho e madeiras em Pirapetinga, eqüídeos na estação de Chiador. Na estação de Cataguases, que funcionou tão-somente um ano, não houve produto algum exceto café e fumo.

**Tabela 10.10 – Fronteira Mata: Participação por recebedorias, 1815-1884 (libras esterlinas totais) \***

Recebedorias	Segmento	Período	Anos	Participação	Principais produtos		
Porto Novo do Cunha	Além-Paraíba	1815-84	35	25,1 %	Café 96,3%	Toucinho 0,9%	Fumo 0,6%
Mar de Espanha	Chiador	1828-78	30	16,2 %	Café 90,5%	Toucinho 6,5%	Gado vacuum 0,7%
Ponte da Sapucaia	Chiador	1839-78	28	13,1 %	Café 89,3%	Toucinho 4,9%	Gado vacuum 2,0%
Barra das Flores	Juiz de Fora	1840-84	31	7,3 %	Café 93,3%	Gado vacuum 3,1%	Toucinho 2,0%
Gameleira	Juiz de Fora	1866-78	9	6,1 %	Café 99,2%	Gado vacuum 0,2%	Gado suíno 0,2%
EF Leopoldina	Além Paraíba	1882-84	2	5,7 %	Café 95,5%	Toucinho 2,3%	Fumo 1,8%
Três Ilhas	Juiz de Fora	1860-84	14	3,7 %	Café 98,0%	Gado suíno 0,7%	Toucinho 0,6%
Patrocínio do Muriaé	São Fidélis	1850-84	24	3,5 %	Café 97,6%	Sal 0,7%	Toucinho 0,5%
Serraria	Chiador	1881-82	1	3,5 %	Café 99,5%	Toucinho 0,2%	Fumo 0,1%
EF União Mineira	Chiador	1882-84	2	3,5 %	Café 98,5%	Fumo 1,1%	Toucinho 0,3%
Barra do Pomba	São Fidélis	1815-78	32	2,6 %	Café 94,5%	Toucinho 2,1%	Gado vacuum 1,7%
Tombos do Carangola	São Fidélis	1869-84	9	1,4 %	Café 90,9%	Fumo 2,6%	Toucinho 1,8%
Ericeira	Juiz de Fora	1845-62	15	1,4 %	Café 95,3%	Toucinho 1,3%	Panos 1,1%
Porto Velho do Cunha	Além-Paraíba	1839-73	26	1,4 %	Café 85,8%	Toucinho 3,5%	Gado vacuum 3,5%
Porto do Avellar	Chiador	1866-73	6	1,3 %	Café 98,8%	Galinas 0,3%	Toucinho 0,3%
Campo Limpo	Além-Paraíba	1877-78	1	1,3 %	Café 99,7%	Toucinho 0,1%	Fumo 0,1%
Volta Grande	Além-Paraíba	1874-78	2	1,0 %	Café 99,8%	Fumo 0,1%	Panos 0,1%
Matias Barbosa	Juiz de Fora	1877-78	1	0,6 %	Café 99,9%	Fumo 0,1%	Toucinho 0,0%
Ilha dos Pombos	Além-Paraíba	1873-84	6	0,4 %	Café 74,4%	Gado vacuum 9,0%	Panos 5,6%
Pirapetinga	Além-Paraíba	1867-79	8	0,3 %	Café 58,2%	Gado vacuum 11,1%	Fumo 9,8%
EF Pirapetinga	Além-Paraíba	1882-83	1	0,3 %	Café 95,0%	Milho 3,8%	Madeira de lei 0,7%
Cataguases	Além-Paraíba	1877-78	1	0,2 %	Café 98,2%	Fumo 1,8%	-
Chiador	Chiador	1883-84	1	0,1 %	Café 99,8%	Gado eqüídeo 0,1%	Gado suíno 0,1%

Nota (\*): Fronteira Mata equivale à fronteira Sudeste exclusive o segmento Barbacena



a faixa de terras a leste do Paraibuna começaria a ser apropriada por meio de sesmarias a partir de 1817, depois que os índios foram atraídos para aldeamentos ao norte ou expulsos.<sup>602</sup>

Para o período 1815-1824 há informações das exportações no registro da Barra do Rio Pomba com o Paraíba, localizado em território fluminense (município de São Fidélis, vide mapa 10.2). As exportações por este registro não eram procedentes da área contígua à fronteira fluminense, mas sim da região do rio Pomba, centro-sul da zona da Mata, onde existiam os arraiais de Pomba, Rio Novo e São João Nepomuceno desde fins do século XVIII. Eram feitas em barcas que desciam o rio Pomba em direção a Campos e o porto de São João da Barra; entretanto as maiores exportações anotadas neste registro neste período não eram transportáveis, mais sim gado solto. O conjunto das exportações da pecuária somava 81,6% do valor, com destaque para as quantidades anuais de bovinos (1.500 cabeças), suínos (1.000 cabeças) e queijos (16,2 mil unidades). Não há registro de exportações de café, nem de algodão em rama; das mercadorias transportáveis, 25 toneladas anuais, queijos respondiam por 61%, farinha de trigo por 12%, tabaco por 11% e colchas por 8%.<sup>603</sup> No primeiro quartel do século XIX as atividades econômicas dos mais antigos arraiais do sul da zona da Mata eram típicas do pós-auge minerador. As fazendas produziam de tudo um pouco, inclusive exportáveis como trigo, algodão e fumo que no entanto eram cultivados para consumo, sendo exportados tão-somente excedentes eventuais de seus derivados. Seus maiores rendimentos provinham do fornecimento de gado e, complementarmente, dos derivados da pecuária. Em 1828 a estrutura se mantém: as exportações totais se mantêm em torno de 3.500 libras anuais e a pecuária responde por 88,9% do valor, com destaque para os bovinos (2.150 cabeças e 78% do valor) toucinho (26,5 toneladas e 8% do valor) e ipecacuanha (1,4 toneladas e 8% do valor). Na década de 1840 principiam-se observar exportações de café, porém cessa o trânsito de bovinos, resultando em redução do valor das exportações em 85,6% ent 1828 e 1842, aproximadamente a antiga participação dos bovinos no total. Em 1842/43, 44/45, 45/46 e 47/48 a participação das exportações de toucinho foi, respectivamente, de 90%, 77%, 27% e

---

<sup>602</sup> CARRARA, *Estruturas agrárias*, pp. 19-20. “A região da fronteira política entre as províncias de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo — o vale do rio Paraíba — adquirira nesse momento um perfil próprio. Formaram uma ‘província’ à parte, onde algumas poucas famílias proprietárias ocupavam toda essa região” (p. 19). Eram famílias mineiras, proprietários de lavras, comerciantes e agricultores-tropeiros, principalmente da região do *campo das vertentes*, de São João Del Rei (cf. LENHARO, *As Tropas da Moderação*; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Negócios de família: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira –1780-1870*. Bauru/SP: EDUSC, 2005). Famílias da mesma região e de mais a oeste (Pitangui, Tamanduá, *alto São Francisco*) migravam para o Triângulo e sul de Goiás na mesma época.

<sup>603</sup> Média ponderada das exportações na Barra do Pomba para 17 trimestres entre 1815 e 1824 e 4 trimestres de 1818/19. Segundo Cunha Matos o registro da Barra do Rio Pomba seria criado apenas em 1829 (CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, pp. 243-244).

15%, e das de café 2%, 19%, 32% e 77%. Entretanto o café só toma algum vulto a partir de 1852, quando as exportações totais finalmente superam o nível de 1815/28, em 100%, com as 235 toneladas de café responsáveis por 91% do valor. Ainda, as exportações eram exíguas se comparadas com a evolução na fronteira às margens do rio Paraíba (vide exportações de café no segmento de fronteira de São Fidélis na tabela 10.11 acima).

Mais ao sul, nas fazendas às margens do rio Paraíba, a proximidade do Rio de Janeiro permitia especialização agrícola: cultivavam algodão e exportavam pequenas quantidades de seus derivados para o Rio de Janeiro, em direção a Magé. O registro do Porto Novo do Cunha no rio Paraíba foi criado em 1812, em ponto acima do rio Aventureiro, pequeno afluente do Paraíba, onde havia a capela de São José d'Além-Paraíba.<sup>604</sup> Entre 1815 e 1823 suas maiores exportações eram panos de algodão, com 110,5 mil metros anuais que, somados a 800 unidades de mantas de algodão e 4,8 toneladas de algodão em rama, médias anuais, correspondiam a 61,2% do valor em libras esterlinas. O café vinha já em segundo lugar com 11,2 toneladas anuais correspondentes a 17,4% do valor.<sup>605</sup> Nas mais antigas fazendas servidas pelo registro de Porto Novo haveria substituição da cultura do algodão para a do café quando os preços relativos foram favoráveis à rubiácea, especialmente na década de 1820. Porém, na fronteira de Além-Paraíba as exportações de café começam a tomar vulto tão somente na década de 1840 (tabela 10.11 acima).

Vimos na seção anterior que as exportações através do registro do Caminho Novo ou Matias Barbosa em 1818/19 (segmento de Barbacena) não podem ser tomadas como prova da ampliação da cultura do café às margens do Paraíba, pois em 1815 apenas 12% das exportações de café por esta via eram provenientes da comarca do Rio das Mortes, à qual pertencia o termo de Barbacena que abrangia o território da bacia do rio Paraíba ao sul do rio Pomba em Minas Gerais. Por outro lado, em 1815 a maior parte das exportações de café provinham da comarca de Ouro Preto à qual pertencia o território da zona da Mata ao norte do rio Pomba, ou seja, é possível que a maior parte do café exportado em 1818/19 advenha da zona da Mata, mas não completamente da região do rio Paraíba.

Os primeiros cafezais mineiros foram plantados nos pomares dos ricos mineradores da região central, como relatou John Mawe em sua viagem em 1809-1810.<sup>606</sup> Entre 1815 e

---

<sup>604</sup> CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, pp. 243-244.

<sup>605</sup> Média ponderada das exportações no Porto Novo do Cunha para 14 trimestres entre 1815 e 1823 e 4 trimestres de 1818/19.

<sup>606</sup> CARVALHO, *Estudos e depoimentos*, pp. 153-154. Sobre o histórico do café em Minas Gerais,

1818/19 as exportações de café via Caminho Novo passaram de 28 para 150 toneladas, mas os dados de 1820/21 mostram recuo para 20 toneladas em dois trimestres, ou seja, 40 toneladas no termo anualizado. Não temos informações sobre a procedência das exportações para os demais anos além de 1815, mas a concentração da expansão da cafeicultura nas proximidades dos rios Paraíba e Paraibuna é notória. A zona do atual município de Juiz de Fora, do rio Preto até Mar de Espanha, constituiu a primeira etapa de penetração do café, até 1830, quando a expansão das plantações ocorreu de maneira contígua à produção fluminense. Os dados de exportações em 1815/23 demonstraram que neste período ainda não estavam constituídos grandes cafezais. Começamos a observar maiores colheitas de café a partir de 1828, conforme as exportações no registro de Mar de Espanha. Os maiores cafezais foram plantados na primeira metade da década de 1820, uma vez que "do quarto ano em diante o cafezal começa a produzir, atingindo pleno desenvolvimento entre o quinto e o sétimo ano de vida." <sup>607</sup>

A maior cultura do café chegou à margem mineira do rio Paraíba na década de 1820; irradiou-se desde o rio Paraibuna para as áreas circundantes. A produção mesclava café, roças e a pecuária. Em 1828 o recém criado registro de Mar de Espanha mais o antigo registro de Porto Novo anotaram exportação de 345 toneladas de café (43% do valor em libras), 375t de toucinho (20% do valor), 190t de açúcar (10%), 10,5t de algodão em rama (4%), 3,5t de ipecaecuanha (4%), 1.100 cabeças de bovinos (7%), 250 de cavalos (6%), 1.000 de suínos (2%) e 33.000 galinhas (2%). Apesar do predomínio do café como artigo de exportação, sua cultura não estava disseminada até a década de 1830. Conforme pequena amostra de inventários *post-mortem* de proprietários rurais dos municípios de Paraibuna, Rio Preto e Mar de Espanha entre 1821 e 1840, o café estava presente em 22% das fazendas, as roças diversas em 36% e a pecuária em 92%. <sup>608</sup>

---

reproduzimos a narração de Hildebrando Magalhães: "Da Abyssinia passou o café, em meados do século XV, para a Arabia Feliz, transpondo o Mar Vermelho (...).Do Yemen conduziram-no os holandeses á ilha de Java, por 1680; e talvez em 1718 o transportaram á sua colonia americana de Surinam, de onde, em 1723, seria levado por um desertor a Cayenna, conforme a tradição. Da Guyana-Franceza, em maio de 1727, pelas mãos do sargento-mór Francisco de Mello Palheta e por iniciativa do governador e capitão-general João da Maia da Gama, ingressou no Pará. Dalli fe-lo vir para o Rio de Janeiro, por 1760, o desembargador João Alberto de Castello-Branco. Os frades barbadinhos do Hospicio de Jerusalém, um neerlandez por nome João Hoppman e o bispo d. José Joaquim Justiniano incumbiram-se de propaga-lo pelas cercanias da capital brasileira; e de lá foi elle subindo as enconstas da serra do Mat, até alcançar o valle encantador do rio Parahyba-do-Sul. Desenvolveu-se a sua cultura, no sólo fluminense. E de Resende, que se tornou centro irradiador, haveria de ter elle passado, ainda em fins do século XVIII, tanto a S. Paulo, quanto a Minas." (MAGALHÃES, Hildebrando. *O Café em Minas Geraes*. Piracicaba: Typ. da Livraria Giraldes, 1933, pp. 6-7)

<sup>607</sup> LIMA, João Heraldo. *Café e Indústria em Minas Gerais (1870-1920)*. Petrópolis: Vozes, 1981, p. 52.

<sup>608</sup> Amostra de inventários *post-mortem* depositados no Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de

Atentamos para o fato de que a maior parte do café exportado desde as plantações no entorno do rio Paraíba não está computada no segmento de fronteira de Juiz de Fora, que capta apenas as rotas menores desde o futuro município de Juiz de Fora, mas sim no segmento de Barbacena, onde os exportadores encontravam melhores caminhos até o registro de Paraíba. Ou seja, na tabela 10.11 as exportações de Juiz de Fora são aquelas do segmento de Juiz de Fora mais parte do segmento de Barbacena (talvez a maior parte).

A região de Mar de Espanha foi pioneira da *plantation* de café (segmento de fronteira de Chiador na tabela 10.11, acima). Ali os irmãos Ferreira Leite, de São João Del Rei, foram exemplos notáveis do processo de ocupação das terras e desenvolvimento das facilidades de transporte. O capitão Francisco Leite Ribeiro construiu, na década de 1830, a estrada do Couto, ligando a fazenda Lourical a Magé. Esta fazenda foi adquirida por seu irmão coronel Custódio Leite Ribeiro, futuro barão de Aiuruoca, em 1835. A travessia do Paraíba era feita por uma barca no lugar onde em 1839 foi criada a recebedoria do Porto do Leite (Porto de Francisco Leite) ou Barra d'Anta. Entre fevereiro e dezembro de 1840 não constam exportações enquanto providenciava-se a construção de uma ponte. A partir de janeiro de 1841 a antiga recebedoria do Porto do Leite passa a funcionar na Ponte da Sapucaia. Entre 1846 e 1851 Custódio Ferreira Leite prosseguia aperfeiçoando os caminhos desde Mar de Espanha ao Rio de Janeiro, como constatamos nos seguintes trechos de relatórios de presidentes da província de Minas Gerais:

“Passagem do Mar de Hespanha – O prestante coronel Custodio Ferreira Leite vendo a completa inutilidade da barca, como a impropriedade do lugar, em que se achava collocada, mudou o Porto para hum lugar melhor, atalhando alguma coisa na estrada, que foi melhorada, fez nova barca mais espaçosa e segura, e huma casa com as commodidades precisas para a Recebedoria, e Quartel do Destacamento.”<sup>609</sup>

“Estrada do Mar de Heganha – Os reparos desta estrada, e de outras, que se dirigem a diversos portos do Parahiba, continuão e estar sob a direcção do commendador Custodio Ferreira Leite (...) Concluida, deve ser de grande utilidade especialmente para o municipio de S. João Nepomuceno, muito importante por sua avultada producção.”<sup>610</sup>

“Estrada do Mar de Hespanha e annexas – Em consequencia de achar-se extinto o credito consignado na Lei nº434 mandou o meu antecessor suspender os trabalhos desta estrada, que se achavão confiados ao prestante cidadão Custodio Ferreira Leite, e depois da ultima reunião apenas encarreguei ao mesmo de fazer alguns concertos indispensaveis e principalmente descortinar os mattos. Recommendei ao referido cidadão que em quanto se achassem sob sua direcção os africanos livres, vindos da côrte,

---

Fora (vide OLIVEIRA, “Cafeicultura mineira”, p. 262).

<sup>609</sup> MINAS GERAIS. *Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na sessão ordinaria do anno de 1846, pelo presidente da provincia, Quintiliano José da Silva*. Ouro Preto: Typ. Imparcial de B.X. Pinto de Sousa, 1846, p. 78.

<sup>610</sup> MINAS GERAIS, *Falla... 1849*, p. 17.



empregue-os em serviços compatíveis com as forças dos mesmos, a fim de melhorar as sobreditas estradas.”<sup>611</sup>

Como indica a segunda citação, as exportações através do segmento de fronteira de Chiador (recebedorias de Mar de Espanha, Ponte da Sapucaia e outras) passa a comportar, na década de 1840, a produção das localidades no alto rio Pomba que antes escoavam através da Barra do Pomba (São João Nepomuceno, Pomba e Rio Novo) e mesmo de outras e além:

“Estrada ente a cidade de Marianna, e a divisa da provincia com a do Rio de Janeiro, passando pelas vilas da Piranga, Pomba, e S. João Nepomuceno – Tenho ouvido falar sobre a vantagens, que nos devem resultar da abertura desta estrada; para melhor dizer, essas estradas já existem, são muito frequentadas, mas carecem de alguns beneficios para ganharem a importancia, de que são susceptíveis”.<sup>612</sup>

Estas conexões não eram novas, pois o caminho entre o rio Pomba e o Paraíba já era trilhado no século anterior. Ainda, as estradas desde os segmentos de Chiador e Além-Paraíba encontravam-se em Magé, no Rio de Janeiro.<sup>613</sup>

As exportações na fronteira Chiador incluem o toucinho da região do alto rio Pomba, o que justifica a constatada redução das exportações totais na Barra do Pomba, e também da região do rio Piranga mais ao norte (Piranga, Mariana). Do termo médio de 66,7 mil libras esterlinas anuais exportadas em 1842/46, o toucinho responde por 22% (634 toneladas anuais) e o café por 69% (2.156 toneladas anuais). Também no segmento de fronteira de Além-Paraíba, imediatamente a leste, há o trânsito de produções de áreas do interior, do médio rio Pomba (Meia-Pataca, Presídio), porém em menor quantidade. Do termo médio de 13.000 libras esterlinas anuais exportadas em 1842/46, o toucinho responde por 7% (40 toneladas anuais) e o café por 80% (486 toneladas anuais).

