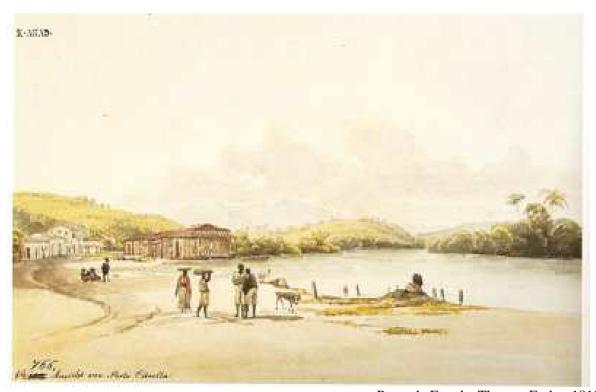


Universidade Federal do Rio de Janeiro Centro de Ciência da Matemática e da Natureza Instituto de Geociências Programa de Pós- Graduação em Geografia

A Metrópole é Aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822.



Porto da Estrela, Thomas Ender, 1818

Universidade Federal do Rio de Janeiro Centro de Ciência da Matemática e da Natureza Instituto de Geociências Programa de Pós- Graduação em Geografia

A Metrópole é Aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822.

PATRÍCIA GOMES DA SILVEIRA

Rio de Janeiro Novembro 2013

PATRÍCIA GOMES DA SILVEIRA

A Metrópole é Aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geografia.

OrientadoraGISELA AQUINO PIRES DO RIO

Rio de Janeiro Novembro 2013

PATRÍCIA GOMES DA SILVEIRA

A Metrópole é Aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822

| | Dissertação apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro como prérequisito à obtenção do título de Mestre em Geografia |
|---|---|
| | Aprovada em:/ |
| | Banca Examinadora: |
| _ | Prof ^a . Dra. Gisela Aquino Pires do Rio- Orientadora/UFRJ |
| | Prof. Dr. Manolo Florentino- UFRJ |
| | Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães- UFF |

do da

Agradecimentos

Um primeiro e grandioso agradecimento aos meus familiares, amigos, professores e funcionários, enfim a todos que influenciaram cada um com seu tempo e palavras minha trajetória na Geografia.

Em especial, agradeço a minha orientadora Gisela Aquino Pires do Rio pelas valiosas contribuições à pesquisa e pela leitura atenciosa do trabalho (nas várias versões enviadas). Sua orientação foi fundamental nos momentos em que me senti um tanto quanto perdida e seus esquemas geográficos ajudaram bastante.

Agradeço imensamente ao Prof. Dr. Maurício de Almeida Abreu pelas suas inesquecíveis aulas durante a graduação. Momentos em que percebi os diversos olhares possíveis sobre a cidade, sobre seu passado. E que até hoje me fascinam. A todos os integrantes do Núcleo de Pesquisa de Geografia Histórica (NPGH). Ao amigo Diogo Cabral, com quem sempre conversei e dividi pequenas aflições e dúvidas.

Aos professores Sérgio Nunes, João Fragoso, Cláudio Egler, Carlos Gabriel, Manolo Florentino e Eustáquio Reis, pela orientação nos estudos, doações de livros e bons conselhos acadêmicos. Tenham certeza, que tudo foi muito bem aproveitado.

Um abraço especial nos amigos que conquistaram um gigantesco espaço em minha vida: Amanda, Annyeli, Tainá, Emily, Isabella, Alice, Felipe Alves, Fellipe Bolinho, Luis Paulo, Rodrigo Doug, Hugo Alves, Dodô e Renato. Os bons momentos vividos com vocês por todos os cantos da cidade são inesquecíveis. Cada um a sua maneira, contribuiu para o andamento do trabalho e para os momentos de bate-papo e boas risadas.

Mãe, Pai, aqui segue uma pequena parte de todo o sacrifício que fiz para terminar o curso, o que foi possível imensamente por todo o apoio, incentivo e carinho que recebi dos dois. Cada um com seu jeito e conselhos, porém sempre de grande valor para mim. Espero que vocês compreendam minhas ausências, minhas intermináveis idas ao Fundão e claro aos momentos em que se precisa fugir um pouco disso tudo e "andar muito pela rua" e parar um pouquinho no Mangue. Vocês estiveram presentes em cada passo meu ao longo desses dois anos. Tenho certeza que este é apenas o começo de muita coisa boa que está por vir. Plínio e Priscilla, vocês também estiveram presentes ao longo do meu caminho. Obrigada por "entender" que eu precisava usar o computador naquele momento. Amo vocês. Ao Rodrigo, que apareceu no "quase final" dessa longa trajetória. Além da leitura cuidadosa, que acabou te envolvendo ainda mais nisso tudo, estar ao seu lado é simplesmente maravilhoso.

Por fim, deixo meu agradecimento ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRJ (PPGG/UFRJ) por todo suporte necessário ao desenvolvimento da pesquisa e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo apoio financeiro durante o mestrado.

"Sabe-se que o nome dos lugares muda tantas vezes quantas são as suas línguas estrangeiras; e que cada lugar pode ser alcançado de outros lugares, pelas mais variadas estradas e rotas, por quem cavalga, guia, rema, voa."

(CALVINO, I. As Cidades Invisíveis, p. 125, 1990)

RESUMO

SILVEIRA, Patrícia Gomes da. A Metrópole é Aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822. Rio de Janeiro, 2013. Dissertação de Mestrado em Geografia. Programa de Pós Graduação em Geografia (PPGG-UFRJ), 2013.

O trabalho discute os fatores e processos envolvidos na formação das redes de abastecimento de gêneros alimentícios no início do século XIX, estabelecendo como eixo principal as interações que o porto do Rio de Janeiro mantinha com os portos do Brasil oitocentista a partir do comércio de cabotagem. Ao estudar os principais fluxos que compunham as redes de abastecimento neste período não intentamos reter do passado aquilo que é essencial para a compreensão do presente, e sim entender a lógica e as práticas envolvidas na formação desta rede. Para embasar a pesquisa, consultamos os Códices de Embarcações, disponibilizados pelo Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ), que retratam o comércio de cabotagem entre 1795-1831. Tendo em vista a melhor sistematização dos dados e o estado de preservação da documentação, optamos pelo recorte temporal de 1799 a 1822. Os Códices registravam a entrada de embarcações no porto do Rio de Janeiro, tendo Portugal, região do Prata e outras capitanias do Brasil como as principais origens. As embarcações que "povoavam" a Baía de Guanabara traziam toda sorte de produtos, em especial alimentos, tecidos e madeiras, consumidos na própria cidade ou redistribuídos para outras localidades. Esses dados constituíram nosso ponto de partida para analisar a importância do mercado interno para a economia colonial, bem como para mapear as principais rotas do comércio de cabotagem, em especial as que tinham a cidade do Rio de Janeiro como destino. Através da lista de consignatários presente nos Códices, foi possível esmiuçar a rede de negociantes de grosso-trato situada na Praça do Rio de Janeiro. A partir desses dados, podemos afirmar que diversas localidades estavam articuladas por ramificações que partiam de pontos privilegiados da América Lusa, especialmente da atual região Centro-Sul. Nota-se que a cidade do Rio de Janeiro, anteriormente periférica ao sistema atlântico, a partir de meados do século XVIII, já participava na condição de *core* área de uma intricada rede de negócios que não se limitava apenas às "fronteiras lusas". Essas redes eram controladas por determinadas famílias da elite mercantil do Rio, como Gomes Barrozo, Carneiro Leão e Pereira de Almeida, que diante de seu poder econômico e prestígio social, conseguiram financiar expedições, especialmente, para a África. A consolidação dessa elite mercantil residente na colônia coloca em debate as afirmações sobre a dependência da economia colonial, afinal entendê-la apenas a partir dos vetores externos já não mais corresponde a sua complexa realidade. A respeito da cabotagem, conseguimos mapear os principais fluxos e identificamos que as interações do Rio de Janeiro eram mais freqüentes e intensas com Campos e Paraty (RJ) e com as capitanias de São Paulo e Rio Grande do Sul. A região platina, especialmente após 1808, potencializou diversas rotas que partiam do Rio de Janeiro com sumacas e bergantins carregadas de gêneros da terra e escravos. Essa demanda externa estimulava a produção interna de alimentos nos plantéis fluminenses, bem como o tráfico atlântico de escravos. Por fim, essa improvável "metrópole" dos trópicos passou a partir de meados do século XVIII, a polarizar diversas rotas comerciais, indicando uma crescente articulação das capitanias brasileiras não somente em torno da agroexportação, mas também, das produções ligadas ao abastecimento interno, que eram redistribuídas a partir da cidade do Rio de Janeiro para as suas áreas de influência na colônia.

<u>Palavras chave</u>: redes, abastecimento, século XIX, porto do Rio de Janeiro, Geografia Histórica.

ABSTRACT

SILVEIRA, Patrícia Gomes da. A Metrópole é Aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822. Rio de Janeiro, 2013. Dissertação de Mestrado em Geografia. Programa de Pós Graduação em Geografia (PPGG-UFRJ), 2013.

In this present work we intend to discuss the factors and processes involved in the development of a network of foodstuffs in the colonial Brazil, establishing as main axle the partner-economic relations that the coastal ports, established between it. In this research, Rio de Janeiro appears as an entrepôt city of the Atlantic trade and cabotage commerce connecting more or less distant parts of the Portuguese empire. The primary source consulted in this work consists of Codices of Boats (Códice de Embarcações), available in the General Archive of the City of Rio de Janeiro (AGCRJ). This source portraits the commerce of cabotage throughout our coast between 1795 and 1828, however, in front of the best systematization and frequency of the data, the temporal clipping of the present research is the period among 1799 and 1822. The Codices recorded the entry of vessels in the port of Rio de Janeiro and the main sources were Portugal, Buenos Aires and Montevideo and other captaincies of Brazil. The boats that circulated in the Guanabara Bay brought all kind of products, in particular foodstuffs, fabric and wood consumed in the city of Rio de Janeiro or redistributed for another places. From the interpretation of the data we can affirm that the supplying network was centered in the regional scale of the Center-South of Brazil, with prominence for the coastal ports and the captainships of the current regions South and Southeastern. Rio de Janeiro was a large center of consumption and the major export-import port of the Portuguese America. We can noted that the city the Rio de Janeiro, formerly peripheral to the system Atlantic, from mid century XVIII, already participated like a core area of a intricately business network that was not limited only to Portuguese frontiers in America. These networks were controlled by some families who were in Rio de Janeiro like Gomes Barrozo, Carneiro Leão and Pereira de Almeida, because his economic power and social prestige they could finance expeditions, mainly to Africa. The consolidation of this mercantile elite residing in the colony debates the statements about the dependence of the colonial economy, after all understand it only from the external vectors no longer corresponds to its complex reality. With regard to cabotage, we map the major flows and identify the interactions of Rio de Janeiro were more frequent and intense with Campos and Paraty (RJ) and the captaincy of São Paulo and Rio Grande do Sul.

The Platine region, especially after 1808, potentiated several routes departing from Rio de Janeiro with smacks and brigantines loaded with farm products and slaves. This external demand spurred domestic production of food in flocks Rio de Janeiro and the Atlantic slave trade. Finally, this unlikely "metropolis" of the tropics went from the mid-eighteenth century, to polarize various trade routes, indicating a growing articulation of Brazilian captaincies not only around the agro-export, but also linked to the production of internal trade, which were redistributed from the city of Rio de Janeiro for their areas of influence in the colony.

Keywords: networks, supply, 19th century, port of Rio de Janeiro, Historical Geography.

Sumário

| INTRODUÇÃO | 15 |
|---|-------------|
| CAPÍTULO 1: No Caminho de uma Geografia do Passado: as relações entre geo história | |
| 1.1 A Geografia Histórica no entendimento do "Presente de Então" | 22 |
| 1.2 Redes, <i>Entrepôt City</i> e Hinterlândia: na construção do "presente de então"_ | 27 |
| CAPÍTULO 2: Rio de Janeiro: uma entrepôt city na América portuguesa | 37 |
| 2.1. A cidade do Rio de Janeiro no período Oitocentista | 37 |
| CAPÍTULO 3: Redes de abastecimento regional e o transporte de cabotagem | 50 |
| 3.1. Fontes e metodologia | 51 |
| 3.2. Rede de transportes no Brasil colonial: a cabotagem | 57 |
| CAPÍTULO 4: Das Sumacas e Bergantins: as redes de abastecimento e o porto de Janeiro | |
| 4.1 A formação das redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro, século e XIX | |
| 4.2 Os Códices de Embarcações e as redes de abastecimento, 1799-1822 | 83 |
| 4.3 "Um Rio Chamado Atlântico": os negociantes da praça mercantil do Rio de e suas conexões no Império luso | Janeiro 107 |
| | |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS | 124 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 127 |

| LISTA DE ILUSTRAÇÕES | <u>PÁGINAS</u> |
|--|----------------|
| | 22 |
| Ilustração 1: Mapa do Destricto do Rio de Janeiro | 32 |
| Ilustração 2: A cidade do Rio de Janeiro em 1775 | 40 |
| Ilustração 3: Vista da estrada de Mata Cavalos, Rio de Janeiro (1818) | 42 |
| Ilustração 4: A aparência do Rio de Janeiro antes da Reforma Pereira Pas | sos48 |
| Ilustração 5: Principais portos do tráfico negreiro na África | 118 |
| <u>LISTA DE CARTOGRAMAS E MAPAS</u> | |
| Mapa 1: Mapa das rotas das Monções e das bandeiras seiscentistas | 73 |
| Cartograma 1: Localização dos portos envolvidos no comércio de cabota Rio de Janeiro: classificação dos portos litorâneos e "especialização" | |
| Cartograma 2: Quantidade de embarcações que aportaram no porto do R respectiva origem, 1791 | |
| Cartograma 3: Quantidade de embarcações que aportaram no porto do R respectiva origem, 1793 | |
| Cartograma 4: Quantidade de embarcações que aportaram no porto do R respectiva origem, 1802 | |
| Cartograma 5: Quantidade de embarcações que aportaram no porto do R respectiva origem, 1813 | |
| Cartograma 6: Quantidade de embarcações que aportaram no porto do R respectiva origem, 1819 | |
| LISTA DE QUADROS E TABELAS | |
| Quadro 1: Variáveis que compõem o Códice de Embarcações | 51 |
| Quadro 2: Variáveis catalogadas nos Códices de Embarcações | 52 |
| Quadro 3: Dados sobre a amostragem de dados dos Códices de Embarcaç | |
| Quadro 4: Exemplo de como os dados sobre o comércio de cabotagem for catalogados | ram 54 |

| Quadro 5: Tipos de embarcações e a tonelagem média | 61 |
|--|-------------------|
| Tabela 1: Distribuição das viagens iniciadas no Rio de Janeiro, por local d | |
| Quadro 6 : Origem e o quantitativo de embarcações oriundas do exterior no Janeiro | |
| Quadro 7 : Número de escravos desembarcados nos portos do Brasil | |
| Quadro 8 : Participação dos traficantes de africanos entre os comerciantes ma mercantil do Rio de Janeiro (entradas de naus do exterior, 1812 e 1817) | 1 , |
| Quadro 9 : Lista dos principais homens de negócios da Praça Rio de Janeiro o tráfico de escravos e com o comércio interno colonial (1799-1830) | |
| Quadro 10 : Quantitativo de engenhos de açúcar e de aguardente na capi Janeiro, 1799 | |
| LISTA DE GRÁFICOS Gráficos 1, 2 e 3: Número de embarcações segundo os principais tipos que porto da cidade do Rio de Janeiro | ro, 1799- |
| 1822 | neos do Brasil no |
| Gráfico 5 : Entrada de navios procedentes no porto do Rio de Janeiro oriuno Prata, 1799-1822 | |
| Gráfico 6: Saída de cargas do porto do Rio de Janeiro, 1812, 1813. | |
| Gráfico 7: Quantidade de saída de embarcações do porto do Rio de | |
| Gráfico 8: Quantidade de embarcações que entraram no porto do Rio de 1820 | |
| Gráfico 9: Hierarquização dos traficantes de escravos situados na Praça do R acordo com os anos de atuação | |

INTRODUÇÃO

"(...) bem se vê a utilidade que resulta continuamente do Estado do Brasil à Fazenda Real, aos portos e ao reino de Portugal" (ANTONIL, 1982, p. 205).

São com as palavras acima que André Antonil¹ encerra seu livro sobre os principais ciclos econômicos do Brasil. A principal intenção do autor era relatar as grandes riquezas do território colonial, em especial, a mineração e a agricultura (açúcar e tabaco), além de descrever todo o cenário que envolvia a exploração destes recursos. Assim, há uma extensa descrição das técnicas de cultivo, modo de preparo da terra, preço das mercadorias, relações de trabalho no campo, impostos, vias de circulação, entre outros aspectos que envolviam a "Cultura e Opulência do Brasil" (ANTONIL, 1982).

A mesma impressão que Antonil teve do Brasil nesse período, também pode ser encontrada no relato abaixo de um soldado inglês que se encantou pela riqueza de nosso território: "O Brasil é a feitoria mais importante que Portugal possui. Ela produz açúcar, tabaco e algodão. Dela retira-se também couro e excelentes drogas para a medicina e para a manufatura; sem falar do ouro, da prata e dos diamantes" (FRANÇA, 2000, p. 253)².

Esse relato deixa claro a fonte de riquezas que a América portuguesa representou para Portugal. A Coroa, obviamente, temia perder a "jóia" de seu Império. Com relação ao mercado atlântico, o Brasil também era importante para a manutenção do tráfico de escravos com a África, pois a aguardente³ e o tabaco eram as principais moedas de troca utilizadas

¹ João António Andreoni (pseudônimo: André João Antonil), nasceu na Toscana (Itália) em 1649. Em 1667, entrou para a Companhia de Jesus, onde conheceu o Padre Antonio Vieira e a seu convite desembarcou no Brasil em 1681. Veio a falecer em 1716, na Bahia. Sua grande obra literária foi o livro "Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas", publicado em 1711 e retirado de circulação no mesmo ano. Dos exemplares queimados, restaram apenas três. A retirada de circulação da obra foi feita a pedido do Conselho Ultramarino, que julgou, entre outras coisas, ser perigoso divulgar os caminhos que levavam as minas de ouro. A obra está dividida em quatro partes: (1) cultura da cana-de-açúcar, (2) cultura do tabaco, (3) mineração e (4) pecuária. A descrição da conjuntura econômica da época é rica em detalhes que fornecem aspectos importantes do Brasil do século XVIII e até hoje instiga os pesquisadores a desvendar suas nuanças (SALES, F. Nota Bibliográfica. In: *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas*, p. 11, 1982 [1711])

² A obra "*Outras Visões do Rio de Janeiro Colonial (1582-1808*)", organizada por Jean M. França (2000), recupera as descrições que os viajantes estrangeiros fizeram sobre a cidade do Rio de Janeiro no período colonial. A coletânea é composta por 35 descrições. A primeira é datada de 1582, quando a cidade ainda era governada por Salvador de Sá, e a última, de 1808, refere-se a uma cidade prestes a receber a Corte. Desta forma, recuperar esses escritos foi enriquecedor para nosso trabalho, em especial para o desenvolvimento do segundo capítulo.

³A aguardente aparece como moeda de troca no tráfico negreiro na segunda metade do século XVII. Diante da concorrência que os vinhos e aguardentes portuguesas estavam enfrentando com a aguardente produzida no Rio de Janeiro, seu comércio foi proibido em 1679, sendo liberado em 1695 (SAMPAIO, 2003).

neste lucrativo comércio de almas. A Bahia, no final do século XVIII, enviava para a Costa da Mina cerca de 10 mil arrobas⁴ de tabaco (ANTONIL, 1982). Devido à alta qualidade do fumo baiano, ele era essencial na negociação de marfim, óleos e borracha (MAWE, 1978). Com a mineração, o Rio de Janeiro tornou-se um dos principais portos distribuidores de escravos por vias marítima e terrestre para diversas partes do Brasil colonial, reforçando o poderoso circuito de acumulação endógena⁵ que o tráfico negreiro propiciava (FLORENTINO, 1997).

Durante muito tempo a história econômica interpretou a economia colonial como uma sucessão destes grandes ciclos (açúcar, ouro, café), não valorizando as lógicas e as práticas sócio-econômicas cotidianas estabelecidas no Brasil colônia (PRADO JUNIOR, 1978; FURTADO, 1989). A perspectiva historiográfica dos "ciclos econômicos" não conseguia compreender a história das sociedades na escala da vida colonial, bem como das populações localizadas distantes das *core* áreas desses ciclos econômicos (STRAFORINI, 2007). Segundo as antigas "certezas" da histórica econômica, o mercado doméstico e a economia de subsistência eram entendidos como complementares e subordinados à economia exportadora, esta sendo vista como a razão de ser da economia colonial (PRADO JUNIOR, 1978; LENHARO, 1979).

Enquanto a *plantation* era considerado o setor econômico hegemônico, a agricultura de subsistência era vista como um acessório da agroexportação. Este setor, notadamente litorâneo, foi responsável pela formação de importantes portos, como os de Salvador (BA), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP) e São Luís (MA)⁶ (PRADO JUNIOR, (1978; LINHARES, 1996). No entorno destes portos se concentravam as atividades econômicas mais rentáveis da colônia, destinadas, sobretudo, à exportação dos "produtos-reis". Nos portos de Salvador e Recife, por longo tempo, foi o açúcar o principal produto exportado; no de Santos, o açúcar e posteriormente o café; no de São Luís, o algodão; e no porto do Rio de Janeiro, o ouro, e ao final do período colonial, o café. Contudo, como ressalta Linhares (1996, p.4): "É

-

⁴ 1 arroba=14,7 kg.

⁵ Segundo Fragoso (1998) acumulação endógena diz respeito à reiteração no tempo, das produções ligadas ao abastecimento interno. Seria no âmbito do mercado interno, em que se dariam as acumulações endógenas e parte da reprodução da agroexportação.

⁶ No final do século XVIII o porto de São Luis (MA) era o quarto mais importante da América portuguesa em volume de exportação, isso em função da demanda por algodão pelas indústrias inglesas (SLEMIAN e PIMENTA, 2008). Com a Guerra de Independência nos EUA (1776-1783), as colônias norte-americanas que eram as principais exportadoras de algodão para a Europa, reduziram sua produção por conta do conflito, o que favoreceu a produção do Brasil, em especial no Maranhão. Durante a Guerra de Secessão (1861-1865) nos EUA, houve um segundo momento de valorização do algodão na região Nordeste.

errôneo pensar que o Brasil viveu de açúcar, nada mais do que açúcar, nos primeiros séculos, e, depois, no século XIX, até a ruptura de 1930, de um segundo 'produto-rei', o café".

Para Antonio Jucá Sampaio (2003), o uso do termo "colonial" tende a reforçar a visão negativa que se tem da colônia, ou seja, de um lugar dependente de sua metrópole, com uma sociedade atrasada e sem um Estado nacional próprio. Concordamos com o autor que abandonar o termo não é o caminho mais indicado e que o mais interessante seria problematizá-lo, questionando as afirmações feitas a respeito da sociedade e economia coloniais e lançando novas questões sobre o tema em tela.

Neste sentido, a partir de 1970, alguns autores passaram a contestar a validade desses modelos explicativos que supervalorizavam a economia exportadora em detrimento do reconhecimento de que existia um mercado interno, com lógica própria de organização. Entre estes autores, podemos citar: Ciro CARDOSO (1970); Alcir LENHARO (1979), que privilegiou o Rio de Janeiro e o sul de Minas Gerais; João Luis FRAGOSO (1998), que também tratou do Rio de Janeiro; GRAÇA FILHO (2002) e RESTITUTTI (2006) abordaram Minas Gerais.

Os principais temas de pesquisa dos autores acima giram em torno de questões sobre: (1) identificação das regiões fornecedoras dos gêneros alimentícios; (2) variação de preço desses gêneros; (3) sistema de circulação (cabotagem ou via terrestre) que facilitava a circulação de mercadorias, pessoas, capitais e informações; (4) manutenção das estruturas sociais; e (5) reprodução da economia colonial através da elite mercantil, principalmente a situada na Praça do Rio de Janeiro.

Em todos esses trabalhos, a questão sobre a formação de uma rede de abastecimento dos gêneros alimentícios foi pouco valorizada, embora Larissa Brown (1986) tenha privilegiado em seu trabalho uma discussão sobre as relações econômicas entre a cidade do Rio de Janeiro e a sua hinterlândia. Brown confere grande atenção ao quadro institucional da política econômica do Brasil e das políticas de abastecimento urbano, responsáveis pelo controle e regulação das trocas no mercado interno.

Pelo o que foi exposto acima, o principal objetivo deste trabalho consiste na discussão sobre os fatores e processos envolvidos na formação das redes de abastecimento de gêneros alimentícios no período colonial, determinando como eixo principal as interações sócio-econômicas que os lugares, especificamente os portos, estabeleciam entre si. Os principais indicadores para mapear e analisar essas interações foram os fluxos econômicos do comércio de cabotagem, catalogados a partir dos Códices de Embarcações (AGCRJ).

De forma a construir o objeto de pesquisa, algumas questões irão norteá-la, tais como:

- 1- De que forma os dados sobre o comércio de cabotagem podem auxiliar na interpretação do desenho da rede de abastecimento de gêneros alimentícios no período colonial?
- 2- Qual era a dimensão espacial dessa rede, ou seja, sua extensão, direção, natureza dos fluxos, escala geográfica e lógica?
- 3- Quais eram as relações estabelecidas entre o litoral e o "sertão"?
- 4- Quais eram as vias de comunicação que articulavam o litoral e o "sertão"? Rios? Baías? Caminhos terrestres?

Ressaltamos que os estudos sobre as redes geográficas no período colonial são pouco trabalhados pelos geógrafos. Sendo assim, os conceitos e variáveis da geografia, em especial os da geografia urbana e econômica, podem contribuir para preencher as lacunas que ainda permeiam esse tema, além de lançar novas questões sobre a ordem espacial que preside a formação de uma rede geográfica em um tempo pretérito.

Partimos do pressuposto de que as redes geográficas (transportes, comunicações, energia, etc.)⁷ contribuem para reforçar as desigualdades territoriais, operando de um lado com lugares com elevada centralidade e fluidez, como as cidades globais, e por outro lado, operando com lugares opacos (MUSSO, 2002). A partir da interpretação das redes de abastecimento no século XIX, percebe-se a assimetria nas interações espaciais entre os principais portos do Brasil oitocentista, o que será analisado com profundidade no capítulo quatro. As interações tendem a favorecer um lugar em detrimento de outro, ampliando as diferenças já existentes no território colonial. A variabilidade espaço-temporal das interações espaciais no que se refere ao comércio de cabotagem também irá auxiliar na interpretação da rede em tela. Concordamos com Offner (2000, p. 170) ao afirmar que as redes "não criam espaços duais, elas contribuem para a produção de *territorial inequalities*".

A presente dissertação está dividida em quatro capítulos. O primeiro apresenta uma discussão sobre o campo de pesquisa da geografia histórica, ressaltando que pretendemos entender quais a lógica e as práticas sócio-espaciais envolvidas na formação dessa rede no passado. Segundo as concepções da geografia histórica, a geografia não deve trabalhar apenas com cortes diacrônicos, mas também deve privilegiar sincrônicos⁸, que é o caso deste

-

⁷ Neste trabalho, privilegiamos trabalhar com as redes de infra-estrutura, em especial a de transporte.

⁸A perspectiva sincrônica é entendida como o "eixo das coexistências". Nesse caso um tempo particular é selecionado, pode ser um ano ou um século. A diacrônica é vista como o "eixo das sucessões". Nessa perspectiva

trabalho. Em seguida abordamos os principais conceitos que irão embasar as análises empíricas.

O segundo capítulo apresenta a cidade do Rio de Janeiro do século XIX, resgatando os principais eventos que contribuíram para alterar a sua forma e o seu conteúdo desde a época colonial até o início do século XX, quando o espaço urbano passou a ser organizado segundo a lógica capitalista. Conferimos maior relevância para as transformações decorrentes da transladação da Família Real para a colônia. A partir deste evento, o Rio de Janeiro reforçou sua centralidade como principal porto e cidade do Império português.

No terceiro capítulo tratamos do levantamento e da análise da fonte primária consultada - Códices de Embarcações (AGCRJ) - que contém dados sobre a entrada de embarcações no porto do Rio de Janeiro. Esses códices foram produzidos entre 1795 e 1831, porém diante da melhor sistematização dos dados, nosso recorte abarcou o período entre 1799 e 1822. Na parte 3.2, analisamos o papel desempenhado pelos transportes marítimos na articulação entre os espaços econômicos da colônia, conferindo maior relevância para o transporte de cabotagem. Desse modo, procuramos oferecer um panorama sobre o seu funcionamento, descrevendo os tipos de embarcações usadas, principais riscos desse transporte, o desenvolvimento da construção naval no Brasil e por fim a sua importância no Brasil contemporâneo, indicando as mudanças e permanências da cabotagem na rede de transportes do país.

A primeira parte do capítulo quatro consiste na discussão sobre os dados do comércio de cabotagem e sobre as relações comerciais da cidade do Rio de Janeiro com outros portos coloniais em meados do século XVIII. A partir desses dados, foi possível analisar as conexões entre os principais portos do Brasil oitocentista. Procuramos descrever as principais vias de circulação que articulavam o litoral e o sertão, em especial os caminhos do ouro e a rota das Monções.

As redes de abastecimento que se desenvolveram na colônia tinham na cidade do Rio de Janeiro seu principal nó articulador do mercado interno. Através do cruzamento dos dados sobre a origem e a quantidade das embarcações que chegaram ao porto do Rio, elaboramos cinco cartogramas, a partir dos quais foi possível compreender a dimensão espacial e a lógica

são isoladas as relações espaciais de fenômenos particulares. A análise sincrônico-diacrônica permite uma análise comparativa entre o recorte temporal adotado e sua influência sobre o fenômeno analisado. Ver a propósito: Estaville Jr. R. (1991). Organizing Time in Historical Geography. In: BROOKS GREEN. D. (Ed.).

Historical geography: a methodological portrayal. Savage, Maryland: Rowman and Littlfield Publishers, Ltd., pp. 310-324

de organização das principais rotas de abastecimento no Brasil, tema abordado na segunda parte do capítulo quatro.

Por fim, diante da elevada demanda por escravos nas capitanias⁹ brasileiras, infere-se que alguns consignatários do comércio interno também participavam do comércio atlântico de escravos, o que denota uma pluriatividade desses homens de negócios. A terceira parte deste capítulo aborda as relações que os negociantes situados na Praça comercial do Rio estabeleceram com outras Praças do Império português, em especial com a África. A partir das conexões estabelecidas por esses negociantes de "grosso trato", uma intricada rede de negócios se espraiava pelo *mare lusitano*, sendo o Rio de Janeiro oitocentista um dos pontos convergentes dessas rotas do ultramar.

⁹Entre 1808 e 1821, os termos capitania e província eram usados de forma ambivalente e alternadamente na legislação editada pela Coroa, para designar as unidades territoriais que formavam o Império Luso na América Portuguesa. Em 1824, com a nova legislação, foram criadas 19 províncias no Império.

CAPÍTULO 1- NO CAMINHO DE UMA GEOGRAFIA DO PASSADO: AS RELAÇÕES ENTRE GEOGRAFIA E HISTÓRIA

Neste capítulo apresentamos os principais conceitos que embasaram as análises do trabalho, sendo eles: rede, hintertlândia e *entrepôt city*. A breve discussão que me proponho a desenvolver tem a intenção de apresentar ao leitor os pontos essenciais do debate e os principais autores que desenvolveram trabalhos no campo de pesquisa da Geografia Histórica.

A realização do Primeiro Congresso Internacional de Geografia Histórica, ocorrido em Bruxelas, em 1930, foi um dos marcos da disciplina. No primeiro dia, um trabalho explicitou, provavelmente, o ponto de vista de muitos geógrafos e historiadores daquela época. Um dos participantes afirmou que uma relação mais estreita entre essas duas disciplinas seria algo problemático e mal-sucedido em um cenário futuro (DARBY, 1983). A ditadura do presente dava seus sinais e um dos resultados disso foi que inúmeras questões relevantes sobre o passado não foram feitas, esvaziando certos estudos de geografia histórica.

A partir da década de 40, a geografia histórica já começava a se apresentar como uma disciplina "self-conscious", dando os primeiros sinais de uma sistematização de seus conhecimentos. Entretanto, a grande preocupação dos geógrafos era o quanto de história deveria compor seus estudos e a opinião predominante à época era de que: "Any information irrelevant to the present should be excluded, and this superflous information, they said, might well be used in a study of historical geography" (DARBY, 1983, p. 424).

Conforme afirmou Abreu (2000), a geografia precisa hoje se livrar dessas amarras temporais e não se dedicar apenas ao estudo do presente. A investigação do passado pode se centrar em indagações que visem entender esse lugar do passado, realizando estudos sincrônicos. A introdução de sua última obra reforça a preocupação do autor em explicar ao leitor o *lugar* e o *tempo* privilegiados em seu estudo: "O que objetivamos aqui é discutir um lugar que não existe mais, um lugar do passado, no caso o Rio de Janeiro, dos séculos XVI e XVII" (ABREU, 2010, p. 15).

Os avanços da geografia histórica são inegáveis, porém, como frisou Darby, mesmo que o passado não pareça o mesmo para as futuras gerações, isso não significa que as novas concepções tenham suprimido as mais antigas, e nesses casos a afirmação do palestrante da década de 1930 pode nos parecer contemporânea.

1.1. A GEOGRAFIA HISTÓRICA NO ENTENDIMENTO DO "PRESENTE DE ENTÃO"

Os estudos sobre geografia histórica vêm adquirindo nos últimos anos grande importância no meio acadêmico, através de grupos de pesquisa, congressos, simpósios, disciplinas, entre outros espaços propícios para o debate¹⁰. Inclusive, novos temas de pesquisa e fontes vêm se consolidando na disciplina, como os estudos sobre colonialismo, imperialismo, história ambiental, nacionalismo, espaços da globalização e construção de conceitos como gênero, classe e raça (NASH e GRAHAM, 2000).

Além das já consagradas fontes de pesquisas encontradas, sobretudo, nas instituições de memória, podemos destacar também revistas, filmes, museus e eventos comemorativos. Para esclarecer a construção do passado tanto nos discursos oficiais como no "living history of popular culture", Catherine Nash (2000) estudou um festival que celebrava os 500 anos da partida de um navio de Bristol (Inglaterra) em direção às Índias. Esse evento teve como principais objetivos promover uma herança marítima e uma identidade para Bristol, além de incrementar sua atividade turística. Para a autora, é fundamental compreender de que forma o passado é entendido e culturalmente representado no presente. Nash vai além ao apontar novos temas de pesquisa:

Thinking about the historical geographies of Bristol, and historical geography in general, means thinking about the transformation of material landscapes, but also questions of meaning, power and identity. The movements of people, plants, animals, ideas, cultures, raw materials, commodities and capital that were set in train by the twined process of European capitalist development and overseas expansion transformed social relations as they dramatically altered environments (NASH, 2000, p. 15).

Entretanto, diante desta relativa "tranquilidade" que atualmente permeia a disciplina é preciso entender qual foi o caminho percorrido para que a geografia histórica conquistasse seu prestígio no meio acadêmico.

¹⁰ Um grande marco para a geografia histórica foi a criação em 1975 do *Journal of Historical Geography*, por John Patten e Andrew Clark. O periódico não tem como objetivo apresentar uma definição rigorosa e precisa dos limites da geografia histórica, que deve ser entendida como híbrida e eclética (DARBY, 1983).

Como principais referenciais no Brasil citamos: a Rede Brasileira de História da Geografia e de Geografia Histórica (Rede Brasilis); o III Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico e I Encontro Nacional de Geografia Histórica (Rio de Janeiro/2012). Quanto aos grupos de pesquisa temos: "Salvador: transformações e permanências", coordenado pelo Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos (UCSAL) e o "Núcleo de Pesquisa de Geografia Histórica", um dos mais importantes no Brasil e que foi coordenado pelo Prof. Dr. Maurício de Almeida Abreu (UFRJ).

A categoria "tempo" nos estudos geográficos não deveria tomar o plano principal de análise, pois, segundo Hartshorne (1977), os estudos geográficos que enfatizavam a dimensão temporal corriam o risco de se tornar históricos. Dessa forma, a divisão entre geografia e história era reforçada por trabalhos que defendiam a ditadura do presente, devendo a primeira se ater a descrições que envolviam a dimensão espacial e a segunda se ater a narrativas referentes ao passado, ou seja, à dimensão temporal.¹¹

A peculiaridade desta sub-disciplina da geografia já foi por bastante tempo alvo de inúmeros debates acadêmicos, que envolviam principalmente a possibilidade da geografia estudar o passado sem que fosse para buscar ali a chave para a compreensão do momento atual (ABREU, 2000; 2010). A geografia pode e deve se dedicar aos estudos sincrônicos, que não sejam exclusivamente motivados pelo entendimento do período atual.

Em sua extensa obra sobre o tema, Maurício Abreu (2000) ressalta que a geografia histórica ainda é um campo bastante inexplorado pelos geógrafos brasileiros. A maioria dos trabalhos que se dedicam ao tema privilegia apenas o estudo das morfologias do passado, em especial sobre as "origens" e a "evolução histórica" dos núcleos urbanos no país. Na visão do autor, a importância da perspectiva diacrônica é inquestionável, porém é enriquecedor ir além das formas materiais e incluir na agenda de pesquisas temas que abordem os processos, ações, agentes, normas, instituições, entre outros fatores, que corroborem o entendimento do "presente de então". Neste sentido, usamos como exemplo o artigo de Abreu (2005) sobre o processo de instalação da cidade real do Rio de Janeiro em seu sítio definitivo, no século XVI. A partir da documentação consultada foi possível reconstituir a morfologia original da urbe, as regras e os atores que orientaram sua implantação.

A relação entre geografia/espaço e história/tempo já esteve no cerne da discussão sobre o objeto dessas disciplinas. Recentemente, com a fluidez das barreiras epistemológicas, percebemos que há entre elas uma aproximação enriquecedora. Para Baker (2007), a ciência da localização e da distribuição não pode clamar para si a exclusividade de estudos históricos sobre fronteiras, colonização, guerras e aspectos culturais, afinal estes aspectos também possuem sua própria geografia. Para o historiador Fernand Braudel (1996), ao estudar as economias-mundo é importante que o pesquisador reconheça a dupla importância de uma

¹¹Remeto a duas grandes obras : BRUNHES, J. *La Géographie Humaine*. (2º edição). Paris: Felix Alcan, 1912; CHOLLEY,A. **Guide de l'étudiant em géographie**. Paris: Presses Universitaires de France, 1942 *apud* ABREU, M.A. Construindo uma Geografia do Passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. In: *GEOUSP*, n°7, p. 13-25, 2000.

unidade temporal de referência, bem como de uma análise espacial sobre a extensão dessas economias no espaço econômico mundial.

Em virtude da dificuldade de precisar os limites entre geografia e história, o britânico Clifford Darby (2002, p. 153) declarou que: "Embora na teoria seja possível separar esses dois temas, na prática isso é muito complicado". Porém, mesmo reconhecendo certas dificuldades, Darby vislumbrava uma geografia histórica autônoma e segundo a sua proposta a geografia histórica tinha seu próprio campo de pesquisa: situado na interface entre a geografia e a história e concluiu que: "Toda geografia é geografia histórica, seja atual ou potencial" (DARBY, 1953, p. 6).

Diante deste cenário, Abreu (2000) reconheceu que o limite temporal definidor da geografia deve ser rompido, tornando possível realizar estudos geográficos do "presente de então". O passado não é mais um ponto de apoio para os estudos sobre o presente. Este "presente de então" não deve ser entendido como o presente do calendário, mas como a duração dos fenômenos que se desenrolam no espaço geográfico. Para o geógrafo também deve ser interessante se dedicar a estudar o que era então o presente em um dado ponto do passado, afinal, segundo Braudel (1992, p. 57), "o presente e o passado iluminam-se reciprocamente".

Entretanto, ainda hoje restam algumas lacunas que envolvem a geografia histórica. Uma delas é muito bem descrita por Philo (1996) ao abordar que o próprio termo "história" por si só já possui um caráter múltiplo e heterogêneo, podendo ser estudado em distintos aspectos (social, política, econômica, cultural). Os historiadores têm a liberdade de recortar a história a seu modo. A história anexou a demografia, a economia, a política e as mentalidades, e nessa grande miscelânea, o domínio virtual da história se amplia como um "rio em uma região plana". Entretanto apenas uma coisa é certa para Paul Veyne (1982, p. 17): "O campo da história é, pois, certamente indeterminado, com uma única exceção: é preciso que tudo o que nele se inclua tenha realmente acontecido".

Para os que se aventuram no campo da geografia histórica uma das preocupações em seus estudos deve ser a de questionar quais as estratégias, intenções, normas e/ou regulações jurídicas, sociais e culturais envolvidas na organização e no arranjo do espaço geográfico do passado (PHILO, 1996; NASH, 2000). Compreender a lógica espacial que governa a ocupação e a transformação da superfície terrestre no desenrolar do tempo é um componente essencial nos estudos sobre as "geografias do passado". Embora aquele lugar não exista mais em sua totalidade material, social e cultural, o espaço geográfico ainda guarda rugosidades do

período, cuja análise será complementada pelas pesquisas nas instituições de memória (ABREU, 2010).

As pesquisas desenvolvidas no âmbito da geografia histórica devem ter como norte, segundo Guelke (1997, p. 230): "Analisar e compreender as mudanças nos padrões das atividades humanas no espaço físico como um processo intelectual que envolve indivíduos e grupos sociais, que criam novos modos de vida em um contínuo processo dialético que envolve problemas soluções, novos problemas e novas soluções". Essa passagem nos remete à trama locacional que envolve os estudos geográficos, visto que o arranjo físico dos objetos é orientado por uma lógica, uma coerência que governa a seleção dos lugares.

Se a análise da trama das localizações é fundamental na geografia, Abreu (2000) e Gomes (2009) concordam que a geografia se define pelo tipo de questão que é proposta visando contribuir para o entendimento da sociedade e do espaço geográfico, seja o espaço do presente ou do passado: "Haverá, contudo, sempre uma geografia quando o fenômeno da dispersão espacial construir a questão central do problema. A geografia existe em qualquer fenômeno em que haja uma dispersão espacial" (GOMES, 2009, p. 27), ou em certos casos, uma concentração espacial. Isso vai de encontro ao que foi proposto por Livingstone (2003) ao afirmar que todo aspecto da ciência está aberto para a investigação geográfica.

Em relação ao método de pesquisa, é preciso que algumas regras metodológicas sejam adotadas, quiçá repensadas para esses estudos sobre as "geografias do passado", visto que as variáveis que operacionalizam os conceitos da geografia não são universais (ABREU, 2000).

O estudo do passado deve englobar uma minuciosa análise das inércias e dos limites que em determinado momento pesavam sobre a vida das pessoas, como os obstáculos geográficos, técnicos, sociais e administrativos. Isso é desenvolvido por Braudel (1992) ao comentar sobre as celeridades, poderios e obstáculos que cada época impõe, e a necessidade do historiador considerar tais inércias e limites dessas realidades passadas, pois segundo o autor: "Todas as existências, todas as experiências são prisioneiras de um invólucro demasiado espesso para ser rompido de uma só vez" (BRAUDEL, 1992, p. 119).

Outro cuidado que os pesquisadores devem ter é em relação aos vestígios e relatos, que compõem a principal forma de aproximação com os fatos do passado. Estes devem estar constantemente sob o olhar desconfiado do pesquisador, já que a produção dos documentos não era neutra (ABREU, 2000; 2010).

Abreu ressalta que a compreensão dos fatos do passado não engloba sua totalidade, devido ao caráter infinito do passado. Diante desse ímpeto em desvendar o passado, Marc Bloch (2001, p. 74) alerta aos historiadores de que algumas perguntas podem ficar

eternamente sem resposta, e sendo assim, resta ao historiador sonhar "como Ulisses, (em) alimentar as sombras com sangue para interrogá-las":

(...) nenhum relato pode recuperar o passado como ele foi, porque o passado não é um relato; ele é um conjunto de eventos e situações. Como o passado não existe mais, nenhum relato pode ser checado contra ele, apenas em relação a outros relatos sobre o passado (...). A narrativa histórica não é um retrato do que aconteceu, mas sim uma história sobre o que aconteceu (LOWENTHAL, 1985: p. 215).

Por fim, conforme afirmou Abreu (2000), os lugares são ao mesmo tempo universais, particulares e singulares. Em outras palavras, cada lugar é, em cada "presente", a inter-relação de três tempos: o tempo do mundo, o tempo do Estado-nação e o tempo do lugar. Ao estudar a trama locacional que envolve o arranjo e a lógica de organização da rede de abastecimento no Brasil do século XIX, não podemos trabalhar com esse "presente de então" apenas sob a perspectiva de um tempo, pois o lugar do passado que aqui estudamos deve ser entendido a partir de uma interseção de processos sociais, econômicos e culturais que têm origens e manifestações diversas.

Convém apresentarmos um tema de pesquisa que vem obtendo grande interesse por parte dos geógrafos históricos e que permeia nossa pesquisa: the historical geography of seas and oceans. Os clássicos temas que envolvem essa temática, como as relações de poder, tráfico de escravos e migrações, passaram a ser enriquecidos por estudos que se propõem a analisar principalmente: (1) a relação homem-natureza; (2) as manifestações da globalização (ex: telégrafos e as novas formas de comunicação); (3) e de que forma as relações sociais e culturais são elaboradas, negociadas e contestadas na geografia dos mares e navios ("Maritime space offer other plays of the making of social and cultural differences" 12).

O Oceano Atlântico é um cenário privilegiado de muitas pesquisas, por ser visto como um espaço precoce da globalização ¹³. Desde o século XVI, o Atlântico já ocupava um espaço de destaque na cartografia, assumindo uma configuração muito semelhante à verificada nos dias de hoje. O Atlântico deixava de ser uma fronteira, um limite entre o Ocidente e o Oriente, para se tornar a "coluna vertebral" do Ocidente. Nos mapas da época, a expressão "mundo atlântico" era comumente usada para caracterizar a diversificação das redes de transporte e comunicação que se espraiavam pelos dois lados do oceano, bem como para remeter ao horizonte cultural compartilhado entre América e África (LOIS, 2007).

¹³ Podemos ver esse crescente interesse através do periódico *Atlantic Studies* (2004) e de um número especial do periódico *Social and Cultural Geography* (volume 6, n°3, 2005) intitulado: *Atlantic Geographies*.

¹²LAMBERT,D., MARTINS,L. and OGBORN,M. Currents, visions and voyages: historical geographies of the sea. In: *Journal of Historical Geography*, 32, pp. 479-493, 2006.

Para Ogborn *et al* (2006), a geografia histórica das cidades deve ser repensada para que as relações marítimas entre os lugares sejam contempladas. Não se trata de estudar somente o porto e sua hinterlândia, mas de considerar essa geografia histórica em termos de redes e fluxos. Em nosso trabalho, o Atlântico será visto, principalmente, através das interações estabelecidas entre os negociantes de grosso-trato¹⁴ com outros espaços do Império lusitano e da inserção do Rio de Janeiro nas redes mercantis deste *mare lusitano*.

Neste sentido, devemos redimensionar a noção de escala e entender os acontecimentos no Brasil colonial como essa inter-relação de tempos e ações, situando a colônia no seio deste Império ultramarino, o qual segundo Fragoso (2001) era um espaço econômico com alto grau de refinamento. As práticas político-econômicas do Antigo Regime, ligadas aos negócios que articulavam os distintos espaços econômicos das colônias portuguesas contribuíam para tal refinamento. A América portuguesa não deve ser analisada isoladamente, pois, assim, estamos abordando apenas suas manifestações locais ou regionais e segundo Milton Santos (2006: p. 162) "Um evento é a causa de outro, mas o faz pela via do universo".

1.2. REDES, ENTREPÔT CITY E HINTERLÂNDIA: NA CONSTRUÇÃO DO "PRESENTE DE ENTÃO"

O conceito de rede apresenta uma larga difusão nas ciências sociais, principalmente na geografia, história e sociologia. Nos distintos campos disciplinares a potencialidade do conceito tem sido explorada e a *rede* vem se constituindo em um importante recurso analítico para as questões formuladas de acordo com os objetos e métodos de cada domínio do conhecimento. Atualmente, diante do imperativo da fluidez de pessoas, mercadorias, informações e capital, o mundo passou a ser interpretado a partir da noção de rede. A onipresença das redes é a sua marca na atualidade, definindo nas ciências sociais um sistema de relações (sociais, financeiras, de poder).

De acordo com Dias (2005) o conceito moderno de rede deriva da filosofia de Saint-Simon. Durante os séculos XVII e XVIII, o conceito de rede estava ligado à literatura médica, sendo o corpo visto em sua totalidade - como organizador dos fluxos - ou por uma de suas partes, notadamente o cérebro. A partir da analogia organismo-rede, Saint-Simon propôs

_

¹⁴Por estarem simultaneamente em diferentes setores do mercado: tráfico de escravos, abastecimento dos centros urbanos, arrematantes de contratos da Cora, comércio de importação-exportação e finanças públicas, bem como atuando em distintas escalas geográficas, esses negociantes são denominados de grosso trato (FRAGOSO, 1998).

estabelecer redes técnicas no território (organismo) francês, que iriam irrigar o território assim como o sangue faz com o corpo humano. As redes propostas, em especial a de transporte, iriam assegurar a circulação de todo tipo de fluxo, enriquecendo o país e possibilitando melhorias nas condições de vida da população¹⁵.

A grande ruptura no conceito de rede ocorreu a partir de meados do século XVIII, quando a rede ultrapassa a analogia com o corpo e passa a ser vista como um artefato, uma matriz técnica. A rede, antes natural, se torna artificial (MUSSO, 1997).

Passados alguns séculos, o papel que as redes exercem na integração territorial ainda é evocado. Ao polarizar distintos pontos do território, as redes conseguem alterar o significado das categorias tempo e espaço, sendo a rapidez um de seus imperativos (MUSSO, 2002). Ubiquidade, instantaneidade e urgência são as marcas das redes técnicas, estabelecendo um tempo e espaço próprios das redes (DUPUY, 1993), o que pode se apresentar como um desafio para as representações cartográficas, diante dessa instabilidade e fluidez dos territórios.

O simbolismo das redes, para Musso (1997), se exprime no binômio "vida e morte", estando o primeiro termo ligado à circulação e à vivacidade que as redes imprimem ao território, e o segundo, ligado a uma pane ou exclusão do sistema de circulação.

As redes são vetores de diferenciação onde existem. Os fluxos que articulam os lugares são marcados por diferentes dinâmicas espaciais estimuladas pela combinação ou confronto com racionalidades econômicas e pelas estratégias dos atores sociais (OFFNER, 2000). Para o autor, estudos do tipo "antes e depois" sobre o impacto das redes no território não fazem sentido. As redes, na verdade, não criam espaços duais, e sim desigualdades territoriais, como é o caso das redes de transporte que deixam áreas de sombra, aquelas que não participam plenamente à conexão (PIRES DO RIO, 2012).

Ainda a respeito das redes, também é importante reconhecer que em um mesmo espaço há superposição das mesmas, sejam elas afluentes ou principais, e que esse caráter instável, concentrador e dispersor de uma rede é fundamental para a compreensão de sua formação e seu desenvolvimento no território (SANTOS, 2006).

Por fim, a lógica que envolve a organização das redes deve ser entendida a partir de mecanismos endógenos e exógenos, ou seja, a partir de manifestações locais e de mecanismos que fazem com que um mesmo lugar participe de múltiplas escalas de organização espacial.

-

¹⁵ Saint Simon (1760-1825) já assinalava as vantagens de conectar as rotas Atlânticas com as do Pacífico através da América Central. O pensamento sansimonista exerceu grande influência sobre diversos intelectuais, governantes e políticos europeus. Seus discípulos foram responsáveis pela construção do Canal de Suez e do Panamá (DIAS, 2005).

Nas palavras de Santos: "As redes seriam incompreensíveis se apenas as enxergássemos a partir de suas manifestações locais ou regionais" (2006: p. 269). Neste sentido, fica evidente que "não é mais na dicotomia, mas sim na síntese entre as influências externas de múltiplas origens e as especificidades locais que encontramos a chave para a compreensão da sociedade colonial" (SAMPAIO, 2003, p. 318).

O funcionamento desses mecanismos reforça a estrutura de diferenciação dos lugares que formam uma rede, fazendo com que estes tenham uma posição estratégica mais ou menos duradoura. Além disso, os nós que a compõem podem fazer parte, simultaneamente, de diversas redes, tendo uma posição diferenciada em cada uma delas, visto que a seletividade espacial é um elemento importante para a compreensão do arranjo da rede no território.

O Rio de Janeiro participava de várias redes geográficas, no que diz respeito à natureza dos fluxos, freqüência, intensidade e agentes sociais envolvidos. Entretanto essas redes não eram excludentes, pelo contrário, havia uma complementaridade entre as interações estabelecidas entre os lugares. Podemos citar como exemplo o caso dos negociantes da praça comercial do Rio de Janeiro, envolvidos com a circulação regional de alimentos e com o tráfico de escravos africanos. Alguns destes negociantes eram representados pelas famílias Gomes Barrozo, Velho da Silva e Pereira de Almeida. O comércio de têxteis entre o Brasil e as colônias portuguesas no Índico ilustra igualmente essa rede de circulação. Além de confirmar a tese sobre o tênue limite que existia entre os negócios realizados no interior da América lusa e aqueles fora de suas fronteiras, o comércio com Goa também era importante para a manutenção das relações sociais do Brasil escravista (FRAGOSO, 2001).

Outro exemplo sobre as disparidades regionais pode ser encontrado no trabalho de Methiye Çoteli (2012) sobre a formação da rede urbana do Império Otomano ao longo do século XIX. Segundo a autora, até então, as cidades portuárias não eram centros econômicos ou políticos. Entretanto, diante da aproximação do Império com a economia capitalista européia, um novo arranjo espacial se estabeleceu no território, em especial no papel que as cidades portuárias, como Izmir, Trabzon e Samsun, passaram a exercer nas relações comerciais com a Europa. As cidades portuárias estavam no topo da hierarquia urbana, antes ocupado pelas "inland cities" e suas caravanas pelo interior do Império.

Na batalha para permanecer atrativos, os lugares se utilizam de recursos materiais (como as estruturas e equipamentos), imateriais (como os serviços). E cada lugar busca realçar suas virtudes por meio dos seus símbolos herdados ou recentemente elaborados, de modo a utilizar a imagem do lugar como imã (SANTOS, 2006, p. 269).

A origem do conceito "hinterlândia" (*arrière-pays*) é colonial e designa as áreas circunvizinhas de uma cidade ou de um porto sob o domínio dos colonizadores europeus. A hinterlândia é constituída por uma cidade/região e áreas vizinhas que estabelecem relações sociais, culturais, políticas ou econômicas de interdependência. Para Daniel Nordman (1997), a hinterlândia é uma categoria geográfica usada para definir um espaço hipotético, com limites fluidos e subjetivos e sem uma toponímia específica.

Atualmente, é crescente o número de trabalhos que procuram delimitar a hinterlândia de um porto, caracterizando-a como uma área de mercado que serve como origem e destino das mercadorias (CAMPOS NETO e SANTOS, 2005; PIZZOLATO *et al*, 2010). No passado, a hinterlândia do porto de Paranaguá era constituída principalmente por Curitiba e as vilas no entorno. A produção de Curitiba, como trigo, mate, milho e bacon, seguia no lombo de mulas até o porto de Paranaguá, o qual as enviava para os portos de Santos e Rio de Janeiro, de onde seriam redistribuídas para outras partes da colônia.

A hinterlândia neste trabalho não está sendo utilizada como sinônimo de "sertão", pois isto simplificaria ambos os conceitos. Além disso, a primeira não se limitava aos espaços interioranos do Brasil. Convém esclarecer o que estamos considerando como "sertão" em nosso trabalho e de que forma ele estava inserido nas redes de abastecimento.

Reforçamos também que não adotamos o sentido de "sertão" que foi usado por Russel-Wood (1998) ao estudar a aplicação do modelo centro-periferia no mundo colonial português. Segundo o autor, o sertão no Brasil compreendia uma faixa de clima semi-árido e vegetação de caatinga, que abrangia os atuais estados de Minas Gerais, Bahia, Pernambuco, Piauí, Ceará e Maranhão. Em nosso trabalho, ao qualificarmos um espaço como "sertão" não estamos nos referindo às suas características físicas, como clima, relevo e vegetação.

O termo "sertão" era de conhecimento dos portugueses desde o século XIV e usado para designar lugares distantes de Lisboa, na época o centro do Império luso. A partir do século XV, eles estenderam sua aplicação para nomear espaços vazios, vastos, interiores, situados nas novas possessões portuguesas (AMADO, 1995). Era comum nos documentos da época a palavra "deserto" aparecer como sinônimo de sertão, designando um espaço selvagem e inculto, chegando-se a afirmar que a palavra "sertão" derivava do latim *desertus/desertanu*.

Caracterizar geograficamente e delimitar o espaço do sertão são tarefas difíceis, já que a ausência de fronteiras ou linhas de demarcação é uma de suas condições inerentes. De acordo com Moraes (2002), o sertão não é um lugar, mas uma condição atribuída a distintos lugares, em contextos históricos variados. A construção da imagem de sertão expressa a apropriação simbólica de um dado lugar. Para que ele exista, é necessário que haja lugares

que representem o oposto, ou seja, a dualidade é uma marca dos lugares denominados de sertão.

No imaginário social o sertão é visto como um lugar perigoso, um espaço vazio, ocupado por povos exóticos e não civilizados. No entanto, impressão distinta teve o inglês John Mawe (1978, p. 75) ao chegar ao litoral de Santos e sentir que "nesta e em outras cidades do litoral, enrijecera os corações do povo contra estes apelos à boa vontade, que os habitantes do interior, menos assediados, estão sempre prontos a ouvir e atender".

O juízo de valores que partia do litoral em direção ao sertão, segundo Moraes (2002, p.14), não era ingênuo, nem neutro, e estava ligado a uma projeção futura de povoamento e exploração econômica, ou seja, tratava-se "de um qualitativo que induz um novo processo de domínio territorial". A historiadora Cláudia Damasceno Fonseca (2011: p. 54) compartilha da mesma idéia ao afirmar que: "O sertão colonial é, ao contrário, um espaço em perpétuo vir a ser: sua conversão em território se faz à medida que a povoamento avança e se intensifica".

A passagem abaixo, embora se refira a uma situação ocorrida em um recorte temporal posterior ao adotado nesta pesquisa, enfatiza o juízo de valores que partia do litoral e indica a forma pela qual o sertão transformava-se em território à medida que algumas cidades tornavam-se pólos irradiadores do poder político, econômico ou religioso.

(...) tudo aquilo que no Brasil se designa como o vago e cômodo nome de "Interior". Também se fala em Sertão e aplica-se a palavra a toda região mal conhecida, pouco povoada, longínqua e um tanto misteriosa. Por volta de 1935, São Paulo ainda tinha um sertão, mas o avanço do povoamento para oeste acabou com ele. Há dez anos, o Sertão era em Goiás e em Mato Grosso, mas a fundação de Brasília rasgou novos horizontes (MONBEIG, 1975, p. 38).

A própria cartografia portuguesa do século XVII explicitava a dualidade-litoral/interior (**Ilustração 1**), pois, de acordo com Pedro Geiger (2001), as cores usadas em alguns mapas estavam relacionadas à proximidade do observador do lugar representado. O autor cita os mapas produzidos por João Teixeira Albernáz II, em que o sépia era usado para indicar o litoral e o azul, o interior, e em alguns casos algumas hachuras indicavam o relevo. Além disso, na área do litoral as principais vilas, cidades, aldeamentos e cursos d'água eram nomeados, enquanto no interior havia um imenso desconhecimento, sem nenhuma indicação.

Neste caso, o uso das cores ultrapassava a concepção da distância física do observador em relação ao lugar no mapa, e assumia um significado político, pois: "A separação entre

faixa costeira e interior cumpre a dialética platônica da rivalidade (...) fazendo dos mapas cópias bem fundadas por suas semelhanças com as idéias" (*op cit.*, p. 166).



Ilustração 1: "Mapa do Destricto do Rio de Janeiro" (1631), por João Teixeira Albernaz. As serras marcavam os limites entre dois espaços distintos: o *litoral* civilizado e conhecido; e o *sertão* como "terras sem fé, lei ou rei". Fonte: Calendário 2000 *apud* STRAFORINI, 2007, p. 49

Imbuídos do desejo de expandir seus negócios em direção aos sertões do Brasil, alguns grupos viam o sertão como um lugar de prosperidade, enquanto outros se dirigiam para esses "espaços vazios" por rejeitarem a sociedade ou por serem rejeitados pela mesma. Deste modo, "Inferno ou paraíso, tudo dependeria do lugar de quem falava" (AMADO, 1995, p. 150).

Para a Coroa, a permeabilidade do sertão atendia aos seus interesses de expansão do povoamento e exploração de riquezas. Diante disso, no século XVII os "paulistas" -termo que segundo Caldeira (2006) era destinado aos exploradores da colônia- passaram a ter a tutela dos índios, desde que fosse para encontrar ouro nos sertões¹⁶. No caso de Minas Gerais, a capitania¹⁷, era ao mesmo tempo *lócus* da barbárie e uma reserva de riquezas, bem como um espaço de refúgio para os perseguidos pela lei. A mercantilização dos sertões e as distintas possibilidades de enriquecimento dos moradores foram em grande parte, fruto da mineração.

¹⁷ A designação Minas Gerais foi adotada nos discursos oficiais em 1721, quando a capitania foi criada. Antes desta data, era comum aparecer "minas gerais do ouro", "minas gerais dos cataguás", "distrito das minas gerais" (FONSECA, 2011).