As exportações via Chiador no final do período incluem o fluxo através da estrada de ferro União Mineira. Na estação Serraria esta ferrovia ligava-se ao Ramal do Centro da E. F. Pedro II. Por sua vez, a Pedro II não aceitou os termos do fisco mineiro para instalação de recebedorias em suas estações e as exportações através da Pedro II estão espalhadas ao longo de diversas recebedorias, incluídas no segmento de Barbacena. Assim, se o entendimento das exportações do município de Juiz de Fora já eram difíceis pela posição central da recebedoria

---

<sup>611</sup> MINAS GERAIS, *Relatorio... 1851*, p. 16.

<sup>612</sup> MINAS GERAIS, *Falla... 1846*, p. 100.

<sup>613</sup> “As [estradas] do Porto Velho e Porto Novo do Cunha se articulavam com a Estrada traçada pelos irmãos Custódio e Francisco Ferreira Leite (...). A estrada por eles construída começava em Magé, no fundo da Baía de Guanabara e seguia pelo vale do Paquequer e Serras do Capim e Aparecida para chegar às margens do Paraíba. A esta via vinha ter a antiga estrada pelo vale do Rio Pomba para Cantagalo, por onde fugiu o célebre contrabandista Mão de Luva (1780)...” (CARVALHO, *Novos Estudos*, p. 66).

do Paraíba, com o advento da Pedro II tornou-se mais difícil captar a diferenciação na origem do café. De qualquer maneira, a principal ferrovia do café foi a Leopoldina. Seus efeitos podem ser visualizados na tabela 10.11 (acima) através do aumento da participação das exportações via Além-Paraíba: na primeira metade da década de 1870 a estrada de ferro D. Pedro II expande suas linhas paralelamente à fronteira, Ramal de Porto Novo, até Porto Novo do Cunha; na segunda metade desta década a estrada de ferro Leopoldina, a partir de Porto Novo, penetra o território até as estações Campo Limpo e Cataguases. Diminuiria, então, o fluxo de exportações em direção a São Fidélis, Campos e São João da Barra. A segmentação da fronteira adotada perde sentido a partir da década de 1870, com a penetração das ferrovias. As estradas de ferro perseguem e ampliam a oferta do café; ao incremento do volume exportado corresponde o decréscimo de alternativas de rotas locais.

Patenteamos a evolução das exportações de café nos registros, ou recebedorias a partir de 1839, na Zona da Mata entre 1815 e 1842 na tabela 10.11 (acima). Na década de 1840 o café já ultrapassou os limites da zona do rio Paraíba, está disseminado nas margens dos rios Preto e Paraíba. O café tardaria a chegar às margens do rio Pomba e outras áreas mais ao norte, conforme o escoamento na fronteira de São Fidélis. Entretanto os dados do Engenheiro Gerber indicam que os extravios de café eram muito maiores que os dados oficiais na fronteira entre a Barra do Pomba e Patrocínio de Muriaé na década de 1850.

Notamos que o registro das exportações de café é prejudicada por fraudes, descaminhos, etc. Dedicamos uma seção sobre o assunto no capítulo 2, mas voltamos à questão uma vez que o café foi o “ouro verde” que estimulava os extravios à taxa de exportação. Além dos problemas de exportação clandestina, subregistro do peso transportado por animal, malversação dos fiscais, etc., havia conflito entre os sistemas fiscais das províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro. As taxas eram menores em Minas e os administradores fluminenses reclamavam das possibilidades de seu café ser exportado como mineiro. Não concorrendo o governo mineiro com medidas para evitar a fraude, o Rio de Janeiro ameaçava bitributar o café mineiro, em prejuízo dos produtores e exportadores, que esforçariam-se, então, para evadir do fisco mineiro. Daí a razão do convenio de 17 de junho de 1851 entre os governos de Minas e do Rio para cobrança, por este, dos impostos de ambas as províncias, decretando como mineiro uma parcela fixa do café exportado na Alfândega da Corte (9,03%).<sup>614</sup> Durante a década de 1850, o avanço da fronteira agrícola do café em Minas

---

<sup>614</sup> Sobre o convênio de 1851, vide MAGALHÃES, *O Café*, pp. 16-20.

e o esgotamento de terras virgens no Rio de Janeiro fez a proporção do café mineiro elevar-se a níveis superiores a 9,03% do total de Minas e Rio.

Em 1854/59 as exportações oficiais no segmento de fronteira de São Fidélis regulavam entre 300 e 600 toneladas anuais, ou apenas 50 toneladas anuais se assumirmos as exportações nessas recebedorias de zero arrobas de café como fiéis à realidade. Gerber dá 150 mil arrobas exportadas anualmente “em direção a São Fidélis e Campos”, ou cerca de 2.250 toneladas (tabela 10.12). Segundo Gerber, a fronteira de São Fidélis também registrava o maior extravio das exportações de toucinho, fumo, açúcar e grãos. Foram registradas 1.363 arrobas de toucinho e, conforme Gerber, exportadas 15.000 arrobas “incluindo os extravios” (1.001%); foram registradas 297 arrobas de “outros”, dos quais, em peso, grãos, fumo e açúcar representavam, respectivamente, 57%, 17% e 16%, e exportadas 5.000 arrobas com os extravios (1.584%).<sup>615</sup>

**Tabela 10.12** – Extravios das exportações de café em 1854-59 (arrobas)

Direção das exportações	Recebedorias	Gerber	Extravios
Estradas de Magé a Sapucaia e Mar de Espanha <sup>1</sup>	482.415	520.000	7,8%
Estrada União e Indústria <sup>2</sup>	202.736	220.000	8,5%
Estradas do Pres. Pedreira e do Comércio <sup>3</sup>	81.260	130.000	60,0%
São Fidélis e Campos <sup>4</sup>	3.082	150.000	4.767,0%
Total	769.493	1.020.000	32,6%

**Fonte:** GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44. **Notas:** (1) Recebedorias de Mar de Espanha, Sapucaia, Porto Novo e Porto Velho (segmentos de Chiador e Além-Paraíba). (2) Recebedorias de Paraibuna e Ericeira (segmento de Barbacena). (3) Recebedorias de Flores, Machado e Presídio (segmentos do Rio Preto e Juiz de Fora). (4) Pomba e Patrocínio (segmento de São Fidélis).

A quantidade anual dada por Gerber para o segmento de São Fidélis em 1854-59 só seriam alcançadas no cômputo oficial a partir de 1866. Segundo Gerber, na década de 1850 as exportações de café nas recebedorias de Pomba e Muriaé eram superiores às das recebedorias de Flores e Presídio, para as quais ele também dá vulto aos extravios (60%). É possível que as informações de Gerber sejam exageradas, afinal era o engenheiro-chefe da província e havia interesse em demonstrar que as exportações mineiras eram superiores à proporção de 9,03% do total na Alfândega do Rio de Janeiro estabelecida pelo Convênio com a presidência fluminense. Por outro lado, em 1859 a presidência de Minas Gerais reclamava à presidência do Rio de Janeiro que:

“Os municípios de Ubá e Muriaé, eu fazem a respectiva exportação peça Vila de São Fidélis e Cidade de Campos, produzem já em 1856 cerca de 200.000 arrobas (...) essa quantidade de café, e talvez muitas outras, têm deixado de figurar nos Balancetes da Recebedorias do Patrocínio pelos muitos

<sup>615</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44.

extravios a eu dá lugar sua má colocação.”<sup>616</sup>

Além das dificuldades na recebedoria de Patrocínio na época em que aumentavam as exportações na região centro-leste da zona da Mata, a fronteira com o Espírito Santo mais a nordeste era desguarnecida. Não existiam recebedorias instaladas, mas havia algum comércio de exportação e importação.<sup>617</sup>

É notável também a porcentagem de sub-registro do café na porção ocidental da zona da Mata – exportações em direção às estradas do Presidente Pedreira e do Comércio na tabela 10.12 (atendendo às recebedorias do Presídio do Rio Preto e da Barra das Flores do Rio Preto), devido a caminhos não fiscalizados através de propriedades particulares. Há completa equivalência do nosso cálculo dos extravios através da confrontação dos dados oficiais e dos dados de Gerber (50 mil arrobas) aos extravios enunciados pela presidência da província:

“Não pequena é a quantidade de café extraviada, eu muitos fazendeiros enviam para o mercado da Corte, preferindo para a exportação e por comodidade própria, trilhas particulares, eu não estão ao alcance da inspeção dos Empregados Fiscais; creio, que sem erro se pode calcular em 50 mil arrobas a quantidade de café que por tais motivos não figura nos cálculos estatísticos.”<sup>618</sup>

Assim, o convênio do café entre as províncias de Minas e do Rio de Janeiro não foi renovado para o ano fiscal 1860/61. Temendo a volta dos antigos problemas, o governo fluminense tomou a seguinte providência:

"A provincia do Rio-de-Janeiro, para defender os seus interesses, expediu, um mez e pouco antes de terminação do contracto, o regulamento de 24 de setembro de 1860 (...) pelo art. 87, foram creados agentes, por parte da provincia do Rio-de-Janeiro e com o consentimento da outra, nos registros mineiros de Parahybuna, Rio-Preto [Presídio], Sapucaia, Mar-de-Espanha ou Chiador, Flores, Ericeira, Porto-Novo do Cunha, Barra do Pomba e Picú. E o art. 71, de que Minas se queixou amargamente, estatuiu o seguinte:

'Só isentão da quota provincial as quias qualificativas de café de outra provincia, sendo devidamente verificadas e annotadas nos registros desta provincia e na mesa provincial. As guias que não estiverem nessa conformidade serão reputadas ellegaes, e o café que as acompanhar será considerado de producção desta [Rio de Janeiro] para o pagamento da quota provincial'

<sup>616</sup> RIBEIRO, *Roteiro dos Exactores*, p. 257.

<sup>617</sup> A comunicação entre Minas e o Espírito Santo era feita por três caminhos: por trilhas e navegação do rio Doce (Cuieté/MG – Linhares/ES), pela Estrada Rubim construída entre 1814 e 1817 (Ouro Preto – Vitória, por Ponte Nova e cabeceiras do rio Manhuaçu) e pela estrada de Itapemirim (mandada construir em 1825 e 1857). O comércio entre as capitânicas foi “isento do pagamento de direitos de qualquer natureza” por ordem de 4 de dezembro de 1816; não encontramos referências posteriores. Dentre as dificuldades para este comércio incluem-se a conjugação distância e precariedade das trilhas e a presença de índios hostis. Cf. CUNHA MATTOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, p. 78; RUBIM, Francisco Alberto. “Memória Estatística da Província do Espírito Santo no ano de 1817”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil*, Rio de Janeiro, Tomo XIX (terceira série), 1900, pp. 161-184; DESCRIÇÃO da Estrada para a Província de Minas Gerais pelo rio Santa Maria mais medição, direção e observações da nova estrada [1818-1819]. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 6, pp. 641-646, 1844; DAEMON, Basílio Carvalho. *Província do Espírito Santo*. Vitória: Typ. Espirito-santense, 1879, esp. “História Cronológica”. (vide Mapa 10.2 acima)

<sup>618</sup> Reclamação da Presidência de Minas à do Rio, 15/11/1859, *apud* RIBEIRO, *Roteiro dos Exactores*, p. 258.

“(…) Consentira a provincia de Minas que se estabelecessem em seu territorio, nas suas recebedorias, agentes fiscaes da do Rio-de-Janeiro; porém, si não obtivessem o visto destes, nada valiam as guias de café extrahidas por empregados mineiros.”<sup>619</sup>

Os problemas continuaram existindo. Por exemplo, na Barra do Pomba, em 1861, a recebedoria em território fluminense foi acusada de taxar café não-mineiro. Na recebedoria de Pirapetinga a falta de visto do agente fiscal fluminense nos primeiros meses de sua atividade em 1871 fez todo o café ali registrado ser bitributado na Alfândega em prejuízo dos exportadores. Na Ponte da Sapucaia, em 1872 a abertura da 3ª seção da E. F. D. Pedro II beneficiava os exportadores mineiros mas faltavam conferentes fluminenses em algumas estações onde havia arrecadadores dos direitos de Minas e 600 toneladas de café mineiro foram bitributados. Na recebedoria de Gameleira em 1874 houve interrupção da conferencia das guias mineiras e o café por ali escoado foi bitributado.<sup>620</sup> Para evitar perda na arrecadação com a possível mudança no método de taxaço ao café exportado, a presidência de Minas tomava providências em 1875:

“As recebedorias mineiras enviarão, até o dia 5 de cada mês, à Mesa de Rendas estabelecida no Cunsulado da Corte, uma demonstração do café exportado no mês anterior, com declaração das guias expedidas, número de cada uma, sua data, procedência e quantidade do gêneros e nome do dono ou da pessoa por cuja conta se faz a exportação.”<sup>621</sup>

Além do problema de bitributação, outro advinha da diferença dos impostos pagos nas recebedorias mineiras e na Mesa de Rendas do Rio de Janeiro, estimulando a fraude (o mesmo problema da década de 1840 do qual derivou o Convênio de 1851). Este problema não seria solucionado enquanto a taxa paga pelo café mineiro fosse inferior à taxa fluminense:

“A pauta de Minas dura um anno e ás vezes mais, porque não a renovam, como devem; sendo alli o preço fixo para cada arroba de café de 4\$200 ou \$300 por kilogramma, ao passo que aqui [Rio de Janeiro] é sempre variavel e de maior somma ou do dobro; segue-se que o café mineiro, não obstante soffrer o mesmo imposto que o da provincia do Rio de Janeiro, é muito menos onerado do que este, visto como 4% sobre o preço de 4\$200 produzem muito menor quantidade do que a que percebe a provincia do Rio de Janeiro sobre o seu café, avaliado sempre por preço muito mais elevado. Assim, torna-se manifesto o interesse que ha da parte dos productores de café e dos que negociam nesse genero, em faze-lo passar antes por café mineiro do que fluminense. D'aqui proveiu a fraude de que se queixava outr'ora a administração fiscal da provincia do Rio de Janeiro, de que os administradores das recebedorias de Minas commetião o abuso de cobrar direitos do café fluminense e de expedir guias, como fôra de Minas, prestando-se, assim, aos pedidos dos productores de café fluminense, residentes nas proximidades das estações mineiras.”<sup>622</sup>

Após quarenta anos de insistência do governo fluminense para que as diferenças de

<sup>619</sup> MAGALHÃES, *O Café*, pp. 19-21.

<sup>620</sup> MAGALHÃES, *O Café*, pp. 20-26.

<sup>621</sup> Ordem da Presidência de 18/4/1875, *apud* RIBEIRO, *Roteiro dos Exactores*, pp. 276-277.

<sup>622</sup> Parecer de Joaquim Delphino Ribeiro da Luz fornecido pelo ministro da Marinha ao visconde de Rio Branco, ministro da Fazenda (*apud* MAGALHÃES, *O Café*, pp. 27-28).

taxa sobre o café mineiro e fluminense fossem dirimidas, a lei mineira nº 2892 de 5/11/1882 finalmente estatuiu:

"Art. 4º – A pauta para cobrança desta contribuição [taxa de exportação do café] será organizada nos meses de março, junho, setembro e dezembro de cada ano, pelo presidente da província, que a fixará de acordo com o preço médio do mesmo gênero e de conformidade com a pauta da alfândega da corte, excluído dela o café denominado - escolha." <sup>623</sup>

Devido aos problemas de extravios e permanente a expansão da fronteira agrícola do café, a administração provincial preocupou-se em criar recebedorias para cobrar a taxa de exportação. Assim a fronteira da Mata apresenta a maior concentração de postos fiscais, como vimos no mapa acima.

Além da maior parte do café mineiro e da onipresença dos gêneros típicos do comércio interprovincial como toucinho, gado em pé, fumo e cereais, as recebedorias na fronteira da Mata concentraram as remessas de vários produtos em pequena quantidade (tabela 10.13). Dos gêneros cuja exportação concentrava-se (absoluta ou relativamente) na fronteira da zona da Mata, podemos observar que havia, ainda, a convergência para recebedorias específicas, denotadas nas participações nas exportações por segmentos na tabela 10.13.

Há diversidade de produtos que precederam ou acompanharam as exportações de café – ou que procediam de regiões mais distantes. Entretanto, os volumes eram exíguos e por vezes concentrados-se em rotas específicas. Conforme a tabela acima, estes gêneros incluíam dormentes, de bitola grande e pequena (Além-Paraíba), devido à expansão da malha ferroviária ao longo da fronteira; couçoeiras de madeira de lei e tábuas (Chiador e Além-Paraíba), que exemplificam o corte das matas da região; gêneros relativos ao transporte, como ferraduras (São Fidélis), selas e selins, capim de cangalha, carros de madeira e mesmo gado equídeo (Além-Paraíba). Revela-se atividade em olaria: cal branca (Além-Paraíba) e preta (Chiador e Além-Paraíba) usadas para a indústria cerâmica, e produtos finais como telhas (Além-Paraíba), tijolos (Chiador), vasos (Chiador e Além-Paraíba). Outras atividades manufatureiras de pequeno porte, umas simples, como chapéus de palha superiores e inferiores e chicotes compridos simples, e outras mais trabalhadas, como chicotes com anéis de prata, compridos (São Fidélis) e pequenos (Juiz de Fora), panos de algodão tançado, fumo picado e tabaco (Além-Paraíba). Produtos agrícolas, como arroz com casca, arroz pilado, milho (Além-Paraíba), mamona em grão, gengibre (Chiador) e amendoim (Juiz de Fora). Gêneros da pecuária como sebo em rama (Além-Paraíba), cabras, galinhas (Chiador), patos, marrecos e gansos (Chiador e Juiz de Fora). Os sempre presentes derivados da cana na

---

<sup>623</sup> *Apud* MAGALHÃES, *O Café*, pp. 30.

economia mineira, como açúcar (Chiador) e aguardente (Além-Paraíba e São Fidélis).

**Tabela 10.13** – Fronteira Sudeste: Participação nas exportações mineiras, produtos selecionados, 1815-1884 (porcentagem) \*

Gênero	Fronteira Sudeste	Segmento Além-Paraíba	Segmento Chiador	Segmento São Fidélis	Segmento Juiz de Fora
Dormentes maiores	100	100	0	0	0
Ferraduras	100	0	0	0	100
Cal preta	99	59	40	0	0
Telhas	96	96	1	0	0
Couçoeiras de jacarandá	93	38	54	1	0
Fumo picado	90	90	0	0	0
Chapéus de palha inferiores	79	10	0	0	69
Tijolos	76	0	76	0	0
Chicotes pequenos com anéis de prata	75	14	1	44	16
Café	70	26	27	13	5
Chicotes compridos com anéis de prata	69	38	4	11	17
Cal branca	68	42	5	19	1
Chapéus de palha superiores	61	0	5	0	56
Gengibre	58	0	58	0	0
Tabaco	57	26	14	0	17
Dormentes menores	52	52	0	0	0
Mamona em grão	51	0	40	12	0
Chicotes compridos	50	9	6	7	28
Pano de algodão trançado	48	35	13	0	0
Tábuas	44	21	18	4	0
Selas e selins	42	18	10	6	9
Arroz com casca	39	30	4	5	0
Gado cabrum	36	3	30	2	1
Capim de cangalha	33	20	8	2	2
Galinhas	29	2	25	2	0
Panelas e vasos de pedra	28	11	11	3	3
Sal	27	0	0	0	27
Arroz pilado	26	12	6	7	0
Sebo em rama	24	23	1	0	0
Patos, marrecos e gansos	24	2	11	11	0
Carros de madeira	22	16	3	3	0
Aguardente	21	11	0	0	10
Açúcar	21	5	12	1	2
Milho	19	15	2	2	0
Amendoim	18	0	0	18	0
Gado cavalari	18	11	5	1	1
Cebolas e alhos	17	0	1	16	0

Reforçamos que esta diversidade se dá em pequeninas quantidades e não descaracterizam a especialização no café; por vezes estas exportações concentram-se no período anterior ao predomínio do café ou provêm de regiões mais interiores, como destacamos anteriormente. Nas fronteiras de Barbacena, São João Del Rei e Campanha há diversidade em maiores quantidades. As rotas através da zona da Mata de Minas Gerais apresentam a maior concentração de um só produto. Voltamos à tabela 10.10 para ver que, das 23 recebedorias componentes desta fronteira, em apenas uma o café representou menos de 74% do valor exportado, em 19 mais de 90%, em 15 mais de 95% e em 6 mais de 99%.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

"O perfil diversificado e dinâmico da economia mineira no século XIX está consolidado. Há muitos pontos ainda obscuros e cuja investigação é dificultada pela indisponibilidade de fontes."<sup>624</sup>

Ao longo deste trabalho diversos aspectos particulares da economia mineira do século XIX foram explorados. A historiografia brasileira até a década de 1970 pouco contribuiu para a revisão da imagem da “decadência pós-mineração e conseqüente regressão à subsistência até o advento da cafeicultura”. Diversas pesquisas a partir da década de 1980 mostraram que a economia de Minas Gerais oitocentista tinha laços externos profundos anteriores à grande expansão do café da década de 1840: a pecuária de abastecimento do Rio de Janeiro, a manufatura do algodão, a cultura do fumo, a extração de diamantes, o reerguimento da mineração de ouro. Estas atividades justificam as evidências de grandes importações de escravos na primeira metade do século XIX.

A contínua decadência da mineração aurífera de meados do século XVIII até a segunda década do século XIX sugere gradual diminuição da mercantilização interna da agricultura e da pecuária de Minas Gerais. Ao mesmo tempo as atividades agropecuárias, especialmente a pecuária e a tecelagem manual, aumentavam seus laços com o abastecimento do Rio de Janeiro. Entre as décadas de 1790 e 1810 este comércio florescia e contribuía para a manutenção do fluxo de importações. A instalação da Corte no Rio de Janeiro em 1808 e conseqüente incremento da demanda por gêneros do país marcam a inversão da preponderância da mineração para a da agropecuária na produção mercantil.

As rotas de escoamento da produção agropecuária para o consumo extraprovincial ou reexportação estavam consolidadas na segunda década do século XIX, carecendo de melhoramento os caminhos. As distâncias e dificuldades de trânsito através da província montanhosa foram os maiores impedimentos para dinamização dos setores produtivos e comerciais envolvidos na agropecuária de abastecimento e reexportação. Ao longo do

---

<sup>624</sup> PAIVA, *População e economia*, p. 28.



século XIX houve esforços para prover Minas Gerais de bons caminhos, porém eram movimentos isolados que favoreciam especificamente aqueles atendidos diretamente pelas novas estradas. Os grandes planejamentos viários não saíam do campo das idéias e dos papéis na Assembléia Legislativa Provincial.<sup>625</sup> Aqueles que lograram algum sucesso não perduravam após as primeiras estações de chuvas. Na década de 1860 o engenheiro-chefe da província insistia no transporte fluvial para o progresso do comércio em detrimento da manutenção das vias tropeiras.<sup>626</sup> Só há real melhoramento dos transportes com a penetração das estradas ferro desde a década de 1870 e principalmente a partir da década de 1880. Por sua vez, as ferrovias atendiam ao interesse do café e marginalmente aos demais cultivos.

Esta pesquisa investigou a diferenciação das rotas de comércio interprovincial. A percepção das diferentes rotas permite associar o comércio observado aos possíveis origens e destinos da produção mineira destinada a outras províncias. As informações advêm de fontes oficiais sobre o recolhimento de taxas sobre as exportações. Demonstramos que

---

<sup>625</sup> Aos 6 de fevereiro de 1835, cinco dias apenas após a instalação da Assembléia, Bernardo Pereira de Vasconcelos apresentava seu projeto de plano rodoviário, justificando-o nos seguintes termos: “Porquanto a regularidade do Governo Interino desta Província, a promoção da indústria dos seus habitantes e sua prosperidade, urgentemente reclamam boas estradas de carros entre a Capital e as cidades e vilas, a fim de facilitar uma rápida e constante comunicação entre umas e outras e acoroçar seu comércio interno e externo, e visto que os caminhos, ora em uso, são meros carreiros e trilhos tais que não podem converter-se substancial e permanentemente em boas estradas, pois, quaisquer que sejam os reparos que neles se façam, mesmo muitos destes caminhos não foram prévia e devidamente alinhados, tendo consequentemente desnecessários comprimentos, íngremes subidas e descidas e outros defeitos capitais...” (*apud* PIMENTA, Dermeval José. *Caminhos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971, p. 38). Não havendo sido alcançado o objetivo, aos 28 de abril de 1864 o engenheiro Henrique Gerber apresentava o novo plano viário da província, por ordem da presidência: “Desenhei na Carta da Província (...) um sistema de viação, como o julgo o mais razoável, tendo em vista não só as atuais direções do comércio, como principalmente os troncos obrigatórios de uma rede de estrada nesta província, os quais são: a Estrada de Ferro D. Pedro II, parte da Estrada União e Indústria e os rios navegáveis. Todas as mais vias de comunicação, que hoje há na Província, não têm o mínimo valor para o futuro, e por conseguinte não podem servir de base para um sistema de viação. Não digo que se deve já desprezá-las, mas pelo menos empregar poucos recursos pecuniários da Província, exclusivamente naquelas das atuais estradas, que coincidem pouco ou mais ou menos com a direção das estradas por mim projetadas na Carta, e as quais por conseguinte podem ter algum futuro. V. Exa. verá que não são poucas, as que se acham neste caso” (*apud* PIMENTA, *Caminhos de Minas*, p. 79).

<sup>626</sup> “Distinguindo entre as diversas direções do movimento comercial, foi de propósito que não mencionei em especial cada um dos atuais caminhos de tropa, porque estes são geralmente tão mal alinhados, que de todo não podem dar uma idéia sobre a direção das artérias de viação, de que mais cedo ou mais tarde o país se há de utilizar. Quem quisesse traçar uma rede de vias de comunicação, devia lançar as suas primeiras vistas sobre os vales dos grandes rios (...) As grandes aspirações que do interior da província tendem para os seus limites são para o Sul: as comunicações com a estrada de ferro de D. Pedro II, e de rodagem União e Indústria e as comunicações com a navegação do rio Paraíba até São Fidélis; para o Leste: as comunicações pelos vales e com a navegação dos rios Itabapoana, Doce, Mucuri, Jequitinhonha e Pardo; para o Norte: a navegação do rio São Francisco, e para o Oeste: a navegação do rio Grande e Paranaíba, como as comunicações com a estrada de ferro Jundiá a Santos” (GERBER, *Noções Geográficas*, p. 45).

estas fontes revelam apenas parte do volume real exportado. A proporção dos extravios ao recolhimento da taxa de exportação era diferente para cada mercadoria e para cada rota, porém em geral a faixa de 20% a 30% não está longe da realidade. Há casos extremos de menores extravios, como o gado bovino; entretanto o extravio dos demais gados era superior a 40%; também casos de maiores extravios, em rotas onde a fiscalização era menor, como na fronteira norte, onde 75% do valor exportado não eram contabilizados, e nos caminhos em direção a Campos dos Goitacazes, onde os extravios de café atingiam cifras superiores a 4.000% na década de 1850.

O estudo das rotas de comércio interprovincial demonstra a diversidade regional de Minas Gerais e a amplitude de seu setor mercantil. Apesar de o comércio interprovincial ser apenas uma parcela das atividades mercantis da província, envolvia as atividades de maior retorno ao capital: a reexportação de agrícolas a mercados favoráveis e a distribuição das importações desde o Rio de Janeiro. Adicionalmente, das praças que centralizavam a rede de comercialização das importações irradiava o controle do comércio de abastecimento da Corte, especialmente da pecuária. Este comércio era fragmentado em diversas etapas desde a criação, a produção sertaneja, a mercantilização em troca de importados, as atividades de condução e invernagem, a transformação dos derivados, a intermediação dos produtos finais até o Rio de Janeiro.

Há alguma especialização das atividades de exportação em rotas específicas, porém associar um produto a uma rota simplifica as evidências de diversidade. Grosso modo, podemos associar os principais produtos exportáveis da agropecuária mineira às seguintes rotas de escoamento, de oeste para leste: o gado suíno na trilha de Sapucaí-Mirim, o fumo na estrada da serra de Itajubá, o toucinho na estrada do Picu, o gado bovino na estrada do Passa-Vinte, o queijo na estrada do Rio Preto, o pano de algodão na estrada do Paraibuna, o café nas estradas de Mar de Espanha e Porto Novo. Como dissemos, esta associação entre produtos e rotas é simplista demais: não existe divisão regional do trabalho, mas sim adaptações às condições do meio físico. É necessário juntar as diversidades observadas por rotas ao crescente predomínio do café no volume geral e à importante participação da mineração.

De outro lado, a região central foi produtora importante de ouro e diamantes. As grandes importações de mercadorias na década de 1850 refletem defasadamente a contribuição da mineração a partir do segundo quartel do século XIX. A região central era

altamente mercantilizada e movimentava o mercado interno mineiro. Esta região não aparece nas exportações agropecuárias, exceto pelo pano de algodão; mas ela aparece na demanda por importações, justificadas pela mineração e concentração do aparato administrativo.

A maior parte do território mineiro consistia em zona de baixo nível de desenvolvimento econômico. Produziam-se algodão e extensivamente bovinos e demais gêneros da pecuária para outros mercados nos sertões do oeste e do norte e em áreas secundárias às praças de Pitangui, São João Del Rei, Barbacena, Campanha, Pouso Alegre. O setor mercantil destes municípios fazia a intermediação dos gêneros da pecuária para o Rio de Janeiro e das importações desde o Rio de Janeiro para as regiões produtoras. Esta é a percepção de Clotilde Paiva do funcionamento da sociedade de Minas Gerais voltada para o abastecimento do Rio de Janeiro,<sup>627</sup> à qual incluímos Goiás, e o oeste paulista para o período anterior ao café.

Além daquelas regiões, o norte e centro-norte formavam o *hinterland* abastecedor do centro minerador e consistiam também áreas secundárias aos mercados interno mineiro e interprovincial. As rotas diretas desde os centros produtores para as províncias vizinhas apresentavam pequeno volume exportado (fronteiras Norte, Oeste e Sudoeste), enquanto suas produções eram remetidas ao centro minerador ou aos municípios intermediários do comércio com o Rio de Janeiro em troca das valiosas importações. As regiões intermediárias em conjunto com as regiões produtoras compõem o “modelo do sul de Minas” de João Fragoso.<sup>628</sup> Conforme Paiva, nas áreas produtoras menos desenvolvidas os elos com os mercados externos eram subordinados aos centros intermediários. A economia destas áreas poderia, então, ser caracterizada como vicinal, no sentido de existirem à margem do mercado. Entretanto há mercantilização (vide especialmente seção 3.4). O próprio Roberto Martins reconhece que a palavra *vicinal* é muito forte; em trabalhos mais recentes tem revisto seu conceito de isolamento do mercado interno mineiro.<sup>629</sup> A

---

<sup>627</sup> PAIVA, *População e economia*, pp. 108-127. A diversidade inter-regional e intra-regional é perceptível na conformação da estrutura agrária mineira durante o século XVIII, como constatado por Ângelo Carrara. Nos tempos de capitania, Minas Gerais foi “uma combinação de diversos ritmos locais singulares (...) uma fronteira em movimento” onde “cada ‘lugar’ ou ‘paragem’ (...) estiveram submetidos a ritmos próprios” (CARRARA, *Agricultura e Pecuária*, p. 186).

<sup>628</sup> FRAGOSO, *Homens de grossa aventura*, pp. 123-134.

<sup>629</sup> Cf. MARTINS, *Growing in sulence*, pp. 248-327; MARTINS, “Minas e o tráfico de escravos”.

sociedade escravista produtora de gêneros da subsistência articulava-se ao mercado do Centro-Sul do Brasil.

O modelo também comporta a agricultura de exportação nas áreas onde o custo de transporte era compensador, como o algodão em momentos favoráveis no mercado internacional, o fumo no extremo-sul, o café no sudoeste mineiro secundariamente à expansão no oeste paulista. A cafeicultura na zona da Mata principia-se como um movimento secundário da expansão no vale do Paraíba fluminense, mas também tem ligações com os setores mineiros envolvidos na produção e comercialização da agropecuária de abastecimento. Devido à sua capacidade de ofertar cada vez mais ao mercado internacional, constitui-se caso específico de extrema ligação com mercados externos.

Finalmente, o assombroso café. Esta cultura desenvolveu-se justamente na região limítrofe com o Rio de Janeiro, por onde o escoamento da produção fazia-se com menores custos. Contudo não foram poucos os esforços para prover esta região de caminhos melhores. Citamos a estrada do Paraibuna, as estradas construídas pelos irmãos Ferreira Leite, a rodovia da Companhia União e Indústria. A partir da década de 1870, as ferrovias perseguem o café e o café chama pelas ferrovias. A malha ferroviária montada inicialmente atendendo os interesses cafeeiros vai permitir a reestruturação da comercialização dos gêneros de abastecimento, e ferrovias secundárias são construídas atendendo a interesses que não são do café, como a Minas e Rio e a Oeste de Minas. Após a década de 1880, áreas tradicionais da cafeicultura passariam a produzir gêneros do abastecimento, como a indústria de laticínios na região do município de Juiz de Fora.

O objetivo principal desta pesquisa foi investigar a composição das exportações agropecuárias mineiras através das diferentes rotas de comércio interprovincial. No entanto, não pudemos deixar de revisitar a série de exportações totais, compulsada e interpretada por Roberto Martins, agregando aos dados de exportações agropecuárias a produção de ouro e diamantes, conforme sugerido por Robert Slenes.<sup>630</sup> O esforço de avaliar a composição das exportações mineiras totais inclusive ouro e diamantes em uma série anual entre 1818 e 1884 constitui contribuição inédita. Qualificamos a importância do café. Com a inclusão das exportações minerais, as exportações de café passam a constituir

---

<sup>630</sup> MARTINS & MARTINS, “As exportações de Minas Gerais”; SLENES, “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes”.

a maioria absoluta do valor exportado tão-somente a partir da década de 1870. A diversidade mineira encontra-se explícita nas palavras de Roberto Martins:

“As importações de escravos (...) não mais se explicam apenas pelo desenvolvimento da indústria cafeeira, mas antes pela demanda conjunta de vários setores de uma economia diversificada e que se expandia, embora com oscilações e ritmos diferenciados entre setores e regiões. A diversidade mineira incluía a mineração de ouro e de diamantes, a agricultura de exportação de diferentes produtos, a agricultura e a pecuária comerciais voltadas para os mercados nacional e provincial, a produção de subsistência, algumas manufaturas (em especial o fabrico de ferro e têxteis de algodão), o comércio, os transportes e outros serviços.”<sup>631</sup>

Constatamos que as exportações mineiras *per capita* giraram em torno de uma libra esterlina em 1818-70. Neste período as exportações *per capita* brasileiras eram crescentes, resultando em perda da pujança exportadora mineira relativamente à média brasileira. Contudo, a economia mineira não se desliga dos mercados externos. Ao longo do século XIX, a produção mercantil para o abastecimento interprovincial passa a ofertar para o próprio mercado interno mineiro, enquanto aumenta a renda proveniente da mineração e do café. A partir da década de 1870 a extração de diamantes em Minas perdia sua força, devido às enormes jazidas da África do Sul, e as minas de ouro evidenciavam incapacidade técnica para extrair o metal de veios cada vez mais profundos. Neste momento as exportações mineiras de café crescem e compensam as perdas do setor minerador, resultando em ganho real das exportações *per capita*, que superam duas libras esterlinas em meados da década de 1870.

Para o mercado interno mineiro, o estoque de riqueza acumulado pela nova mineração sustentaria a demanda por gêneros do abastecimento e, portanto, os efeitos da segunda decadência da mineração atingiriam a produção agropecuária interna com defasagem.<sup>632</sup> A produção mineira de gêneros do abastecimento, formada no século XVIII para atender a demanda da mineração, em posição favorável para ofertar ao interessante mercado da Corte do Rio de Janeiro a partir de 1808, no correr do século XIX verte-se ao mercado interno mineiro para suprir o centro minerador e o setor cafeeiro. Roberto Martins advoga que as fazendas de café eram auto-suficientes e sua demanda pouco relevante para o mercado interno, o que rebate o argumento de Robert Slenes de que as exportações de café multiplicavam a demanda por gêneros da terra. A renda da mineração, ao contrário,

---

<sup>631</sup> MARTINS, “Minas e o tráfico de escravos”, p. 107.

<sup>632</sup> É o mesmo raciocínio que explica porque a diminuição da extração aurífera a partir da década de 1740 refletiria em menores níveis de produção mercantil e importações tão-somente a partir das décadas de 1760 e 1770. Cf. CARRARA, “A capitania de Minas Gerais”.

transbordava para o mercado interno mineiro e esta asserção não pode ser refutada. É especialmente ilustrativo o índice de preços de gêneros de exportação da vila de Santa Bárbara, principal localidade mineradora em 1839/40.

As exportações mineiras de gêneros do abastecimento permanecem relativamente constantes durante o século XIX, em quantidades absolutas. Todavia o valor *per capita* das exportações para o abastecimento extraprovincial foi cadente em todo o período. Dado que o valor *per capita* das exportações totais mantinha-se constante, há indícios que a produção de gêneros para o abastecimento acompanhava o crescimento do mercado interno mineiro, reduzindo, proporcionalmente, sua participação no abastecimento do Rio de Janeiro. O mercado do Rio de Janeiro era especialmente provido de um amplo *hinterland* abastecedor, o que evitava a dependência da produção de apenas uma região. A importância da economia agropecuária mineira para o Rio de Janeiro era relativa; para alguns gêneros específicos, havia extrema dependência do setor mercantil atrelado ao mercado interno. O maior exemplo é o mercado da carne verde, sobre o qual os centros produtores do Brasil Central e os consumidores do Rio de Janeiro eram dependentes da vasta rede de intermediações.

Os dados de exportações demonstram que o auge das remessas interprovinciais de gêneros da pecuária ocorreu na primeira metade da década de 1870, com pico de 600 mil libras esterlinas em 1872-74. Há regressão de 40% em 1874-82, porém em 1882-84 crescem novamente e superam 600 mil libras esterlinas em 1884. É possível que a partir de 1882 a crise da mineração atingisse o mercado interno mineiro, diminuindo a demanda interna e refletindo em maiores excedentes para o mercado interprovincial. Porém, este momento é de penetração da malha ferroviária internamente a Minas Gerais, o que facilitava o escoamento da produção a mercados mais favoráveis independentemente da renda interna. Ao que tudo indica, os dois fatores concorriam para a opção de comercialização interprovincial dos gêneros do abastecimento.