¹⁶ Segundo Fonseca (2011) a maior parte dos topônimos de origem indígena de Minas Gerais não foi criada pelos índios do lugar: a maioria vem do tupi, língua dos gentios do litoral e dos índios domesticados que participavam das bandeiras paulistas em direção aos sertões auríferos.

Embora a Coroa tentasse impedir o desvio de ouro, o caráter de liberdade e de mudança que sobreviviam nestes locais, conferiam uma ampla margem de manobra as autoridades e a elite local para que estas pudessem desafiar as normas da metrópole. No sertão, a elite européia, destinatária natural das riquezas da colônia, encontrava uma terra que ameaçava justamente porque nela a mudança era possível e lá havia uma autoridade que não era aquela dos representantes da Coroa.

Como as fortunas nas *Gerais* eram formadas com muita facilidade, havia muita gente disposta a pagar caro por alimentos ou apetrechos de ferro. Uma roça de farinha em São Paulo passou a ter valor de mercado de ouro. Os ricos mineradores também eram os principais consumidores de artigos de luxo, que adentravam aos sertões através do porto do Rio de Janeiro e daí seguiam pelas antigas trilhas indígenas até as *Gerais*. O banqueiro do sertão, personagem central do livro de Caldeira (2006)¹⁸, ilustra bem as trocas entre litoral e sertão, comumente debitadas em ouro ou prata. Em um dos carregamentos destinados ao padre Guilherme Pompeu de Almeida, temos encomendas de cobertores da China, lenços da Índia, porcelana de Macau, baús portugueses e outras miudezas do além-mar. A acumulação de capital nos sertões auríferos, principalmente através da prata e do ouro, eram formas de expansão das relações comerciais na escala intra-colonial e na ultramarina, a exemplo do ouro das Gerais que pagavam os tecidos indianos usados no século XVIII para a aquisição de escravos africanos (HOLANDA, 1989).

Em uma época de expansão das linhas de povoamento do Brasil, os grupos exploradores tiveram grande papel na articulação dos distintos e longínquos pontos do território. Esses homens que ultrapassavam as barreiras da natureza, ao mesmo tempo hostis e promissoras, em busca de êxito e fortuna, levavam a mercantilização do litoral para o sertão. Na visão de Capistrano de Abreu, a população sertaneja "era independente das autoridades da marinha, pois um punhado de homens bastava para arrostar um exército e abrir novas picadas, domando as asperezas da serra, rompendo as massas de vegetação, arrostando a hostilidade dos habitantes" (ABREU, 1963, p. 121).

-

¹⁸O segundo volume do livro "O Banqueiro do Sertão" (CALDEIRA, 2006) foi resultado de uma grande investigação em arquivos do Brasil e de Portugal, a partir dos quais foi possível analisar a trajetória de Guilherme Pompeu de Almeida. Ordenado padre e formado em teologia na Bahia, decide em 1703, mudar-se do litoral para Santana de Parnaíba, cidade boca de sertão, localizada a 50 km de São Paulo. A vida de padre é marcada pela paternidade, motivo que o influenciou a ir para o sertão. Para Caldeira o sertão era o lugar da liberdade e das oportunidades e somente lá, um padre secular poderia criar sua filha. Paternidade, jesuíta e banqueiro, são alguns traços da personalidade de Guilherme Pompeu de Almeida, responsável por construir no sertão uma das maiores fortunas do período colonial. Ao financiar as expedições de seus familiares em busca de ouro, o padre vai acumulando capital, sobretudo em prata, transformando-se em um ousado negociante dos sertões auríferos.

Neste sentido, esse papel de exploradores da colônia é atribuído, principalmente aos paulistas (ABREU, 1963; HOLANDA, 1989; BUENO, 2009), pois desde o século XVII eles norteavam suas entradas para o sertão não apenas em busca de índios, mas também da prata de Potosí. Isso significa que a estruturação e a viabilização dos intentos da Coroa foram em grande parte fruto das entradas dos paulistas, que iam devassando os sertões. Para Caldeira (2006, p. 552) os paulistas eram valorizados por sua capacidade de "Agir como aventureiro por conta e risco próprios, era a marca obrigatória de uma sociedade que se formara tendo como capital a prata contrabandeada do Império espanhol e tendo como regra as relações permanentes com os nativos". O paulista era fruto da mistura do selvagem com o civilizado, e isso criou um tipo que misturava medo e fascinação. Como a prata era uma forma possível de consolidar uma fortuna no sertão, os paulistas realizavam incursões à oeste da América portuguesa, em busca de rotas que pudessem expandir seus negócios. Uma rota bastante conhecida dos paulistas era a de Peabiru¹⁹.

A liberdade, a valorização da capacidade de empreendedorismo e a chance de comandar os sertões eram ideais que passaram a ser difundidos. Deste modo, os sertanejos criaram para si uma imagem positiva. A circulação de capital no sertão era menos rígida que no litoral, não existindo naquele lugar nenhuma espécie de restrição aos ambiciosos. Entretanto, a liberdade e a bravura dos moradores do sertão passaram a ser controladas pela Coroa a partir da descoberta do ouro. As medidas repressoras por parte de dom João V foram direcionadas, principalmente para os paulistas, como o afastamento dos postos militares e a proibição de exportar ouro pelo porto de Santos (CALDEIRA, 2006).

Com relação ao abastecimento dos centros urbanos, o sertão participava ativamente desse sistema de produção e circulação. Os antigos sertões auríferos também desenvolveram atividades agrícolas, como, por exemplo, as regiões de Baependi, Airuoca e Carrancas, que se especializaram na produção de tabaco. As interações entre o sertão e o porto do Rio de Janeiro envolviam a circulação terrestre do fumo até Paraty. O *tabaco Bapendi* era bastante requisitado no comércio internacional, tendo o Rio da Prata como seu principal destino. Entre 1827-1832, 69% do tabaco exportado pelo porto do Rio de Janeiro destinava-se à Buenos Aires e Montevidéu (RESTITUTTI, 2008). Cabe sublinhar que este tabaco entrava de forma

-

¹⁹ Na verdade, o Caminho de Peabiru era um sistema de transportes, pois ele poderia ser alcançado através de Cananéia, São Vicente e São Paulo e a partir das proximidades da atual cidade de Ponta Grossa (PR). Essas rotas se juntavam ao Peabiru e cruzando as nascentes dos rios Tibaji, Ivaí e Piquiri, seguiam pela margem direita do rio Iguaçu até a sua foz, no rio Paraná. Cruzando este rio, o Peabiru conduzia até o rio Paraguai, para poder alcançar o rio Pilcomayo. O ponto final deste longo e árduo caminho dava entrada para o coração do Império inca. A nascente deste rio está a cerca de 50 km de Potosí (CALDEIRA, 2006).

ilegal no Prata, principalmente pelo porto do Rio Grande que funcionava com um ponto de penetração em direção a essa região.

Na outra ponta da economia sertaneja, encontramos cidades mineradoras no caminho entre Salvador e Minas Gerais, tais como Jacobina, Rio das Contas, Serro, Chapada Diamantina e Fanado. Além dos negócios mineradores, estas localidades cultivavam gêneros alimentícios para o abastecimento de Minas Gerais e Goiás. A pecuária do sertão da Bahia enviou cerca de 20 mil bois para abastecer o mercado de Salvador entre 1795 e 1798 (PRADO JUNIOR, 1978).

Por outro lado, partindo do litoral temos o envio de escravos de Pernambuco para todo o litoral norte, o vale amazônico e o sertão de Piauí e Maranhão (CALDEIRA, 2011). Em direção às minas, do Rio de Janeiro, via Paraty, partiam escravos, produtos de luxo e aguardente; gado bovino da Bahia; gado bovino, equino e muar do Sul, via Sorocaba (BUENO, 2009).

Pelos casos acima, percebe-se que a rede de abastecimento não se limitava à faixa litorânea e que as interações espaciais com os sertões se espraiavam cada vez mais pelo território colonial. A ampliação do espaço econômico do Brasil colonial, propiciado, principalmente pela mineração, confere um caráter mais dinâmico às relações não somente entre litoral e sertão, mas ao próprio sertão, conforme o sucesso dos negócios do banqueiro do sertão de Caldeira. Segundo Mauro (1975) as economias do sertão estavam indiretamente ligadas à economia marítima e foi através do dinamismo do sertão que esta sobrevive. Mesmo fugindo ao controle institucional, de pontos privilegiados do território partiam os principais caminhos de circulação que iriam estreitar os laços entre os espaços econômicos da colônia, sustentando o argumento da crescente importância que o mercado interno assumiu para a expansão econômica da época.

Para compreender o papel que a cidade do Rio de Janeiro desempenhou como uma "ville-port" da rede de comércio de cabotagem no início do século XIX, entender o conceito de entrepôt city será fundamental.

Uma cidade pode ser, durante determinado período, um centro de distribuição de produtos para outras localidades, o que segundo Smith (1910), a tornaria uma *entrepôt*. Em seu artigo sobre as cidades que se tornaram "world entrepôt", o autor relata como cada cidade se tornou um nó fundamental da rede que abastecia o Ocidente a partir de produtos oriundos do Oriente. Dessa forma, ele percorre Veneza, Lisboa e Londres, e durante esta longa trajetória, reconhece que a descentralização não implica na destruição de um antigo centro

pelo surgimento de um novo. Para Smith, é possível que ele continue sendo um centro de distribuição, tendo, entretanto, uma área de influência menor.

No caso do Brasil, com o deslocamento do eixo econômico do Nordeste para o Sudeste, especificamente para o Rio de Janeiro, por conta da atividade mineradora e para maior controle fiscal e militar das possessões ao sul da América portuguesa, os portos de Recife e Salvador continuaram importantes para o comércio Atlântico. No entanto, o centro dessa atividade mercantil passou a ser o porto do Rio de Janeiro, cuja área de influência envolvia boa parte da região mineradora, o sul do Brasil e o Rio da Prata (BROWN, 1986). Segundo Vance (1970, p. 80) "For any single trading center there is an outer range of its tributary area".

Uma *entrepôt city* deve ser entendida no âmbito das relações sócio-econômicas que os lugares estabelecem entre si, seja na escala local, regional, nacional ou global, bem como pela elevada conectividade que ela mantém com outros nós da rede.

A localização inicial de uma *entrepôt city* é marcada, principalmente, pelo tipo de transporte responsável pela integração territorial. Como no Brasil colonial, esta era marcada pelo arquipélago de portos que se estabeleceu diante da máxima de ocupação do litoral, essas cidades eram localizadas, principalmente, ao longo da costa.

No trabalho intitulado "The Merchant's World: the geography of wholesaling", James Vance (1970) também identificou que o alinhamento das principais cidades dos EUA era ao longo da costa. Nova York e Boston eram os principais portos do país e os responsáveis pela importação de produtos europeus e exportação de gêneros tropicais, em especial o algodão. Em um estudo sobre o sistema de cidades nos EUA entre 1790-1840, Allan Pred (1973) reconheceu a expressividade dos fluxos comerciais regionais entre as cidades costeiras, em especial as da região Nordeste, como Filadélfia, Baltimore, Boston e Nova York. Ambos os autores constataram a importância de Nova York como principal nó de articulação entre as regiões dos EUA, em especial entre o Sul e o Nordeste. A redistribuição das mercadorias que chegavam aos portos citados era realizada pelos canais que cortavam a região Nordeste.

A partir de meados do século XIX, com o advento das ferrovias, houve nos EUA uma interiorização das atividades econômicas e da população, contribuindo para o desenvolvimento de novos mercados distantes do litoral, e o conseqüente aumento da competitividade destes com os mercados do interior. No caso do Brasil, para Gouvêa (2008), o investimento maciço em estradas e ferrovias na atual região Sudeste não estava ligado somente à estratégia de manter os altos índices da produção cafeeira, mas também à de garantir o apoio político dos cafeicultores ao Estado imperial.

CAPÍTULO 2- RIO DE JANEIRO: UMA ENTREPÔT CITY NA AMÉRICA PORTUGUESA

O título da dissertação evoca a crescente importância que a cidade do Rio de Janeiro assumiu no Império português. Primeiro, por ter se tornado capital do Vice-Reino do Brasil em 1763, deslocando o eixo econômico e administrativo do Nordeste para o Sudeste, e em segundo, por ter sido, a partir de 1808, a residência da Família Real, tornando-se assim a capital do Império lusitano. Os eventos mudam as coisas, dando-lhes novas características. Desta forma, os lugares alteram a sua significação diante das novas possibilidades existentes em cada momento histórico.

Neste sentido, esse capítulo contextualiza a cidade do Rio de Janeiro no conjunto das transformações ocorridas na América portuguesa, durante o final do século XVIII e início do século XIX, procurando discutir os fatores que possibilitaram ao Rio de Janeiro se tornar um dos principais centros econômicos do Império ultramarino português. Na última parte, apresentamos a cidade no período oitocentista, resgatando as principais transformações ocorridas no conteúdo e na forma do Rio de Janeiro desde a cidade colonial até a construção de uma configuração de cidade capitalista, que se intensificou em fins do século XIX.

2.1. A CIDADE DO RIO DE JANEIRO NO PERÍODO OITOCENTISTA

Durante o século XVI, a capitania do Rio de Janeiro não tinha a expressividade econômica que Bahia e Pernambuco alcançaram na América portuguesa. A produção de canade-açúcar, base da integração do Brasil ao sistema colonial, era mais vantajosa nas "capitanias de cima". No século XVII, o porto de Salvador tinha uma grande movimentação de embarcações que escoavam a produção do Recôncavo, além disso, também tínhamos as de grande tonelagem- raramente vistas em Santos ou no Rio de Janeiro- como as frotas do reino, os navios ingleses e os galeões da Carreira da Índia. O Rio de Janeiro destacava-se pela produção de alimentos, em especial, a farinha de mandioca, enviada para Angola, Bahia e Pernambuco.

Após a união das Coroas ibéricas (1580-1640), as portas da América espanhola foram abertas tanto para os comerciantes metropolitanos como para os coloniais, e sem dúvida, os negociantes "cariocas" tiraram grande proveito do comércio com a região do Prata. O principal elemento de ligação entre esses dois domínios coloniais era o tráfico de escravos

africanos e o contrabando de prata de Potosí. Em Buenos Aires, os traficantes do Brasil conseguiram obter posições importantes na administração dessa cidade através de alianças matrimoniais com os seus fundadores (CALDEIRA, 2006). As conexões marítimas estabelecidas entre Angola-Rio-Buenos Aires iria contribuir para definir a vocação atlântica do Rio de Janeiro (ABREU, 2010). O comércio triangular acima representou para o Rio de Janeiro, uma prosperidade econômica, porém, ainda não o suficiente para ultrapassar Bahia e Pernambuco.

Outro evento que contribuiu para incrementar a crescente participação do Rio de Janeiro no âmbito da América lusa foi sua atuação na reconquista de Angola, na década de 1640. De acordo com Sampaio (2003), a cidade enviou 1.200 homens, 15 embarcações e 60 mil cruzados para financiar a expedição. Em meados dos seiscentos, o Rio de Janeiro já era o terceiro pólo açucareiro do Brasil²⁰, entretanto, sua participação econômica e política permanecia discreta.

Na última década do século XVII, o cotidiano pacato da cidade fluminense foi bruscamente alterado pela notícia de descobrimento de metais preciosos nas *Gerais*. A partir deste momento, o Rio de Janeiro nunca mais foi o mesmo. Os eventos ocorridos no século XVIII consolidaram a economia e a sociedade do Rio de Janeiro nos moldes do mercado atlântico.

Instituído como o principal porto exportador dos metais preciosos para a metrópole e importador dos escravos oriundos da África, a cidade deixava para trás seu papel secundário na colônia e caminhava em direção a uma cidade articulada com distintos locais do território e com uma paisagem urbana em transformação.

Com a maior circulação de valor ocorrendo na cidade, em sua região, e em todo o Reino, os sistemas de ações logo se dinamizaram (...). A paisagem carioca quase que "congelada" do período da crise econômica deu lugar a uma outra em constante modificação, seja por força da refuncionalização de objetos anteriores, seja por causa do aparecimento de objetos novos (ABREU, 2000, p. 23)

Diante da euforia do ouro, a necessidade de braços escravos era crescente. Os cativos que chegavam ao porto do Rio de Janeiro eram redistribuídos para as outras capitanias do

1627 e 136 engenhos em 1710.

_

²⁰De acordo com Abreu (2010), as capitanias de Bahia e Pernambuco, lideravam a produção açucareira na colônia. Estas possuíam em 1610, respectivamente 47 e 78 engenhos, enquanto que o Rio de Janeiro só possuía 10. Entretanto, seu crescimento foi notável a partir da terceira década do século XVII, tendo 40 engenhos em

Brasil por via terrestre ou marítima. Entre 1715 e 1727, a cidade do Rio de Janeiro enviou anualmente cerca de 20 mil escravos para as *Gerais* (FLORENTINO, 1997). A elevada demanda por escravos representava a expansão econômica do ciclo do ouro e posteriormente das atividades agrícolas das comarcas de Minas Gerais, que, de acordo com o censo de 1872, teria um quarto da população escrava do Brasil (PAIVA, 2009).

Neste período, a Baía de Guanabara passou a ser intensamente "povoada" por embarcações de todos os tipos - sumacas, lanchas, canoas, bergantins - que tinham os mais variados destinos na colônia (**Ilustração 2**). No entorno da baía existiam portos que transportavam gêneros alimentícios do recôncavo da Guanabara para o abastecimento do Rio de Janeiro. Por outro lado, portos como os de Guaratiba e da Estrela, se destacaram pela sua participação no sistema de circulação que integrava os caminhos do ouro

O comércio de luxo na cidade é muito significativo. Uma vez por ano, entre os meses de setembro e outubro, Lisboa envia para a sua colônia, sob escolta de três ou quatro navios de guerra, uma frota carregada com os produtos referidos (tecido, louça, bordados, peças de seda, etc.). Essa frota, após distribuir sua carga pela Baía de Todos os Santos, Pernambuco e Rio de Janeiro, é carregada com ouro e alguns diamantes (...). Do país, os navios mercantes portugueses levam, além do ouro e da pedraria, somente tabaco, açúcar e algodão (...) (FRANÇA, 2000, p. 215).

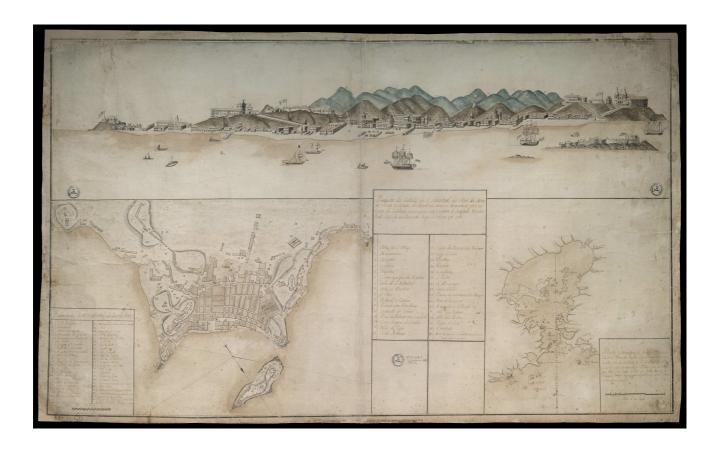


Ilustração 2: A cidade do Rio de Janeiro em 1775 e as embarcações que "povoavam" a Baía de Guanabara. Observamos também no canto direito os diversos rios do Recôncavo que desaguavam na baía e que serviam como verdadeiros caminhos de circulação entre o litoral e os "sertões". Fonte: Biblioteca Nacional- cart325890. Acesso em: 03/09/2011

O porto do Rio de Janeiro possuía vários trapiches de madeira e alguns armazéns, porém, diante do notável fluxo de embarcações que aportavam, era preciso reorganizar sua estrutura (TELLES, 2001). Em 1769, os escravos passaram a desembarcar no Valongo; à Prainha e à Saúde chegavam açúcar, madeira, couro, cal, manufaturados, entre outros. Outras atividades instalaram-se também ao longo da Saúde, Gamboa, Prainha e Valongo, como o comércio atacadista, armadores, pescadores e atividades de reparo naval.

A consolidação do Rio de Janeiro como o "porto do ouro", favoreceu a cidade principalmente em relação a sua defesa. Entre os principais melhoramentos urbanos do período estão: os fortes da Conceição e da Ilha das Cobras; o Aqueduto da Carioca e chafarizes da Carioca e do Paço; um cais de pedra na Saúde; e o Palácio dos Governadores (atual Praça XV). Além disso, a grande inovação foi a iluminação dos logradouros públicos da Cidade Velha. Contudo, apesar de todos esses melhoramentos e da expansão do tecido urbano da cidade, a fisionomia do Rio de Janeiro ainda lembrava a de uma cidade colonial.

Mesmo assim, confinada a uma planície relativamente pequena, a cidade conservou, em sua estrutura e em sua paisagem, um caráter colonial, que subsistiria até depois da independência. Somente a partir de meados do século XIX assumiria o Rio de Janeiro um novo caráter, graças não apenas a seu papel de capital político-administrativa do país, mas em espacial a sua função como porto e capital econômica e financeira da vasta região cafeeira que se constituiu em território fluminense e mineiro (BERNARDES, 1961, p. 43).

Em relação à expansão do espaço urbano, os séculos XVII e XVIII foram marcados por uma lenta conquista da planície, intensificada somente a partir do século XIX. Desde o início da ocupação da cidade, era preciso lutar contra o brejo, a montanha e o mar. A cada fase da expansão urbana, o homem conquistava esses espaços embrejados, alagados e fazendo recuar a linha de costa.

O oficial da marinha britânica, James Tuckey, que chegou ao Rio de Janeiro em 1803, nos apresenta uma bela descrição dos aspectos físicos da cidade, que podem ser identificados na **Ilustração 3**:

A entrada do porto do Rio de Janeiro é estreita, não contando mais que um quarto de milha Uma vez ultrapassada, depara-se com uma segura bacia, que tem 5 milhas de largura e se estende para o interior a perder de vista. Em todos os lados, vêem-se férteis ilhotas, cobertas com laranjeiras (...). A região que circunda a baía é extremamente montanhosa, formando abruptos e íngremes precipícios, dos mais estranhos e extraordinários formatos. (FRANÇA, 2000, p. 259).



Ilustração 3: Vista da estrada de Mata Cavalos- 1818 (atual Rua do Riachuelo). Fonte: Thomas Ender, 1818- Itaú Cultural. Disponível em: http://www.itaucultural.org.br/aplicexternas/enciclopedia_ic/index.cfm?fuseaction=busca_obras.

Acesso em: 20/12/2009.

Um evento inesperado marcou novamente a vida da cidade em todos os sentidos - econômico, político, cultural, social. A chegada da Família Real, em 1808, pode ser vista como um fator conjuntural que contribuiu juntamente com a atração de capitais internacionais para a transformação gradual da estrutura e organização espacial de uma cidade tipicamente colonial para uma cidade pós-colonial ainda não capitalista. Uma cidade que paulatinamente se complexifica, modernizando-se em termos de infra-estrutura de serviços públicos (SOUZA, 1989).

A vinda da comitiva real para a colônia impôs ao Rio de Janeiro uma nova classe social que passou a exigir mudanças nas condições materiais da cidade para atender aos seus anseios, bem como para desempenhar atividades econômicas (ABREU, 2006).

Com o poder político situado na colônia, as demandas da população e a precariedade do espaço urbano do Rio de Janeiro ficaram cada vez mais evidentes e urgentes. O Estado, por meio de concessões, permitia que os capitais internacionais participassem das intervenções no espaço urbano, principalmente no setor de serviços públicos (esgoto, água, luz), como uma tentativa de trasladar alguns traços de Lisboa para o Rio de Janeiro.

A criação de instituições administrativas voltadas para o funcionamento do Estado português foi outro aspecto que realçou a importância da cidade do Rio de Janeiro no Império luso após 1808. O aparato político-administrativo estabelecido veio enriquecer a posição de

"metrópole" que o Rio de Janeiro assumiu neste Império. Dentre os principais órgãos instalados estavam o Tribunal da Mesa de Desembargo do Paço, a Chancelaria Mor, o Conselho Supremo Militar e de Justiça e o Erário Régio (SLEMIAN e PIMENTA, 2002).

Culturalmente, a cidade também exigia intervenções urgentes. O Jardim Botânico, o Museu Nacional, a Real Biblioteca, a Imprensa Régia e o Real Teatro de São João foram instituições criadas pelo governo como parte de um esforço para oferecer novos hábitos e costumes aos súditos.

Todas essas intervenções da Coroa contribuíram para modificar a paisagem da cidade e os costumes de seus moradores. Na visão de um viajante francês, ao percorrer a Rua Direita tinha-se a impressão de estar em um pedaço de Londres, sob o céu do Egito. As punições físicas dos escravos em praça pública tinham sido proibidas, pois passaram a ser consideradas incompatíveis com os modernos hábitos da Corte. Contudo, mesmo tendo se modificado para assumir o papel de capital do Império, o Rio de Janeiro ainda convivia com tradições e hábitos coloniais, como as festas tomadas por costumes africanos, hábitos alimentares, higiene, etc.

As distintas temporalidades que marcavam a vida social da cidade contribuíram para gerar as contradições facilmente vivenciadas nas ruas do Rio, pois "Em um dia, presenciavase a coroação, grandiosa, de D. João VI, em outro, o espancamento de um escravo fugitivo" (SCHWARCZ, 2011, p. 244). Essa cidade que, vista de longe, maravilhava os estrangeiros, e com um olhar mais apurado, revelava um cenário um pouco invertido, era a "metrópole" improvável do Brasil.

Mesmo diante de tais intervenções na paisagem material e cultural, um dos traços fundamentais desta sociedade colonial não havia se modificado: o Rio de Janeiro permanecia uma cidade de escravos. Para Santos (2006) esse vetores de modernização são entrópicos e a ordem que eles procuram criar, costuma ser para seu próprio benefício, sendo assim, o fim da escravidão não era um objetivo do governo português, visto que seu fim provocaria uma profunda reviravolta no sistema atlântico português. Enquanto a aristocracia exibia seu estilo de vida suntuoso e afinado com as tendências européias, suas carruagens e seges circulavam ao lado dos escravos aguadeiros, barbeiros, quituteiros, artesãos, enfim, da força de trabalho que servia a essa economia urbana.

^(...) mas outros motivos tendem a aumentar a insalubridade da atmosfera e a espalhar males contagiosos, sendo o principal a vasta importação de negros da África, que habitualmente desembarcam em estado doentio, consequência

de viagens destituídas de qualquer conforto, em local quente e apertado (MAWE, 1978, p. 82).

Quem desembarcava no porto do Rio, tinha a clara impressão de estar em alguma parte da África. Após 1808, a demanda por escravos nas lavouras de café e nos centros urbanos por conta da expansão dos serviços e das obras públicas aumentou consideravelmente, sendo atendida através do tráfico atlântico. Em 1789, a capitania do Rio tinha cerca de 80 mil cativos; e em 1823 esse número chegou a mais de 150 mil (FLORENTINO, 1997). Já a Corte possuía, em 1820, aproximadamente 38 mil escravos, em uma população total de 90 mil habitantes (SCHWARCZ, 2011).

Mesmo com a independência em 1822, a secular economia escravista não modificou seu mecanismo de reprodução, pelo contrário, o ampliou, mesmo tendo que enfrentar as pressões inglesas para seu término. Entre 1790 e 1830, o porto do Rio de Janeiro era um dos maiores importadores de escravos na América portuguesa. O Rio continuou sendo uma cidade de população majoritariamente escrava, basicamente uma cidade de mercadorias (ABREU, 2006). A primazia do Rio de Janeiro, segundo Florentino (1997), também se estendia aos outros portos da América, pelo fato de que desde o início do século XIX, algumas nações aboliram a escravidão ao declarar sua independência, como o Chile.

O Rio de Janeiro era, então, marcado por temporalidades distintas: o moderno e o arcaico se entrelaçavam no espaço urbano e nas práticas sociais. De acordo com Martins e Abreu (2004), a cidade estava em um movimento de transição de uma era prémoderna/colonial para outra moderna/capitalista. As rupturas e permanências presentes nessa sede improvisada moldavam a forma e o conteúdo da cidade. Todo esse "conjunto civilizatório" foi ressignificado no Brasil, pois a construção de uma "outra Europa", como era o esperado, não se podia ser feita por meio de decretos e instituições.

Diante desses decretos e normas de conduta, o desejo de instalar uma cidade imperial nos trópicos ficava cada vez mais urgente e, em certos casos, violento. Entretanto, como vimos, a temporalidade da metrópole não surtiu efeito imediato na colônia, uma vez que práticas do passado persistiam na vida da cidade. As ordens da Corte não conseguiam reconhecer as múltiplas narrativas que existiam no Rio de Janeiro, e assim, restringir certas práticas sociais tornava-se imperioso. Para Massey (1999), o Sul não deveria ser um reflexo do Norte, mas possuir uma trajetória própria, como uma política de autonomia. Reconhecer a existência de apenas uma narrativa significaria suprimir a multiplicidade e a alteridade, que existia entre metrópole e colônia, Portugal e Brasil. Segundo a autora, é por meio das relações

sociais que as identidades e os lugares são construídos, o que, sem dúvida, garantiu uma grande complexidade ao Rio de Janeiro.

Aí estava esse universo complexo onde se interpolavam conflito e negociação, civilização e hábitos coloniais, a Europa e os trópicos. Aí estava, também, uma "Europa possível", ou antes, uma formação social original que combinava elementos ocidentais com a influência oriental, indígena e africana. Talvez por isso nosso portugueses tiveram mesmo a certeza que desembarcavam num Novo Mundo (SCHWARCZ, 2011, p. 246).

Por outro lado, essa guinada econômica, política e cultural do Rio de Janeiro acabou por atrair o "ódio das províncias". A pesada arrecadação de impostos, principalmente das províncias da região Norte, também reforçou esse clima hostil. A presença da corte não significou maior autonomia provincial e liberdade dos cidadãos. Para a Coroa, era mais interessante que o pensamento iluminista continuasse longe dos anseios dos cidadãos (CALDEIRA, 2011).

No outro lado do Atlântico, os portugueses também não estavam satisfeitos com a longa estadia da corte no Brasil. O fim do exclusivismo colonial e da intermediação das importações-exportações acentuou a revolta dos portugueses, pois significou um grande golpe na economia da metrópole.

Em 1815, quando elevou o Brasil à categoria de Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, D. João VI pretendia governar do Rio de Janeiro todo o vasto domínio colonial e o reino. Para os portugueses era algo impensável que Lisboa teria que receber ordens de uma capitania na distante colônia do Brasil. Diante desse novo cenário no sistema metrópolecolônia, a sensação dos portugueses era de que Lisboa havia se transformado em uma "colônia do Brasil". A transferência da corte para a colônia colocou em xeque as relações Brasil-Portugal, contribuindo, principalmente, para animar os anseios de independência.

A centralidade da praça comercial do Rio de Janeiro ficou patente nas relações estabelecidas entre os lugares nas escalas regionais e internacionais. A urbe do Rio estava no centro de uma encruzilhada de rotas comerciais que faziam parte do mercado atlântico português. O inglês John Mawe, que permaneceu no Brasil entre 1807 e 1811, descreveu sua viagem pela capitania do Rio de Janeiro, narrando aspectos de sua natureza física, comércio e organização da sociedade. O viajante não escondeu sua admiração pelo intenso comércio que agitava a cidade e procurou descrever as diversas relações comerciais da capitania com outras partes do mundo.