Ao longo desta pesquisa observamos diferentes formas de inserção nos mercados dos diversos produtos. Algumas regiões mineiras constituíam áreas de baixíssimo nível de mercantilização, mas suas atividades produtivas tinham elos com mercado distantes. A região central de Minas Gerais constituía área de altíssimo nível de mercantilização e seu médio *hinterland* agrário supria a quase totalidade da subsistência. Entre estes tipos regionais extremos, encontramos localidades com as mais díspares configurações

mercantis. A diversidade regional estava presente nas estruturas produtivas locais, nenhuma região especializa-se completamente em atividades mineradoras, pecuárias ou agrícolas. As regiões mineiras interagem entre si e com outras províncias. As atividades agropecuárias das regiões sul, oeste e norte de Minas geravam excedentes regulares para o suprimento do mercado urbano do centro da província, minerador, e do Rio de Janeiro. Em contrapartida, demandavam grandes quantidades de importados (escravos, sal, ferragens, fazendas secas, artigos de luxo, animais de carga). As distâncias e precariedade dos caminhos na província montanhosa eram empecilhos ao desenvolvimento do setor mercantil nas exportações de abastecimento interprovincial e também das exportações agrícolas destinadas aos portos. A relevância do mercado da Corte para a economia mineira diminuiu entre as décadas de 1810 e 1860. Em contrapartida, a distribuição das importações desde o Rio de Janeiro servia-se de rotas consolidadas nas trocas inter-regionais. O comércio de tropas carregadas caracteriza a paisagem rural de Minas Gerais, tanto nas trocas internas quanto nas trocas interprovinciais. Atividades de condução de gados em pé perpetuavam laços históricos do comércio de abastecimento do centro-sul do Brasil. Intrincadas redes de comercialização, especialmente de bovinos, muares e suínos, desde os sertões do Brasil central e campos do sul do país e do oeste paulista, conectavam-se na região sul de Minas.

Perseguimos, nesta pesquisa, tão-somente o objetivo de apresentar, criticar e extrair o máximo de informações de fontes pouco trabalhadas pela historiografia. Nossas inferências sobre o funcionamento de diversos mercados em Minas não esclarecem muitos pontos ainda obscuros sobre a economia mineira no século XIX. A pesquisa das rotas de comércio não esgota a qualificação do perfil diversificado e dinâmico de Minas provincial.

## FONTES E BIBLIOGRAFIA

### FONTES PRIMÁRIAS

#### ARQUIVOS

##### Arquivo Público Mineiro

Avulsos da Fazenda Provincial: Orçamentos, Balanços e Arrecadação de Tributos.

Avulsos da Presidência da Província: Registros, Barreiras e Recebedorias.

Balanços e Orçamentos da Mesa das Rendas Provinciais

Tabelas da Mesa das Rendas Provinciais

Livro da Lei Mineira

#### DOCUMENTOS CARTOGRÁFICOS

ATLAS chorographico municipal. Bello Horizonte: Imprensa Official, 1926 (2 volumes).

KARTE der Brasiliann Provinz Minas Geraes (por H. G. F. Halfeld & Friedrich Wagner, 1855). Gotha: Justus Perthes, 1862. In: HALFELD, H. G. F.; TSCHUDI, J. J. von. *A província brasileira de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro / Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1998.

MAP of part of the provinces of Rio de Janeiro and the Minas Geraes with the Authors Route (por Whittock Lithog, sem data). [S.l.]: G. W. Lauder, [ca. 1830]. In: WALSH, R. *Notícias do Brasil*. (Dois Volumes) São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1985.

MAP of the Coffe Area of Central Brazil, by C. F. van Delden Laërne In: LAËRNE, C. F. van Delden. *Brazil and Java: reporto on coffe-culture in America, Asia and Africa*, with plates, maps and diagrams. London: W. H. Allen and Co.; The Hague: Martinus Nijhoff, 1885.

MAPA das Collectorias, Recebedorias e seus estravios, Linhas de correios e suas ramificações da Provincia de Minas Geraes, coordenado pela carta geographica da mesma Provincia e documentos obtidos nas respectivas Repartições, por João R. Duarte, Dezenhador copista da Directoria Geral de Obras Publicas sob a immediata inspecção do Sr. Engr<sup>o</sup> Aroeira, em Junho de 1866. Arquivo Público Mineiro, SP, OP 13, Doc. 2.

#### RELATÓRIOS DO IMPÉRIO E DAS PROVÍNCIAS

(Todos os relatórios acessíveis em <http://brazil.crl.edu>, exceto: BRASIL, 1848: Biblioteca da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo; MINAS GERAIS, 1841: APM, Falas e Relatórios, 1839-1843.)

BRASIL. *Collecção dos Mappas Estatisticos do Commercio e Navegação do Imperio do Brasil exercido por meio d'importação, exportação, reexportação e baldeação, sob*



*a fiscalização das Alfândegas, e Mesas de Consulado. Sete volumes (anos financeiros de 1839/40 a 1844/45). Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1848.*

GOIÁS. *Relatorio que o Exmº Sr. Doutor Francisco Mariani, presidente desta provincia apresentou o Provedor da Fazenda, Felipe Antonio Cardoso de Santa Cruz, em virtude do artigo 59 da Lei N.22 de 2 de agosto de 1852. Goyaz: Typ. Provincial, 1853.*

\_\_\_\_\_. *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz na sessão ordinaria de 1858 pelo Exmº presidente da Provincia, Dr. Francisco Januario da Gama Cerqueira. Goyaz: Typ. Goyazense, 1858.*

\_\_\_\_\_. *Relatorio apresentado á Assembleia Legislativa Provincial de Goyaz na sessão ordinaria de 1859 pelo Exmº presidente, Dr. Francisco Januario de Gama Cerqueira. Goyaz; Typ. Goyazense, 1859.*

\_\_\_\_\_. *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz na sessão ordinaria de 1861 pelo Exmº Presidente da Provincia, José Martins Pereira de Alencastre. Rio de Janeiro: Typ. Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Comp., 1861.*

\_\_\_\_\_. *Relatorio que o Exmº Sr. Dr. Ernesto Augusto Pereira, presidente da provincia de Goyaz, leu na abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia a 1º de junho de 1869. Goyaz, Typ. Provincial, 1869.*

\_\_\_\_\_. *Relatorio da Thesouraria de Fazenda Provincial de Goyaz apresentado pelo Inspector da mesma João Baptista Carneiro. Goyaz: Typographia Provincial, 1870.*

\_\_\_\_\_. *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz pelo Exmº Sr. Dr. Antero Cicero de Assis, presidente da provincia, em 1º de junho de 1876. Goyaz: Typ. Provincial, 1876.*

\_\_\_\_\_. *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz, pelo Exmº Sr. Dr. Antero Cicero de Assis, presidente da provincia, em 1º de junho de 1877. Goyaz: Typ. Provincial, 1877.*

\_\_\_\_\_. *Relatorio apresentado pelo Illmº e Exmº Sr. Dr. Aristides de Souza Spinola, presidente da provincia á Assembléa L. Provincial de Goyaz, no dia 1º de março de 1880. Goyaz: Typ. Rovincial [sic], 1880. (1880a)*

\_\_\_\_\_. *Relatorio apresentado pelo Illmº e Exmº Sr. Dr. Aristides de Souza Spinola, ex-presidente da provincia no acto de passa a administração à Exm. Sr. Vice-Presidente Dr. Theodoro rodrigues de Moraes em 27 de Dezembro de 1881 [sic]. Goyaz: Typographia da Tribuna Livre, 1880. (1880b)*

\_\_\_\_\_. *[Relatório do presidente da província de Goiás, no dia 30 de novembro de 1881] [s.l. s.n. s.d.] O documento não possui página-título [1881]*

\_\_\_\_\_. *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Goyaz á 8 de abril de 1886 pelo Exmº presidente da provincia, Dr. Guilherme Francisco Cruz. Goyaz: Typographia Provincial, 1886.*

MINAS GERAIS. *Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de Minas-Geraes na sessão ordinaria do anno de 1840 pelo presidente da provincia, Bernardo Jacintho da Veiga. Ouro-Preto: Typ. do Correio de Minas, 1840.*

- \_\_\_\_\_. *Falla dirigida à Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na abertura da Sessão ordinária no anno de 1841 pelo presidente da mesma provincia, o marechal Sebastião Barreto Pereira Pinto*. Ouro Preto: Typ. do Universal, 1841.
- \_\_\_\_\_. *Exposição feita pelo exm. conselheiro Bernardo Jacintho da Veiga, na qualidade de presidente da provincia de Minas Geraes, a seu successor, o exm. tenente-general Francisco José de Souza Soares de Andréa, no acto da sua posse*. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e C.a, 1843.
- \_\_\_\_\_. *Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na abertura da sessão ordinaria do anno 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., 1844.
- \_\_\_\_\_. *Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na sessão ordinaria do anno de 1846, pelo presidente da provincia, Quintiliano José da Silva*. Ouro Preto, Typ. Imparcial de B.X. Pinto de Sousa, 1846.
- \_\_\_\_\_. *Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na sessão ordinaria do anno de 1849 pelo presidente da provincia, José Idelfonso de Sousa Ramos*. Ouro Preto: Typ. Imp. de B.X.P. de Souza, 1849.
- \_\_\_\_\_. *Relatorio do presidente da provincia de Minas Geraes, o Ill<sup>mo</sup> e Ex<sup>mo</sup> Dr. Alexandre Joaquim de Siqueira, na abertura da sessão extraordinaria da Assembléa Legislativa Provincial no dia 25 de março de 1850*. Ouro Preto, Typ. Social, 1850.
- \_\_\_\_\_. *Relatorio que á Assembléa Provincial da provincia de Minas Geraes, apresentou na sessão ordinaria de 1851 o doutor José Ricardo de Sá Rego, presidente da mesma provincia*. Ouro-Preto: Typ. Social, 1851.
- \_\_\_\_\_. *Relatorio que á Assembléa Provincial da provincia de Minas Geraes apresentou na sessão ordinaria de 1852, o doutor Luiz Antonio Barboza, presidente da mesma provincia*. Ouro Preto: Typ. do Bom Senso, 1852. [1852a]
- \_\_\_\_\_. [Relatorio de 12 Setembro de 1852] [s.l. s.n. s.d] [o documento não possui página-título] [1852b]
- \_\_\_\_\_. “Relatorio apresentado ao Ill<sup>mo</sup> e Ex<sup>mo</sup> Snr. Coronel Joaquim Camillo Teixeira da Motta, vice-presidente da provincia de Minas Geraes, pelo Inspector da Meza das Rendas, Affonso Celso D'Assiz Figueiredo, em 16 de julho de 1862”. In: *Relatorio que a Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou no acto da abertura da sessão ordinaria de 1862 o coronel Joaquim Camillo Teixeira da Motta, terceiro vice-presidente da mesma provincia*. Ouro Preto, Typ. Provincial, 1862.
- \_\_\_\_\_. *Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou na sessão ordinaria de 1868 o presidente da provincia, José da Costa Machado de Souza*. Ouro Preto: Typ. de J.F. de Paula Castro, 1868.
- \_\_\_\_\_. *Relatorio que ao illm. e exm. sr. dr. José Maria Corrêa de Sá e Benevides presidete da provincia de Minas Geaes apresentou no acto de passa a administração em 14 de maio de 1869 o dr. Domingos de Andrade Figueira*. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1869

- \_\_\_\_\_. *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Minas-Geraes na sessão ordinaria de 1869 pelo presidente da mesma provincia, Dr. José Maria Corrêa de Sá e Benavides*. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1870.
- \_\_\_\_\_. *Falla que o Exm<sup>o</sup> Sr. Dr. Antonio Gonçalves Chaves dirigio á Assembleia Legislativa Provincial de Minas Geraes na 2<sup>a</sup> sessão da 24<sup>a</sup> legislatura em 2 de agosto de 1883*. Ouro Preto: Typ. do Liberal Mineiro, 1883.
- \_\_\_\_\_. *Falla que o Exm<sup>o</sup> Sr. Dr. Antonio Gonçalves Chaves dirigio á Assembleia Legislativa Provincial de Minas Geraes na 1<sup>a</sup> sessão da 25<sup>a</sup> legislatura em 1<sup>o</sup> de agosto de 1884*. Ouro Preto: Typ. do Liberal Mineiro, 1884.
- \_\_\_\_\_. *Falla que o Exm<sup>o</sup> Sr. Dr. José Antonio de Brito dirigio á Assembleia Legislativa Provincial de Minas Geraes na 2<sup>a</sup> sessão da 25<sup>a</sup> legislatura em 1<sup>o</sup> de agosto de 1885*. Ouro Preto: Typ. do Liberal Mineiro, 1885.
- \_\_\_\_\_. *Relatorio referente ao anno de 1906 apresentado ao Dr. Manoel Thomaz de Carvalho Britto, Secretario das Finanças, pelo Engenheiro Arthur da Costa Guimarães, Director Geral de Agricultura, Viação e Industria*. Bello Horizonte: Imprensa Official do Estado de Minas, 1907.

RIO DE JANEIRO. *Relatorio do presidente da provincia do Rio de Janeiro, o senador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no 1<sup>o</sup> de março de 1846, acompanhado do orçamento da receita e despeza para o anno financeiro de 1846 a 1847*. Segunda edição. Nictheroy, Typographia de Amaral & Irmão, 1853.

## RELATOS CONTEMPORÂNEOS

- AGASSIZ, Luiz; AGASSIZ, Elizabeth Cary. *Viagem ao Brasil 1865-66*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.
- ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil*. São Paulo: Melhoramentos, 1976.
- BUNBURY, Charles James Fox. *Viagem de um Naturalista Inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1981.
- BURMEISTER, Hermann, Dr. *Viagem ao Brasil através das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1980.
- BURTON, Richard Francis, Sir, 1821-1890. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*. Apresentação e notas de Mário Guimarães Ferri. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1977.
- \_\_\_\_\_. *Viagens aos planaltos do Brasil (1868)*. Três tomos. São Paulo – Rio de Janeiro – Recife – Porto Alegre: Nacional, 1941.
- CALDCLEUGH, Alexander. *Viagem na América do Sul (Extrato da obra contendo relato sobre o Brasil)*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2000.
- CASTELNAU, Francis. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*. Belo Horizonte – Rio de Janeiro: Itatiaia, 2000.
- COURCY, Visconde Ernest de. *Seis semanas nas minas de ouro do Brasil*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1997.

- CUNHA MATOS, Raimundo José da. *Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837)*. Dois volumes. Belo Horizonte: Itatiaia/EDUSP, 1981.
- \_\_\_\_\_. *Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão pelas províncias de Minas Gerais e Goiás*. Belo Horizonte: Instituto Cultural Amílcar Martins, 2004.
- D'ORBIGNY, Alcide. *Viagem pitoresca através do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1976.
- ESCHWEGE, Guilherme, Barão de. "Notas geognósticas e montanhísticas sobre as lavras de ouro de Minas-Geraes." Tradução do capítulo 5º, parte 3ª, do *Pluto Brasiliensis* pelo Bacharel Rodolpho Jacob. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Volume 2, Fascículo 4, out./dez. 1897, pp. 611-672.
- \_\_\_\_\_. "Notícias e Reflexões Estadísticas da Província de Minas Gerais". *Revista do Arquivo Público Mineiro*, IV, 1899, pp. 737-62.
- \_\_\_\_\_. *Jornal do Brasil, 1811-1817*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 2002.
- FREIREYSS, G. W. *Viagem ao Interior do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1982.
- GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil (1836-1841)*. EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.
- GERBER, Henrique. *Noções Geográficas e Administrativas da Província de Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Tipografia de Georges Leuzinger, 1863.
- LAËRNE, C. F. van Delden. *Brazil and Java: reporto on coffe-culture in America, Asia and Africa*, with plates, maps and diagrams. London: W. H. Allen and Co.; The Hague: Martinus Nijhoff, 1885.
- LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1975.
- MELLO, Jesuino da Silva. *Pecuaría no Brazil (S. Paulo e Minas-Geraes): Notas e digressões*. Rio de Janeiro: Laemmert & C., 1903.
- MÜLLER, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico da província de São Paulo*. 3ª Ed. São Paulo: Governo do Estado, 1978.
- POHL, Johann Emanuel. *Viagem no interior do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1976.
- REBOURGEON, C., Dr. *Relatorio sobre a lavoura e criação do gado apresentado pelo Dr. C. Rebourgeon a S. Ex. o Sr. Cons. Affonso Augusto Moreira Penna, Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1884.
- RIBEIRO, Joaquim Cypriano. *Roteiro dos Exactores da Fazenda Provincial de Minas Gerais*. [Ouro Preto]: Typ. do Diario de Minas, 1876.
- \_\_\_\_\_. *Índice Alfabético, Notícia histórica e Consolidação de Leis Mineiras, Dispositivos Regulamentares e Ordens Relativas a diversos ramos do Serviço Provincial desde 1835*. Ouro Preto: Typ. de Carlos G. de Andrade, 1883.
- RUGENDAS, João Maurício (Johann Moritz). *Viagem Pitoresca através do Brasil*. São Paulo: Martins, 1940.

- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e São Paulo, 1822*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1974.
- \_\_\_\_\_. *Viagem Pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1974.
- \_\_\_\_\_. *Viagem às nascentes do Rio São Francisco*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1975.
- \_\_\_\_\_. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1975.
- SAMPAIO, Theodoro. “Não ha dados historicos... S. Paulo, 17 de Maio de 1902”. In: MELLO, Jesuino da Silva. *Pecuaría no Brazil (S. Paulo e Minas-Geraes): Notas e digressões*. Rio de Janeiro: Laemmert & C., 1903.
- SILVA, José Joaquim da. *Tratado de Geographia Descriptiva Especial da Provincia de Minas-Geraes*. Rio de Janeiro: Typographia de E. & H. Laemmert, 1878.
- SOARES, Sebastião Ferreira. *Elementos de Estatística comprehendendo a theoria da sciencia e a sua applicação á estatística commercial do Brasil*. Dois tomos. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1865.
- \_\_\_\_\_. *Estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1872-73*. Cinco volumes. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881-84.
- \_\_\_\_\_. *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e a carestia dos gêneros alimentícios no Império do Brasil*. Rio de Janeiro: IPEA/INPS, 1977.
- SPIX, Johann B. Von; MARTIUS, Carl Friedrich P. *Viagem pelo Brasil, 1817-1820*. Dois volumes. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1981.
- SUZANNET, Conde de. *O Brasil em 1845*. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1957.
- TAVARES BASTOS, A. C. *A Província: estudo sobre a descentralização no Brasil*. 3ª edição feita sobre a 1ª edição de 1870. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1975.
- VEIGA, Bernardo Saturnino da. *Almanach Sul-Mineiro para 1874*. Campanha: Typ. do Monitor Sul-Mineiro, 1874.
- WALSH, R. *Notícias do Brasil*. (Dois Volumes) São Paulo: EDUSP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1985.
- WELLS, James W. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil, do Rio de Janeiro ao Maranhão*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1995.
- ZALUAR, Augusto Emílio. *Peregrinação pela Província de São Paulo, 1860-61*. São Paulo: Edições Cultura, 1945.

## FONTES SECUNDÁRIAS

- ABREU, João Capistrano de. *Capítulos de história colonial*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1988.

- ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e morte do tropeiro*. São Paulo: Martins/EDUSP, 1981.
- ALVIM, Aristóteles. “Confrontos e Deduções”. In: *Minas e o Bicentenário Cafeeiro no Brasil*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1929.
- ALVIM, Sócrates. “Projeção econômica e social da lavoura cafeeira em Minas”. In: *Minas e o Bicentenário Cafeeiro no Brasil*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1929.
- AMARAL, Luís. *História Geral da Agricultura Brasileira*. Três volumes. São Paulo: Nacional, 1940.
- ARAÚJO, José Marinho de. “Santa Rita de Jacutinga”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais*, Volume III, Belo Horizonte, 1948.
- ARRUDA, José Jobson Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.
- BARBOSA, Waldemar de Almeida. *A decadência das minas e a fuga da mineração*. Belo Horizonte: UFMG, 1971.
- \_\_\_\_\_. *História de Minas*. Vols. 2 e 3. Belo Horizonte: Ed. Comunicação, 1979.
- \_\_\_\_\_. *Dicionário Histórico Geográfico de Minas Gerais*. Belo Horizonte – Rio de Janeiro: Itatiaia, 1995.
- BARICKMAN, Bert J. *The Textile Industry in Minas Gerais, 1870-1930*. [S.l.]: [s.e.], 1984.
- BASTOS, Wilson de Lima. *Do caminho novo para os campos gerais à atual BR-135*. Juiz de Fora: UFMG, 1973.
- BERGAD, Laird. *Slavery and the Demographic and Economic History of Minas Gerais, Brazil, 1720-1888*. Cambridge Latin American Studies. New York: Cambridge University Press, 1999.
- BLASENHEIM, Peter Louis. *A regional history of the Zona da Mata in Minas Gerais, Brazil: 1870-1906*. Tese de doutorado. Stanford University, 1982 (mimeo).
- BOSCHI, Caio César. “Nem tudo que reluz vem do ouro”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). *História econômica do da independência e do Império: coletânea de textos apresentados no I Congresso Brasileiro de História Econômica*. São Paulo: HUCITEC/FAPESP/ABPHE, 1996.
- BRIOSCHI, Lucila Reis. “Caminhos do ouro”. In: BACELLAR, Carlos de Almeida Prado; BRIOSCHI, Lucila Reis (orgs.). *Na estrada do Anhangüera: uma visão regional da história paulista*. Pp. 35-54. São Paulo: Humanitas FFLCH/USP, 1999. [1999a]
- \_\_\_\_\_. “Fazendas de criar”. In: BACELLAR, Carlos de Almeida Prado; BRIOSCHI, Lucila Reis (orgs.). *Na estrada do Anhangüera: uma visão regional da história paulista*. Pp. 55-89. São Paulo: Humanitas FFLCH/USP, 1999. [1999b]
- BROWN, Larissa Virginia. *Internal commerce in a colonial economy: Rio de Janeiro and its hinterland, 1790-1822*. Tese de Doutorado. University of Virginia, 1986.
- BUESCU, Mircea. “A inflação brasileira de 1850 a 1870: monetarismo e estruturalismo”, *Revista Brasileira de Economia*. Rio de Janeiro, 26(4):125-147, out./dez. 1972.
- \_\_\_\_\_. “A inflação brasileira de 1850 a 1870: monetarismo e estruturalismo”. *Revista Brasileira de Economia*, 26 (4), pp. 125-147, out/dez 1972.
- \_\_\_\_\_. *300 anos de inflação*. Rio de Janeiro/São Paulo: APEC, 1973.

- CARDOSO, Ciro Flamarion S. *Escravo ou camponês? O protocampesinato negro nas Américas*. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- CARRARA, Ângelo Alves. *Agricultura e Pecuária na Capitania de Minas Gerais (1674-1807)*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: IFCS/UFRJ, 1997.
- \_\_\_\_\_. *Estruturas agrárias e capitalismo: contribuição para o estudo da ocupação do solo e da transformação do trabalho na zona da Mata mineira*. Série Novos Estudos, 2. Mariana: NHED/UFOP, 1999.
- \_\_\_\_\_. “A capitania de Minas Gerais (1674-1835): modelo de interpretação de uma sociedade agrária”. *História Econômica & História de Empresas*, ano III, vol. 2, pp. 47-63, 2000.
- CARRATO, José Ferreira. *Igreja, Iluminismo e Escolas Mineiras Coloniais: notas sobre a cultura da decadência mineira setecentista*. São Paulo: Nacional/EDUSP, 1968.
- CARVALHO, Daniel de. *Notícia Histórica sobre o Algodão em Minas*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1916.
- \_\_\_\_\_. *Estudos e depoimentos (1ª série)*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1953.
- \_\_\_\_\_. “Formação Histórica de Minas Gerais”. In: *Primeiro Seminário de Estudos Mineiros*. Belo Horizonte: Imprensa da Universidade de Minas Gerais, 1957.
- \_\_\_\_\_. *Novos Estudos e Depoimentos*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1959.
- CASTRO, Antonio Barros de. “A herança regional no desenvolvimento brasileiro”. In: \_\_\_\_\_. *Sete ensaios sobre a economia brasileira*. Volume II, pp. 9-47. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1975.
- CATÃO, Luis A. V. “A new wholesale price index for Brazil during the period 1870-1913”. *Revista Brasileira de Economia*, 46 (4), pp. 519-533, out/dez 1992.
- CHAVES, Cláudia Maria das Graças. *Perfeitos Negociantes: Mercado das Minas Setecentista*. São Paulo: Annablume, 1999.
- \_\_\_\_\_. “Os mapas estatísticos de Minas Gerais: importações, exportações, consumo, produção e reformas econômicas no início do século XIX”. *Anais do X Seminário sobre a Economia Mineira*. Belo Horizonte: UFMG / Cedeplar, 2002. CD-ROM
- CONTADOR, C. R.; HADDAD, C. “Produto real, moeda e preços: a experiência brasileira no período 1861-1970”. *Revista Brasileira de Economia*, 36 (4), pp. 407-440, out/dez 1975.
- COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. 3ª ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.
- COSTA, Iraci del Nero da. *Populações mineiras: sobre a estrutura populacional de alguns núcleos mineiros no alvorecer do século XIX*. São Paulo: IPE/USP, 1981.
- \_\_\_\_\_. “Repensando o modelo interpretativo de Caio Prado Júnior”. *Cadernos NEHD*, nº 3. São Paulo: NEHD-FEA/USP, 1995.
- COSTA FILHO, Miguel. *A cana de açúcar em Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Instituto do Açúcar e do Alcool, 1963.

- CUNHA, Alexandre Mendes. *Vila Rica - São João del Rey: as voltas da cultura e os caminhos do urbano entre o século XVIII e o XIX*. Dissertação de Mestrado, UFF, 2002.
- \_\_\_\_\_.; SIMÕES, Rodrigo Ferreira; PAULA, João Antonio de. “História econômica e regionalização: contribuição a um desafio teórico-metodológico”. *Congresso da Associação Nacional de Pesquisa em Economia*, 2005.
- DEAN, Warren K. “Comments on ‘Slavery in a Nonexport Economy’”. *Hispanic American Historical Review*, 63 (3), pp. 582-584, 1983.
- \_\_\_\_\_. *Rio Claro, a Brazilian plantation system, 1820-1920*. Stanford: Stanford University Press, 1976.
- DINIZ, Adalton Franciozo. *Centralização política e apropriação de Riqueza: análise das finanças do Império Brasileiro (1821 – 1889)*. Tese de doutorado. São Paulo: FFLCH/USP, 2002.
- DOLHNIKOFF, Miriam. “Entre o centro e a província: as elites e o poder legislativo no Brasil oitocentista”. *Almanack Braziliense*, numero 01, maio 2005, pp. 80-92.
- DORNAS FILHO, João. “Tropas e Tropeiros”. In: *Primeiro Seminário de Estudos Mineiros*. Belo Horizonte: Imprensa da Universidade de Minas Gerais, 1957.
- ELLIS, Myriam. “Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII”. *Revista de História*, Nº36, Out-Dez 1958, pp.429-467.
- ENGERMAN, Stanley L.; GENOVESE, Eugene D. “Comments on ‘Slavery in a Nonexport Economy’”. *Hispanic American Historical Review*, 63 (3), pp. 585-590, 1983.
- ESTEVES, Albino de Oliveira. “Mariano Procópio”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Volume 230, Janeiro-Março 1956.
- FERRAZ, Márcia Helena Mendes. “A produção do salitre no Brasil colonial”. *Química Nova*, 23 (6), 2000, pp. 845-850.
- FERREIRA, Gabriela Nunes. *Centralização e descentralização. O debate entre Tavares Bastos e visconde de Uruguai*. São Paulo: Ed. 34, 1999.
- FERREIRA, Godofredo. *Os bandeirantes modernos: O desbravamento e a colonização das mattas do valle do rio Mucury e a fundação da cidade de Teophilo Ottoni, em Minas Geares*. [S.l]: [s.n.], 1934.
- FRAGOSO, João Luís Ribeiro *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2ª ed. rev. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.
- \_\_\_\_\_.; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia - Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 24ª Ed. São Paulo: Editora Nacional, 1991.
- GIROLETTI, Domingos. *Industrialização de Juiz de Fora*. Juiz de Fora: EDUFJF, 1998.
- GODOY, Marcelo Magalhães. *No país das minas de ouro a paisagem vertia engenhos de cana e casas de negócio: um estudo das atividades agroaçucareiras tradicionais*



- mineiras, entre o setecentos e o novecentos, e do complexo mercantil da província de Minas Gerais*. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 2004.
- GOLDSMITH, Raymond. *Brasil 1850-1984: desenvolvimento financeiro sob um século de inflação*. São Paulo: Harper & Row, 1986.
- GOULART, José Alípio. *Brasil do Boi e do Couro*. Rio de Janeiro: GRD, 1965.
- GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A Princesa do Oeste: elite mercantil e economia de subsistência em São João Del Rei (1831-1888)*. Tese de Doutorado em História. Rio de Janeiro: IFCS/UFRJ, 1998.
- \_\_\_\_\_. *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais*. São Paulo: Annablume, 2002.
- \_\_\_\_\_. “Andanças de um militar português pelos sertões do Brasil (1823-1826)”. In: MATOS, Raimundo José da Cunha. *Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão*. Belo Horizonte: Instituto Cultural Amílcar Martins, 2004.
- GUIMARÃES, Armelim. *História de Itajubá*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1987.
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes. “A influência paulista na formação econômica e social do Triângulo Mineiro”. *XI Seminário sobre a economia mineira* (Anais; CD-ROM). Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2004.
- HOLANDA, Sérgio B. de. “Metais e Pedras Preciosas”. In: \_\_\_\_\_. (organizador). *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo I, 2º Volume. 5ª Ed. São Paulo: Difel, 1982.
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). *Anuário Estatístico do Brasil*, Ano V – 1939/1940.
- IGLESIAS, Francisco. *Política Econômica do Governo Provincial Mineiro (1835-89)*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, Instituto Nacional do Livro, 1958.
- \_\_\_\_\_. *Três Séculos de Minas*. Belo Horizonte: Biblioteca Publica Estadual Luiz de Bessa, 1985.
- \_\_\_\_\_. “Minas Gerais”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo II, 2º Volume, pp. 364-412. 6ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.
- JACOB, Rodolfo. *Minas no XXº século*. Rio de Janeiro: Gomes e Irmão, 1910.
- JARDIM, Renato. *Reminiscências de Resende, Estado do Rio, às plagas paulistas: São Simão, Batatais, Altinópolis, e Ribeirão Preto*. São Paulo: Ed. José Olympio, 1946.
- KLEIN, Herbert S. “A oferta de muare no Brasil central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880”. *Estudos Econômicos*, v. 19, n. 2, mai-ago 1989.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *Economia colonial*. São Paulo: Perspectiva, 1973.
- LEITE, Mário. *A Região da Mantiqueira: ensaio descritivo*. Lisboa: Sociedade Industrial de Tipografia, 1951.
- LENHARO, Alcir. “Rota menor: o movimento da economia mercantil de subsistência no centro-sul do Brasil, 1808-1831”. *Anais do Museu Paulista*, Tomo XXVIII, pp. 29-49, 1977-78. São Paulo: USP, 1978.

- \_\_\_\_\_. *As Tropas da Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. Segunda edição. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Transportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1993.
- LIBBY, Douglas Cole. *Trabalho Escravo e Capital Estrangeiro no Brasil: O Caso de Morro Velho*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1984.
- \_\_\_\_\_. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- \_\_\_\_\_. “Protoindustrialização em uma sociedade escravista: o caso de Minas Gerais”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). *História econômica do da independência e do Império: coletânea de textos apresentados no I Congresso Brasileiro de História Econômica*. São Paulo: HUCITEC/FAPESP/ABPHE, 1996.
- \_\_\_\_\_. “Notas sobre a produção têxtil brasileira no final do século XVIII: novas evidências de Minas Gerais”. *Estudos Econômicos*, V. 27, nº1, Jan-Abr 1997, pp. 97-115.
- LIMA, João Heraldo. *Café e Indústria em Minas Gerais (1870-1920)*. Petrópolis: Vozes, 1981.
- LINHARES, Maria Yedda Leite. “O Brasil no Século XVIII e a Idade do Ouro: a propósito da problemática da decadência”. In: *Seminário sobre a Cultura Mineira no Período Colonial*. Pp. 147-71. Belo Horizonte: Conselho Estadual de Cultura de Minas Gerais, 1979.
- \_\_\_\_\_. *História do abastecimento; uma problemática em questão (1530-1918)*. Brasília: BINAGRI, 1979.
- \_\_\_\_\_.; SILVA, Francisco Carlos Teixeira. *História da agricultura brasileira: combates e controvérsias*. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- LOBO, Eulália Maria Lehmayer *et alli*. “Evolução dos preços e do padrão de vida no Rio de Janeiro, 1820-1930, resultados preliminares”. *Revista Brasileira de Economia*, nº 25(4), out/dez 1971. Rio de Janeiro: FGV, 1971.
- LUNA, Francisco Vidal. *Minas Gerais: escravos e senhores*. São Paulo: IPE/USP, 1981.
- \_\_\_\_\_.; CANO, Wilson. “A reprodução natural de escravos em Minas Gerais (século XIX) – uma hipótese”. In: \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. *Economia Escravista em Minas Gerais*. Cadernos IFCH/UNICAMP nº 10, outubro/1983. Campinas: IFCH/UNICAMP, 1983. p. 1-14.
- \_\_\_\_\_.; COSTA, Iraci del Nero da. *Minas Colonial: Economia & Sociedade*. São Paulo: FIPE/Pioneira, 1982.
- \_\_\_\_\_.; \_\_\_\_\_. “Demografia Histórica de Minas Gerais no Período Colonial”. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, 58, Janeiro de 1984, Número especial sobre a economia mineira. Belo Horizonte: UFMG, 1984.
- LUZ, Nícia Villela; PELÁEZ, Carlos Manuel. “Economia e história: o encontro entre dois campos do conhecimento”. *Revista Brasileira de Economia*, 26(3), pp. 273-301, jul./set. 1972.

- MAGALHÃES, Hildebrando. *O Café em Minas Geraes*. Piracicaba: Typ. da Livraria Giraldes, 1933.
- MARCONDES, Renato Leite. SUPRINYAK, Carlos Eduardo. “Movimentação de tropas no sul da colônia: aspectos estruturais do mercado de animais na segunda metade do século XVIII”. *Anais da VI Jornada Setecentista*, Curitiba, 2005.
- MARTINS, Humberto E. de Paula. “Formação e desenvolvimento sócio-econômico do Triângulo Mineiro”. *Varia História*, Belo Horizonte, nº19, Nov/1998, pp 164-182.
- MARTINS, Maria do Carmo Salazar. “Anotações sobre a organização administrativa da Província de Minas Gerais”. In: *Anais do VI Seminário sobre a Economia Mineira*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1992.
- \_\_\_\_\_.; SILVA Helenice Carvalho Cruz da. “Produção econômica de Minas Gerais em meados do século XIX”. Texto apresentado no V Congresso Brasileiro de História Econômica. [www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe\\_2003\\_90.pdf](http://www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe_2003_90.pdf)
- MARTINS, Roberto Borges. *Growing in silence: the slave economy of nineteenth-century Minas Gerais, Brazil*. Tese de doutorado. Nashville: Vanderbilt University, 1980.
- \_\_\_\_\_. *A economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Texto para discussão Nº 10. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1982.
- \_\_\_\_\_. “Minas Gerais, Século XIX: Tráfico e Apego à Escravidão numa Economia Não-Exportadora”. *Estudos Econômicos*, Volume 13, Número 1, p. 181-209, Jan/Abr 1983.
- \_\_\_\_\_. “A indústria têxtil doméstica de Minas Gerais no século XIX”. In: *II Seminário sobre a Economia Mineira* (Anais, Volume História Econômica de Minas Gerais). Belo Horizonte: CEDEPLAR/FACE/UFMG, 1983, pp. 76-94.
- \_\_\_\_\_. “Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez”. SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral. *História econômica do período colonial: coletânea de textos apresentados no I Congresso Brasileiro de História Econômica*. São Paulo: HUCITEC/FAPESP/ABPHE, 1996.
- \_\_\_\_\_.; MARTINS, Maria do Carmo Salazar. “As exportações de Minas Gerais no século XIX”. *I Seminário sobre a Economia Mineira*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1982.
- \_\_\_\_\_.; MARTINS FILHO, Amílcar. “Slavery in a nonexport economy: a reply”. *Hispanic American Historical Review*, 64 (1), fev. 1984.
- MARTINS FILHO, Amílcar; MARTINS, Roberto Borges. “Slavery in a Nonexport Economy: Nineteenth-Century Minas Gerais Revisited”. *Hispanic American Historical Review*, 63 (3), pp. 537-68, 1983.
- MAURO, Frédéric. “Da história seriada ou estatística à história freqüencial ou estrutural: o caso do Brasil”. *Revista Brasileira de Economia*, Rio de Janeiro, 26 (3), pp. 303-310, jul./set. 1972.
- \_\_\_\_\_. “O Brasil e a América Latina: conjuntura econômica e estrutura social desde a época colonial (um estudo comparativo)”. In: PELAEZ, Carlos Manuel. BUESCU, Mircea (coords.). *A Moderna História Econômica*. Pp. 87-97. Rio de Janeiro: APEC, 1976.

- MAXWELL, Kenneth R. *A devassa da devassa: a Inconfidência Mineira, Brasil-Portugal 1750-1808*. 5ª Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2001.
- MERCADANTE, Paulo. *Os Sertões do Leste, Estudo de uma região: A Mata Mineira*. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.
- MOURA, Marcelo Duarte. "A indústria artesanal de tecidos em Minas Gerais na 1ª metade do século XIX". *X Seminário sobre a Economia Mineira*, Diamantina, 2002.
- NARDI, Jean-Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial: agricultura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996.
- NOGUERÓL, Luiz Paulo Ferreira. "Preços de bois, cavalos e de escravos em Porto Alegre e em Sabará no século XIX – mercadorias de um mercado nacional em formação". *XI Seminário sobre a Economia Mineira*, 2004.
- NORMANO, J. F. *Evolução Econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1975.
- NOVAIS, Fernando Antonio. "Estrutura e dinâmica do antigo sistema colonial – séculos XVI e XVIII". *Cadernos CEBRAP* nº 17. [1977]
- \_\_\_\_\_. *Brasil e Portugal na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. São Paulo: HUCITEC, 1979.
- NOYA PINTO, Virgílio. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. São Paulo: Nacional, 1979.
- OFFICER, Lawrence H. "What Was the Gold Price Then?" In: *Economic History Services*, EH.Net, 2002. [URL: <http://eh.net/hmit/goldprice/>]
- OLIVEIRA, Maria Teresa Ribeiro. "Formas de organização da propriedade na indústria têxtil mineira no século XIX". In: *VII Seminário sobre a Economia Mineira (Anais, Volume 1)*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1995, pp. 363-391.
- OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. "Cafeicultura mineira: formação e consolidação - 1809-1870". *IX Seminário sobre a economia mineira (Anais, Volume 1)*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2000.
- \_\_\_\_\_. *Negócios de família: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira -1780-1870*. Bauru/SP: EDUSC, 2005.
- ONODY, Oliver. *A inflação brasileira (1820-1958)*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1960.
- OTTONI, Homero Benedicto. *Poços de Caldas*. São Paulo: Anhambi, [s.d.].
- PAIVA, Clotilde Andrade. *População e economia nas Minas Gerais do século XIX*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH/USP, 1996.
- \_\_\_\_\_; BOTELHO, Tarcísio Rodrigues. "População e espaço no século XIX mineiro: algumas evidências de dinâmicas diferenciadas". *Anais do VII Seminário sobre a Economia Mineira*, Vol. 1, pp. 87-108. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1995.
- PEIXOTO, Lea Quintiere Cortines. *Principais Antigos Caminhos Fluminenses para as Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Imprensa Estadual, 1951.
- PIMENTA, Dermeval José. *Caminhos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.