Nenhum porto colonial do mundo está tão bem localizado para o comércio geral, quanto o do Rio de Janeiro. Ele goza, mais do que qualquer outro, de iguais facilidades de intercâmbio com a Europa, América, África, Índias Orientais e as ilhas dos Mares do Sul, e parece ter sido criado pela natureza para constituir o grande elo de união entre o comércio dessas grandes regiões do globo. Dominando também, como capital de vasto e rico território, imensos e valiosos recursos (...) (MAWE, 1978, p. 82).

Para Bicalho (2006), a cidade do Rio possuía uma dimensão aterritorial, atlântica, sendo considerada como "a mais importante jóia deste grande Tesouro. Aqui correm e correrão ao diante os mais importantes negócios, tanto da Coroa, como dos Vassalos" (Oficio do Conde de Bobadela (AHU), 1762 apud Bicalho, 2006). Em 1808, tornou-se a sede do quartel general da base sul-americana da marinha Real britânica, explicitando os interesses ingleses em "abocanhar" cada vez mais oportunidades na América portuguesa, visto que os portos da colônia eram considerados estratégicos para as suas pretensões de domínio e controle dos mares (MARTINS e ABREU, 2004).

A partir de meados do século XIX, o Rio de Janeiro iniciou sua caminhada como principal centro político e pólo econômico do Brasil, através das funções portuária e financeira e posteriormente pelas funções industrial e administrativa (BERNARDES, 1961).

Com o desenvolvimento dessas funções, o Rio de Janeiro passou a atrair um elevado contingente populacional, tendo uma taxa de crescimento de 160% entre 1799 e 1821. Em 1799, a população da cidade era de aproximadamente 43 mil pessoas; em 1808, de 60 mil; e em 1819, de 90 mil pessoas. No caso da província do Rio de Janeiro, a população passou de cerca de 168 mil habitantes em 1789 para mais de 590 mil em 1830, ou seja, um crescimento de 250% (FRAGOSO e FLORENTINO, 1993).

No decorrer do século XIX, a cidade passou por modificações substanciais em sua aparência e em seu conteúdo. As freguesias centrais, como Candelária e São José, eram o símbolo de algumas modernidades introduzidas no Brasil, mas também acumulavam as contradições da cidade do Rio de Janeiro. Mesmo com o advento dos transportes coletivos (trens em 1858 e carris urbanos em 1868), residir longe do centro da cidade era privilégio para poucos. Desta forma, para garantir a sobrevivência, a massa da população aglomerava-se nas precárias e insalubres habitações coletivas nas imediações desse centro, *locus* da oferta de trabalho.

Algumas medidas urbanísticas passaram a ser alvo de preocupação da municipalidade. Os ditos "usos sujos" lideravam as listas das reivindicações dos moradores por modificações no espaço urbano, de modo que algumas atividades, a partir de meados do século XIX, foram deslocadas da área central da cidade para os arrabaldes ou para áreas em vias de urbanização.

Abaixo, no jornal "Diário do Rio de Janeiro" temos uma notícia sobre a transferência do matadouro da área central para as proximidades da Cidade Nova e duas que dizem respeito à limpeza e à higiene das ruas, reconhecendo a péssima conservação das mesmas e a falta de asseio dos habitantes.

Abertura de Concorrência Pública aos pedreiros da cidade para a construção de um matadouro (público) de gado, para fornecimento da Cidade e de seus subúrbios, ao pé da Ponte Grande, na estrada do aterrado que vai para Mataporcos, junto ao muro do cortume. (Diário do Rio de Janeiro, 18/06/1821-Abastecimento).

Em vista da precária situação de limpeza e conservação das ruas, o Senado da Câmara determina que a aplicação da "saudável postura 30", que proíbe que se depositem animais mortos, lixo domestico, dejetos, águas, etc. nas ruas, sob pena de multa de 10 tostões. Amplia a resolução obrigando os moradores da cidade, que mandem varrer, limpar e desobstruir as calçadas, testadas e ruas, para evitar acumulação de lixo. (Diário do Rio de Janeiro, 18/06/1821).

Jose Ignácio da Cunha, Dezembargador dos Aggravos da Casa de Supplicação e Intendente Geral da Polícia, determina a proibição de transito de qualquer boiada do Campo de S. Cristovão para a cidade, a não ser, a partir da meia noite até as 3h da manha, para que se evite transtornos e até mortes com a passagem de animais, proíbe também que se deixem bois (gado) soltos a pastar pelas ruas. (Diário do Rio de Janeiro, 04/12/1821-Abastecimento).

Diante do rápido crescimento da economia, da intensificação das atividades portuárias e da articulação do Brasil com diferentes nações, era preciso que o espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro atendesse a esta nova conjuntura. A capital do recém-independente Brasil era constantemente comparada com as cidades de Buenos Aires e Montevidéu, tidas como mais organizadas, limpas e dotadas de melhor infraestrutura urbana.

As contradições do espaço urbano do Rio de Janeiro somente foram resolvidas com as reformas do período Passos (1902-1906). Isso só foi possível porque no final do século XIX

_

²¹ O Diário do Rio de Janeiro foi um periódico publicado na cidade do Rio de Janeiro entre 1821 e 1876. Atualmente, encontra-se disponível na Biblioteca Nacional. Agradecemos aos integrantes do Núcleo de Pesquisa de Geografia Histórica (NPGH-UFRJ) pelo extenso trabalho de "garimpo" realizado nos arquivos e bibliotecas da cidade, para que esse extenso e rico acervo documental esteja ao alcance de vários pesquisadores. O mesmo grupo foi responsável pelo levantamento do periódico Gazeta do Rio de Janeiro (Biblioteca Nacional) e pelas Escrituras Fundiárias do Recôncavo da Guanabara (Arquivo Nacional).

foram lançados no espaço os elementos que viabilizariam a separação dos usos e classes sociais (ABREU, 2006). A introdução dos transportes coletivos, como bondes e trens, foi um dos fatores responsáveis pelo crescimento físico da cidade e por uma estrutura especial estratificada em termo de classes sociais.

A capital do Brasil precisava refletir esse crescimento econômico e mostrar para o mundo o quão desenvolvido e moderno era. A partir da Reforma Passos, o espaço urbano do Rio de Janeiro deveria ser organizado de acordo com as novas bases ideológicas que não mais permitissem a presença de pobres na área central, nem a de formas antigas e contraditórias ao ideal modernizador. O passado colonial deveria ser paulatinamente apagado da paisagem da cidade e dos hábitos de seus moradores (**Ilustração 4**).



Ilustração 4: As figuras femininas retratavam a aparência da cidade do Rio de Janeiro no início do século XIX. A última moça representa a Avenida Central, tida como símbolo da onda de modernidade, ordem e progresso que foi imposta ao espaço urbano e às práticas sociais de seus moradores a partir das intervenções da Reforma Passos (1902-1906). Fonte: BENCHIMOL, L. 1990.

A cidade Rio de Janeiro, outrora uma cidade de importância secundária quando comparada às de Salvador e Recife, a partir de meados do século XVIII, foi escolhida como o principal porto exportador de ouro da América portuguesa para a metrópole. Por ordem de fatores geopolíticos, em 1763, a sede do vice-reinado foi transferida de Salvador para o Rio de Janeiro. Com a maior circulação de numerário ocorrendo na cidade, em sua região e em todo o Reino, nota-se que houve uma expansão da atividade comercial, intensificação das relações campo-cidade e do tráfico negreiro, e claro o aumento do controle sobre a vida colonial (ABREU, 2010). Com a chegada da Corte, essa antiga periferia do sistema passou a ser

considerada o centro da colônia e do Império, polarizando diversas redes mercantis que atravessavam os domínios coloniais portugueses. Em decorrência disso, a prosperidade econômica da cidade deveria refletir em transformações no espaço urbano, seja pela refuncionalização de objetos existentes ou pela criação de novos, contanto que estivessem condizentes com as determinações ideológicas da época.

CAPÍTULO 3- REDES DE ABASTECIMENTO REGIONAL E O TRANSPORTE DE CABOTAGEM

Em seu trabalho sobre a geografia histórica da globalização, Miles Ogborn (2000) reconhece que em cada período histórico há diferentes formas de globalização, envolvendo distintos processos de integração e dominação entre os lugares. Cada um deles é uma parte desse sistema-mundo, cuja estrutura se baseia, principalmente, em uma divisão hierárquica e geográfica do trabalho. A desigual integração dos lugares ao espaço mundial é uma marca da globalização, tanto do passado como do presente.

Entender essa geografia histórica em termos de fluxos é fundamental para se compreender que, desde o século XVI, diversas redes globais já estavam se espraiando pelo mundo conhecido. Para ilustrar uma das manifestações da globalização no século XVIII, o autor analisou um grupo de comerciantes ingleses que se estabeleceu na América do Norte e no Caribe, cujos negócios envolviam América, África e Europa em busca de alimentos (açúcar, arroz, tabaco), escravos e manufaturados. O Atlântico era a "arena de operações" desses negociantes.

Na porção sul do Atlântico, a rede de negociantes formada na Praça do Rio de Janeiro, cujos negócios no mercado ultramarino eram viabilizados, principalmente pela produção de alimentos nas capitanias do Brasil, também pode ser vista como uma manifestação da globalização em um tempo pretérito.

Neste sentido, analisar o desenvolvimento das redes de abastecimento do século XIX, os atores envolvidos neste processo e qual a natureza e a dimensão das redes é uma tarefa para os geógrafos, independentemente da categoria "tempo" adotada na pesquisa. A fonte primária consultada corrobora a compreensão das conexões estabelecidas pelo Rio de Janeiro no âmbito do comércio de cabotagem.

3.1. FONTES E METODOLOGIA

A fonte primária consultada consiste nos Códices de Embarcações, disponibilizada pelo Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Seu corpo documental registrou o comércio de cabotagem entre 1795 e 1831, originando dez códices.

O registro das embarcações que aportavam no Rio de Janeiro ocorria da seguinte forma: os capitães das embarcações eram convocados para em um período de até 48 horas após sua chegada ao porto, comparecer ao escrivão da cidade e relatar as seguintes informações sobre sua viagem (**Quadro 1**).

Quadro 1: Variáveis que compõem o Códice de Embarcações

| Variáveis | | | | | | | |
|-------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| Data da chegada da embarcação | | | | | | | |
| Duração da viagem | | | | | | | |
| Nome da embarcação | | | | | | | |
| Nome e função do informante | | | | | | | |
| Tipo de embarcação | | | | | | | |
| Origem | | | | | | | |
| Tipo de produto | | | | | | | |
| Quantidade do produto | | | | | | | |
| Preço do produto | | | | | | | |
| Consignatários | | | | | | | |

O recorte temporal adotado na pesquisa, de 1799 a 1822, não se deve a uma escolha aleatória ou de um ano-padrão no calendário, mas sim porque atende a uma melhor sistematização e freqüência dos dados, o que contribui para enriquecer os estudos sobre a temática²².

Ressaltamos que embora o intervalo temporal seja pequeno, é comum para os que trabalham com as fontes primárias encontrar dados fragmentários e séries históricas não muito extensas. Aqueles que se debruçam sobre os arquivos precisam fazer interpolações e conjecturar, além de contar com os aportes teóricos de distintos campos científicos, conforme indicado por Prado Jr. (1978), Prado e Luizetto (1980) e Abreu (2000, 2010).

51

²² Mesmo que em algumas partes da fonte primária consultada tenhamos notado certa deterioração, como folhas rasgadas, manchadas ou danificadas por insetos ou microorganismos, de modo geral, o estado de conservação da fonte é satisfatório, o que contribuiu para um levantamento de qualidade e com um grande volume de dados, totalizando 6.199 registros.

Além disso, também precisamos considerar as possíveis lacunas que a fonte pode oferecer ao pesquisador. Larissa Brown (1986) relatou que, em 1819, cerca de 460 embarcações não foram registradas, o que pode ser explicado pelo reduzido tamanho dos barcos (canoas) ou por algumas serem provenientes de portos próximos à cidade do Rio de Janeiro, como Angra dos Reis e Mangaratiba (RJ). Entretanto, isso não invalida essa fonte primária, mas nos força a um olhar mais criterioso em relação aos registros, bem como à utilização de fontes secundárias para uma complementação e/ou cruzamento com os dados dos Códices de Embarcações.

Diante dos objetivos da pesquisa, algumas variáveis foram selecionadas para compor nossa discussão, tais como (**Quadro 2**):

Quadro 2: Variáveis catalogadas nos Códice de Embarcações

| Variáveis Catalogadas | | | | | | |
|-------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| Data da chegada da embarcação | | | | | | |
| Nome do informante | | | | | | |
| Tipo de embarcação | | | | | | |
| Origem da embarcação | | | | | | |
| Tipo de produto | | | | | | |
| Quantidade do produto | | | | | | |
| Preço do produto | | | | | | |
| Consignatários | | | | | | |

Através das informações acima foi possível, em primeiro lugar, identificar os lugares com os quais o Rio de Janeiro estabelecia fluxos comerciais e os produtos envolvidos nas trocas intracoloniais. Em relação à origem das embarcações, registramos entradas principalmente dos portos do Brasil colonial, Rio da Prata (Buenos Aires e Montevidéu) e de Portugal e seus domínios insulares no Atlântico. Quanto aos produtos, a maior parte era composta pelos de origem agro-pecuária. Também encontramos artigos de luxo (tecidos e louças) e madeira.

Além disso, a fonte também possibilita quantificar as trocas econômicas e o preço dos produtos, definir sua sazonalidade, e apontar seu destino na cidade do Rio de Janeiro (consignatários, Trapiche, Conventos, etc.). Em relação aos consignatários, esse dado foi fundamental para estabelecer as conexões que esses homens de negócios estabeleceram com diversas praças do Império português, articulando distintas redes geográficas, como o tráfico

de escravos, os têxteis indianos e o abastecimento do mercado interno. Este tema, no entanto, será abordado com maior profundidade na terceira parte do capítulo quatro.

O levantamento dos dados era feito tanto na parte da frente quanto na do verso do documento, porém apenas os registros que continham o preço dos produtos eram selecionados. Entretanto, com quatro meses de pesquisa no AGCRJ, decidimos adotar outro procedimento metodológico e passamos a contabilizar apenas os registros presentes na parte da frente dos Códices.

Diante do novo procedimento, é preciso esclarecer que, aproximadamente 50% dos dados foram coletados, mantendo o potencial de nossa amostra, totalizando mais de 6.000 registros de entrada de embarcações no porto do Rio de Janeiro (**Quadro 3**).

Quadro 3: Dados sobre a amostragem de dados dos Códices de Embarcação

| Códice | Folhas | Registros Catalogados |
|---------|-------------------|--------------------------|
| 57.3.5 | 293 ²³ | 1205 |
| 57.3.6 | 292 | 729 |
| 57.3.8 | 303 | 392 |
| 57.3.9 | 243 | 753 |
| 57.3.10 | 227 | 708 |
| 57.3.12 | 297 | 803 |
| 57.3.15 | 151 | 371 |
| 57.3.16 | 237 | 726 |
| 57.3.18 | 47 | 161 |
| 57.3.19 | 186 | 338 |

-

²³No caso do códice 57.3.5, o início do levantamento ocorreu a partir da folha 21, sendo assim, 272 folhas foram analisadas, tanto na parte da frente quanto na do verso.

Apresentamos no **Quadro 4** a estrutura final da catalogação dos dados usados em nossa pesquisa:

Quadro 4: Exemplo de como os dados sobre o comércio de cabotagem foram catalogados:

| Códice | Páq. | Data de referencia | Nome do informante | Função ou ocupação do informante | embarca | Origem geográfica dos produtos embarcado s | Capitania (Brasil) ou país | N°dos produt os desem barcad os | Nome do produto desembar cado | Quantid ade | Unidade de medida da quantidad e | Preco | Unidade de medida da quantida de descrita no preço | Unidad e de medida do | empresa(s) de destino do | |
|--------|-------|--------------------|-----------------------|---|---------|---|----------------------------------|--|--|----------------|--|--------|---|--------------------------------|---------------------------------|--|
| 57.3.5 | 59/60 | 02/01/1799 | Ignacio Gomes | Mestre da embarcac ao | Lancha | Parati | Rio de Janeir | 1 | Aguardente | 17 | pipa | 30.000 | n.e. | réis | | |
| 57.3.5 | 59/60 | 02/01/1799 | Ignacio Gomes | Mestre da embarcac ao | Lancha | Parati | Rio de Janeir | 2 | Acucar | 4 | саіха | 1.120 | n.e. | réis | | |
| 57.3.5 | 59/60 | 02/01/1799 | Ignacio Gomes | Mestre da embarcac ao | Lancha | Parati | Rio de Janei r | 3 | Toucinho | 90 | carga | 1.280 | n.e. | réis | | |
| 57.3.5 | 60 | 03/01/1799 | Ignacio de Souza | Mestre da embarcac ao | Lancha | Parati | Rio de Janeir | 1 | Aguardente | 23 | pipa | 31.000 | n.e. | réis | | |
| 57.3.5 | 60 | 03/01/1799 | Ignacio de Souza | Mestre da embarcac ao | Lancha | Parati | Rio de Janeir | 2 | Aguardente | 5 | barril | 31.000 | n.e. | réis | | |
| 57.3.5 | 60 | 03/01/1799 | Ignacio de Souza | Mestre da embarcac ao | Lancha | Parati | Rio de Janeir | 3 | Toucinho | 150 | carga | 1.440 | n.e. | réis | | |

Fonte: Códice 57.3.5- Códice de Embarcações (AGCRJ).

A fonte primária consultada também foi utilizada em trabalhos de grande importância no campo da Geografia e da História, como Brown (1986), Fragoso (1998), Florentino (1997) e Cabral (2012). Deste modo, através dos trabalhos acima, realizados a partir de distintos objetos, motivações e preocupações, nos deparamos com a elevada potencialidade de análise que esta fonte pode oferecer aos que se debruçam a esmiuçar seus dados.

Ao analisar a trajetória dos principais comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro, Larissa Brown (1986) utilizou a lista dos consignatários que a fonte disponibiliza e, juntamente com os testamentos *post-mortem*, conseguiu traçar a trajetória social e econômica de algumas famílias do setor mercantil do Rio de Janeiro. Para entender as operações comerciais dos negociantes no comércio interno, a autora, a partir dos dados dos Códices, selecionou três negociantes com operações comerciais trans-atlânticas- Antonio Gomes Barrozo, João Gomes Barrozo e Miguel Ferreira Gomes- e discriminou todas as consignações destinadas a eles entre 1799 e 1822.

Para compreender as bases da reprodução da economia colonial, entendendo que esta não estava totalmente subordinada à *plantation*, João Fragoso (1998) catalogou quatro

produtos (açúcar, trigo, charque e farinha de mandioca) que constam nos Códices de Embarcações entre 1799 e 1822. Fragoso optou por complementar esses dados com os registros de entrada de embarcações publicadas nas "Notícias Marítimas" (Gazeta do Rio de Janeiro), fazendo o levantamento relativo para os anos de 1812, 1813, 1814, 1817 e 1822. Embora não discrimine o volume e o valor dos produtos importados pelo porto do Rio de Janeiro, esta fonte possui um registro maior de embarcações do que os Códices, o que representa uma grande oferta de dados a serem explorados pelo autor para discutir o peso do comércio interno diante da agroexportação. Se considerarmos que a colônia era um mosaico de formas de produção, a reprodução da agroexportação passava parcialmente pela reiteração mercantil de outras formas de produção não-capitalistas e de uma mão-de-obra escrava econômicos, unidades empregada em outros setores não exclusivamente nas agroexportadoras.

O trabalho de Manolo Florentino (1997) apresenta o tráfico negreiro a partir de sua perspectiva empresarial e como mecanismo portador de papel estruturante tanto no Brasil como na África. O autor também apresenta argumentos que contrariam as tradicionais afirmações sobre a excessiva dependência do Brasil em relação à metrópole. O tráfico negreiro era realizado, principalmente, por negociantes "cariocas" que faziam comércio diretamente com a África e com isso conseguiam alcançar um bom prestigio social, além de acumular grandes fortunas oriundas da atividade mercantil. Embora, tenha utilizado um corpo documental distinto de nossa pesquisa (Códice 242-Arquivo Nacional e jornais da Corte), esse trabalho nos forneceu uma lista com as principais famílias e negociantes que participavam do tráfico negreiro, bem como o tipo de embarcação usada e o porto africano de embarque dos escravos. A partir dessa riquíssima base de dados, foi possível em conjunto com os dados dos Códices de Embarcações aprofundar o conhecimento a respeito dos negociantes que operavam tanto na escala intra-colonial como na do Império luso.

No campo da História Ambiental, a tese de Diogo Cabral (2012), que trata das relações entre os homens e a floresta costeira no Brasil colonial, compara a extração madeireira das Américas Britânica e Portuguesa. De acordo com Cabral, no Brasil as áreas madeireiras estavam localizadas em pequenas e médias propriedades voltadas para a produção de alimentos. Nas duas Américas coloniais, o extrativismo madeireiro era completamente dependente do manejo agrícola. As duas maiores regiões exportadoras de madeira da América britânica – a Nova Inglaterra e a Baía de Chesapeake – eram também grandes celeiros

agrícolas. No Brasil, este era o caso da freguesia de Santo Antonio de Sá²⁴, tradicional produtora de farinha e também uma das maiores fornecedoras de madeira, carvão e lenha para a cidade do Rio de Janeiro, seguida pelas de Campos²⁵, Angra dos Reis e Cabo Frio.

De acordo com um relatório publicado em 1797 pelo Vice-Rei Conde de Rezende, Cabral (2004) encontrou o seguinte panorama na vila de Santo Antonio de Sá: 7,4% dos engenhos de açúcar, 8,5% dos lavradores e 18,1% das fábricas de farinha produziam madeira. Esses dados ratificam a importância que a atividade madeireira tinha para os agricultores de subsistência. Como estes tinham que encontrar outros meios de sustento, a exploração madeireira se apresentava como atividade rentável, principalmente se as terras estivessem bem localizadas (próximo de vias fluviais) e com bons trechos remanescentes de mata virgem. Esses pequenos produtores empregavam mão-de-obra familiar, alguns poucos escravos ou mesmo serradores assalariados para fabricar tábuas e outras peças para atender a demanda dos núcleos urbanos, em especial o do Rio de Janeiro.

Ao término de seu governo, em 1778, o Marquês de Lavradio elaborou um relatório para seu sucessor, Luis de Vasconcelos e Souza, contendo informações sobre a sociedade e a economia da capitania do Rio de Janeiro. A parte que mais nos interessou diz respeito aos aspectos econômicos da capitania, onde, são listados o desempenho da produção agrícola, a quantidade e a produção dos engenhos de cada freguesia, portos, entre outros. Segundo esse relatório, em 1778, Santo Antonio de Sá enviou 1.500 dúzias de taboado e 150 barcos com madeira de falqueijo para o porto do Rio (RIHGB, 1913). Ao chegar ao Rio, esta madeira tinha dois destinos possíveis: poderia permanecer na cidade ou era vendida nos portos aos atravessadores que a enviavam aos estaleiros reais ou à metrópole. Entre 1796 e 1829, a capitania do Rio de Janeiro foi a maior exportadora de madeira da colônia, fruto de uma fiscalização frouxa por parte da metrópole e do claro engajamento dos produtores de subsistência na fabricação comercial madeireira (CABRAL, 2004).

-

O território distrital de Santo Antonio de Sá englobava, no final do século XVIII, as freguesias de Guapimirim, Santo Antônio de Sá, Santíssima Trindade e Itambi – cobrindo o que são, atualmente, os municípios de Guapimirim, Cachoeiras de Macacu e parte dos de Itaboraí e Rio Bonito (CABRAL, 2004).

²⁵ A nação índia que dominava os "Campos das Delícias", os goitacazes ou goitacaz, vivia em estreita relação com os pântanos e brejais, ocupando cem léguas marinhas e todo o vale do rio Paraíba até Minas Gerais. Eram considerados por alguns os mais terríveis índios do Brasil. As tentativas de ocupação de Campos dos Goitacases fracassaram muitas vezes por conta dos conflitos com os indígenas. Em 1627, um grupo de "Sete Capitães", que tinham prestado serviço à Coroa, reclamou pelas terras compreendidas entre o rio Macaé o Cabo São Tomé. A Cora atendeu ao pedido do grupo e cedeu as terras aos capitães, que deram início à futura Vila de São Salvador dos Campos dos Goitacases (CHRYSOSTOMO, 2006).

3.2. REDE DE TRANSPORTES NO BRASIL COLONIAL: A CABOTAGEM

Segundo Dias (1995), as redes técnicas e os equipamentos de solidariedade urbana são os vetores principais de uma integração territorial, sendo as redes de transporte e de comunicações agentes importantes desse processo.

A distribuição do sistema de transportes no território brasileiro ainda permanece como um indício do desenvolvimento econômico de certos lugares (GALVÃO, 2009). No passado, as redes de circulação marítima ou terrestre que percorriam o território tinham nas cidades portuárias a marca do poder e da riqueza que as mesmas passaram a polarizar. Em especial, os portos destinados ao comércio de exportação apresentavam maior centralidade, como é o caso dos situados em Salvador e Rio de Janeiro, que, ao final do século XVIII, eram responsáveis por 65,2% do total das exportações brasileiras (CALDEIRA, 2011).

Atualmente, de acordo com Santos e Silveira (2011) é a Região Concentrada²⁶ que melhor oferece uma rede de transportes moderna e articulada a distintos pontos do território nacional e do exterior. A necessidade de fluidez é um imperativo do atual processo de globalização e esta para ser alcançada precisa que em certos pontos do território objetos técnicos sejam instalados de forma a garantir uma crescente circulação, em especial do dinheiro. É na Região Concentrada que esses fluxos se multiplicam com maior intensidade.

As disparidades regionais ficam mais claras ao se analisar o papel que as cidades exercem na rede urbana e de que forma a rede de transportes instalada nesses locais reflete essas "territorial inequalities". Para Santos e Silveira, o uso do território é marcado por uma maior fluidez, com menos fricções, e por outro lado, pela fixidez, dada pela instalação de micro-objetos da informática. A expansão desse meio técnico-científico-informacional é seletiva. Esse movimento resulta na consolidação de algumas regiões e no enfraquecimento relativo de outras. No caso do Brasil, a Região Concentrada possui a maior densidade de rodovias e ferrovias e bases materiais das telecomunicações, ao contrário das regiões Norte e Centro-Oeste, que ficaram durante muito tempo sobre a influência de um meio praticamente "natural" e "pré-técnico", sendo tardiamente inseridas no projeto de integração territorial.

A organização territorial do Brasil, durante os primeiros séculos da colonização, era baseada na maritimidade. Os portos, lugar de solidariedade entre navios e rotas de navegação, constituíram os primeiros sistemas de engenharia da colônia. Entretanto, porções como a Amazônia representavam uma grande barreira ao povoamento e à exploração econômica.

57

²⁶ A Região Concentrada abrange os estados do Sul e do Sudeste e é definida pela região onde a implantação dos dados da ciência, técnica e informação ocorreram de forma mais rápida e efetiva.

Nessa época, a principais cidades eram portuárias, caracterizadas pela grande conexão com o exterior em detrimento da reduzida criação de fluxos verdadeiramente nacionais. As especializações regionais dos portos acentuavam sua conexão, principalmente, com Europa, África e região do Prata.

Em decorrência dos interesses econômicos que guiaram a ocupação do Brasil, pautada principalmente no litoral, o que na verdade existia era um arquipélago de portos, cada um rodeado por sua zona agrícola e fortemente conectado à metrópole (PRADO JUNIOR, 1978; SCHWARTZ, 1990). O próprio padrão de ocupação português, caracterizado como filiforme (linear) e talassocrático (controle dos mares), corrobora para explicar a lógica que guiou o desenvolvimento da rede de transportes (STRAFORINI, 2007) e da política de fundação de vilas e cidades no Brasil. Somente a partir da atividade mineradora, essa política assumiu maior expressividade no interior e nos sertões (AZEVEDO, 1994). Ao final do período colonial, cerca de 70% da população brasileira ainda habitava a faixa litorânea (RUSSEL-WOOD, 1998).

Claro, que os imperativos do quadro físico foram bastante responsáveis pelo desenho da rede de transporte na colônia, afinal as barreiras para a expansão, em especial dos caminhos terrestres eram de todo tipo. Numa época com reduzida densidade técnica e incipiente projeto de integração nacional, a conexão entre as capitanias era uma tarefa árdua e restrita aos aventureiros dispostos a desbravar a natureza da colônia. Os obstáculos naturais incluíam o relevo acidentado, de difícil transposição; os regimes de chuva que enlameavam os caminhos; a densa floresta Amazônica e a Mata Atlântica; e os rios encachoeirados.

Ora, não seriam os Caminhos Reais do Ouro redes de circulação presas, de alguma forma ou de outra, às contingências da natureza? Não seriam os Caminhos Reais do Ouro a conexidade necessária para unir os nós do poder régio aos nós da produção aurífera (STRAFORINI, 2007, p. 40)

Entretanto, não podemos tomar o desenvolvimento da rede de transportes somente pelas condições físicas. Um sistema de circulação é um instrumento criado, fruto de interesses e estratégias dos atores que o produzem e reproduzem, logo, compará-lo a um organismo vivo é naturalizar algo que evolui no espaço-tempo (RAFFESTIN, 1980). O desenho desta rede era também uma resposta às injunções históricas e econômicas.

No período colonial, o transporte aquaviário (fluvial/marítimo) era fundamental para articular os lugares na escala regional e internacional. A navegação fluvial foi muito expressiva neste período, tornando-se a principal via escolhida para a circulação de pessoas e

mercadorias, já que os caminhos terrestres eram incipientes e em geral estavam em péssimo estado de conservação e segurança. Para Prado Junior (1978), a cabotagem constituía a espinha dorsal do sistema de transportes da colônia. Nas palavras de Braudel (1990, p. 384): "Por estes caminhos e canais, barcos, barcaças impelidos à vara dirigem-se continuamente para a grande cidade. Mas por toda a parte se utiliza qualquer pequeno curso d'água".

Para chegar às Minas partindo da Bahia, a principal rota era através dos rios que cortavam os sertões do Brasil, tendo o rio São Francisco e seus afluentes, como os rios das Velhas, Verde e Paracatu, como a espinha dorsal desse sistema de circulação (PRADO JUNIOR, 1978).

No entanto, o transporte aquaviário também apresentava riscos. Os sertanistas que desbravaram o Brasil apontaram inúmeras dificuldades que enfrentaram para adentrar em terras tão vastas. Segundo o relato de uma expedição a Cuiabá em 1726, os sertanistas subiram o rio Tietê e relataram que era comum perder canoas, homens e mantimentos nessa travessia, sendo aconselhável navegar somente pela parte da manhã, após a dissipação da neblina (SILVA, 1999). O ataque de índios guaicurus e paiaguás ao longo do rio Pardo também era um perigo para os bandeirantes (PRADO JR., 1978).