- PIMENTA, Reynaldo de Oliveira. *O Povoamento do Planalto da Pedra Branca: Caldas e região (Obra Póstuma)*. São Paulo: [s.n.], 1998.
- PONTES, Hildebrando. *História de Uberaba e a civilização no Brasil Central*. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1970.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia*. São Paulo: Brasiliense/Publifolha, 2000.
- PUNTONI, Pedro (coord.). *Os Recenseamentos Gerais do Brasil no Século XIX: 1872 e 1890*. São Paulo: CEBRAP, 1998 (CD-ROM).
- RIBEIRO, Eduardo Magalhães. "Vaqueiros, Fazendas e Pecuária Extensiva no Nordeste de Minas Gerais na Primeira Metade do Século XX". *20 anos do Seminário sobre a Economia Mineira – 1982-2002: coletânea de trabalhos*. Belo Horizonte: UFMG/FACE/CEDEPLAR, 2002.
- RIVELLI, Cecília; LIMA, Roberto Pastana Teixeira. *Ouro Fino: olhar e direção*. Ouro Fino: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Ouro Fino, 1994.
- RODARTE, Mário Marcos Sampaio. *O caso das minas que não se esgotaram: a pertinência do antigo núcleo central minerador na expansão da malha urbana da Minas Gerais oitocentista*. Tese de Doutorado. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1999.
- \_\_\_\_\_. GODOY, Marcelo Magalhães. "Comércio e desenvolvimento urbano na Província de Minas Gerais – Primeira Metade do Século XIX". *VI Congresso Brasileiro de História Econômica (ABPHE)*, 2005. (2005a)
- \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. "Pródromos da formação do mercado interno brasileiro: Um estudo de caso das relações entre capital mercantil, rede de cidades e desenvolvimento regional, Minas Gerais na década de 1830". *XXXIII Encontro Nacional de Economia (ANPEC)*, 2005. (2005b)
- \_\_\_\_\_. PAULA, João Antônio de. SIMÕES, Rodrigo Ferreira. "Rede de cidades em Minas Gerais no século XIX". *História Econômica História de Empresas*, v. 7, n. 1, pp. 7-45, 2004.
- RODRIGUES, André Figueiredo. "Os sertões proibidos da Mantiqueira: desbravamento, ocupação da terra e as observações do governador dom Rodrigo José de Meneses". *Revista Brasileira de História*, vol. 23, nº 46, 2003, pp. 253-270.
- ROSSI, Pompeu. *História de Ouro Fino: seus fatos, sua gente e suas lendas*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1981.
- SAES, Flávio A. M. *As ferrovias de São Paulo: Paulista, Mogiana e Sorocabana*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FEA/USP, 1974.
- SAMUEL, Pedro. (Pedro Samuel de Souza). *Bom Jardim, uma história, de Minas*. Bom Jardim de Minas: s.n., 2000.
- SANTOS, Ronaldo Marcos dos. "Mercantilização, decadência e dominância." In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). *História econômica do da independência e do Império: coletânea de textos apresentados no I Congresso Brasileiro de História Econômica*. São Paulo: HUCITEC/FAPESP/ABPHE, 1996.

- SILVA, Ana Rosa Cloquet da. “De Comunidades a Nação. Regionalização do poder e construções identitárias em Minas Gerais (1821-1831)”, *Almanack Braziliense*, número 2, novembro de 2005, pp. 43-63.
- SILVA, Sebastião Fonseca; MACHADO FILHO, Aires da Mata. *História do Araxá*. Belo Horizonte: s.e., 1946.
- SIMONSEN, Roberto. *História Econômica do Brasil*. 7ª Ed. São Paulo: Comp. Ed. Nacional, 1977.
- SLENES, Robert W. “Comments on ‘Slavery in a Nonexport Economy’”. *Hispanic American Historical Review*, 63 (3), p. 569-81. 1983. Duke University Press, 1983.
- \_\_\_\_\_. “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes: A Economia Escrava de Minas Gerais no Século XIX”. *Estudos Econômicos*, Volume 18, Nº 3, Set/Dez 1988. São Paulo: IPE/USP, 1988.
- STEIN, Stanley J. *Vassouras, a Brazilian coffee county, 1850-1900*. Reprint. Originally published: Cambridge: Harvard University Press, 1957. Princeton: Princeton University Press, 1985.
- SUPRINYAK, Carlos Eduardo. *Comércio de animais de carga no Brasil imperial: uma análise quantitativa das tropas negociadas nas províncias do Paraná e São Paulo*. Dissertação de mestrado. Araraquara: FCLAr/UNESP, 2006.
- \_\_\_\_\_. RESTITUTTI, Cristiano Corte. “Os muare e as minas: relações entre a demanda mineira e o mercado de animais de carga nos séculos XVIII e XIX”. *XII Seminário sobre a Economia Mineira* (Diamantina, MG). CD-ROM. Belo Horizonte: UFMG / Cedeplar, 2006.
- TESSITORE, Viviane. *As Fontes da Riqueza Pública*. Dissertação de Mestrado. FFLCH/USP, 1995.
- VASCONCELOS, Diogo de. *História Antiga de Minas Gerais*. Dois Volumes. 3ª ed. Belo Horizonte: Itatiaia, 1974. (1974a)
- \_\_\_\_\_. *História Média de Minas Gerais*. 3ª ed. Belo Horizonte: Itatiaia, 1974. (1974b)
- VALLADÃO, Alfredo. *Campanha da Princesa*. Três Volumes. Rio de Janeiro: Leuzinger, 1940.
- VASQUEZ, Pedro Karp. *Álbum da Estrada União e Indústria*. Rio de Janeiro: Quadratim G., 1997.
- VENÂNCIO, Renato Pinto. “Caminho Novo: a longa duração”. *Varia Historia*, Número 21, Julho de 1999
- VERSIANI, M. Teresa R. O. “O aparecimento da indústria têxtil mineira na década dos setenta, século XIX”. In: VI Seminário sobre a Economia Mineira (Anais). Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1992, pp. 83-104.
- WIRTH, John D. *O Fiel da Balança: Minas Gerais na Federação Brasileira, 1889-1937*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- ZEMELLA, Mafalda P. *O Abastecimento da capitania de Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: [s.n.], 1951.

## APÊNDICE I

### Arrolamento das fontes

Foram coligidas informações sobre exportações desagregadas por registros ou recebedorias. A disponibilidade das fontes de exportações agropecuárias com informações desagregadas por produtos e por recebedorias delimitou os anos inicial e final da maior parte das séries entre 1815 e 1884, entretanto a série é mais completa a partir de 1839, pois antes disso são dados esparsos que não caracterizam uma série de dados anuais.

Há dois casos de séries a partir da década de 1800: para os registros da Mantiqueira (1802-11), tradicional caminho para a estrada geral de São Paulo ao Rio de Janeiro com ramificação para Parati,<sup>633</sup> e de Campanha de Toledo (1805-23), rota de Caldas e Ouro Fino para São Paulo.<sup>634</sup> Existem dados específicos para três trimestres de 1815 para o registro do Caminho Novo (Mathias Barbosa), na estrada geral de Vila para Rio de Janeiro, com declaração da procedência por comarcas e capitanias.<sup>635</sup>

Para todos os registros existentes na década de 1810 há as informações para 1818/19 do Barão de Eschwege, exceto Jacuí.<sup>636</sup> Para todos os registros há também dados para c.1815 em diante, agregados na fonte para diversos trimestres, geralmente entre 1815 e 1823, variando para alguns registros o ano inicial entre 1805 (Campanha de Toledo) e 1820 (Caminho Novo), e o ano final até 1820 (Presídio do Rio Preto) e 1827 (Malhada).<sup>637</sup> Entre 1823 e 1842, há dados completos desagregados por registros e por produtos para tão-somente 1828, conforme transcrito por Roberto Borges Martins,<sup>638</sup> e informações esparsas

---

<sup>633</sup> Exportações anuais de fumo, bovinos e suínos entre 1802 e 1811. Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (ANRJ), Coleção Casa dos Contos de Ouro Preto (CCCOP), livro 1433. *Apud* CARRARA, *Agricultura e Pecuária*, pp. 167 e 197.

<sup>634</sup> “Resumo da importação e exportação de alguns registros da Capitania e Província de Minas Gerais...” Arquivo Público Mineiro (APM), PP 1/49, caixa 16, documento 12.

<sup>635</sup> APM, Arquivo Casa dos Contos, Pl. 30223, rolo 514. *Apud* CHAVES, “Os mapas estatísticos”, p. 13.

<sup>636</sup> ESCHWEGE, “Notícias e Reflexões Estadísticas”, pp. 748-749.

<sup>637</sup> “Resumo da importação e exportação de alguns registros da Capitania e Província de Minas Gerais...” Arquivo Público Mineiro (APM), PP 1/49, caixa 16, documento 12.

<sup>638</sup> “Tabella demonstrativa da exportação que fez no anno de 1828 a Província de Minas Geraes, para as províncias limitrofes, extrahida dos livros de registros, com as somas do valor dos generos de cada um dos artigos, por todos os registros, e a de todos os artigos por cada hum registro calculado pelo preço infimo” (APM, PP1/6, caixa 1, documento 18). Documento transcrito por Roberto Borges Martins.

para o período 1824-1831.<sup>639</sup>

O corpo documental da Coleção Casa dos Contos, dividido entre o Arquivo Público Mineiro e Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, fornece algumas fontes sobre o movimento via vários registros mineiros. As primeiras informações concretas sobre as exportações mineiras provêm deste fundo, para o período 1802-11, tão-somente pelo registro da Mantiqueira.<sup>640</sup> Há no Arquivo Público Mineiro um mapa das exportações, por registros, para vários trimestres entre 1805 e 1827.<sup>641</sup> As primeiras informações completas das exportações mineiras, para todos os produtos e registros em um mesmo ano, são fornecidas pelo Barão de Eschwege para julho de 1818 a junho de 1819.<sup>642</sup> O comentador inglês J.J. Sturz fornece informações das exportações mineiras, agregadas e transformadas em pesos e medidas inglesas, “nos anos de 1827 e 1828”.<sup>643</sup> Roberto Borges Martins localizou a fonte original que gerou os dados de Sturz, completa por registros e produtos e com informações da pauta de preços oficiais (“preço ínfimo”).<sup>644</sup>

As informações das exportações para 1818/19 (Eschwege) e 1828 (APM/Martins) são completas, por produtos e por registros. As informações para diversos registros entre 1805 e 1827 (*circa* 1815/23, APM/Chaves) são fragmentárias, por registros, faltando uniformidade para as unidades de medida empregadas; os dados são agregados quanto aos anos de cobertura, mas informam a quantidades de trimestres computados e os anos inicial e final, permitindo o cálculo da exportação média trimestral, daí a anual, para o período indicado.

---

<sup>639</sup> Registro de Campanha de Toledo, 1824-27 por trimestres (APM, PP 1/48, cx. 13); registro de Soledade de Itajubá, anos de 1831 por meses (APM, PP 1/48, cx. 14); nove registros, tão-somente café, fumo açúcar e algodão em rama, anos de 1830, (*O Universal* [Ouro Preto], n. 622, 20/07/1831, p. 3, fonte citada nos arquivos pessoais de Roberto Borges Martins).

<sup>640</sup> ANRJ, CCCOP, livro 1433, *apud* CARRARA, *Agricultura e Pecuária*, pp. 167 e 197.

<sup>641</sup> APM, PP 1/49, Cx.16, Doc.12, Segundo Cláudia Chaves, este documento foi “elaborado por um funcionário do APM, provavelmente no final do século XIX”, a partir dos mapas trimestrais originais enviados pelos administradores dos registros (CHAVES, “Os mapas estatísticos”, p.5).

<sup>642</sup> ESCHWEGE, “Notícias e Reflexões Estadísticas”, pp. 748-749. Roberto Martins alerta alguma disparidade das informações de Eschwege, para exportações de panos e observações sobre os meses ou trimestres de referência, entre a edição original das “Notícias e Reflexões Estadísticas” da Academia Real de Ciências de Lisboa (1825) e a reedição da Revista do Arquivo Público Mineiro (1899, a partir de manuscrito da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, sem data). Cf. ESCHWEGE, Guilherme, Barão de. “Notícias, e Reflexões Estadísticas a Respeito da Província de Minas Geraes”. *Historia e Memórias da Academia Real das Ciências de Lisboa*, Tomo IX. Lisboa: Typografia da Academia Real das Ciências de Lisboa, 1825.

<sup>643</sup> STURZ, *A Review*, *op. cit.*, pp. 110-1111, *apud* MARTINS & MARTINS, “As exportações de Minas Gerais”, Anexo I.

<sup>644</sup> APM, PP1/6, cx. 1, doc. 18. Documento transcrito por Roberto Borges Martins.



Para os 45 anos fiscais entre 1839 e 1884, temos informação ao menos parcial para 40.<sup>645</sup> Temos informações completas sobre os produtos exportados para 36 anos fiscais.<sup>646</sup> Para o ano 1849/50 a completude informativa foi prejudicada pelo arremate a contratantes particulares de 19 das 28 recebedorias então existentes, para as quais temos tão-somente a arrecadação correspondente ou o valor mínimo pago pelo arrematante (nos casos de não cumprimento das metas de arrecadação). Há, ainda, informações completas sobre os produtos exportados desagregados por recebedorias para 27 anos fiscais. Para os anos 1857/58 e 59/60 as fontes originais consultadas por Roberto e Maria do Carmo Martins para seu trabalho original de 1982 não foram localizadas no APM (incorporamos os dados desagregados por recebedorias para tão-somente os principais produtos para estes dois anos fiscais através de suas anotações pessoais gentilmente cedidas). Para os anos 1848/49, 70/71, 75/76, 76/77, 78/79, 79/80 e 80/81 não há informação sobre a distribuição das exportações por recebedorias.

### Sumário das fontes para as exportações mineiras no século XIX

Anos	Fontes	Notas
1802-1811	Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (ANRJ), Coleção Casa dos Contos de Ouro Preto (CCCOP), livro 1433. <i>Apud</i> CARRARA, 1997, pp. 167 e 197	Registro da Mantiqueira
1805-27	“Resumo da importação e exportação de alguns registros da Capitania e Província de Minas Gerais...” APM, PP 1/49, caixa 16, documento 12	Diferentes períodos para cada registro.
1815	APM, Casa dos Contos, Pl. 30223, rolo 514. <i>Apud</i> CHAVES, 2002, p. 13.	Registro do Caminho Novo
1818/19	ESCHWEGE, 1899, pp. 748-749	Por registros e produtos
1822-38	MARTINS & MARTINS, 1982, Anexo 2.	Café
1823 e 29	CARVALHO, 1916, pp. 19-20.	Algodão
1824-27	APM, PP 1/48, cx. 13	Registro de Toledo
1828	APM, PP 1/6, cx. 1, doc. 18. Documento transcrito por Roberto B. Martins.	Por registros e produtos
1830	<i>O Universal</i> [Ouro Preto], n. 622, 20/07/1831. Documento transcrito por Roberto Borges Martins	Açúcar, algodão, café e fumo em nove registros
1831	APM, PP 1/48, cx. 14	Registro de Itajubá
1839/40	MINAS GERAIS, 1840, mapa s.n.	Total por produtos
1840/41	MINAS GERAIS, 1843, mapa n. 7; MINAS GERAIS, 1844, mapa n. 24.	Arrecadação por recebedorias sem distinção de produtos
1841/42	MINAS GERAIS, 1843, mapa n. 7; MINAS GERAIS, 1844, mapa n. 24.	Arrecadação por recebedorias sem distinção de produtos
1842/43	MINAS GERAIS, 1844, mapa n. 24.	Por recebedorias e produtos
1843/44		Nenhum dado disponível
1844/45	MINAS GERAIS, 1846.	Por recebedorias e produtos
1845/46	APM, FP 3/1, cx. 10, doc. 15	Por recebedorias e produtos
1846/47		Nenhum dado disponível
1847/48	APM, Tabelas da Mesa das Rendas Provinciais, Vol. 2A.	Por recebedorias e produtos

<sup>645</sup> Não há informação sobre os produtos exportados para os anos fiscais 1840/41, 1841/42, 1843/44, 1846/47 e 1863/64.

<sup>646</sup> Há informações agregadas para tão-somente os principais produtos em 1862/63, 1864/65 e 1865/66.