Pelos dados que dispomos sobre a cabotagem no Brasil colonial, reconhece-se sua expressividade no eixo Sul-Sudeste, tendo como principais nós dessa rede os portos de Rio Grande (RS), Paranaguá (PR), Santos (SP), Paraty (RJ) e Rio de Janeiro (RJ). No caso das "capitanias de cima" destacam-se os portos de Salvador (BA) e Recife (PE). Com exceção destes, os outros eram marcados por certo isolamento, como os de São Luis (MA) e Belém (PA) (DIAS, 1995).

Mesmo sob a opressão das normas do sistema colonial, que inibia o desenvolvimento de atividades fabris na colônia, a construção naval obteve certo êxito, sendo descrita como uma das atividades manufatureiras mais complexas do Brasil colônia. Para alguns autores a única indústria fabril da colônia era a de construção naval, o que representava uma afronta aos princípios industriais da metrópole (TELLES, 2001; CABRAL, 2009). Embora, tenha obtido grande destaque no cenário nacional, a indústria naval enfrentou vários problemas ao longo do século XIX, principalmente nos momentos de transição de paradigma tecnológico. Segundo Filho (2011), após a segunda revolução industrial, pautada no aço, na química e na eletricidade, o Brasil teve dificuldades para acompanhar a modernização resultante, provocando, por exemplo, um aumento na demanda por navios produzidos na Europa, em especial, na Inglaterra.

No trabalho de Hopkins e Wallerstein (1994) a respeito da cadeia produtiva de embarcações entre 1590 e 1790, a presença de uma área produtora de embarcações significava assumir o *status* de área central, e de superioridade econômica e tecnológica dos países produtores. No caso do Brasil, essas unidades produtoras demonstravam como certas capitanias desempenhavam funções centrais, concentrando atividades e serviços fundamentais na colônia, no entanto, o grau de refinamento tecnológico ainda era inferior ao dos Estados Unidos, Inglaterra e Alemanha.

Os portugueses instalaram estaleiros em diversos pontos do litoral brasileiro, sendo os principais localizados no Pará, Bahia e Rio de Janeiro. Havia também estaleiros menores, secundários, como os de Iguape (SP), Cananéia (SP), Cabo Frio (RJ) e Paranaguá (PR)²⁷. Além do Arsenal do Rio, a Coroa também criou arsenais em Salvador (1711), Belém (1761), Recife (1789) e Santos (1820), mas estes foram desativados ao longo do século XIX (FILHO, 2011). Sobre o de Salvador, Mawe (1978, p. 189) relatou que: "Construíram-se aí navios de guerra e também bons e grandes navios mercantes". Nas suas andanças pelo Sul da colônia, Mawe destacou a produção naval em São Francisco do Sul. Pela boa qualidade da madeira, negociantes do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco construíram navios de alto calado neste porto. Alguns viajantes descreveram a produção de sumacas e bergantins na ribeira de Porto Alegre, além da construção de canoas para a circulação nos rios e lagoas da capitania do Rio Grande do Sul (OSÓRIO, 2007).

A Coroa também procurou estimular a produção naval no Brasil a partir da concessão de isenção fiscal aos artigos necessários para essa atividade. Ao abordar a transferência do sistema técnico que viabilizou a construção naval no Brasil, conferindo destaque para a cidade do Rio de Janeiro, Cabral relata que:

Do ponto de vista da ancianidade, pelo menos, a indústria naval carioca leva a palma sobre todas as demais. Há muitas e diferentes tipos de evidências que mostram que a primeira feitoria portuguesa em solo brasílico foi erigida na Ilha do Gato, atual Ilha do Governador. Extensa, abundantemente dotada de florestas e água potável, a ilha era um sítio privilegiado para abrigar os trabalhos de corte, transporte e embarque do pau-brasil (CABRAL, 2009, p. 85).

_

²⁷Atualmente, o Brasil possui 47 estaleiros, sendo 21 no estado do Rio de Janeiro, 7 em São Paulo e 4 em Santa Catarina (SINAVAL, 2012). No caso do estado do Rio de Janeiro, a produção naval destaca-se em Angra dos Reis, Niterói e Rio de Janeiro. Com relação à região Norte, o principal estaleiro é o de Manaus (AM), especializado na produção de embarcações para navegação interior. Diante da expansão da exploração de petróleo *off-shore* no Brasil, a partir dos anos 90, a demanda no estaleiros foi crescente. A parceria com empresas estrangeiras vêm crescendo no país, em especial, nas áreas de investimento financeiro e parceria tecnológica. [Ver: Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e *Offshore-* SINAVAL). Disponível em: http://www.sinaval.org.br/. Acesso em: 03/05/2013.]

Foi no atual bairro da Ilha do Governador (RJ), que um dos maiores navios construídos no Brasil, o galeão *Padre Eterno*, foi feito. Essa empreitada remonta a 1659, quando o então governador, Salvador Correia de Sá e Benevides, conseguiu recursos financeiros e técnicos para que a construção fosse realizada. Segundo Abreu (2010), pelo restante do século XVII não tivemos mais notícia da construção de grandes navios no Rio de Janeiro, somente da construção de patachos e sumacas nos pequenos estaleiros da capitania. A construção naval em grande escala só iria adquirir importância na cidade a partir da instalação do Arsenal da Marinha em 1763, localizado ao sopé do Morro de São Bento, espremido entre o mar e o morro.

Em 1808, o arsenal teve seu espaço físico ampliado e novas atividades foram implantadas para dar suporte à crescente demanda do setor naval, como oficinas de tanoeiros, ferreiros, pintores, funileiros, etc. O Arsenal teve seu auge durante a Guerra do Paraguai (1864-1870), período no qual 14 navios chegaram a ser construídos, ampliando também as atividades de reparo, fabricação de munições e armamentos (FILHO, 2011).

Com relação aos tipos de embarcações usadas no transporte aquaviário, havia uma grande variedade e cada uma tinha sua especificidade no que se refere a itens como tonelagem, capacidade de passageiros, duração da viagem, entre outros atributos. A tabela abaixo apresenta a tonelagem média das principais embarcações que circulavam pelo Brasil, tanto no transporte de cabotagem como no trans-oceânico (**Quadro 5**).²⁸

Quadro 5: Tipos de embarcações e a tonelagem média

| Tipo de embarcação | Tonelagem | | | | |
|--------------------|-----------|--|--|--|--|
| late | 47 | | | | |
| Patacho | 127 | | | | |
| Escuna | 140 | | | | |
| Sumaca | 80-114 | | | | |
| Bergantim | 130-180 | | | | |
| Brigue | 182 | | | | |
| Galera | 254 | | | | |
| Fragata | 400-900 | | | | |
| Corveta | 800- 1000 | | | | |

Fonte: SANTOS, 1993; RODRIGUES, 2005.

2

²⁸Quanto à tonelagem das embarcações Manolo Florentino (1997) afirma que, nos fins do século XVIII até 1830, não havia uma medida padrão para os navios.

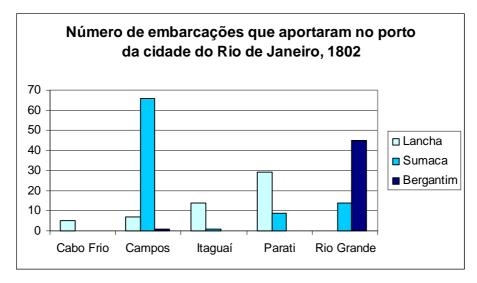
As lanchas e sumacas eram as mais indicadas para viagens diárias, de curta ou média duração, feitas, sobretudo, para o abastecimento das áreas urbanas, ao contrário do bergantim, indicado para viagens longas e de forte caráter sazonal. No tráfico de almas com a África, as principais embarcações empregadas eram o navio, o bergantim e a galera. Entre 1799 e 1816, os 16 maiores traficantes de escravos compraram 42 embarcações, sendo 21 bergantins, seis galeras e seis navios (FRAGOSO, 1998), que eram empregados nas transações com África, Portugal e portos orientais (Malabar, Macau e Goa). Esses dados ilustram o potencial que os negociantes cariocas tinham para se apropriar do capital excedente da colônia, bem como sua autonomia no comércio trans-oceânico. Fica claro que eles não atuavam apenas como consignatários, mas também como proprietários das embarcações, assumindo um maior controle das operações comerciais.

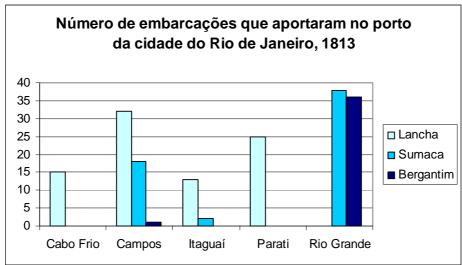
Os portos do recôncavo da Guanabara possuíam certa restrição quanto ao tipo de embarcação. Em geral, somente canoas e lanchas podiam atracar nos portos de Iriri e Meriti. As embarcações de maior tonelagem tinham que esperar pelas "marés grandes" (RIHGB, 1913). Portos como Itaguaí, Guaratiba e Cabo Frio também escoavam boa parte de sua produção através de lanchas (CÓDICE DE EMBARCAÇÕES). Mesmo os portos de Paraty e São João da Barra (pelo qual a produção de Campos era escoada), que tinham uma intensa movimentação de mercadorias com o porto do Rio, também utilizavam um grande número de lanchas e sumacas (**Gráficos 1, 2 e 3**). Trata-se de embarcações típicas de pequenos produtores que desejam escoar sua produção com maior velocidade e economia, procurando garantir ao máximo o abastecimento dos núcleos urbanos.

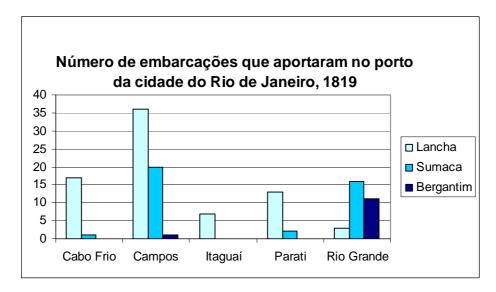
Entre 1799 e 1822, os principais tipos de embarcação oriundos do além-mar que aportaram no porto do Rio foram o navio, a galera e o bergantim. As principais origens eram as ilhas atlânticas portuguesas, Lisboa, Porto, Figueira, Buenos Aires e Montevidéu. Porém com relação à região platina, também nos deparamos com um bom número de sumacas empregadas no comércio com o Rio. Situação parecida encontramos para as embarcações utilizadas no comércio interno e que eram oriundas de portos distantes como Recife, Salvador, Rio Grande, Laguna e Porto Alegre (CÓDICE DE EMBARCAÇÕES).

Na navegação marítima a longa distância, ou, segundo Braudel (1996), "de sorte grande", certos tipos de embarcações eram mais usadas, pois além da distância e tonelagem, era preciso considerar as catástrofes que ocorriam nos mares, provocadas por tempestades ou incêndios, e que culminavam em avarias ou até mesmo em naufrágios. Ou seja, navegar em águas internacionais era uma prática repleta de riscos, e estes poderiam ser minimizados através da escolha da embarcação mais adequada.

Gráficos 1, 2 e 3: Número de embarcações segundo os principais tipos que atracaram no porto da cidade do Rio de Janeiro (1802, 1813 e 1819):







Fonte: Códices de Embarcações (AGCRJ)

Após esse breve panorama sobre a importância da cabotagem no passado do Brasil, qual será então o papel desempenhado por ela no Brasil contemporâneo?

Com o desenvolvimento de ferrovias, após 1850, para atender as demandas da cultura cafeeira, a cabotagem, então responsável pelas ligações entre a maior parte das regiões do Brasil, entrou em declínio. Esse novo sistema técnico ocasionou a decadência de algumas cidades que viviam da navegação fluvial ou eram servidas pelos caminhos, como São João Marcos (RJ). Por outro lado, contribuiu para o sucesso de outras, como Resende, assim como a anterior, especializada na cultura do café na província do Rio de Janeiro (LAMEGO, 1963). Para Gouvêa (2008), os cafeicultores desta localidade desejavam uma administração forte e estável e, principalmente, um eficiente sistema de transportes que ligasse as fazendas aos principais centros consumidores. O governo imperial e os cafeicultores reconheciam que o sucesso da expansão cafeeira residia na melhoria dos transportes.

O declínio econômico do recôncavo da Guanabara também pode ser explicado pelo advento das ferrovias, levando alguns portos fluviais ao esquecimento: "Diminuído, extinto o movimento comercial, desaparecido o dinheiro - o trabalho, que ele remunera, cessou também - sobreveio a decadência da baixada e da planície" (MATOS, 1949, p. 69).

A partir de 1950, a expansão da indústria automobilística, sustentada pela União, consolidou o rodoviarismo no Brasil. A cabotagem ia paulatinamente perdendo sua competitividade no transporte de cargas. Entre 1950 e 1963, o governo federal publicou um estudo sobre a evolução dos transportes de carga no Brasil. Respeitando as devidas particularidades, em valores percentuais o transporte marítimo apresentou uma queda de 51%, o ferroviário um queda de 65% e o rodoviário um aumento de 16% (GALVÃO, 2009).

Atualmente, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, 2012)²⁹, o transporte de cabotagem cresceu 4% nos últimos oito anos, contudo representa apenas 9,6% da matriz de transportes do país, ao contrário do rodoviário, que corresponde a 65,6%. O Brasil conta hoje com 156 embarcações de 31 empresas que se dedicam à navegação de cabotagem. Os principais portos são os de Angra dos Reis (RJ), Natal (RN), Rio de Janeiro (RJ), Rio Grande (RS), Paranaguá (PR), Santos (SP), Vitória (ES), Salvador (BA), Recife/Suape (PE) e Manaus (AM). Os principais tipos de embarcações utilizadas são os

_

²⁹ Ver: ANTAQ: http://www.antaq.gov.br/Portal/default.asp?. Acesso: 03/05/2013.

petroleiros, graneleiros, porta-contêineres, cargueiros e barcaças, que transportam, sobretudo, alimentos (20,8%), produtos químicos (17,7%), celulose (10%) e eletroeletrônicos (9,2%).

Compreende-se que a cabotagem ainda atende a demanda de algumas localidades, em função da desigual distribuição das vias terrestres e da disposição fragmentária das comunicações no território brasileiro, uma permanência da forma como esses sistemas de circulação foram organizados no pretérito. Esta situação foi trabalhada por Maria do Carmo Galvão na década de 60, e vemos que de lá para cá, o Brasil ainda enfrenta sérios problemas na articulação entre os sistemas de comunicação e no aperfeiçoamento da rede de transportes.

Desta forma, mesmo apresentando vantagens como segurança, baixo custo e menor impacto ambiental, a cabotagem ainda é um meio de transporte subutilizado no Brasil. A forma como o crescimento econômico do país foi orientado reforça a reduzida articulação nos meios de transporte, refletindo claramente na elevação dos custos de produção, no preço de venda das mercadorias e na perda de competitividade no mercado global.

_

³⁰ Ver: Revista Meio Ambiente (abril/2008). Disponível em: http://www.revistameioambiente.com.br/2008/04/29/para-antaq-navegacao-de-cabotagem-e-subutilizada-apesar-de-custo-baixo/. Acesso em: 03/05/2013.

CAPÍTULO 4- DAS SUMACAS E BERGANTINS: AS REDES DE ABASTECIMENTO E O PORTO DO RIO DE JANEIRO

Neste capítulo discutimos a organização das redes de abastecimento de gêneros alimentícios, abordando as interações espaciais estabelecidas a partir do porto do Rio de Janeiro, a *ville-port* da América lusa. Nos capítulos anteriores abordamos os principais eventos que alteraram o conteúdo e a paisagem da cidade do Rio de Janeiro, como a descoberta de ouro nas Gerais, sua elevação à capital do Vice-Reino e a instalação da Corte na cidade. Vimos também a importância assumida pela cabotagem na articulação entre os portos do Brasil.

O Rio de Janeiro era uma peça importante do Império luso, em primeiro lugar pelas remessas de ouro e posteriormente pela sua função político-administrativa. O Rio de Janeiro, seguido por Salvador, era o principal porto no comércio de exportação-importação e o entreposto da distribuição regional de mercadorias na colônia. Os tecidos indianos, as louças portuguesas e os escravos africanos faziam parte de uma extensa rede de negócios, cujo destino final, em grande parte era a agricultura de subsistência de Minas Gerais ou as charqueadas do Sul. Tomemos o tráfico negreiro como exemplo para a apreensão das rotas que envolviam as distintas paragens do Império português.

A produção agrícola da hinterlândia do Rio de Janeiro, como aguardente e açúcar, e a produção das capitanias do Sul da colônia, como carne-seca e couro, destinavam-se, sobretudo, aos mercados europeus ou à reprodução do tráfico negreiro. Esta reprodução também atendia a demanda dos produtores que se dedicavam à produção de gêneros de subsistência, a exemplo da capitania de Minas Gerais. Esta entre 1825 e 1833, absorveu 48,1% dos cativos que aportaram no porto do Rio (FRAGOSO, 1998). Esse dado ilustra o desempenho do complexo agropecuário dessa antiga capitania do ciclo do ouro, como também nos permite inferir que as diversas rotas de circulação de gêneros alimentícios, reforçavam a relação entre terra e mar, sertão e litoral.

Neste sentido, a partir dos dados sobre o comércio de cabotagem, foi possível compreender a importância que os circuitos de acumulação endógena possuíam na colônia e a isso acrescentamos que esses circuitos não seriam originados e estimulados apenas pela *plantation*, mas também pelos setores voltados para o mercado interno. No caso do Rio de Janeiro, Fragoso indica quatro fatores que intensificaram a demanda por alimentos para seu

abastecimento: o crescimento vegetativo de sua população³¹; o desempenho da função político-administrativa diante da presença da Corte; o tráfico atlântico de escravos³²; e a diversificação de suas funções por conta da consolidação da cidade como o principal porto da América lusa.

Se considerarmos que a agroexportação convivia com outras formas de produção nãocapitalistas; que a crescente acumulação endógena conferia certa autonomia à colônia; e que a consolidação de uma elite mercantil ampliou sua participação em diversas esferas da economia, possibilitando o controle da liquidez e do tráfico atlântico de escravos na atual região Sudeste; teremos um panorama no qual a economia colonial não aparece mais como um simples reflexo da lógica metropolitana. Sem negar a importância das culturas de exportação, Fragoso e Florentino (1993), Fragoso (1998), Sampaio (2003) e Caldeira (2006), reconheceram a importância do mercado doméstico na organização da vida social, econômica e política da colônia.

4.1 A FORMAÇÃO DAS REDES DE ABASTECIMENTO E O PORTO DO RIO DE JANEIRO, SÉCULOS XVIII e XIX

Até o século XVI, o Rio de Janeiro não passava de uma capitania secundária, tendo grande destaque por conta da economia açucareira, as capitanias de Bahia e Pernambuco. Enquanto estas se especializaram na cana-de-açúcar, o Rio de Janeiro tinha bons resultados com a agricultura de subsistência. Nesta época, por conta da valorização do açúcar no mercado externo, as capitanias da atual região Nordeste, eram as mais lucrativas para a Coroa.

Ao considerarmos o abastecimento da cidade, nota-se que este, de acordo com Abreu (2010, p.64): "(...) era muito mais complexo e não se limitava à mandioca e aos portos costeiros". Segundo o autor, desde o século XVII já havia notícia sobre as intensas movimentações entre o Rio de Janeiro e as vilas de Ilha Grande e Paraty (RJ), Iguape e Cananéia (SP). Para ilustrar os vínculos comerciais descritos por Abreu, o comércio de carnes verdes³³ é um bom exemplo. Durante muito tempo este comércio esteve concentrado nas mãos de religiosos ou de membros ligados à elite colonial como o governador Salvador

67

³¹ Entre 1760 e 1780, a população da cidade cresceu 29%, porém ritmo maior encontramos para o período de 1799 e 1822, quando essa taxa chegou a 160% (FRAGOSO, 1998).

³² Com relação ao tráfico negreiro, entre 1796 e 1830, o desembarque de africanos no porto do Rio cresceu a um ritmo de 5% ao ano, registrando-se um total de 1506 entradas de negreiros no porto. A chegada da Corte e a abertura dos portos coloniais ao comércio internacional, elevaram o tráfico a números altíssimos (FLORENTINO, 1997).

³³ Termo usado para designar as carnes frescas.

Correia de Sá e Benevides. O governador conseguiu, mediante o Conselho Ultramarino que um terço da carne cortada diariamente na cidade fosse dele, exercendo seu poder não apenas no monopólio da pesagem do açúcar. Dentre os religiosos, foram os beneditinos que participaram mais ativamente desse comércio, pois se abasteciam de carne verde produzida nas suas fazendas localizadas em Campos e Maricá (RJ). Suas boiadas eram guiadas até a freguesia de São João de Caraí³⁴ para a partir desse local atravessarem a baía em barcos até a cidade do Rio de Janeiro. Com relação à tradicional tese sobre o isolamento do planalto paulista, Abreu afirma que este nunca deixou de enviar para o Rio de Janeiro partidas regulares de trigo, marmelada, farinha, carne de porco, além de panos de algodão e chapéus; nessas transações, os mercadores de Santos agiam como intermediários em muitas ocasiões.

Por volta de 1770, o Rio de Janeiro era também o principal centro do comércio costeiro de gêneros alimentícios que se dirigiam à cidade, irradiando-se para o norte até a Bahia (farinha de mandioca) e para o sul até o Rio Grande do Sul (charque e trigo). Se o Rio havia se desenvolvido como um centro e um entreposto para o trato atlântico e costeiro, tornara-se também o centro de uma oferta extensiva de uma rede de comércio, sobretudo de gêneros alimentícios, abrangendo grandes extensões do centro e do sul do Brasil (RUSSEL-WOOD: 1998, p.22).

Conforme já vimos, "A cidade do Rio de Janeiro hoje se acha opulenta com os descobrimentos das copiosas minas de ouro que daqueles dilatadíssimos sertões se leva àquela praça (...)" (PITA, 1976 apud SAMPAIO, 2003, p. 156). Com o regimento de 1702, o monopólio do acesso e abastecimento das áreas mineradoras cabia em tese ao Rio de Janeiro, o qual, claramente teve sua participação nos fluxos comerciais enormemente favorecidas tanto na escala da colônia como na escala do Império luso.

No auge da mineração, a demanda por alimentos era crescente e para abastecer a população livre e escrava das Minas Gerais, rotas terrestres eram criadas a partir de vários pontos do Brasil, visando suprir a necessidade alimentícia dessa população que "das cidades, vilas, recôncavos e sertões do Brasil, vão brancos, partos e pretos e muitos índios, iam para Minas Gerais" (ANTONIL, 1982, p. 167). No caso de Portugal e das ilhas Atlânticas, entre 1700 e 1760, cerca de 600 mil deixaram sua terra natal em direção às minas de ouro nas *Gerais* (STRAFORINI, 2007).

Caio Prado Jr. (1978) apresenta os três caminhos principais que foram criados em direção a Minas Gerais. *Um por São Paulo, um pelo Rio de Janeiro e outro pela Bahia*. A fim de tentar solucionar o problema de abastecimento da região mineradora, a Coroa deu ordens

_

³⁴ Esta freguesia faz parte atualmente do município de Niterói (RJ).

expressas aos habitantes para que alimentos fossem cultivados nas proximidades com as minas e inclusive ao longo do trecho dos caminhos acima, era possível encontrar roças de alimentos, nas quais se podia encontrar pousos para os viajantes e tropeiros descansarem (LENHARO, 1979; FONSECA, 2011).

A via que saía de São Paulo, chamada de Caminho Geral do Sertão, tinha que ultrapassar ou a Serra do Mar ou a Serra da Mantiqueira. A primeira rota partia de portos litorâneos como Rio de Janeiro, Angra dos Reis e Paraty e a partir daí se espraiavam pela capitania de São Paulo até alcançar o rio das Velhas; já a segunda saía da vila de São Paulo, seguia pelo vale do rio Paraíba e na altura de Guaratinguetá dobrava a oeste, atravessando a Mantiqueira, rumo a Sabarabuçu (STRAFORINI, 2007).

A rota que saía do Rio de Janeiro, na verdade partia do Porto da Estrela, conhecido também como "porto das Caixas", seguia por onde é hoje Petrópolis e a partir daí acompanhava o vale do Piabanha, depois pelo curso do Paraíba, até que enfim chegava ao seu destino, em cerca de 40 dias. O caminho descrito por Caio Prado Jr. refere-se ao Caminho Novo de Garcia Rodrigues (1700), entretanto também havia o Caminho Velho de Paraty saindo do Rio de Janeiro. A partir do relato da segunda viagem realizada pelo governador Artur de Sá e Menezes, transcrevemos abaixo uma parte do percurso desse caminho.

Menos de 30 dias, marchando de sol a sol, podem chegar os que partem da cidade do Rio de Janeiro às Minas Gerais. Porém raras vezes sucede puderem seguir essa marcha, por ser o caminho mais áspero que o dos paulistas. De Parati até Taubaté. De Taubaté até Pindamonhangaba. De Pindamonhangaba a Guaratinguetá. De Guaratinguetá às roças de Garcia Rodrigues. Destas roças ao Ribeirão e do Ribeirão, com oito dias mais de sol a sol, chegaram ao Rio das Velhas. (...) vieram a gastar nesse caminho não mais que quarenta e três dias (ANTONIL, 1982, 184)

No caso da Bahia, partindo do Recôncavo, essa via seguia o curso do rio Paraguaçu, passa para o rio de Conta, que ao se bifurcar oferecia dois trechos: um ramo procura o São Francisco e a partir de seu afluente- o rio das Velhas- alcança as minas do centro da capitania; o outro seguia um trajeto mais curto, prosseguindo pelas margens do rio Verde Grande. Em virtude da ocupação do sertão das capitanias de Bahia, Pernambuco e Maranhão pela pecuária, inúmeras rotas foram abertas ligando os longínquos currais às cidades na faixa litorânea. Entretanto, a rota mais utilizada e importante era a que seguia o curso do rio São Francisco, pois de acordo com Straforini (2007), essa rota conseguia unir ao mesmo tempo o porto, os currais e as minas. Era seguindo o percurso deste rio que as boiadas do "sertão de dentro" da Bahia chegavam até a crescente população das *Gerais*. Segundo Holanda (1989)

de 100 a 300 cabeças de gado percorriam o sertão para abastecer os mercados do litoral. A partir do relato de Antonil sobre a criação de animais na Bahia e em Pernambuco, fica clara a importância econômica que esta assumiu nos sertões, bem como a importância dos cursos d'água na ligação dos currais com as cidades de Salvador e Olinda.

E porque as fazendas e os currais de gado se situam onde há largueza de campo e água sempre manante dos rios ou lagoas, por isso os currais da parte da Bahia estão postos na borda do rio de São Francisco, na do rio das Velhas, na do rio das Rãs, rio Verde, rio Paramirim, rio Jacuípe, rio Ipojuca, rio Inhambupe, rio Itapicuru, rio Real e rio Sergipe e de outros rios, em os quais, por meio de informação tomada de vários que correram este sertão, estão atualmente mais de quinhentos currais e só na borda aquém do rio São Francisco, cento e seis. Os rios de Pernambuco, que por terem junto de si pastos competentes, estão povoados com o gado (...) são o rio Cabaços, rio São Miguel, as duas Alagoas com o rio do Porto Calvo, o da Paraíba, o dos Cariris, o do Açu, o Apodi, o de Jaguaribe, o das Piranhas, o Pajeú, o Jacaré, o Canindé, o de Parnaíba, o das Pedras, os dos Camarões e o Piauí. Os currais dessa parte hã de passar de oitocentos (...) (ANTONIL, 1982, p. 199).

Diante da política de restrição da Coroa quanto aos Caminhos do Ouro³⁵, a Bahia só poderia comercializar gado com as áreas mineradoras. Entretanto, mesmo com os esforços da Coroa, o contrabando era uma prática de difícil controle e a Bahia continuou enviando uma série de mercadorias para as *Gerais* e recebendo desta o ouro (ZEMELLA, 1990), usado pelos baianos no tráfico de escravos com a Costa da Mina, na porção atlântica da África.

De acordo com Brown (1986) a viagem da Bahia até as Minas durava cerca de 20 dias, enquanto que do Rio de Janeiro cerca de 30 dias. Embora a primeira fosse mais fácil, por conta das condições de relevo, hidrografia e vegetação, a partir de 1702 a rota da Bahia ficou oficialmente restrita ao envio de gado; o ouro e tudo o mais necessário para a sobrevivência das populações das áreas mineradoras, deveria seguir pelos caminhos oriundos do Rio de Janeiro.

A rota de São Paulo até Cuiabá, mais conhecida como rota das *Monções* tinha um percurso estimado em 3.500 quilômetros e com duração de quatro a cinco meses (MAURO, 1975). O regime de águas dos rios determinava a periodicidade das Monções, pois elas partiam na época de cheia dos rios, o que ocorria entre março e junho. As embarcações que formavam essas expedições comportavam até 300 arrobas de mercadorias, principalmente alimentos, sal e produtos de luxo (HOLANDA, 1989). Em Cuiabá (MT) e Vila Bela (GO) só havia ouro e alguns animais. Todo o necessário para a sobrevivência da população chegava

_

³⁵ Em 1701, o Conselho Ultramarino aconselhou o rei que restringisse os caminhos que levam as minas, pois quanto mais forem os caminhos, mais descaminhos haverá (STRAFORINI, 2007).

pelas rotas terrestres ou fluviais, oriundas das capitanias litorâneas, como Rio de Janeiro e São Paulo.

Diante da barreira natural que a Serra do Mar representava isso reforçou a condição interiorana dos paulistas, voltando-se cada vez mais para os sertões. Durante o século XVII, esse grupo orientou grande parte de suas expedições para Potosí, afinal a prata era a forma possível de consolidar uma fortuna no sertão. Posteriormente, a ambição da Coroa portuguesa pelo ouro resultou em uma maior concessão de poder a este grupo, como a tutela do apresamento dos índios. Neste caso, o que seria permitido desde que as entradas ao sertão, fossem para encontrar ouro. Se antes os paulistas eram considerados réus perdidos nas selvas da colônia, passaram a ser vistos como parceiros reais na expansão da soberania da Coroa (CALDEIRA, 2006).

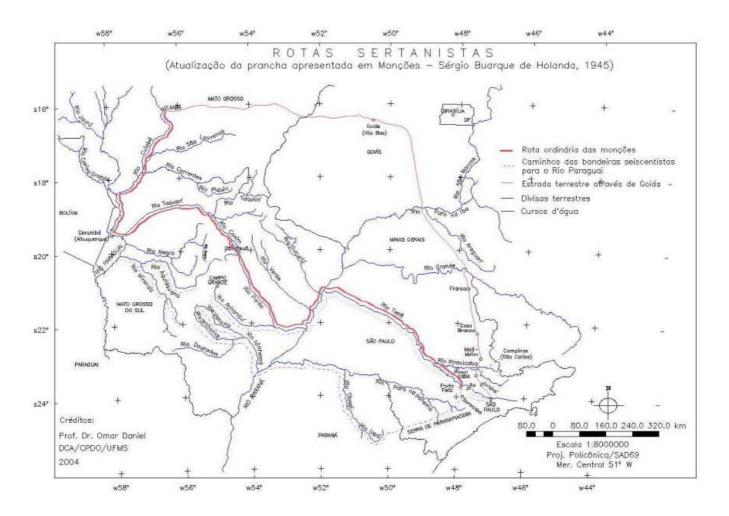
As *Monções* partiam do porto de Araritaguaba (atual cidade de Porto Feliz/SP) e daí seguiam os trechos fluviais do rio Tietê, rio Grande (Paraná), rio Pardo, rio Sanguessuga, com uma travessia por terra pelo Varadouro de Camapuã, riacho Camapuã, rio Coxim, rio Taquari, para então alcançar o rio Paraguai, o rio Porrudos (São Lourenço) e rio Cuiabá (BRAZIL e DANIEL, 2008). Segundo Abreu (1963) os paulistas desbravaram o sertão da colônia através de trilhas abertas por indígenas ou através de córregos e riachos, pois ao encontrar um curso d'água que lhes servissem, eles improvisavam canoas ligeiras e fáceis de varar os saltos. Abreu reconheceu a primazia econômica da cidade do Rio de Janeiro diante das outras capitanias, porém esse papel foi em grande parte resultado das atividades empreendidas pelos paulistas no sertão em busca de índios e de metais preciosos. A descoberta das minas de Paranaguá, Parnaíba e Sabarabuçu foi atribuída aos paulistas, que prestaram grande serviço a sua majestade, ao proporcionar à Coroa a exploração econômica do tão esperado metal precioso no Brasil- o ouro.

O Rio de Janeiro prospera verdadeiramente só depois que os paulistas rasgaram a cintura de matas ambientes, contra a qual os cariocas não se animaram, foi escolhida para a corte e residência. Assim decidiu-se a seu favor a questão da primazia que as outras três (Bahia, Pernambuco e São Paulo) com muito mais razão podiam reclamar" (ABREU, 1963, p. 294 e 295).

Para atualizar a prancha com os caminhos sertanistas elaborada por Holanda em 1945, no livro "*Monções*", Brazil e Daniel, dispondo das ferramentas dos geoprocessamento, reproduziram essa rota a partir de informações mais precisas e atualizadas sobre o longo caminho percorrido pelos paulistas até Cuiabá (**Mapa 1**).

No mapa abaixo podemos ver o traçado da rota das Monções, que ao partir de Porto Feliz, seguia os cursos fluviais dos rios Tietê, Coxim, Taquari e Cuiabá. Outra via de circulação, não tão famosa quanto a de cima, era o caminho terrestre que ligava São Paulo à Goiás. Diante do longo tempo de viagem das Monções, os paulistas resolveram ampliar a rede de circulação em direção a Mato Grosso e Goiás. Esta rota alternativa a das Monções partia da vila de São Paulo, passava por Jundiaí, Mogi do Campo, pelos arraiais de Bonfim, Meia Ponte (atual Pirenópolis) e Córrego do Jaguará, até chegar a Vila Boa (atual Goiás Velho) (BUENO, 2009). Porém, antes da exploração do ouro do Brasil e do abastecimento das minas, os paulistas tinham como norte para sua acumulação de capital a prata de Potosí. Para alcançar o Peru, eles deviam descer o rio Tietê, atravessar a pé o divisor do Paraná-Paraguai e depois embarcar novamente para subir o rio Paraguai. Depois deste ponto, eles deviam cruzar o chaco até Santa Cruz de la Sierra (CALDEIRA, 2006). Partindo do litoral do Brasil também era possível chegar até Potosí. As rotas que saíam de Cananéia e Santos seguiam por terra até Assunção; já por Santa Catarina seguia-se de barco até Buenos Aires e depois por terra até Córdoba (Argentina).

Mapa 1: Mapa da rota das Monções e das bandeiras seiscentistas, atualizada pelo geoprocessamento, a partir da prancha de Sérgio B. Holanda- 1945



Fonte: BRAZIL e DANIEL, 2008.

Cabe salientar que o sistema de circulação terrestre, fluvial e marinho que se instalou na colônia, especialmente ao longo dos séculos XVII e XVIII, foi essencial para a posse, o domínio, fixação e prolongamento do poder régio na América lusa, especialmente para as áreas mineradoras (STRAFORINI, 2007). Percebe-se, claramente, que esse sistema de circulação contribuiu para ampliar o comércio entre distintos locais na colônia e no ultramar, em especial no tráfico de escravos com a África e no contrabando da prata de Potosí. Desse modo, nota-se que este vasto e diversificado comércio, não se opunha, mas se complementava. Parte dos produtos das várias rotas do *mare lusitano* tinha por destino final os circuitos comerciais internos à colônia. Além dos segmentos relacionados à agro-exportação, parte das mercadorias importadas atendia a demanda das populações situadas nos confins da colônia, a exemplo do banqueiro de sertão de Caldeira, consumidor de tecidos

indianos, os quais eram pagos com ouro e prata. O trecho abaixo ilustra as distintas possibilidades de conexão entre as redes comerciais existentes no âmbito do Império luso: "A ligação entre navios e carretas, de um lado, e escravos, prata e farinha de outro, solidificava a complementação entre economia local e comércio internacional, acelerando a prosperidade do eixo comercial de via terrestre entre o porto e a região mineradora" (CALDEIRA, 2006, p. 100).

Por sua vez, o capital mercantil português exigia mais rapidez na circulação entre o litoral e o sertão, especificamente para a exportação do ouro para a metrópole. Verificou-se, entretanto, que a rapidez demandada por Portugal encontrou diversos obstáculos na colônia. O tempo de circulação no Brasil ainda estava preso aos imperativos da natureza, caso dos Caminhos Reais do Ouro. Seu percurso precisava driblar serras e montanhas, rios encachoeirados e densas formações vegetais. Essa verdadeira epopéia representava o sistema de circulação no Brasil. Mesmo tendo de enfrentar uma série de obstáculos do quadro físico, as rotas que partiam de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, com uma duração mínima de 25 dias, conseguiram ampliar a circulação e as relações comerciais entre o litoral e o sertão.

Quanto à mineração, vimos que esta atividade representou a criação de centros de abastecimento e um mercado consumidor nas vilas e cidades nas *Gerais*, cuja demanda era atendida, principalmente, pelas relações comerciais com a atual região Centro-Sul (ZEMELLA, 1990), parcialmente influenciadas pelas ordens régias sobre quais capitanias tinham permissão para abastecer as áreas mineradoras. Através da demanda do mercado interno, as estâncias³⁶ e charqueadas do sul da colônia apresentaram notável expansão, decorrendo disso a inserção de Rio Grande no circuito econômico da colônia a partir do século XVIII, mediante o envio de gado para as *Gerais*. A interiorização do povoamento, o adensamento populacional, a formação das redes comerciais, a especialização e a diversificação da produção, também foram fenômenos que caracterizaram o mercado colonial da América espanhola. É o que se depreende da passagem abaixo:

As estradas e o comércio expandiram-se rapidamente à medida que se desenvolveram novos circuitos econômicos, energizados pela mineração. Roupas, vinho e ferro da Espanha; escravos da África; sedas e especiarias do Oriente fluíam para as cidades mineiras (...). A mineração também estimulou o desenvolvimento interno: o cultivo de grãos no Bjio e em Michoacán, a produção de vinho na costa peruana e no Chile, a criação de

_

³⁶ Segundo Caio Prado Jr. (1978) as estâncias possuíam cerca de 100 léguas (3600 km²), sendo que cada légua suporta de 1.500 a 2.000 cabeças de gado, densidade bem superior à encontrada para as fazendas de criação de gado no Nordeste e em Minas Gerais. As charqueadas forneciam couro, carne, sebo, chifres e crina.

gado bovino e de mulas nas províncias do Rio da Prata, têxteis no Quito; e em toda parte transportes e o trabalho especializado (BAKEWELL, 1990, p. 102).

A euforia causada pela atividade mineradora iria se esvair a partir da redução da produção aurífera após 1760. A exportação de ouro nesta década foi de 2,5 milhões de libras, já em 1780 de apenas 1 milhão (FURTADO, 1989). Essa "crise econômica" foi precedida pelo terremoto que afetou Lisboa em 1755, o que gerou um custo altíssimo para a sua reconstrução. Por conseguinte, isso exigia de sua colônia na América um grande esforço no envio de ouro para a metrópole (ALDEN, 1990), que nesta época já dava claros sinais de seu esgotamento. Ao lado do encolhimento da produção aurífera, Minas Gerais apresentou um crescimento da agricultura e da pecuária mercantis não-exportadoras (FRAGOSO, 1998). Contudo, como a agricultura de subsistência era vista como um setor assessório, não desfrutando do *status* de razão de ser da economia colonial, assumida pela *plantation*, para Celso Furtado (1989), um cenário de crise havia se conformado nesta capitania.

Entretanto, pesquisas recentes refutam a idéia sobre uma crise geral após essa decadência, contradizendo afirmações como a de Furtando, de que com a decadência da atividade aurífera, nenhuma outra a conseguiu suplantar. Em especial, o sul de Minas Gerais tornou-se um grande centro produtor da agropecuária, como foi o caso da Comarca do Rio das Mortes. No levantamento de Chaves $(2002)^{37}$, sobre a exportação e importação das quatro principais comarcas mineiras, a do Rio das Mortes foi a que mais se destacou na movimentação de mercadorias com o Rio de Janeiro. Os principais produtos enviados para a Corte eram tecidos em algodão, toucinho, queijos e tabaco. No registro da Mantiqueira, passaram em 1802, 761 porcos rumo ao Rio de Janeiro, em 1811 esse número saltou para 1.632 cabeças. Entre 1818 e 1819, os porcos exportados já eram 30 mil (MENDES, 2008). São João del-Rei aparecia no início do século XIX como importante área produtora de alimentos, com realização de feiras semanais e com saída de quatro tropas regulares por ano para o Rio de Janeiro.

Em relação ao crescimento demográfico da capitania de Minas Gerais, verificamos que entre 1776 e 1821, sua população cresceu cerca de 60%. Já a população da Comarca do Rio das Mortes, passou de 82 mil pessoas para 213 mil, enquanto que o total de escravos passou de 21% para 35% (FRAGOSO, 1998). Em outras palavras, esses dados ilustram o desempenho da economia de Minas Gerais e como ela deixou de ter como eixo norteador de

75

³⁷ A autora analisou uma série de importação e exportação das Comarcas de Ouro Preto, Rio das Velhas, Rio das Mortes e Serro Frio em relação à cidade do Rio de Janeiro para o ano de 1815.

sua economia a mineração, passando a direcionar sua economia para a produção de gêneros de subsistência.

Ao percorrer a capitania de Minas Gerais por volta de 1820, o artista alemão Rugendas nos apresenta um relato que ilustra esse cenário de crescimento e expansão. Este movimento de "renascimento" da capitania adquiria uma dimensão cada vez mais intra-colonial e contribuía para enfraquecer as tradicionais visões sobre a economia colonial, cujas limitações dificultavam seu entendimento a partir dos pequenos produtores, comerciantes e artesãos.

Embora haja ouro nas proximidades de São João, e a cidade possua uma fundição, e seja residência dos empregados das minas, ela deve seu bem estar e seus 8.000 habitantes principalmente ao comércio de outros produtos, comércio mantido pela passagem das tropas do interior e, sobretudo das cidades de Favinha e Tamanduá; essa passagem de tropas também assegura a exportação para o litoral. (...) as plantações dispersas nos vales próximos fornecem grande quantidade de frutas, legumes, milhos e de *pisang*. Produzem também tabaco, açúcar e um pouco de lã, ao passo que as montanhas mais afastadas, e as pastagens, abastecem o mercado de São João de gado, porcos, carne-seca e toicinho. Daí esses artigos são levados para o Rio de Janeiro, São Paulo e outros lugares da costa, onde as tropas trazem, na volta, mercadorias da Europa: sal, vinho e azeite (RUGENDAS, 1979, p. 68).

Depreende-se da passagem acima a importância assumida pelo porto do Rio de Janeiro nas trocas comerciais com Minas Gerais. Isso se refletia nos contratos das mercadorias que saíam do Rio e seguiam pelos Caminhos Novo e Velho. Segundo Sampaio (2003) a partir de 1727, o contrato dos caminhos do Rio de Janeiro para as Minas foi de 25 arrobas, enquanto que o da Bahia foi de 20,5 arrobas. Embora, o contrabando fosse uma atividade muito comum nos Caminhos do Ouro e a sua não-discriminação nas fontes, represente uma barreira para a compreensão da situação, os números acima ilustram um cenário no qual mesmo não existindo uma primazia da cidade do Rio nos contratos, vemos que aos poucos a cidade do Rio de Janeiro vai sobrepujando a de Salvador em importância dentro do sistema mercantil.

O crescente papel assumido pela cidade do Rio de Janeiro como um dos principais articuladores do espaço econômico intra-colonial pode ser melhor compreendido a partir dos dados sobre a saída de embarcações do porto do Rio para as principais localidades envolvidas no comércio marítimo com a cidade em meados do século XVIII (**Tabela 1**)³⁸. Pela análise

somente sobreviveram informações para o curto período de 1724 a 1730, assim, o autor fez o levantamento para 1.519 fianças. Entretanto, em certos casos não foi possível contabilizar o registro ou porque ele estava incompleto ou porque estava ilegível. Dessa forma, o número total de fianças apresentados pelo autor não

³⁸ Os dados sobre as fianças de embarcações foram levantados por Jucá Sampaio (2003). Essas fianças passaram a ser exigidas a partir de 1720, para todos os navios que saíssem do porto do Rio de Janeiro. Segundo Sampaio, somente sobreviveram informações para o curto período de 1724 a 1730, assim, o autor fez o levantamento para 1.519 fianças. Entretanto, em certos casos pão foi possível contabilizar o registro ou porque ele estava

dessas interações é possível estabelecer um paralelo com os dados do comércio de cabotagem para o início do século XIX, coletados nos Códices de Embarcações. Desta forma, observamos as tendências na circulação de mercadorias entre os principais portos do Brasil colonial e a permanência das áreas "especializadas" no fornecimento de gêneros para o mercado interno e externo, como Campos e Rio Grande.

Tabela 1: Número de viagens iniciadas no Rio de Janeiro, por local de destino (1724-1730)³⁹

| Locais | Número |
|------------------|--------|
| Cabo Frio | 73 |
| Campos | 212 |
| Sul Fluminense | 462 |
| Espírito Santo | 40 |
| Litoral Paulista | 151 |
| Bahia | 130 |
| Pernambuco | 79 |
| Nordeste | 21 |
| Sul do Brasil | 44 |
| Portugal | 58 |
| Ilhas Atlânticas | 53 |

Fonte: AN, Códice 157, Fianças de Embarcações, v.1 ao 3 apud SAMPAIO,2003, p. 152.

Com relação às trocas comerciais com a metrópole, esta não deve ser entendida como a razão de ser da atividade mercantil carioca. Os dados da tabela acima apontam para certa redução da hegemonia metropolitana nas trocas comerciais com o Rio de Janeiro e a ascensão de novos espaços econômicos na colônia, que iriam se consolidar como principais parceiros comerciais da cidade, caso de Campos, Paraty e Rio Grande. O avantajado comércio realizado com essas localidades era superior ao estabelecido com a metrópole, situação que perdurou ao longo do século XIX.

Em relação ao Nordeste, excluindo Bahia e Pernambuco, encontramos certa dificuldade para analisar o comportamento do envio das embarcações, pois segundo Sampaio (2003) há um desconhecimento do que era transacionado com essas áreas e em que proporções. Essa parte da colônia sempre manteve relações comerciais mais expressivas com Portugal. No caso do Pará, o arroz e o cacau eram enviados para o Maranhão, para daí seguirem para os mercados europeus. Além disso, segundo Prado e Luizetto (1980), as

equivale ao total real de saídas de embarcações do porto do Rio de Janeiro, neste sentido, esses dados devem ser vistos como um quadro geral das relações do porto do Rio com outras localidades.

³⁹ <u>Nota da tabela</u>: A denominação "Nordeste" foi empregada por Sampaio (2003) para englobar todas as capitanias e lugares dessa vasta área, exclusive Bahia e Pernambuco; o "Sul Fluminense" representa Paraty e/ou Angra dos Reis; e "Litoral Paulista" compreende grande parte das saídas para o porto de Santos.

condições de navegação nas proximidades destas capitanias não eram muito favoráveis, dificultando ligações mais intensas e freqüentes com outros centros de cabotagem na colônia.

Por outro lado, as capitanias da Bahia e Pernambuco se aproximam das transações que o Rio mantinha com sua hinterlândia "mais próxima", como Cabo Frio e Campos. Essas capitanias representavam quase 15% dos destinos das embarcações saídas do porto do Rio. Pernambuco redistribuía alguns produtos vindos de Portugal e o fluxo de cativos entre essas duas capitanias, tinha como destino as áreas mineradoras. A regularidade era uma marca das relações comerciais entre Pernambuco e Rio de Janeiro, não sendo completamente influenciadas pelas saídas das frotas para Portugal (SAMPAIO, 2003).

As navegações entre o Rio de Janeiro e a Bahia, os dois principais espaços econômicos da colônia, merecem maior atenção. Fragoso (2001) reconhece que "as duas capitais do Brasil" serviram de ponto de encontro de diferentes rotas do Império luso e simultaneamente, eram redistribuidoras para os mercados regionais, porém, a partir de meados do século XVIII, o Rio tinha uma alfândega mais volumosa que a de Salvador e desde 1750 já era o maior comprador de escravos africanos.

Entretanto, essa comparação em si não é o essencial e sim o entendimento sobre as conexões desenvolvidas no ultramar e a complementaridade existente entre essas praças comerciais. A Bahia foi de fundamental importância para o abastecimento da capitania fluminense e para a manutenção do tráfico negreiro. No que tange à produção de gêneros de subsistência, localidades como Caravelas, Rio Real e São Matheus eram as principais responsáveis pelo envio de farinha, milho e feijão. Com relação ao tráfico negreiro, no século XVIII, as principais moedas de troca usadas na África eram o tabaco e as *fazendas de negro*, obtidas pelos negociantes "cariocas" na Bahia. Como bem observou Sampaio (2003), o grande número de saídas do porto do Rio se justificava também porque esses negociantes iam buscar nas terras baianas mercadorias necessárias para o abastecimento das minas.

O tabaco que se tira da Cachoeira da Bahia, e suas freguesias anexas, fora o que se lavra pelas mais partes do sertão dela em Sergipe del Rei, Cotinguiba, Rio Real, Inhambupe, Montegordo e Torres, (...) vem pagando carretes e fretes para a cidade da Bahia até se meter em uma sua própria alfândega, aonde se despacham para Lisboa (ANTONIL, 1982, p.157).

No caso da capitania do Rio de Janeiro, nota-se uma intensa articulação entre o porto do Rio e as localidades de Campos e o Sul Fluminense, com destaque para a vila de Paraty. Grande parte do abastecimento da cidade do Rio de Janeiro provinha de sua capitania, a exemplo das freguesias de Angra dos Reis, Itaboraí, Jacutinga, Iguaçu, Parati e Santíssima

Trindade, com destaque para a produção de farinha (RIHGB, 1913); Itaboraí e Inhomirim, pela produção de milho, sendo que o segundo em 1794 foi responsável pela metade da colheita de milho da capitania (FRIDMAN, 2009); Campos, Itaboraí e Mangaratiba, com produção anual acima de 8 mil alqueires de feijão (RIHGB, 1913). Lavradio relata que em 1778, o porto das Caixas possuía 14 barcos com mantimentos que seriam enviados ao Rio de Janeiro e o porto da Estrela possuía 17 embarcações. Pelas águas dos rios Meriti, Sarapuí, Iguaçu, Magé, Pilar e Inhomirim, a produção agrícola do recôncavo chegava ao Rio de Janeiro, o que segundo Lamego (1964) contribuiu para o aparecimento das "vilas de comércio", como Pilar, Jacutinga, Estrela e Porto das Caixas. Por sua vez, o Rio de Janeiro enviava para essas freguesias produtos oriundos do mercado ultramarino como escravos, ferro, vinho, sal, biscoito e louças (PRADO e LUIZETTO, 1980).

Além do envio dos gêneros alimentícios, algumas localidades costeiras foram polarizadas pela cidade do Rio e se "especializaram" no envio de madeiras, lenha e tabuado, como: Santo Antonio de Sá, Macaé e Rio de São João (CABRAL, 2012). Em 1778, as freguesias de Desterro do Itambi, Santo Antonio de Sá, Santíssima Trindade e Guapimirim enviaram para a cidade do Rio 70 barcos com carvão, 400 com lenha, 150 com madeira de falqueijo e 1.500 dúzias de tabuados (RIHGB, 1913). Diante do crescimento populacional provocado pelo resultado da instalação da corte na cidade, a demanda por madeira era crescente, especialmente nos setores de construção e reforma de imóveis (BROWN, 1986). Como muitos portos do recôncavo eram de particulares, seus donos agiam como negociantes comprando e revendendo a madeira dos cortadores locais na cidade do Rio, contudo tais negociantes não podem ser comparados aos de grosso-trato, cuja escala de atuação era a trans-oceânica e com negócios mais diversificados em termos geográficos e setoriais (RIHGB, 1913).

O grande número de embarcações que saíam do Rio de Janeiro para o Sul fluminense pode ser explicado pela posição da vila de Paraty na entrada para os sertões auríferos, em especial a partir do trajeto do Caminho Velho de Paraty. Em relato de 1729, frei Agostinho de Santa Maria descreve as rotas que passavam por essa vila.

Parati é o porto de mar aonde acode a gente de todas aquelas vilas do sertão, como São Guaratinguetá, Pindamonhangaba, Taubaté e Jacareí. Todas estas vilas da serra acima descem ao porto daquela vila a buscar o necessário, como é o sal, o azeite e o vinho, e tudo mais. Aqui descem os moradores das Minas do ouro com ele a fazer negócio, e por aqui sobem muitos dos que vão do Rio de Janeiro para as mesmas minas. (SAMPAIO, 2003, p. 159).

Mesmo com a abertura do Caminho Novo de Garcia Rodrigues, o Caminho Velho ainda era bastante utilizado. A partir de Paraty as mercadorias vindas de outras partes da colônia ou do Império luso, alcançavam os sertões auríferos. A grande riqueza da colônia naquele momento - o ouro- deveria por ordem régia passar pelo seu porto e daí seguir para o porto do Rio de Janeiro.

Em relação a Campos, essa freguesia foi inicialmente ocupada visando à criação de gado para abastecer o Rio de Janeiro. O gado era criado em pequenas propriedades e vivia solto. A notícia da prosperidade de Campos se espalhou e muitos foram para lá tentar a sorte naquelas terras tão extensas que Campos chegou a ser chamado de "Capitania". Os religiosos demonstraram certa habilidade para serem grandes fazendeiros e homens de negócios, tornando-se os maiores proprietários de terras da região. Entretanto, segundo Chrysostomo (2006) dois fatores explicam a redução da criação de gado em Campos. Em primeiro lugar, a concorrência com Minas Gerais no negócio do gado que passou a abastecer o Rio de Janeiro e, em segundo, a promulgação de um decreto determinando o recolhimento de todo gado solto na região para a Real Fazenda de Santa Cruz (RJ)⁴⁰. Ao final do século XVIII, se assistiu ao aumento da produção canavieira, fazendo com que os grandes rebanhos fossem reduzidos e ligados à vida dos engenhos. O crescimento da produção de acúcar em Campos, segundo Brown (1986) também estava relacionado à valorização do açúcar no mercado externo. A partir dessa reorientação da produção, o abastecimento de carne da cidade do Rio de Janeiro, anteriormente realizado por Campos, passou a ser feito mediante importações da Comarca do Rio das Mortes e de Rio Grande.

Em 1779, Campos possuía 52% dos 323 engenhos e 44% dos escravos da capitania do Rio de Janeiro (RIHGB, 1913). Segundo Florentino (1997) sua produção açucareira entre 1750 e 1777 cresceu 235%, assumindo o *status* de principal área agro-exportadora da capitania do Rio de Janeiro. Esse comportamento ilustra a complementaridade entre o Rio e Campos, afinal, as unidades produtoras de açúcar, eram grande consumidoras de escravos e, por conseguinte, de alimentos e tudo mais necessário para sustentar a *plantation*. A reiteração

_

⁴⁰A fazenda possuía um total de 10 léguas (seis de comprimento e quatro de largura), que se estendia de Guaratiba até a Serra dos Matacães, em Vassouras. Grande parte das terras era utilizada para a criação de gado vacum, cuja produção destinava-se ao abastecimento da cidade do Rio de Janeiro. Em razão de sua extensão e da quantidade de currais, a fazenda era aproveitada também para abrigar o gado vindo de outras capitanias para ser abatido ou leiloado. Em 1759 esta próspera fazenda passou à administração do governo português. Percebe-se, a partir de então, um nítido declínio de suas funções. Com a vinda da família Real para o Brasil, torna-se um dos locais prediletos de D. João VI, mas, ainda assim, continua sua caminhada rumo à decadência produtiva agropastoril (TAVARES, 2011).

da agroexportação gerou formas de produção ligadas ao abastecimento interno e incrementou as conexões entre as capitanias do Brasil.

O comércio do Rio de Janeiro com o Espírito Santo era de proporções modestas. Esta capitania enviava ao Rio, principalmente, açúcar, arroz, milho e farinha. Embora, o Espírito Santo importasse mercadorias do Reino, o abastecimento das frotas não era algo tão significativo (PRADO e LUIZETTO, 1980; SAMPAIO, 2003).

Em relação ao Sul do Brasil, Sampaio (2003) não especifica a que parte específica da colônia se refere ao usar o termo. Somente reconhece sua importância no abastecimento das frotas para Portugal, mas não apresenta uma descrição sobre as relações entre o Rio de Janeiro e os portos da porção meridional da colônia. Pelas informações do Códice de Embarcações, a elevada participação dessa região no comércio com o Rio, pode ser resultado das relações comerciais com Laguna, Paranaguá, Porto Alegre, São Francisco do Sul, e, sobretudo, com Rio Grande. Sumacas e lanchas eram as embarcações mais empregadas nessas rotas e grande parte do carregamento destinado ao porto do Rio constituía-se por couro e gêneros alimentícios, como arroz, trigo, milho e carne-seca.

Por fim, o litoral paulista, em conjunto com Bahia e Pernambuco, apresentou certa importância na movimentação das embarcações. Cerca de 70% das embarcações que saíam do porto do Rio de Janeiro dirigiam-se para o porto de Santos, no litoral paulista. As embarcações eram carregadas principalmente por açúcar, peixe, feijão e farinha. Desde o início do século XVIII, Santos aparece como um ponto importante de ligação entre o Rio e Minas. No escoamento da produção aurífera das minas para o Rio, os registros e as casas de fundição de Paraty e Santos eram os mais procurados. Esses registros controlavam a entrada e saída de mercadorias, gado, pessoas, informações e ouro, constituindo-se em verdadeiros nós da intricada trama de poder que envolvia a administração colonial, especialmente no que se refere ao controle e circulação da produção aurífera (STRAFRORINI, 2007).

De acordo com Brown (1986), no século XIX, era a produção açucareira do chamado "quadrilátero do açúcar"- Mogi-Guaçu, Jundiaí, Sorocaba e Piracicaba - a responsável pelas intensas e freqüentes ligações entre Rio de Janeiro e Santos. Este em 1822 recebeu 33% dos escravos oriundos do Rio, os quais seriam aproveitados, principalmente pelas lavouras de cana-de-açúcar. A exportação de açúcar por Santos era crescente, pois em 1797 foram 114.000 arrobas; em 1818 cerca de 290.000; em 1824 foram 400.000; e em 1826 um total de 600.000 arrobas (KUZNESOF, 1986 apud FRAGOSO, 1998). Essa expansão, claramente favorecia a manutenção do comércio intra-colonial, afinal a demanda por alimentos para abastecer a agro-exportação acompanhava o crescimento desse segmento em Santos.

Para Sampaio (2003) o ouro ativava uma série de circuitos mercantis que passavam pela cidade do Rio de Janeiro, transformando-a na principal rota do ouro. Diversas embarcações de toda a América portuguesa convergiam para a cidade e daí por via, marítima ou terrestre, as mercadorias eram enviadas para Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande, e portos próximos à cidade do Rio, como Estrela, Magé, Angra dos Reis, Paraty. Esse pujante comércio interno articulava diferentes espaços econômicos da colônia, em especial os situados na porção Centro-sul da América lusa. O Rio de Janeiro a partir do século XVIII tornou-se um importante articulador dos fluxos comerciais que percorriam distintas partes do Brasil, e que anterior a esse período eram inimagináveis.

Tudo isso nos permite afirmar que a cabotagem, ao longo do período colonial, ao transportar gêneros de subsistência, escravos, produtos de luxo europeus ou produtos para exportação, contribuiu para incrementar as interações estabelecidas entre as principais capitanias do Brasil, como Rio de Janeiro, Bahia, Rio Grande do Sul e Pernambuco. Com efeito, o desenvolvimento e a extensão dessas redes de abastecimento pelo território colonial reforçaram a polarização que alguns portos exerciam nas redes de abastecimento regionais, principalmente os de Rio de Janeiro e Salvador que possuíam grande movimentação de embarcações em seus Recôncavos e pela influência que exerciam sobre diversos locais da colônia.

4.2 OS CÓDICES DE EMBARCAÇÕES E AS REDES DE ABASTECIMENTO, 1799-1822

A fim de compreender a lógica envolvida na conformação da rede de abastecimento, a partir dos fluxos entre os portos do Brasil colonial, ordenamos os mesmos a partir da quantidade de embarcações que no intervalo de 1799-1822 tinham o porto do Rio de Janeiro como destino. A partir desses valores, classificamos as localidades (portos) que participavam do comércio de cabotagem em portos principais e portos secundários. No mesmo cartograma, apresentamos a origem dos principais gêneros alimentícios que chegavam ao porto do Rio (Cartograma 1).

A "especialização" das áreas produtoras demonstra a sua potencialidade e a complexidade das conexões entre os locais. Nesses casos, a distância era um fator que paulatinamente ia perdendo sentido, pois frente à demanda por alimentos, novos espaços teriam que integrar a rede de comércio de cabotagem. Retomando as palavras de Raffestin (1980), percebemos que a complexidade das interações espaciais que percorrem as redes, pode ser relacionada com as ações desencadeadas em lugares mais ou menos longínquos. No caso do Império luso, as rotas ultramarinas, que iam do Ocidente ao Oriente, eram as responsáveis por estreitar os laços entre as colônias de Portugal e ampliar as condições de circulação de mercadorias.

Com relação à hierarquia entre as localidades, determinamos como secundários os locais com um fluxo de embarcações pouco expressivo durante o recorte temporal aqui adotado. Neste sentido, podemos citar Laguna, Vitória, Cabo Frio e Caravelas. Ao contabilizar o total de embarcações oriundas de Cabo Frio com destino para o Rio de Janeiro, entre 1799-1822, obtemos 216; para Laguna esse valor foi de 112; para Vitória foi de 92; e por fim São Francisco do Sul com apenas 48 embarcações. Nos anos selecionados para a construção dos cartogramas (1793, 1799, 1802, 1813 e 1819), o total de embarcações enviadas de Paraty, Campos e Rio Grande foi de, respectivamente, 250, 358 e 340 embarcações.