Anos	Fontes	Notas
1848/49	APM, FP 3/1, cx. 10, doc. 30; APM, PP 1/40, cx. 35, doc. 1.	Total por produtos; café por recebedorias.
1849/50	APM, FP 3/1, cx 10, doc 31; APM, PP 1/40, cx. 35, doc. 1	Somente nove recebedorias
1850/51	APM, Tabelas da Mesa das Rendas Provinciais, Vol. 3A.	Por recebedorias e produtos
1851/52	APM, Tabelas da Mesa das Rendas Provinciais, Vol. 3.	Por recebedorias e produtos
1852/53	APM, Tabelas da Mesa das Rendas Provinciais, Vol. 3A.	Por recebedorias e produtos
1853/54	APM, Tabelas da Mesa das Rendas Provinciais, Vol. 3.	Por recebedorias e produtos
1854/55	APM, Tabelas da Mesa das Rendas Provinciais, Vol. 3.	Por recebedorias e produtos
1855/56	APM, Tabelas da Mesa das Rendas Provinciais, Vol. 3.	Por recebedorias e produtos
1856/57	APM, Balanços e Orçamentos Apresentados à Assembléia Legislativa Provincial no ano de 1859, tabela 4.	Por recebedorias e produtos
1857/58	MARTINS & MARTINS, 1982, Anexo 1; documentação pessoal de Roberto Martins.	Total por produtos; 7 produtos recebedorias.
1858/59	APM, Balanços e Orçamentos Apresentados à Assembléia Legislativa Provincial no ano de 1861, tabela 4.	Por recebedorias e produtos
1859/60	MARTINS & MARTINS, 1982, Anexo 1; documentação pessoal de Roberto Martins.	Total por produtos; 7 produtos recebedorias.
1860/61	APM, Balanços e Orçamentos Apresentados à Assembléia Legislativa Provincial no ano de 1863 (1863a), tabela 4.	Por recebedorias e produtos
1861/62	APM, Balanços e Orçamentos Apresentados à Assembléia Legislativa Provincial no ano de 1863 (1863b), tabela 4.	Por recebedorias e produtos
1862/63	MARTINS & MARTINS, 1982, Anexo 1.	Total para 8 produtos
1863/64		Nenhum dado disponível
1864/65	MARTINS & MARTINS, 1982, Anexo 1.	Total para 21 produtos
1865/66	MARTINS & MARTINS, 1982, Anexo 1.	Total para 24 produtos
1866/67	APM, Balanços e Orçamentos Apresentados à Assembléia Legislativa Provincial no ano de 1868, tabela 1.	Por recebedorias e produtos
1867/68	MINAS GERAIS, 1870, Anexo 9, mapa n.1.	Por recebedorias e produtos
1868/69	APM, Balanços e Orçamentos Apresentados à Assembléia Legislativa Provincial no ano de 1870, tabela 1.	Por recebedorias e produtos
1869/70	APM, Balanços e Orçamentos Apresentados à Assembléia Legislativa Provincial no ano de 1871, tabela 1.	Por recebedorias e produtos
1870/71	MINAS GERAIS, 1884, Appendices ao anexo B, tabella n. 17.	Total por produtos
1871/72	APM, Balanços e Orçamentos Apresentados à Assembléia Legislativa Provincial no ano de 1873, tabela 1.	Por recebedorias e produtos
1872/73	APM, Balanços e Orçamentos Apresentados à Assembléia Legislativa Provincial no ano de 1874, tabela 1.	Por recebedorias e produtos
1873/74	APM, Balanços e Orçamentos Apresentados à Assembléia Legislativa Provincial no ano de 1875, tabela 1.	Por recebedorias e produtos
1874/75	APM, Balanços e Orçamentos Apresentados à Assembléia Legislativa Provincial no ano de 1876, tabela 1.	Por recebedorias e produtos
1875/76	MINAS GERAIS, 1884, Appendices ao anexo B, tabella n. 17.	Total por produtos
1876/77	MINAS GERAIS, 1884, Appendices ao anexo B, tabella n. 17.	Total por produtos
1877/78	APM, FP 3/1, cx. 12, doc. 16.	Por recebedorias e produtos
1878/79	MINAS GERAIS, 1884, Appendices ao anexo B, tabella n. 17.	Total por produtos
1879/80	MINAS GERAIS, 1884, Appendices ao anexo B, tabella n. 17.	Total por produtos
1880/81	MINAS GERAIS, 1884, Appendices ao anexo B, tabella n. 17.	Total por produtos
1881/82	MINAS GERAIS, 1882, Appendices ao Anexo A, Tabella n. 1.	Por recebedorias e produtos
1882/83	MINAS GERAIS, 1884, Appendices ao anexo B, tabella n. 1.	Por recebedorias e produtos
1883/84	MINAS GERAIS, 1885, ppendices ao Anexo A, Tabella n. 1.	Por recebedorias e produtos

## APÊNDICE II

### Estimação da quantidade de bestas carregadas de exportações

“Na conformidade dos Regulamentos, é calculado em 8 o número de arrobas que carrega uma besta”.<sup>647</sup>

A carga média por animal utilizada para estimação do número de bestas carregadas transeuntes foi de oito arrobas, pois este era o procedimento para contagem nas Recebedorias, apesar de saber-se que, na média, a carga era maior, como vimos no Capítulo 2.

Quando os gêneros são computados por alqueire, transformamos o volume em peso. Um alqueire equivale a 36,27 litros.<sup>648</sup> A densidade quilos / litro dos seguintes gêneros é: arroz, 0,8; milho, 0,85; feijão, 0,9; fubá, 0,65; farinha de mandioca, 0,8.<sup>649</sup> Uma arroba equivale a 14,69 quilos; faz-se a transformação.<sup>650</sup>

Quanto às demais medidas, as seguintes transformações foram consideradas.

Queijos: “transportam-se em cestas de bambu (jacás), achatados e quadrados. Cada cesto contém cinquenta queijos e dois formam a carga de um burro”.<sup>651</sup> O engenheiro Gerber computava o peso do queijo a 1/16 de arroba.<sup>652</sup>

Galinhas: “chickens sent from Minas Gerais and São Paulo traveled on mule back in bamboo baskets called jacás and rarely survived more than a month.”<sup>653</sup> Roberto Martins utiliza a transformação de 1,5kg por galinha.<sup>654</sup> Gerber utiliza peso de 1/8 de arroba por galinha.<sup>655</sup>

<sup>647</sup> Inspetor da Mesa das Rendas, 1855. APM, PP 1/40, Cx. 37 Doc. 10.

<sup>648</sup> A partir de 1871/72, a contagem nas Recebedorias se faz em litros. Confrontando os dados de exportações mineiras das Tabelas da Mesa de Rendas Provinciais da década de 1870, em litros, aos mesmos apresentados em Relatório do Presidente da Província (MINAS GERAIS, *Falla... 1884*: Apêndice ao Anexo B, Quadro 17), em alqueires, tem-se a equivalência de um alqueire a 50 litros. Optamos pela menor medida.

<sup>649</sup> GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste: elite mercantil*, p. 176.

<sup>650</sup> CARRARA, *Agricultura e Pecuária*, p. 39. O preço do frete entre Santos e São Paulo regularia “entre 1\$280 a 1\$440 por alqueire ou 3\$840 a 4\$320 por animal” (SÃO PAULO, *Anais da Assembléia Legislativa*, ALESP, 1864, p. 511), ou seja, três alqueires por animal, o que condiz à média por peso.

<sup>651</sup> SAINT HILAIRE, *Viagem às nascentes*, p. 49.

<sup>652</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44.

<sup>653</sup> BROWN, *Internal Commerce*, p. 72.

<sup>654</sup> MARTINS & MARTINS, *Growing in silence*, Anexo I, ano financeiro de 1890.

<sup>655</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44.

Sacas de sal: “em 1898, a Santa Casa de Misericórdia de São João Del Rei igualou a bruaca de sal a 14,15 kg”.<sup>656</sup>

Panos de algodão: “the mineiro homespun weighed 0.34 pounds per yard, or 169 grams per meter”.<sup>657</sup>

Solas: uma unidade de meio de sola equivale a ¼ de arroba.<sup>658</sup>

Couros: utilizamos a mesma medida das solas.

Barris: “um barril regula duas arrobas de aguardente, azeite, etc”.<sup>659</sup>

Cargas (de capim de cangalha, frutas e panelas): cada burro transporta uma carga.

Rapaduras: peso variável; Gerber calcula em 10 rapaduras por arroba; Burton dá 1,5kg a 2,5kg por rapadura.

Marmeladas: transportadas em caixotes de peso variável, em libras.<sup>660</sup>

Colchas e mantas: estimamos seu peso a partir a partir da proporção de seus preços ao dos panos de algodão (resultando em apenas 50 bestas empregadas ao ano).

Couçoeiras de jacarandá: exportação média de 150 dúzias por ano a partir de 1866/67; estimamos cada besta carregava meia a uma dúzia.

Tábuas: exportação média de 800 por ano; estimamos cada besta suportava uma dúzia ou mais.

Selas e selins: se cada besta carregasse apenas quatro, 60 animais seriam ocupados anualmente.

Chicotes: supondo peso médio de uma libra cada, menos de 20 mulas por ano seriam ocupadas.

Centos de cebolas e alhos: se cada cento pesa meia arroba, ocupariam menos de 15 bestas por ano.

Demais gêneros transportáveis quantificados em unidades (armações de cangalha, chapéus diversos, ferraduras, gamelas diversas, redes, selotes), dúzias (ovos), centos (cravos para ferraduras) ou milheiros (cigarros) ocupariam, juntos, cerca de 10 a 20 bestas por ano.

---

<sup>656</sup> GRAÇA FILHO, *A Princesa do Oeste: elite mercantil*, p. 176.

<sup>657</sup> STURZ, op. cit., *apud* MARTINS, 1980, p. 285.

<sup>658</sup> GERBER, *Noções Geográficas*, p. 44; CARRARA, *Agricultura e Pecuária*, p. 39.

<sup>659</sup> CUNHA MATOS, *Corografia Histórica*, Vol. II, p. 237.

<sup>660</sup> APM, TMRP, Volume 1A, “Mappa Demonstrativo dos Preços...”

## APÊNDICE III

**Valor das exportações totais e quantidades e preços das principais exportações mineiras no século XIX <sup>661</sup>**

	Total		Diamante		Ouro		Café		Fumo		Mel de fumo	
	libras	Contos	Quilates	réis / quilate	oitavas	réis / oitava	arrobas	réis / arroba	arrobas	réis / arroba	arrobas	réis / arroba
1815/23	620607	2482	29625	8000			3797	6350	91098	1980		
1818/19	776833	2711	25993	8000	172058	1200	10591	6350	58648	1980		
1828	559803	4340	15361	11589	484384	2700	81268	2825	95809	2160		
1839/40	656167	5030	18000	15292	442276	2836	243473	3648	133273	2265		
1840/41	762766	5971	18000	15542	454824	2899						
1841/42	658750	5535	18000	16656	460959	3154						
1842/43	575470	5251	18000	17929	472393	3461	263980	2960	154179	2475		
1844/45	616578	5846	18000	18443	415365	3557	374393	2870	134270	2610		
1845/46	675090	6192	18000	17750	382878	3424	384213	3076	161156	3405		
1847/48	844123	7669	18000	17396	433212	3449	745381	2688	164960	2355		
1848/49	739160	6976	18000	17979	480759	3608	659151	2554	143172	3075		
1849/50	955490	8396	32876	17645	503346	3566	405963	2554	1103	3075		
1850/51	1065554	8838	47752	16579	527468	3400	900264	3280	221870	3540		
1851/52	1126848	9571	62628	15924	563302	3289	939714	3525	241061	3240		
1852/53	1077373	9248	77504	16010	588678	3307	684614	3488	184106	2895		
1853/54	1158836	9913	92380	15868	593558	3297	508204	4160	195165	3150		
1854/55	1340873	11662	107256	16047	577105	3326	748463	3800	184807	3285		
1855/56	1386634	12073	107256	15977	547546	3340	709570	4208	198984	4020		
1856/57	1428505	12657	107256	16170	501673	3436	859591	4242	188802	5835		
1857/58	1455342	13391	107256	16698	486754	3541	627899	4070	208262	8025		
1858/59	1549100	14689	107256	17114	537646	3595	889766	4583	187577	5565		
1859/60	1514392	14291	107256	16940	608896	3623	561462	5967	188461	6000		
1860/60	2181688	20385	107256	16678	592443	3660	1738901	5578	226874	7755		
1861/62	1743915	16140	103315	16428	536392	3676	1086976	6069	197169	6495		
1862/63	(1015920)	(9104)	103315	15822	502649	3590	647707	6069				
1864/65	.78.402	16616	103315	16203	428751	3694	1476017	6062	119465	4650		
1865/66	1852278	18057	103315	16913	659927	3840	1303748	5781	228016	4980		
1866/67	2151331	22151	117038	17759	608199	4051	2150304	5523	225369	4275		
1867/68	1941372	24087	135676	21269	362800	4858	2130993	5870	282090	5595		
1868/69	2101312	28236	101321	22914	220998	5239	2793555	5952	274780	6960		
1869/70	1675619	19802	65211	20035	214724	4678	1489373	6182	275543	6975		
1870/71	2401975	25059	83507	17581	209983	4258	3034384	5020	242620	5865		
1871/72	1588084	15553	37720	16405	162856	3950	1233816	4412	328728	8370		
1872/73	3316946	31176	44543	15650	125767	3650	2639421	8242	344098	6060	6930	36226
1873/74	2683011	24827	29144	15314	281233	3631	1505021	9929	257301	5790	10976	40737
1874/75	4006466	36311	19431	14910	554936	3651	3157071	8163	267582	5670	7197	38663
1875/76	2967680	27135	29785	14948	567206	3696	2001028	8680	222774	5565	10533	35663
1876/77	3157455	30376	47335	15633	470719	3885	2623689	7860	165317	5415	6730	41426
1877/78	2728408	27603	50717	16337	460262	4073	2463911	7185	234123	5340	10752	41972
1878/79	3552710	38531	60137	17405	459286	4617	4059169	6833	246172	5415	10838	37137
1879/80	4029182	44502	46043	17618	374930	4951	2839364	12058	225998	5100	10222	34766
1880/81	5067510	55281	66404	17291	283045	4891	5357920	8616	218595	5700	4735	35376
1881/82	3110972	34687	39620	17560	275376	5000	4183582	6417	192764	5025	5176	32993
1882/83	3133738	35214	53010	17586	225042	5038	5608563	4585	204322	3825	9221	31034
1883/84	2991849	34004	60004	17672	258784	5095	3592449	6118	244333	4185	7217	32904

<sup>661</sup> Quantidades e preços de ouro e diamantes conforme explicitado na seção 3.1. Quantidades dos demais gêneros conforme registro das recebedorias. Preços das exportações agropecuárias conforme seção 3.2.

**Quantidades e preços das principais exportações mineiras no século XIX  
(continuação)**

Anos	Algodão em rama		Panos de algodão		Açúcar		Rapadura		Milho		Feijão	
	arobas	réis / arroba	varas	réis / vara	arobas	réis / arroba	unidades	réis / unidade	alqueires	réis / alqueire	alqueires	réis / alqueire
1815/23	120362	6045	1865308	148	8372	1562	730181	40	980	706	454	743
1818/19	98954	6045	1332740	148	15797	1562	111485	40	577	706	488	743
1828	6099	5865	2365367	131	42039	1967	148887	42	1555	625	1348	959
1839/40	973	5835	1023338	195	5890	2625	9910	67	8502	1323	5128	1738
1840/41												
1841/42												
1842/43	243	5145	1245229	162	2007	3520	4195	70	6143	1234	3963	1694
1844/45	1273	4050	1909568	149	7086	2803	1114	64	11577	1164	991	3012
1845/46	168	4605	1880912	157	8046	2679	5961	64	9550	1179	3891	2771
1847/48	205	5730	2358403	169	5043	3473	110902	73	4401	1327	5656	3158
1848/49	67	4170	2306181	145	686	3978	97098	78	5749	1400	7168	3665
1849/50	160	4995	1326863	150	1600	4267	77806	80	851	1282	1335	2515
1850/51	334	6540	1873056	154	7220	3646	77780	68	3327	1209	2590	1547
1851/52	533	4845	2192376	125	15530	2965	121933	58	16058	1163	3901	1724
1852/53	244	5175	2110769	141	11957	2857	126792	63	6684	1464	4856	3004
1853/54	86	5580	1679790	164	13592	2977	90285	72	10506	2117	4191	3716
1854/55	60	5460	1625201	171	12599	2753	163973	75	16099	2059	4092	3387
1855/56	26	5625	1960301	169	12598	4041	87042	89	13299	1684	6756	3393
1856/57	6	6570	1676737	173	3910	5752	17465	106	10676	2256	7466	3574
1857/58	72	6705	1483391	184	3475	6021	39531	115	12318	3285	3518	3341
1858/59	80	4935	1366862	178	3975	5467	39145	119	6486	3520	1522	4199
1859/60	48	8460	1135713	221	5142	5098	59548	118	15383	2966	5578	5917
1860/61	2	7830	1428701	185	4144	5646	9622	112	18364	2062	9530	5430
1861/62	509	9120	1797513	181	4352	4819	66113	92	22696	2080	6430	4071
1862/63					2854	3172			11238	2191	2885	3052
1864/65	33520	18675			18232	3392	98532	70	30000	1523	3550	2733
1865/66	45296	16530	1758324	278	10341	3985	94229	87	10702	2768	8725	4129
1866/67	20272	12705	1285682	238	6578	4165	128159	92	18745	2842	4327	3865
1867/68	25287	11535	1568265	220	6855	4310	185555	92	31976	2097	4442	4990
1868/69	25737	13455	1911058	249	15377	3961	185036	91	16595	2689	5581	6389
1869/70	35200	15360	1407344	284	49629	4236	108519	100	13843	3441	9604	5756
1870/71	30074	8085	1205830	191	17714	5132	139771	108	23321	2941	6379	4542
1871/72	33740	8880	1694943	184	5385	4993	151615	97	24771	2311	4756	3416
1872/73	13319	8820	1368666	192	4300	4332	78830	94	21897	3231	2733	4064
1873/74	7009	6450	1423013	191	4179	4186	204870	108	24094	3961	7953	6667
1874/75	4918	6855	1155187	188	3217	4187	114594	103	30950	2747	5430	6725
1875/76	2340	5895	489245	162	2435	4333	91129	97	17639	2568	3247	4337
1876/77	887	5865	212992	194	1494	4848	37218	121	11787	3878	1862	7267
1877/78	769	5805	292675	197	2867	5386	199959	128	12846	3911	3345	9323
1878/79	220	5835	161454	172	2394	4762	153848	108	16821	3000	11313	6235
1879/80	12	6855	180616	177	6057	4156	185098	97	65176	2511	4715	4832
1880/81	297	6030	207314	161			96492	101	16799	2412	7272	5123
1881/82	198	6615	135160	167			204675	110	18780	2170	14950	5375
1882/83	74	5520	172261	163			221333	107	72538	2342	3696	6113
1883/84			171405	171			239488	102				

**Quantidades e preços das principais exportações mineiras no século XIX  
(continuação)**

Anos	Gado vacum		Queijos		Gado suíno		Toucinho	
	cabeças	réis / cabeça	unidades	réis / unidade	cabeças	réis / cabeça	arrobas	réis / arroba
1815/23	69416	8000	598334	111	21844	2745	389352	1046
1818/19	62681	10290	537340	111	40293	3346	152279	1046
1828	72799	14156	460381	184	48559	3920	193481	1525
1839/40	50370	18444	399006	294	21547	8242	181106	3833
1840/41								
1841/42								
1842/43	45421	19706	377239	300	44819	6202	220301	2244
1844/45	53447	19909	395202	311	46958	6705	220420	2995
1845/46	60174	19684	354122	313	26988	7640	213245	3583
1847/48	61240	20033	466101	347	26687	7754	295215	4071
1848/49	57083	19480	461216	336	40323	6574	257375	2914
1849/50	16107	19690	74587	333	1647	6628	138560	2953
1850/51	51488	19482	439297	316	39805	6396	230943	2876
1851/52	58823	19499	445729	310	44993	6128	221147	2654
1852/53	61425	20653	445743	335	69072	6990	250061	2892
1853/54	68971	23023	468558	367	47701	9660	232610	4336
1854/55	75020	26238	410526	417	25412	12274	229769	6511
1855/56	71952	27030	410079	446	30781	11819	240639	6457
1856/57	69549	27667	467016	465	53179	10157	263365	4541
1857/58	65637	33606	473657	554	61995	12397	258262	5434
1858/59	63911	38792	396995	655	39566	16648	192937	9019
1859/60	65075	38143	477420	696	16766	17820	172065	10423
1860/61	65755	35380	415213	632	25914	13675	173253	7538
1861/62	63813	32372	397297	551	49630	9837	241078	4572
1862/63	49716	30211	318915	537				
1864/65	56176	26306	521277	464	49022	7760	255055	3504
1865/66	58604	28650	480934	519	42209	10948	223968	5246
1866/67	59495	31845	402490	556	30163	13443	189380	7462
1867/68	67268	31613	545401	543	28084	13137	207180	7708
1868/69	64672	30987	619040	565	36310	12618	256804	6459
1869/70	77952	32201	560375	606	34462	13863	229072	6201
1870/71	79560	32518	574327	593	42521	13250	267836	5880
1871/72	85952	30729	739814	535	49863	11196	292825	5034
1872/73	84892	31492	656645	571	51052	14079	241782	5565
1873/74	82679	34763	627843	672	36246	18439	203078	7745
1874/75	85555	35329	695171	660	21152	18293	201473	9186
1875/76	72230	36133	700570	662	24481	14170	235700	7610
1876/77	69620	41050	699543	815	23381	18365	188832	7094
1877/78	66128	42060	624688	847	16010	21374	185092	7546
1878/79	87926	39640	738455	766	13854	16824	161791	7163
1879/80	89186	39686	857199	755	17977	12802	181222	5989
1880/81	76738	38152	752272	732	28969	11527	200612	4565
1881/82	70173	36215	604907	707	28497	11373	179472	4831
1882/83	100755	34946	885226	701	26502	12740	229996	5587
1883/84	145138	34924	1328712	711	25973	14464	226076	6772