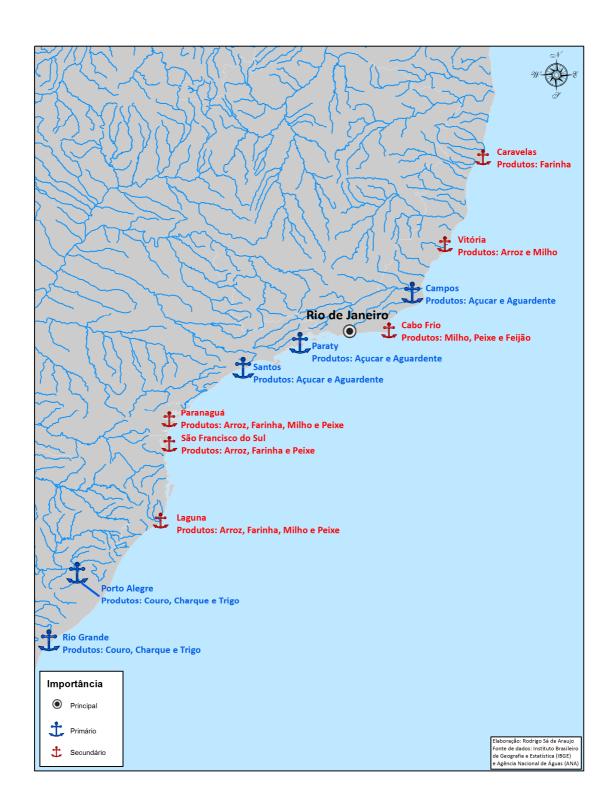
No intervalo de 23 anos, o número de embarcações oriundas de Laguna, Vitória, Cabo Frio, Caravelas e São Francisco do Sul, foi bastante inferior ao número proveniente de Campos, Paraty e Rio Grande em apenas cinco anos. Esses dados ilustram a intensidade e a freqüência das interações que o Rio de Janeiro mantinha no âmbito da circulação dos gêneros alimentícios com os locais indicados. Neste sentido, fica a questão: que fatores estavam

envolvidos na construção dessas relações comerciais, que tinham o Rio de Janeiro como o principal entreposto dessa rede de abastecimento?

Podemos atribuir a posição secundária assumida pelos portos em destaque no cartograma 1, aos tipos de produtos oriundos de sua hinterlândia. Diante da reduzida valorização de sua produção no mercado externo e por conta da ampla oferta de gêneros de subsistência no mercado interno, como milho, arroz, feijão e farinha na colônia, esses eram destinados ao consumo diário da população. A cidade do Rio de Janeiro conseguia obter tais produtos a partir da produção agrícola da própria capitania, a exemplo das freguesias de Itaboraí, Itaguaí, Magé, Paraty e Cabo Frio. Por outro lado, gêneros valorizados como moeda de troca, no caso do tráfico de escravos, ou para atender a demanda das populações da Europa, tinham uma área de produção mais limitada. Dessa forma, a "especialização" de áreas produtoras, como Campos, Paraty, Santos e Rio Grande, acentuava as conexões com o porto do Rio de Janeiro. Entretanto, cabe ressaltar que os locais acima reforçavam a articulação entre os longínquos pontos do território, afinal eles drenavam a produção das localidades no seu entorno e o sistema de circulação terrestre e fluvial criado para assegurar tais conexões, contribuía para uma aproximação entre o litoral e o sertão.

O cartograma abaixo é uma primeira aproximação com os dados de cabotagem catalogados dos Códices de Embarcações, e partir deles reconhecemos que grande parte do comércio estabelecido pelo Rio de Janeiro, no que diz respeito aos produtos de consumo diário, dava-se com as freguesias de sua capitania. Entretanto, de acordo com Pumain e Saint-Julien (2010), as relações com locais distantes são típicas nas redes de produtos "especializados", caso da produção de portos como Rio Grande, que ultrapassava a escala intra-colonial, atendendo também a demanda externa, como a da Europa, EUA e Cuba.

Cartograma 1: Localização dos principais portos envolvidos no comércio de cabotagem com o porto do Rio de Janeiro: classificação dos portos litorâneos e a "especialização" das áreas produtoras. Fonte: AGCRJ

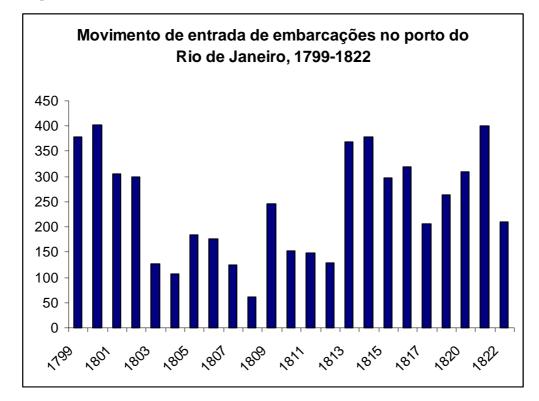


A fim de entender a dimensão espacial da rede de abastecimento, ou seja, sua natureza, extensão, direção e lógica de organização, primeiro analisamos os dados de comércio de cabotagem e a entrada de embarcações externas à colônia no porto do Rio de Janeiro, que irão oferecer um panorama da circulação de mercadorias no Brasil oitocentista. Em um segundo momento, para compreender as particularidades desta rede e seus desdobramentos na colônia, os cartogramas elaborados irão elucidar as questões propostas na pesquisa sobre as conexões estabelecidas entre o litoral e o sertão e as vias de circulação que davam suporte a essas interações.

O **Gráfico 4** refere-se ao número total de embarcações que chegaram ao porto do Rio de Janeiro, entre 1799 e 1822, a partir dos dados dos Códices de Embarcações. Podemos notar que entre 1802 e 1808 há um decréscimo na quantidade de embarcações, tendo no ano de 1808 o movimento mais fraco do recorte temporal adotado, com apenas 62 registros. Infere-se que diante do período turbulento vivido em Portugal por conta das invasões napoleônicas, as transações comerciais na colônia tenham sido afetadas. Entretanto, após 1813 há um movimento crescente no porto do Rio, apresentando pequenas oscilações na quantidade de embarcações, porém com uma média de 305 embarcações/ano.

O período da crise mundial que vai de 1815 a 1850, não foi acompanhado pelo Brasil colonial. Segundo Fragoso (1998), entre 1799 e 1811, as receitas das exportações caíram 18% ao ano, porém no mesmo intervalo o desembarque de africanos no Brasil cresceu a uma taxa de 5% ao ano, e a produção de alimentos, como charque e farinha (dois componentes básicos da dieta dos escravos), cresceu a uma taxa de 4% e 10%. Esses dados indicam uma dinamização da produção interna que abastecia o mercado colonial, entre o final do século XVIII e início do XIX. O aumento da demanda por escravos estimulou a agricultura do fumo e de cana-de-açúcar, respectivamente da Bahia e do Rio de Janeiro. Mesmo em uma época de redução da agro-exportação, os setores ligados ao mercado interno apresentaram taxas positivas, evidenciando a capacidade de acumulação endógena existente na economia colonial.

Gráfico 4: Movimento de entrada de embarcações oriundas dos portos litorâneos do Brasil colonial no porto do Rio de Janeiro, 1799-1822



Fonte: Códice de Embarcações- AGCRJ

Para uma análise mais apurada do setor de importação, temos o **Quadro 6** e o **Gráfico** 5, que apresentam o quantitativo de embarcações oriundas do exterior com destino ao porto do Rio de Janeiro entre 1791 e 1822.

A partir da análise do quadro 6, percebemos que os domínios portugueses mantinham relações mais estreitas e freqüentes com o Rio de Janeiro, destacando-se Angola, com 68 embarcações e a própria metrópole com um total de 131. Por ser uma navegação transoceânica e com uma grande quantidade de carga, as embarcações mais empregadas eram o bergantim e a galera. De Portugal para o Rio, estas traziam azeite, presunto, vinho, bacalhau, tecidos, louças. Por outro lado, a cidade enviava "gêneros do paiz", como açúcar, aguardente, café e couro; já para a África as embarcações carregavam aguardente, açúcar e fazendas secas.

Quadro 6: Origem e o número de embarcações oriundas do exterior que atracaram no porto do Rio de Janeiro em 1791, 1793 e 1799:

| Origem | Quantidade de embarcações no porto do RJ-1791 | Quantidade de embarcações no porto do RJ- 1793 | Quantidade de embarcações no porto do RJ- 1799 |
|--------------------|---|--|--|
| Estrangeira | | | |
| Inglaterra | * | * | 8 |
| Suécia | * | * | 1 |
| Dinamarca | * | * | 2 |
| Espanha | * | * | 16 |
| Império Português | | I | 1 |
| Lisboa | 22 | 14 | 33 |
| Porto | 15 | 13 | 16 |
| Figueira | 1 | 4 | 3 |
| Viana | * | 1 | 3 |
| Faial | 2 | 2 | 2 |
| Ilha de São Miguel | 1 | 1 | * |
| Angola | 6 | 12 | 10 |
| Benguela | 10 | 18 | 12 |
| Deligueia | 10 | 10 | '- |

Fonte: RIHGB, 1965, jan/mar, vol. 266, p.227-229; Fonte: RIHGB, 1965, jan/mar, vol. 266, p.298-301; Fonte: RIHGB, 1965, abril/jun, vol. 267, p.213 e 214.

Segundo o levantamento feito nas Notícias Marítimas, para 1813 e 1819, 47 e 50 embarcações partiram do Rio com destino a Portugal; e 41 e 64 com destino à África, em especial para Cabinda e Benguela. Desde meados do século XVIII, o Rio de Janeiro mantinha um estreito comércio com os portos angolanos, pois cerca de 70% dos escravos que chegavam ao Rio eram oriundos de Angola (ALDEN, 1990). Para o século XIX, essa região permaneceu como a principal abastecedora de cativos, pois entre 1795 e 1830, de oito em cada dez navios negreiros aportados no porto do Rio, eram de origem congo-angolana (FLORENTINO, 1997).

Com a abertura dos portos em 1808, marcando o fim do exclusivismo metropolitano e o "Tratado de Comércio, Navegação e Amizade" (1810), estabelecido com a Inglaterra, a presença inglesa em nossa economia era crescente e voraz. O Brasil representava um mercado importante, porém era uma fonte secundária das importações britânicas. O desequilíbrio comercial era uma marca desta relação. Segundo esse tratado, as mercadorias inglesas pagariam uma taxa de 15% para entrar na colônia, já os produtos portugueses pagariam uma taxa de 16%. Mesmo quando essas tarifas foram igualadas, os produtos portugueses não

conseguiam competir em preço e variedade com as mercadorias inglesas. Em 1812 a Inglaterra exportou para o Brasil 2 milhões de libras e importou menos de 700 mil (RICUPERO, 2011).

Diante deste quadro, a Coroa adotava medidas protecionistas para oferecer aos negociantes portugueses uma chance de competir no mercado inter-colonial e para tentar manter certo privilégio deles no comércio com a Ásia, África, Portugal e no Brasil, com o comércio interno. As principais medidas, adotadas, com tais propósitos pelo governo português foram: (1) a navegação nacional deveria ser realizada somente por navios brasileiros e portugueses-1811; (2) a proibição do comércio de cabotagem pelos estrangeiros-1814; (3) a proibição do comércio nos portos do Brasil pelas embarcações estrangeiras-1816 (Fonte: Coleção de Leis do Brasil (1808-1822) apud PRADO e LUIZETTO, 1980; FRAGOSO, 2002).

As entradas oriundas do Rio da Prata tornaram-se mais constantes, a partir de 1808, em especial as de Buenos Aires (**Gráfico 5**). Entretanto, um olhar mais cuidadoso é necessário para se analisar os movimentos de entrada de embarcações provenientes de Buenos Aires e Montevidéu.

No início do século XIX, a porção sul da América foi cenário de diversos conflitos, travados entre as Coroas de Portugal e da Espanha. Diante da indefinição dos limites fronteiriços, desde meados do século XVII, as Coroas Ibéricas estavam envolvidas em conflitos territoriais. Com a fundação da Colônia do Sacramento (1679), os portugueses procuravam retomar o rentável comércio com o Prata, que tinha sido interrompido pela Restauração Portuguesa (1640). A Colônia do Sacramento era então um ponto estratégico situado perto de Buenos Aires, um dos principais portos de saída da prata castelhana. Sacramento também deveria funcionar como base de apoio para que as tradicionais relações comerciais com as províncias do domínio espanhol fossem retomadas pelos comerciantes da cidade do Rio de Janeiro (MELLO, 2012).

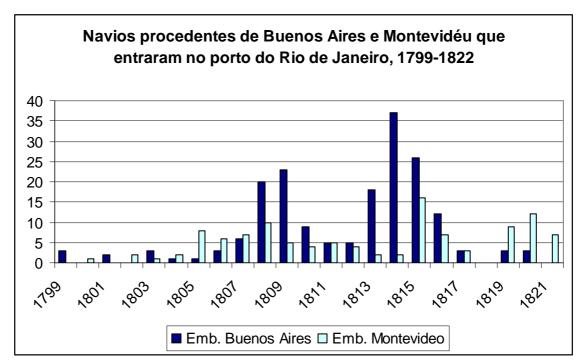
Na perspectiva dos espanhóis, essa fundação tornou-se um obstáculo para as suas estratégias de expansão pela margem direito do rio da Prata. Desde a fundação de Sacramento, as relações diplomáticas entre Portugal e Espanha ficaram cada vez mais tensas. A partir de 1750, diversos tratados, que procuravam resolver as disputas territoriais, foram assinados entre as Coroas, como o Tratado de Madri (1750) e Santo Ildefonso (1777). Esses

_

⁴¹ Segundo o Tratado de Madri (1750) aos portugueses caberia entregar a Colônia do Sacramento aos espanhóis em troca do reconhecimento da legitimidade de sua posse sobre o Rio Grande, ao qual foram anexadas as Sete Missões. Estabelecia ainda a retirada dos jesuítas e dos índios daquele território. Com o Tratado de Santo

tratados continuamente alteravam as delimitações fronteiriças, ficando a situação aparentemente mais amena a partir de 1828, com a independência uruguaia.

Gráfico 5: Número de navios procedentes da região do rio da Prata que atracaram no porto do Rio de Janeiro, 1799-1822



Fonte: SANTOS, C.M. O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica, p. 192-193, 1993.

O reduzido número de embarcações que entraram no porto do Rio no início do século XIX pode ser explicado pela conjuntura política desta região. Em primeiro lugar, pela guerra travada entre Portugal e Espanha em 1801 pelo controle de Sete Povos das Missões. Posteriormente, com a invasão de Buenos Aires pelos ingleses, em 1806 e 1807. A partir de 1810, no contexto da guerra de independência de Buenos Aires, vemos que há uma queda em suas exportações, por conta do bloqueio que os realistas espanhóis impuseram aos portos de Buenos Aires e Montevidéu nos anos de 1812 e 1813 (MELLO, 2012). De 1811 a 1812, as tropas luso-brasileiras invadiram da Banda Oriental (atual Uruguai). No início de 1817, tomaram Montevidéu, sendo a Província Cisplatina estabelecida em 1821 (OSÓRIO, 2007).

Como consequências dessa constante situação de guerra nessa porção meridional da América, podemos citar os bloqueios navais, a requisição de gado para alimentar as tropas, o

Ildefonso (1777), os territórios da Ilha de Santa Catarina (atual Florianópolis) ocupados pelos espanhóis e as terras do que hoje é o Rio Grande do Sul seriam devolvidos a Portugal. Em troca, a Espanha teria o controle da Colônia do Sacramento e dos Sete Povos das Missões.

alistamento militar dos trabalhadores rurais, aumento do preço dos principais meios de produção e a desestabilização da economia (OSÓRIO, 2007; ALADRÉN, 2012).

Por outro lado, essa queda da exportação platina, acabou favorecendo os produtores do Rio Grande. Seu porto passou a centralizar as exportações não apenas para as capitanias do Brasil, como também, a partir de 1809 para Cuba, notável importadora da carne salgada riograndense. Em muitos casos, a exportação platina foi transferida para o porto do Rio Grande, contribuindo para dinamizar a economia local. De acordo com Prado Jr. (1978) no início do século XIX, Rio Grande, por terra, exportava de 12.000 a 15.000 animais por ano, porém segundo o autor é difícil apurar quantos são naturais dessa capitania e quantos tem origem na região do Prata.

Por mais que Lisboa e Madrid desejassem, entre seus domínios na América não havia uma nítida demarcação, afinal por suas fronteiras passavam bens e súditos. Segundo Osório (2007) boa parte do atual Rio Grande do Sul formava um *continuum* com a Banda Oriental (atual Uruguai), caracterizado por uma baixa densidade demográfica, se comparado a outras regiões da América e uma forma de organização espacial da produção muito similar: pequenas propriedades dedicadas simultaneamente à agricultura e à pecuária ao redor dos escassos núcleos urbanos. A permeabilidade da fronteira nessa porção da América permitia uma grande circulação de pessoas e mercadorias, como o contrabando de gado; a deserção dos exércitos por falta de pagamento dos soldos; e a concessão de datas de terras, afinal o objetivo era o de "avançar pelos campos", apropriar-se de terras e demarcar soberanias. Ambos os Impérios executavam políticas visando atrair essa população para seus territórios, independentemente de sua origem.

No "Noticias Marítimas" encontramos referentes a 1813 e 1819, 96 e 103 embarcações com destino à Montevidéu e Buenos Aires, quantidades bem superiores à encontrada para a própria metrópole, como vimos anteriormente. O Rio de Janeiro enviava para estes lugares: fumo, açúcar, aguardente, frutas, feijão e "pimentas e fazendas da Índia"; enquanto importava carne, trigo e couro. Como já abordamos desde o século XVII o contrabando de escravos entre o Brasil e o Rio da Prata era algo muito substancial. Embora, este comércio estivesse concentrado nas mãos dos comerciantes portugueses, a partir de meados do século XVIII, foram os negociantes "cariocas" que passaram a controlar o envio de cativos da África para Buenos Aires e Montevidéu. Com a autorização dada pela Espanha em 1795 para o livre comércio com outras colônias, o Brasil reforçava sua posição como o principal parceiro comercial dos domínios espanhóis na América (SOCOLOW, 1975). Segundo Borucki (2009) entre 1777 e 1812, cerca de 60 mil escravos foram enviados para o

rio da Prata, sendo que desse total 44% era proveniente dos portos africanos e 53% do Brasil. O monopólio dos negociantes "cariocas" era então notável, pois desse total oriundo do Brasil, 47% dos escravos eram provenientes do Rio de Janeiro e 25% da Bahia. Segundo Santos (1993), entre 1783 e 1822, o Rio de Janeiro era o principal parceiro econômico da região do Prata. A segunda mercadoria mais importante no comércio entre o Rio e a região platina, foi o tabaco, embora o centro da produção no Brasil fosse a capitania da Bahia. Como parte do tabaco e dos escravos contrabandeados para o Prata entrava pelo Rio Grande, essa atividade reforçou sua posição ao sul da colônia da América lusa como um importante entreposto comercial.

A fim de responder as elucidações feitas em nossa pesquisa, cruzamos os dados sobre a origem das embarcações que chegaram ao porto do Rio de Janeiro e seu quantitativo. A construção dos cartogramas levou em consideração dados provenientes da Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro (RIHGB)⁴² e dos Códices de Embarcações-AGCRJ.

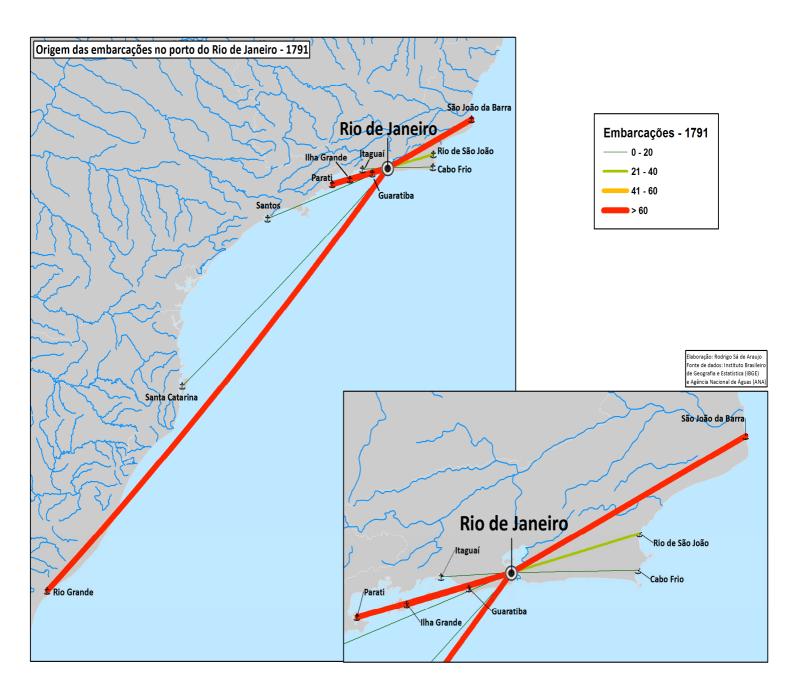
Para completar as informações do final do século XVIII, uma edição do RIHGB apresenta o quantitativo, a origem e os produtos trazidos por embarcações que aportavam no porto do Rio de Janeiro. Assim, temos dados para os anos de 1791, 1793 e 1799. Já a escolha por 1802 é justificada por ser uma data anterior à chegada da família Real e à abertura dos portos; o ano de 1813 pode nos apresentar uma conjuntura pós-abertura dos portos; por último, 1819 é um dos anos finais de nosso levantamento, o que irá permitir avaliar a evolução do comércio de cabotagem (**Cartogramas 2, 3, 4, 5 e 6**)⁴³.

_

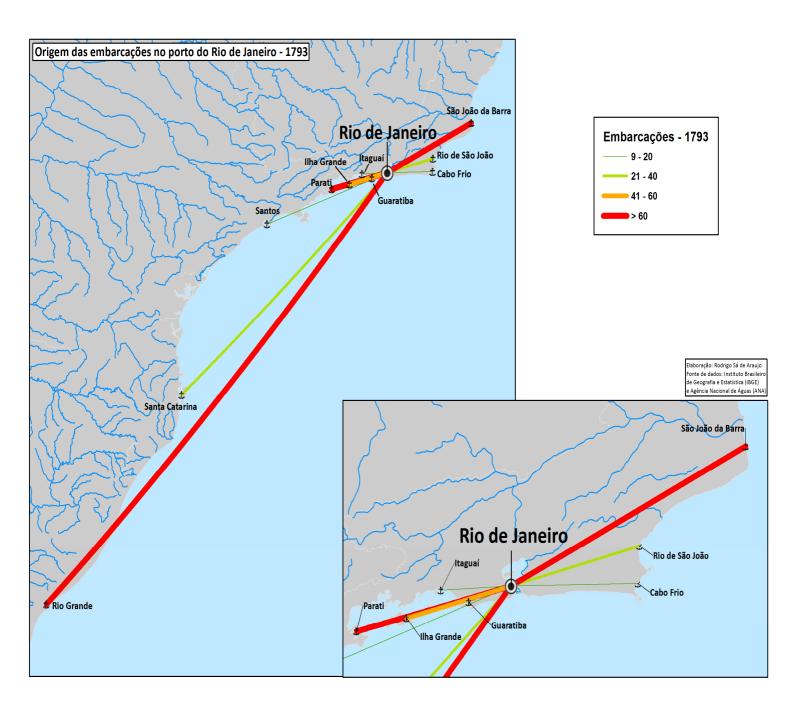
⁴² Para isso consultamos a edição da RIHGB vol. 266 jan/março, páginas 227-229 e 298-301.

⁴³ Embora o registro das fontes consultadas indique Campos, sua importação e exportação eram realizadas prioritariamente por meio do porto de São João da Barra (RJ). Diante das limitações do programa usado para a elaboração dos cartogramas (ARCGIS), não foi possível traçar os fluxos de São João da Barra pelo oceano.

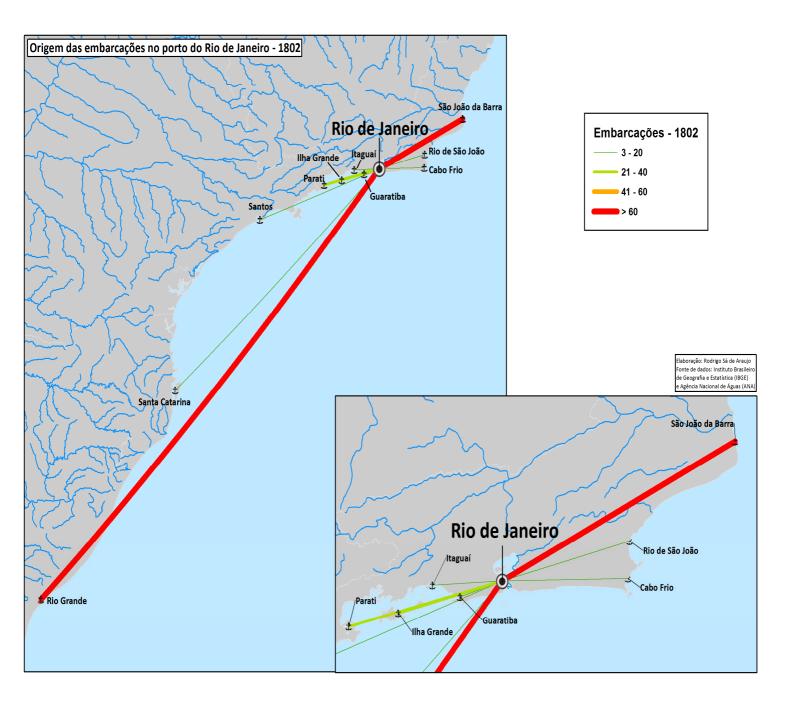
Cartograma 2: Quantidade de embarcações que aportaram no porto do Rio de Janeiro e sua respectiva origem, 1791. Fonte: RIHGB, 1965, vol. 266



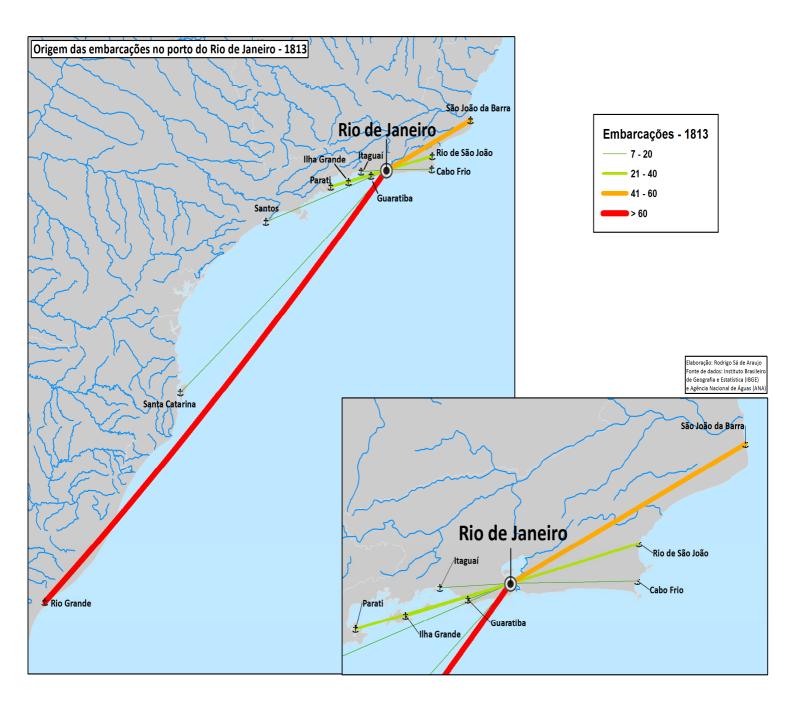
Cartograma 3: Quantidade de embarcações que aportaram no porto do Rio de Janeiro e sua respectiva origem, 1793. Fonte: RIHGB- 1965, vol. 266



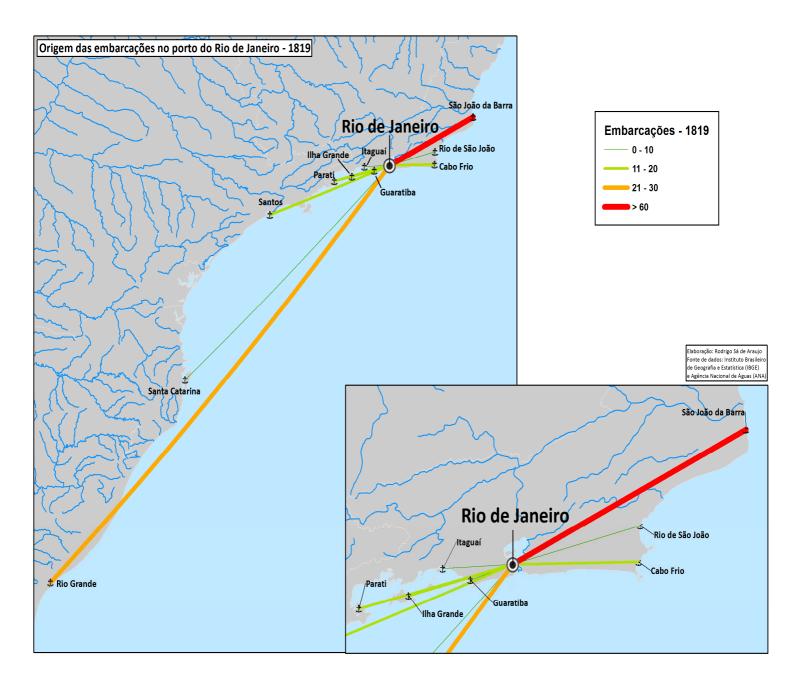
Cartograma 4: Quantidade de embarcações que aportaram no porto do Rio de Janeiro e sua respectiva origem, 1802. Fonte: Códice de Embarcações-AGCRJ



Cartograma 5: Quantidade de embarcações que aportaram no porto do Rio de Janeiro e sua respectiva origem, 1813. Fonte: Códice de Embarcações-AGCRJ



Cartograma 6: Quantidade de embarcações que aportaram no porto do Rio de Janeiro e sua respectiva origem, 1819. Fonte: Códice de Embarcações-AGCRJ



Pela interpretação dos cartogramas, a atual região Centro-Sul- cujo núcleo mais dinâmico era a cidade do Rio de Janeiro- claramente se destacava nas relações comerciais estabelecidas com outras capitanias do Brasil. O Rio de Janeiro mantinha relações comerciais mais intensas e freqüentes como as "capitanias de baixo", como as cidades dos atuais estados do Rio Grande do Sul e São Paulo. Por outro lado a interação com as capitanias do atual Nordeste era pouco freqüente no comércio de cabotagem.