**Quantidades e preços das principais exportações mineiras no século XIX  
(continuação)**

Anos	Gado cavalar		Gado muar		Meios de sola		Couros de boi	
	cabeças	réis / cabeça	cabeças	réis / cabeça	unidades	réis / unidade	unidades	réis / unidade
1815/23	1076	10000	22	25000	22570	839	13814	1021
1818/19	3233	10000	3629	25000	20305	839	914	1021
1828	3265	30000	100	40000	49689	1399	1011	1668
1839/40	1387	23553	394	37412	10491	2239	2998	2694
1840/41								
1841/42								
1842/43	1173	20984	379	33370	3999	2149	6428	2671
1844/45	753	22758	428	36217	1008	2242	7453	2821
1845/46	1529	24143	1827	38436	3323	2292	8031	2901
1847/48	1789	25805	1283	41111	2846	2423	6650	3114
1848/49	1055	25407	251	40492	1455	2359	4299	3054
1849/50	711	25275	115	40294	539	2347	1015	3061
1850/51	948	22234	602	35458	2020	2170	2963	2854
1851/52	830	20778	409	33148	1373	2090	3575	2770
1852/53	988	25904	386	41340	728	2385	5985	3181
1853/54	1107	33317	311	53187	1935	2824	6386	3795
1854/55	1293	38585	932	61618	5015	3231	6926	4375
1855/56	1603	39397	1045	62936	4465	3332	5763	4546
1856/57	1087	38680	690	61811	2620	3346	4840	4597
1857/58	1493	45457	1098	72664	4337	3968	3707	5489
1858/59	1184	56093	1847	89693	3927	4741	2996	6612
1859/60	528	60832	123	97300	2628	4969	3848	6991
1860/61	498	50000	907	80000	3055	4312	10357	6091
1861/62	501	39740	426	62998	3091	3660	9700	5130
1862/63								
1864/65	613	34544	245	53318				
1865/66	492	45862	80	70186			3773	5185
1866/67	594	50447	172	76559	1814	4113	2640	5664
1867/68	795	48466	126	72949	2409	4006	6870	5491
1868/69	1340	52680	189	78655	2887	4204	11296	5742
1869/70	1121	60201	268	89175	4696	4633	8477	6305
1870/71	1429	58155	215	85477	1664	4542	7380	6153
1871/72	982	48142	138	70222	2634	3970	4696	5353
1872/73	1329	54779	147	79306	2066	4340	8659	5831
1873/74	1405	72902	321	104770	1704	5389	15987	7212
1874/75	1025	68135	237	97213	1986	5194	10512	6923
1875/76	1011	60000	155	85000	1215	4891	3532	6497
1876/77	760	81673	224	114898	254	6242		
1877/78	1006	85222	164	119070	1075	6489		
1878/79	886	68663	193	95289	67	5575		
1879/80	568	64610	176	89072	789	5392		
1880/81	926	60730	711	83178	1506	5142		
1881/82	973	60494	309	82324	4866	5028		
1882/83	789	67733	457	91596	4829	5286		
1883/84	850	71038	384	95470	3619	5448		



## APÊNDICE IV

Valor das exportações totais por recebedorias (mil-réis) <sup>662</sup>

## Fronteira Norte

Ano	SEGMENTO SÃO FRANCISCO					SEGMENTO MINAS NOVAS		SEGMENTO MUCURI
	Malhada	Morrinhos	Barra do Rio Verde	Pontal do Escuro	Januária	Rio Pardo	São Sebastião do Salto Grande	Filadélfia
1815/23	81893					44744		
1818/19	56711					250839		
1828	52003					152208		
1839/40						60184		
1840/41						69787		
1841/42						48337		
1842/43						26958		
1844/45						23097		
1845/46		3379				108607		
1847/48		34454				104224		
1849/50		14131				113462		
1850/51		20192				47558		
1851/52		15551				39127		
1852/53		23226				29746		
1853/54		10418	1108			39804		
1854/55		17359	948			51016		
1855/56		15468	991			79187		
1856/57				9532		110253		
1857/58				22931		126219		
1858/59				29103		227446	5796	
1859/60				15630		31561	16155	
1860/61				11754		72485	3340	
1861/62				15771		18457	18032	
1866/67				47442		20252	14012	
1867/68				61016		27566	18720	
1868/69				55564	7229	61826		
1869/70				2499	30783	87398	18866	
1871/72				10985	31207	104142	22807	
1872/73				2116	12378	91258	23503	15115
1873/74				12401	26129	82670	38431	82834
1874/75				14854	7522	83069	25505	51915
1877/78				50094	11846	109785	31748	140582
1881/82					75031	83543	18428	72146
1882/83					88587	87211	20314	55703
1883/84					77905	107570	18137	99643

---

<sup>662</sup> Preços das mercadorias conforme seção 3.2.

## Valor das exportações totais por recebedorias (mil-réis)

### Fronteira Oeste: Triângulo Mineiro

Ano	SEGMENTO UBERABA					
	Santana na Barra do Rio das Velhas	Ponte Alta	Santa Bárbara	Porto da Rifaina	Jaguara	Porto da Espinha
1815/23						
1818/19	7123					
1828						
1839/40	654	29897				
1840/41			2337			
1841/42			6499			
1842/43			4018			
1844/45		1999	2776			
1845/46		17290	2643			
1847/48		31750				
1849/50		31616	1181			
1850/51		15909	2360			
1851/52		18604	1368			
1852/53		7057	661			
1853/54		36394	11943			
1854/55		73917	4259			
1855/56		89600	8296			
1856/57		96818	4332			
1857/58		125557	4039	1487		
1858/59		93125	8832	9950		
1859/60		51790	2328			
1860/61		60251	6014			
1861/62		81857	7040			
1866/67		26872	875	9253		
1867/68		40079	209	8152		
1868/69		39074	560	7607	8528	
1869/70		33552			28186	
1871/72		9860			40992	
1872/73		3988			25181	
1873/74		18256			27452	
1874/75		16660			94871	
1877/78		23038			20282	
1881/82		6644			16985	6024
1882/83		6312			20746	7529
1883/84		6770			24316	

## Valor das exportações totais por recebedorias (mil-réis)

### Fronteira Sudoeste: Zona de contato com o Oeste Paulista

Ano	SEGMENTO PASSOS				SEGMENTO SAMAMBAIA		
	Jacuí	Cabo Verde	Dores de Guaxupé	Monte Santo	Campanha de Toledo	Caldas	Ouro Fino
1815/23					11704		
1818/19					13954		
1828					9833		
1839/40	11916				6525	21711	25790
1840/41	14063				2698	8342	29690
1841/42	8040				2689	4821	25724
1842/43	5157				1032	5878	27880
1844/45	5291				3653	4343	14461
1845/46	12218				5144	4140	20173
1847/48	8540	2268			7448	5259	10630
1849/50	7579	2534			4725	5498	6438
1850/51	4427	5533			4620	685	20304
1851/52	8266	1537			6555	215	35437
1852/53	15301	233			6567	1265	30770
1853/54	12484	438			7121	1587	25627
1854/55	42669	455			7464	3860	48507
1855/56	58067	1548			11922	12257	87177
1856/57	46506				9396	24593	82240
1857/58	45011	6404			14123	31592	85316
1858/59	63152	9513			15500	2808	89404
1859/60	6326	8150	39826		14404	5212	123428
1860/61	10668	24396	28447		8684	5671	108073
1861/62	5656	13560	24577		11882	1564	65090
1866/67		2089	7841	20892	15965	28475	66069
1867/68		1213	13417	19560	23872	16733	90023
1868/69		1123	29334	21448	28531	12725	115941
1869/70			41949	28729	34819	24389	126680
1871/72			53098	12312	34716	30447	107095
1872/73			37530	25181	52808	59896	163209
1873/74			55244	38110	58687	50250	224039
1874/75			48225	32581	56419	43011	179688
1877/78			60553	29108	37175	10564	138427
1881/82			353263	151743		63479	147741
1882/83			284359	203014		99205	109440
1883/84			473437	394161		296667	152591

### Valor das exportações totais por recebedorias (mil-réis)

#### Fronteira Sul-Extremo (1): Entrepostos da região de Campanha

Ano	SEGMENTO POUSO ALEGRE			SEGMENTO POUSO ALTO					
	Jaguari	Soledade de Itajubá	Sapucaí-Mirim	Mantiqueira	Picu	Passa Quatro	Ponte do Monte Belo	Ouro Fala	EF Minas e Rio
1815/23	25658	54750		107808					
1818/19	47892	77998	20182	134025					
1828	11570	83437	76746	6998	170261				
1839/40	46053	178824	77619	1499	496044	5538	9233		
1840/41	36662	254622	156647	2906	632327		5982		
1841/42	38056	198627	116643	2130	516559		2717		
1842/43	27617	164663	114637	3081	493127				
1844/45	40484	175569	189558	11676	482331				
1845/46	48191	250157	208048	7886	508189		6214		
1847/48	60229	225785	190600	6874	499272		3581		
1849/50	8450	178973	88537	4486	419391		4020		
1850/51	66848	370383	268812	28320	487928		2626		
1851/52	55990	316871	299185	39064	521252		2523		
1852/53	33601	207138	424139	39330	546237		2438		
1853/54	49057	235989	474949	23148	725344		2828		
1854/55	68912	257107	464547	44906	938896		1955		
1855/56	114845	337200	565326	65160	1120941		488		
1856/57	90910	309818	717227	93932	1346766		744		
1857/58	194199	654900	727506	135269	1601010		2835		
1858/59	99396	384037	622614	72515	1702758		1290		
1859/60	81690	431853	642737	67845	1762432				
1860/61	69135	539132	887042	90219	1776472				
1861/62	71260	460330	735514	38509	1626589				
1866/67	108503	414303	312980	19883	1468881				
1867/68	220669	518446	454210	18653	1930272				
1868/69	177492	636965	601778	2199	1979626				
1869/70	202705	640159	581384		2021233				
1871/72	177485	851016	852224		1919058				
1872/73	241572	598504	774292		1842812				
1873/74	276236	434758	635740		2222577				
1874/75	259682	624431	397737		1958972			6073	
1877/78	142487	685366	534437		2080829			19086	
1881/82	123675	305868	568865		1107980				
1882/83	123821	360131	593494		1399591				
1883/84	96500	542889	666967		1695356				587191

**Valor das exportações totais por recebedorias (mil-réis)**

**Fronteira Sul-Extremo (2): Entrepostos da região de São João d'el Rei**

Ano	SEGMENTO AIURUOCA				SEGMENTO RIO PRETO		
	Rio Preto	Bocaina do Rio Preto	Ponte do Carrijo	Passa Vinte	Presídio do Rio Preto	Ponte do Zacarias	Porto do Machado
1815/23	340778				355812		
1818/19	384063				398626		
1828	193683				922884		
1839/40		232688	1099		930577	17984	
1840/41		225714	1300		1023517	26614	
1841/42		189561	1395		948770	29163	
1842/43		143855	2781		931867	19577	
1844/45		180910	7984		930760	11700	
1845/46		178194	11833		964438	13990	6266
1847/48		163919	16521		1148030	13654	1794
1849/50		112884	14135		810797	13271	6293
1850/51		104021	11468		891885	13016	7419
1851/52		107971	11610		1065304	9614	37695
1852/53		104624	17972		1140435	9079	41396
1853/54		115385	15322		1398866	13686	11003
1854/55		122676	18703		1608789	9674	4298
1855/56		106128	10560		1539262	12538	5091
1856/57		118495	10693		1209653	21735	6635
1857/58		139249	7280		1529834	43630	
1858/59		112097		7952	1705817	46950	
1859/60		94185		23335	1663808	40567	
1860/61		62997		71493	1635475	78227	
1861/62		40860		91056	1332013	61081	
1866/67				429381	1383562	279235	
1867/68				466059	1350948	310969	
1868/69				816787	1548951	290414	
1869/70				1058836	1161347	276837	
1871/72				1350215	1003772	307600	
1872/73				1544144	1176599	397913	
1873/74				1864040	1062217	439879	
1874/75				1958753	1116264	467299	
1877/78				1803452	520246	268135	
1881/82				1226800	792137	358007	
1882/83				1930868	597800	372282	
1883/84				3117989	555989	335862	

**Valor das exportações totais por recebedorias (mil-réis)**

**Fronteira Sudeste (1): Caminho Novo, União e Indústria, EF Pedro II**

Ano	SEGMENTO CENTRAL (BARBACENA)					
	Ponte do Paraibuna	João Gomes	Matias Barbosa	Juiz de Fora	Sítio	E.F. Oeste de Minas
1815	3416574					
1815/23	1363864					
1818/19	1264147					
1828	4676368					
1839/40	900430					
1840/41	5264876					
1841/42	5030590					
1842/43	5133086					
1844/45	5432445					
1845/46	5254583					
1847/48	5673741					
1849/50	6739263					
1850/51	5892964					
1851/52	5663971					
1852/53	5789400					
1853/54	5330429					
1854/55	5206710					
1855/56	4985550					
1856/57	5084365					
1857/58	5096336					
1858/59	5902631					
1859/60	6012248					
1860/61	6449590					
1861/62	6510250					
1866/67	9635596					
1867/68	9129387					
1868/69	10764489					
1869/70	6960385					
1871/72	4715224					
1872/73	8785849					
1873/74	7878648					
1874/75	11884150					
1877/78	3683489	639007	1288744	3032522	31701	
1881/82	2691027			3891282		
1882/83	2219657			6615425		241872
1883/84	2241471			5313700		278968

## Valor das exportações totais por recebedorias (mil-réis)

### Fronteira Sudeste (2): O entorno da estrada geral

Ano	SEGMENTO JUIZ DE FORA				SEGMENTO CHIADOR							
	Barra das Flores do Rio Preto	Ericeira	Gameleira	Três Ilhas	Mar de Espanha	Porto do Leite	Barra d'Anta	Ponte da Sapucaia	Porto do Avellar	Serraria	EF União Mineira	Chiador
1815/23												
1818/19												
1828					170464							
1839/40					239656	44877						
1840/41	64143				328859		233235					
1841/42	63332				212019		300406					
1842/43	119507				36736			424097				
1844/45	128024				111830			535846				
1845/46	135247	8927			141992			569755				
1847/48	293965	103773			328596			850123				
1849/50	146121	217517			589140			708942				
1850/51	268673	162209			563297			913841				
1851/52	269523	265146			533575			1064184				
1852/53	237342	133918			611356			416913				
1853/54	259887	112872			685771			304089				
1854/55	387604	55874			937078			648143				
1855/56	386898	142149			1009099			732831				
1856/57	26208	199141			1116535			1079257				
1857/58	333464	129722			748264			712493				
1858/59	417991	156980			1144389			578971				
1859/60	458728	6264			1114411			1240593				
1860/61	670972	388463		220773	2547170			2574382				
1861/62	508441	401636		390040	862896			1272548				
1866/67	493691		1406367	650578	1268729			1477875	189631			
1867/68	494850		1115817	548884	845998			1660620	609648			
1868/69	697445		1977179	912107	909012			1556667	1440806			
1869/70	429384		1022084	372843	2928294			154221	369103			
1871/72	244477		399512	233297	935756			307334	96790			
1872/73	1116993		1732938	1015119	2587133			468906	462473			
1873/74	851402		1256258	814264	1695174			743427				
1874/75	1350559		2256557	665827	3626854			1887541				
1877/78	1071228		1352819	223033	1396966			890745				
1881/82	709581			640278						7663124		
1882/83	630445			465933							4128441	
1883/84	693892			451019							3599547	250973

### Valor das exportações totais por recebedorias (mil-réis)

#### Fronteira Sudeste (3): A fronteira agrícola da Zona da Mata

Ano	SEGMENTO ALÉM-PARAÍBA									SEGMENTO SÃO FIDÉLIS		
	Porto Novo do Cunha	Porto Velho do Cunha	Ilha dos Pombos	Pirape-tinga	Volta Grande	Campo Limpo	Cata-guases	E.F. Pirape-tinga	E.F. Leopoldina	Barra do Pomba	Patro-cínio do Muriaé	Tombos do Caran-gola
1815/23	34303									17057		
1818/19	7424									37740		
1828	6456									37092		
1839/40	83364	12279								36310		
1840/41	113949	19488								13167		
1841/42	77780	24147								11292		
1842/43	50690	12941								3433		
1844/45	98409	19446								7259		
1845/46	144229	34195								9417		
1847/48	239726	42029								25448		
1849/50	318049	18496								14325		
1850/51	432417	16673								33283	1359	
1851/52	691331	8319								21767	957	
1852/53	582490	20643								59367	569	
1853/54	585189	17221								8689	1212	
1854/55	619384	3808								4767	1252	
1855/56	544212	21637								7536	2253	
1856/57	817194	18098								7734		
1857/58	469715	9502								10549	10274	
1858/59	7631	1145175								3162	22356	
1859/60	23128	6572								1251	2744	
1860/61	1175424	5563								643054	159234	
1861/62	755948	103485								483276	163087	
1866/67	642564	191135								500319	409378	
1867/68	959264	517334		87536						762742	638500	
1868/69	720395	476152		142683						616554	683416	
1869/70	202626	158750		65116						274540	401192	2993
1871/72	1508917	27469		30126						171499	295002	70538
1872/73	6013790	36382		44509						632345	1248956	219375
1873/74	3507189		61234	55489						163745	493304	163831
1874/75	4998038		163773	112714	676442					437939	1138700	306092
1877/78	1133364		240930	120447	1260386	2567431	355471			3901	318745	1209051
1881/82	12320699		36619								481560	352253
1882/83	6844398		195268					570507	5332359		515160	298495
1883/84	3307606		104349						7513669		202223	274359



# Livros Grátis

( <http://www.livrosgratis.com.br> )

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)  
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)  
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)  
[Baixar livros de Matemática](#)  
[Baixar livros de Medicina](#)  
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)  
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)  
[Baixar livros de Meteorologia](#)  
[Baixar Monografias e TCC](#)  
[Baixar livros Multidisciplinar](#)  
[Baixar livros de Música](#)  
[Baixar livros de Psicologia](#)  
[Baixar livros de Química](#)  
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)  
[Baixar livros de Serviço Social](#)  
[Baixar livros de Sociologia](#)  
[Baixar livros de Teologia](#)  
[Baixar livros de Trabalho](#)  
[Baixar livros de Turismo](#)