Observando os cartogramas é certo que algumas tendências quanto às interações entre os portos podem ser notadas. Os cartogramas de 1791 e 1793 têm em comum a elevada participação de Rio Grande, Campos e Paraty, que enviaram uma média de 80 embarcações para o Rio de Janeiro nos anos acima. O Rio de Janeiro aparece como o centro da rede de abastecimento de gêneros alimentícios na colônia, em especial na redistribuição das mercadorias para as vilas e cidades da atual região Centro-Sul. Essa afirmação nos remete à classificação de Johnson (1970) sobre as cidades que compõem a rede dendrítica: "Os bens destinados à exportação e uma variedade de produtos para a população urbana, são cultivados em um "near rural market", são processados nas cidades estratégicas e depois seguem para as cidades portuárias" (JOHNSON, 1970, p.85).

Ao tratar sobre o efeito da distância, Corrêa (1997) e Pumain e Saint-Julien (2010) reconhecem que as interações espaciais são influenciadas em grande medida pela distância, de forma que à medida que ela aumenta, as interações espaciais são menos intensas e freqüentes. Contudo ao nos defrontar com os cartogramas acima, percebemos como um porto distante, como o de Rio Grande, possuía uma expressiva conexão com a cidade-porto do Rio de Janeiro, logo, devemos relativizar o papel da distância. Entre 1799 e 1822, a exportação de charque do Rio Grande para o Rio de Janeiro cresceu 249% (FRAGOSO e FLORENTINO, 1993). O Rio também servia como uma *entrepôt-city* do comércio atlântico para os couros do Rio Grande que seriam re-exportados para Nova York, Boston, Filadélfia e Europa. No início do século XIX, cerca de 90% do couro era enviado para o Rio de Janeiro e o restante para Bahia e Pernambuco (OSÓRIO, 2007). Recordemos que a partir da autorização do príncipe regente para o livre comércio, em 1808, isso favoreceu enormemente o Rio Grande, pois marcou o início do contato direto com Londres, Filadélfia e Cuba.

Uma mercadoria fundamental que estreitava os laços entre o Rio de Janeiro e o Rio Grande do Sul eram os negros africanos. Entre 1792-1822 cerca de 17.000 escravos chegaram nesta capitania, sendo que 16.000 foram enviados do Rio de Janeiro e o restante da Bahia (BROWN, 1986). Com a expansão das estâncias e charqueadas do Rio Grande, a demanda por negros aumentava. De acordo com Aladrén (2012) a guerra de 1801 abriu duas novas

frentes de expansão (no extremo sul e nas Missões) para os produtores rio-grandenses, permitindo-lhes incorporar terras e rebanhos de gado, o que de fato estimulou a expansão das estâncias e charqueadas.

Na passagem para o século XIX, o Rio Grande passou a se "especializar" em produtos voltados para o abastecimento do mercado intra-colonial, crescendo a importância de alguns gêneros, como o charque, trigo, farinha de trigo⁴⁴. Segundo Fragoso (1998) em 1802, esses três produtos representavam de 70 a 95% do total de exportações. Nessa época o Rio Grande fazia comércio com vários lugares da América Portuguesa, como Maranhão, Pará, Alagoas, Espírito Santo, Caravelas, Cananéia, Campos, Santa Catarina e Santos. Embora o comércio com esses lugares fosse de proporções modestas, ele indica a abrangência geográfica das trocas estabelecidas por Rio Grande com outras partes da colônia, além de apontar para uma dinamização do mercado interno.

Ao percorrer a capitania do Rio Grande por volta de 1808, Mawe ficou admirado com a proporção do comércio realizado com outras partes da colônia, mesmo com as condições adversas de entrada em seu porto, por conta da pouca profundidade e o mar sempre violento.

(...) mantém grande intercâmbio com todos os outros portos do Brasil, por meio de brigues e pequenos navios que não deslocam mais de dez pés de água. [...] As produções acima [charque, sebo e couro], as principais do Rio Grande, ocupam, talvez, centenas de navios costeiros, alguns dos quais fazem duas ou três viagens por ano, carregando para lá aguardente, açúcar, tabaco, algodão, arroz, mandioca, doces, etc. (MAWE, 1978, p. 212, 213).

Entretanto, os cartogramas retratam uma queda no envio de embarcações de Rio Grande para o Rio de Janeiro. Isso pode ter sido provocado pela situação de guerra em que se encontrava a porção meridional da América. Entre 1820 e 1821, viajantes mencionavam a falta de gado nos campos do Rio Grande, pois grande parte havia sido consumida pelas tropas portuguesas, ou espanholas, ou levados como butim. Diante da escassez, entre 1790-1810 e 1815-1825 o preço do gado elevou-se 114% (OSÓRIO, 2007). Outro produto afetado pela situação de guerra foi o trigo, que em conjunto com a ferrugem que atacara os trigais desde 1814, contribuíram para o seu declínio no inicio do século XIX. Em 1814, Rio Grande exportou cerca de 300 mil alqueires de trigo, no entanto, a partir daí a produção teve uma queda abrupta, exportando apenas, cerca de 100 mil alqueires em 1818.

⁴⁴ O trigo era um produto valorizado pelas elites coloniais, pois essas consideravam a farinha de mandioca alimento dos escravos e dos mais pobres. Com o crescimento da produção no Rio Grande do Sul, a partir de 1780, Portugal reduziu o envio de trigo para o Brasil, afinal já não era mais necessário sua importação da Itália, Países Baixos e Inglaterra (ALDEN, 1990).

Pumain e Saint-Julien (2010) reconhecem que a especialização produtiva contribui para individualizar determinado lugar (ou unidade espacial), bem como para incrementar as interações espaciais entre ele e os outros espaços que buscam complementaridade. Em outras palavras: "Uma noção de especialização está associada à idéia de interdependência funcional, divisão espacial da produção e do trabalho. Por certa atividade, a localização particular nos remete a uma atratividade diferencial dos lugares (PUMAIN e SAINT-JULIEN, 2010, p. 60 e 61)." As condições do quadro natural dessa porção do Brasil colonial contribuíram para a individualização do Rio Grande e arredores. Segundo Prado Jr. (1978) o sucesso do plantio de culturas européias no Rio Grande do Sul ocorreu por tratar-se de uma área de relevo suave, chuvas regulares, solos férteis e vegetação rasteira, que serve de forragem para o gado. Como a indústria do charque se localizava entre os rios Pelotas e São Gonçalo, nas proximidades dos grandes centros criatórios e do porto do Rio Grande, sua produção e comercialização tiveram grande êxito nessa porção da colônia.

Paraty se destacou como importante porto diante do volume de produtos que enviava para o Rio de Janeiro, pois segundo Brown (1986) a cidade era responsável por enviar os gêneros oriundos de Cunha, Guaratinguetá e do sul de Minas. Como vimos na parte anterior, desde o final do século XVII, Paraty era um importante ponto de penetração em direção aos sertões auríferos (ABREU, 1963), o que lhe garantia certa centralidade em relação aos portos que lhe circundavam, como os de Angra dos Reis e Mambucaba.

Ao norte da capitania do Rio de Janeiro, a agro-exportação açucareira de Campos era uma grande consumidora de gêneros de subsistência, vindos em grande parte da cidade do Rio de Janeiro, Rio Grande, sul da Bahia e Espírito Santo. Em 1824, 16 embarcações oriundas de Guarapari, Benevente e Itapemirim chegaram ao Rio de Janeiro, já para Campos, foram 31 embarcações (BROWN, 1986). Em 1811, uma estrada aberta a partir de Minas Gerais, iria abastecer diretamente Campos com o gado mineiro, porém esse caminho possuía ramificações para Natividade, Santo Antonio, Pombos e Itabapoana (QUINTIERE, 1951; PRADO JR, 1978).

Segundo Chrysostomo (2006), a partir do sucesso da cana-de-açúcar, ao longo dos rios que cortavam Campos, surgiram diversos portos como o da Lancha, da Banca, da Cadeia, da Fragata. O rio Paraíba do Sul era a principal "estrada fluvial" dessa capitania, assumindo importante função econômica e social não apenas em Campos, como em toda a capitania do Rio de Janeiro. A importância do sistema fluvial dessa localidade foi muito bem destacada por Lamego (1964). A disputa pela posse da terra, movimento que desde o século XVII foi realizado a partir dos esforços da conquista de grandes extensões de gleba, esteve associada à

criação de portos e ancoradouros, cujo intuito era facilitar a comunicação com o exterior, mas também com o espaço intra-colonial através dos rios, lagoas e canais. Mesmo com a implantação de estradas de ferro em Campos, o rio Paraíba do Sul continuou a ser a principal via de escoamento de mercadorias. Somente a partir do início do século XX, sua participação começa a declinar em detrimento da via férrea.

Diante de sua vital importância econômica para a província fluminense, em 1832, o controle sobre Campos e São João da Barra foi recuperado, visto que estavam sobre a jurisdição do Espírito Santo. Campos era considerado como o local ideal para abrigar a sede da capital da província do Rio de Janeiro, muito em função do seu papel de abastecedor e comprador de inúmeros gêneros provenientes de cidades localizadas em seu entorno, como Carangola, São Fidélis, Carapebús; do Rio de Janeiro; e de Minas Gerais e Espírito Santo (CHRYSOSTOMO, 2006; GOUVÊA, 2008).

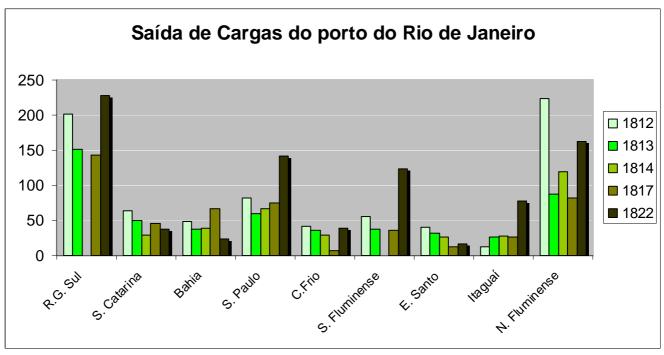
Os portos de Itaguaí e Guaratiba apresentam um reduzido fluxo de embarcações com o porto do Rio, entretanto isso não reduz sua importância no abastecimento da cidade. Itaguaí, por exemplo, era um importante fornecedor de arroz, em conjunto com Paranaguá (PR) e Vitória (ES). Além disso, Itaguaí também exportava a produção de localidades próximas, como Marapicu⁴⁵.

Após analisarmos o comportamento da entrada de embarcações no porto do Rio, julgamos ser necessário fazer o mesmo para a saída de embarcações, pois, assim, teremos uma visão mais ampla das interações entre as diversas capitanias, identificando as principais lógicas envolvidas na construção das redes de abastecimento. Com este objetivo, os **gráficos 6, 7 e 8,** podem ser analisados conjuntamente e seus dados nos permitem consolidar alguns apontamentos já desenvolvidos ao longo do presente trabalho.

_

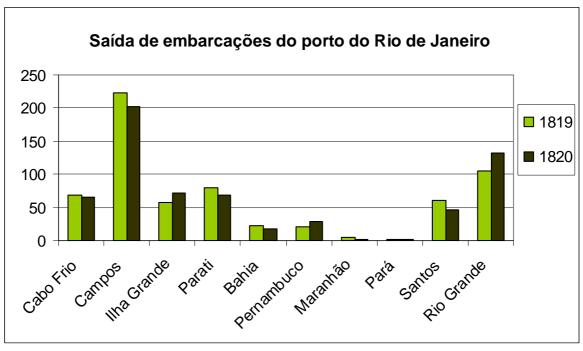
 $^{^{\}rm 45}$ Atual município de Queimados. Fonte: IBGE.

Gráfico 6: Quantidade de saída de cargas do porto do Rio de Janeiro- início século XIX



Fonte: Fragoso, J.L. Homens de Grossa Aventura, p. 110-111, 1998.

Gráfico 7: Número de embarcações que saíram do porto do Rio de Janeiro, 1819 e 1820



Fonte: FREYCINET, L.C. 1825, p. 248-250 apud PRADO e LUIZETTO, 1980, p. 190.

Entrada de embarcações no porto do Rio de Janeiro

250
200
150
100
50
Campos Crande Parati Bania arabico Arabia Santos Crande

Gráfico 8: Número de embarcações que aportaram no porto do Rio de Janeiro, 1819 e 1820

Fonte: FREYCINET, L.C. 1825, p. 248-250 apud PRADO e LUIZETTO, 1980, p. 190.

Desde meados do século XVIII, Campos, Paraty, Rio Grande e Santos, eram os principais entrepostos comerciais da porção meridional do Brasil colonial e o Rio de Janeiro representava o lócus articulador desse espaço econômico em expansão. Vale lembrar que a cidade do Rio era o pólo dinamizador do comércio de cabotagem realizado no Brasil. Entretanto, não podemos reduzir a produção e a circulação de mercadorias apenas à faixa litorânea e aos locais acima citados, afinal estes drenavam a produção de sua hinterlândia e a enviavam para o porto do Rio de Janeiro, a partir do qual as mercadorias seriam redistribuídas no mercado interno ou enviadas para o ultramar. No caso da capitania do Rio de Janeiro, com a expansão da lavoura cafeeira, antes do advento das ferrovias, alguns portos eram procurados pelos cafeicultores do Vale do Paraíba para escoar sua produção. Parte do café de Resende e Barra Mansa seguia para Angra dos Reis; de São João Marcos, Resende e Piraí para Mangaratiba; de Bananal e São João do Barreiro para Paraty; a produção de Pati do Alferes seguia para o porto da Estrela (QUINTIERE, 1951). Os portos citados tiveram grande importância na articulação da cidade do Rio de Janeiro com seu Recôncavo, afinal diante da produção de suas freguesias rurais, parte do abastecimento da cidade era garantida; além disso, no auge da mineração, os portos de Paraty e da Estrela eram as principais formas de conexão da cidade do Rio de Janeiro com os sertões auríferos.

Com efeito, as conexões estabelecidas por esses portos tanto na esfera interna como na externa à América lusa eram essenciais para a ampliação das relações comerciais do Rio de Janeiro com a sua hinterlândia, bem como para incrementar as possibilidades de atuação de seus negociantes de grosso-trato.

Como Bahia e Pernambuco tinham suas próprias formas de obtenção de cativos, isso de certa forma reduziu as possibilidades de conexões com o Rio de Janeiro, ao contrário de Campos e Rio Grande que importavam de forma regular escravos do Rio de Janeiro. O comércio com as "capitanias de cima" não era tão expressivo, com exceção da Bahia e Pernambuco. Maranhão, Ceará e Pará ou faziam comércio diretamente com Portugal ou com a Bahia, que ao norte, era o principal entreposto comercial da colônia, função que na atual região Centro-sul era desempenhada pelo Rio de Janeiro.

Constatamos também o abastecimento da agroexportação via mercado interno, pois como a *plantation* não era uma autarquia, ela era abastecida de mantimentos pela agricultura de subsistência. Nas regiões agroexportadoras de Campos, Bahia e Pernambuco, de um quarto a dois terços das entradas de embarcações era formada por produtos coloniais, como: aguardente, farinha, milho, feijão, carne. Por outro lado, Rio Grande do Sul e Santa Catarina, que basicamente tinham unidades agrícolas voltadas para abastecer o mercado interno, a entrada das naus com alimentos não chegava a 20% do total (FRAGOSO, 1998).

Por fim, de acordo com Wehling e Wehling (1994) o comércio no Brasil no século XVIII era constituído por três planos: (1) atlântico, (2) inter-regional e (3) local, já para Prado Jr (1978) o mesmo estava estruturado a partir de três setores: (1) marinha, (2) minas e (3) sertão. A partir dessas classificações percebe-se que essas porções do espaço econômico da colônia possuíam funções e áreas produtoras bem definidas, tendo em alguns casos produções "especializadas". Entretanto o isolamento não era uma característica desses setores, afinal, as conexões estabelecidas eram responsáveis pela dinamização e diversificação da produção do mercado interno. Os dados sobre o comércio de cabotagem nos mostra como a circulação de gêneros alimentícios no período em tela era complexa, visto que a mesma se espraiava pelos sertões do Brasil, suprindo-os não apenas com manufaturados e escravos do setor "marinha", mas também, com alimentos destinados ao abastecimento das cidades que nasceram a partir da mineração e que posteriormente, passaram a abastecer outros núcleos urbanos (PRADO JUNIOR, 1978).

Concordamos com Brown (1986) ao afirmar que a "hinterlândia interior" do Rio de Janeiro era constituída pelos seguintes locais: capitania de Minas Gerais, Mato Grosso, sul da capitania de Goiás e o interior das capitanias de São Paulo e Rio Grande do Sul.

Entretanto, qual seria o sentido de interior tomado pela autora?

Encontrar o Brasil nos seus limites internos nos séculos XVI e XVII era superar um obstáculo que o termo "interior" impunha enquanto representação. (...) o pensamento entre o conhecido (entendido como o que estava perto ou na própria faixa litorânea) e o desconhecido (entendido como o que estava longe ou no interior). Para Geiger (2005:165), tais conceitos "não se resumem a uma distância física, mas assumem um significado político (STRAFORINI, 2007, p.73).

A comparação entre o conhecido e o desconhecido, tinha o litoral como o centro. O desconhecido era tido como o sertão cuja fronteira devia ser conquistada, ou nas palavras de Moraes (2002, p. 19): "(...) lugares para a expansão futura da economia e/ou domínio político." Recordemos que o uso da palavra dependia da posição espacial e social do enunciante. Para os bandeirantes paulistas do século XVII e XVIII, o sertão eram os atuais estados de Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás, interiores perigosos, mas dourados (AMADO, 1995). Mesmo com todos os perigos dessa porção da América lusa, a ambição pelo ouro era capaz de superar todos os obstáculos encontrados nos confins da colônia. Através dos sistemas de circulação, que eram os braços e pernas do Erário Real, o sertão passou a ser uma extensão da cidade e da civilização. Com a decadência da mineração, esses sertões auríferos passaram a integrar a rede de abastecimento, suprindo principalmente a população da cidade do Rio de Janeiro.

Na capitania do Rio de Janeiro também é possível perceber esse mesmo desejo de conquista e exploração. Os atuais municípios de Mendes, Miguel Pereira, Paracambi, Paty do Alferes, Paulo de Frontim e Vassouras, eram denominados no século XVIII de "sertão do oeste" ou "deserto das montanhas", entretanto, após o século XIX se tornaram grandes produtores de café e conforme afirmou Taunay (1939, p. 244 apud FRIDMAN, 2006, p. 138) " (...) em cem anos de produção o café gerou três vezes mais riquezas que trezentos anos de açúcar".

Para Mauro (1975) foi através do dinamismo do sertão que a faixa litorânea sobreviveu, guardando suas devidas proporções, não temos dúvida de que o sertão possuía uma dinâmica própria e em certos momentos da história da colônia influenciou o ritmo da produção agrícola do litoral. Como os produtores ligados ao abastecimento interno da colônia estavam disseminados, sobretudo pelas capitanias de Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul, eram eles que em grande medida financiavam as rotas do ultramar, através da compra de escravos africanos, tecidos indianos, miudezas de Portugal. A agricultura voltada para o

mercado interno, segundo Fragoso (2002) contribuía para reduzir o déficit das contas internacionais da colônia. A organização da rede de cabotagem não pode ser entendida apenas a partir de manifestações locais, logo, as articulações que vilas como Paraty, Campos, Rio Grande e Santos estabeleceram com outros locais, claramente contribuíram para a expansão das redes de abastecimento no território colonial e para reforçar o papel da cidade do Rio de Janeiro como uma *entrepôt-city*.

Por fim, vimos que a mineração contribuiu bastante para a prosperidade econômica da cidade do Rio de Janeiro, todavia, a partir da instalação da Corte na cidade, foi que esta assumiu uma posição central na colônia. Os papéis que os nós de uma rede exercem, não são apenas como lugares de conexão, mas também como lugares de poder (RAFFESTIN, 1980), condição que ficou mais evidente após o Rio ter se tornado capital do Império português. O Rio de Janeiro não era apenas um entreposto do comércio regional, mas também um nó do comércio atlântico, tanto com a Europa como com a África. O relato do oficial da marinha britânica James Tuckey, que ancorou seu navio no porto do Rio de Janeiro em 1803, mostra a intensidade das interações espaciais que esse porto mantinha na circulação regional de produtos, bem como no comércio trans-atlântico.

Cerca de 50 navios, de 300 a 800 toneladas cada, fazem vela anualmente daqui para a Europa. Essas embarcações são, na sua maioria, construídas no Brasil, com uma madeira que dizem ser tão resistente quanto o carvalho. A cidade importa roupas de lã, tecidos de algodão, estampados, produtos manufaturados diversos, artigos de cutelaria, vinhos e todos aqueles bens indispensáveis à economia doméstica dos europeus. O comércio com a África emprega 25 navios de 150 a 400 toneladas. Quando partem, essas embarcações levam rum, pólvora, armas, algodão grosseiro e quinquilharias; na volta, trazem escravos, cera e marfim- exportado posteriormente para a Europa. O milho e o trigo são adquiridos no Rio Grande. Cerca de 130 navios, de 50 a 100 toneladas, são empregados nesse comércio e contrabandeados para as colônias espanholas (FRANÇA, 2000, p. 277).

Nessa intricada rede de negócios que se espraiavam pelo *mare lusitano*, a cidade do Rio de Janeiro era a mais opulenta do Brasil colonial e os negociantes de grosso-trato situados na cidade trataram rapidamente de se aproveitar das vantagens decorrentes da posição privilegiada do Rio no âmbito do Império luso.

4.3 "UM RIO CHAMADO ATLÂNTICO": OS NEGOCIANTES DA PRAÇA MERCANTIL DO RIO DE JANEIRO E SUAS CONEXÕES NO IMPÉRIO LUSO

Para Corrêa (1997, p. 108): "(...) cada centro participa de várias redes geográficas distintas entre si no que se refere à natureza dos fluxos, intensidade, freqüência, agentes sociais envolvidos, entre outros atributos organizacionais, temporais e espaciais (...)". Neste sentido, consideramos que a centralidade alcançada pela cidade do Rio, após meados dos setecentos, advém de uma intricada rede de relações mercantis desenvolvidas no âmbito do Império português, afinal, a cidade se fortalecia como porto exportador e como entreposto da distribuição interna de mercadorias no Brasil. Deste período em diante, a entrepôt city passou a centralizar certas funções que favoreciam seu papel como locus articulador do Brasil colonial.

Com relação às conexões do Brasil com outros domínios coloniais, um dos primeiros relatos sobre o comércio entre as capitanias do Brasil e o Prata, data de 1586. Entretanto, segundo Abreu (2010), embora o relato não mencione o Rio de Janeiro, foi a partir do interesses de seus comerciantes e governantes, que as relações comerciais com essa região se estreitaram. Inclusive, uma carta de 1586 agradece ao capitão do Rio de Janeiro, Salvador de Sá⁴⁶, por ter aberto o primeiro caminho entre esta cidade e o Rio da Prata.

Desde o descobrimento de minas de prata em Potosí, os comerciantes do Rio de Janeiro se aventuraram pelas possessões espanholas, estabelecendo vínculos econômicos com as cidades da região do Prata. O Rio era o pólo intermediário do envio de escravos da África para o Prata, prática que perdurou até o século XIX. Embora, diversas colônias espanholas tenham participado do tráfico negreiro, a América portuguesa foi a maior área receptora de escravos africanos entre os séculos XVI e XIX. No período abordado em nosso trabalho, cerca de 900 mil escravos desembarcaram nos principais portos do Brasil colonial, especialmente nos do Rio de Janeiro e Salvador (Quadro 7).

⁴⁶ A família Sá era conhecida pelas suas atividades no tráfico atlântico de escravos. Salvador de Sá, Martim e Benevides, foram os principais representantes dessa atividade no Brasil colônia (ABREU, 2010).

Quadro 7: Número de escravos desembarcados nos portos do Brasil, entre 1799 e 1822.

| Ano | Amazônia | Bahia | Pernambuco | Sudeste Brasil | Outros Portos |
|-------------------|----------|---------|------------|-------------------|------------------|
| 1799-1800 | 4.502 | 17.762 | 1.622 | 22.096 | |
| 1801-1805 | 16.723 | 43.674 | 21.104 | 65.673 | 86 |
| 1806-1810 | 13.614 | 52.618 | 12.253 | 75.697 | 1.055 |
| 1811-1815 | 8.077 | 56.391 | 33.525 | 106.686 | |
| 1816-1820 | 12.106 | 58.429 | 41.640 | 112.811 | 2.267 |
| 1821-1822 | 3.318 | 22.239 | 14.175 | 54.442 | 1.538 |
| Total | 58.340 | 251.113 | 124.319 | 437.405 | 4.946 |
| Total: 876.123 | | | | | |

Fonte: Slave Trade Database. http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces. Acesso em: 15/07/2011.

Ao desembarcar no litoral o destino desses escravos era o mais variado possível. A importação de negros atendia às especificidades econômicas das capitanias, sendo empregada de acordo com a demanda de suas principais atividades. No caso de Salvador e Recife atendia, sobretudo à lavoura canavieira, pois como afirmou Antonil (1982, p. 89) "Os escravos são as mãos e os pés do senhor de engenho". Conforme já vimos, é delicado relacionar a entrada de escravos na colônia apenas com a demanda da agroexportação, pois já vimos que a agropecuária de Minas Gerais sustentava parte desse tráfico atlântico de almas. Em 1819, era a capitania com maior número de escravos da colônia.

A partir de meados do século XVIII, o Rio de Janeiro assumiu o papel de principal porto no comércio atlântico com a África, ultrapassando a primazia do porto de Salvador, conforme mostrado no quadro 7. Segundo Florentino (1997), estima-se que o porto do Rio tenha recebido no mínimo 50% dos escravos oriundo da África, durante o século XVIII. Diante do fluxo externo (tráfico atlântico) e contínuo de escravos para o Rio de Janeiro, sua população foi crescente ao longo do século XIX. Em 1789, sua capitania tinha cerca de 80 mil escravos e em 1823, esse número saltou para 150 mil (IBGE, 1986 apud FLORENTINO, 1997). A partir das entradas de navios negreiros no porto do Rio, o autor reconheceu que a tendência ao crescimento de entradas entre 1796 e 1830- taxa de 5% ao ano- é resultado do crescimento do volume dos negócios e da própria economia escravista na colônia.

A redistribuição dos escravos, por terra ou mar, cabia aos traficantes do Rio de Janeiro. Em 1822, do total de escravos que chegaram ao Rio de Janeiro, 33% foram enviados para Santos e 40% para o Rio Grande (BROWN, 1986). De acordo com o trecho abaixo, as áreas no Rio de Janeiro que mais demandavam mão-de-obra negra eram as unidades

agroexportadoras. No entanto, já vimos que não devemos tomá-las como as únicas áreas demandantes. Afinal, para as freguesias de Cabo Frio e Inhomirim temos uma população escrava em 1779, de 40%, realidade não muito distante da encontrada para Campos, com 59% (RIHGB, 1913).

Situavam-se no Rio de Janeiro os três mais importantes núcleos de demanda por africanos do Sudeste. Ali, de início, havia o complexo açucareiro de Campos dos Goitacazes. (...) Designado pelas fontes coevas por "praça mercantil do Rio de Janeiro", o centro mercantil formado pela capital e por sua periferia imediata constituía-se em outro grande pólo de demanda por negros. (...) O último pólo de demanda concentrava-se, já no século XIX, na expansão da cultura cafeeira no Vale do Paraíba (FLORENTINO, 1997, p. 40).

Em relação à participação dos negociantes da colônia, estes não atuaram de imediato no tráfico negreiro, pois o controle desse comércio ainda pertencia aos lusos. Somente a partir de meados do século XVIII, a situação dava sinais de inversão e o comércio negreiro passou a ser realizado, principalmente, pelos negociantes dos portos brasileiros. O capital mercantil português só conseguiu atender diretamente a demanda brasileira por escravos enquanto esta era reduzida. Reconhecendo sua debilidade comercial para financiar no ritmo requerido a importação de escravos, em 1758 a Coroa decretou o livre comércio de escravos aos comerciantes do Brasil. Em princípios do século XVIII, a antiga nobreza da terra assistiu a uma nova configuração das formas de acumulação de capital na colônia e uma ascensão dos grupos cuja riqueza girava em torno das atividades mercantis (FRAGOSO, 2002).

No período considerado, a fração dominante do tráfico de escravos passou, então, para as mãos da elite mercantil "carioca": "Não se pode sem grande tristeza, ver como os coloniais brasileiros tomaram o comércio e a navegação com a costa da África, com total exclusão de Portugal" (THOMAS, 1997 apud CALDEIRA, 2011, p. 178). Para Fragoso (1998) cerca de dois terços dos negociantes ligados ao tráfico negreiro residiam no Rio de Janeiro, e assim, parte da acumulação oriunda desta atividade era absorvida pela economia colonial. Contudo, esses negociantes nem sempre foram assim denominados ou então existiam com tal capacidade de investir em distintas atividades.

As denominações que essa elite mercantil recebeu ao longo da história colonial são indicativas das manifestações de poder exercidas pela sociedade como forma de hierarquizar e honorificar aos que se dedicavam ao trato mercantil⁴⁷. Entretanto, tratar esse grupo como

-

⁴⁷ Como nosso trabalho não tem como objetivo analisar essas denominações é preciso esclarecer para o leitor que a riqueza de termos utilizados para definir os homens de negócio da colônia é um indicativo das distintas formas

homogêneo é simplificar os atributos que qualificavam seu poder comercial e seu prestígio na sociedade, ou seja, é colocar em um mesmo patamar homens de negócio que tinham escalas de atuação (setorial ou geográfica), poder econômico e prestígio social muito distinto.

Ao estudar os negociantes de Buenos Aires no período colonial, Susan Socolow (1975) os classifica em cinco categorias: *Comerciantes, Mercaderes, Almancenistas, Bandoleros e Pulperos.* O grupo de maior prestígio social e riqueza eram os *comerciantes.* Este grupo se diferenciava dos demais justamente por atuar no mercado trans-atlântico, em especial com Espanha, Brasil, Inglaterra e Estados Unidos da América, ou seja, era através dos *comerciantes* de Buenos Aires que a exportação e a importação eram realizadas. No trabalho de Braudel (1996) encontramos essa mesma diferenciação baseada na escala geográfica de atuação. Na Inglaterra do século XVIII, os *merchants* operavam com o comércio à longa distância, enquanto que os mercadores de *middling sort*, atuavam na escala local e por isso não eram dignos de receber honrarias e títulos.

A formação da elite mercantil e o papel do mercado como via de acumulação foram questões estudadas por Sampaio (2003), ao analisar as características econômicas e sociais da capitania do Rio de Janeiro nos setecentos. Ao tentar desvendar a constituição desta elite, o autor identificou que no final do século XVIII, os negociantes começaram a aparecer como grupo autônomo na documentação oficial. Contudo, nesse período eles ainda estavam distantes do topo da pirâmide social e tinham uma atuação discreta. A elite mercantil se confundia com a elite agrária, detentora no período, do prestígio social. Ao final do século XVIII, Lavradio deixou claro a posição secundária que estes negociantes possuíam na sociedade colonial: "A maior parte das pessoas a que aqui se dá o nome de commerciantes, nada são que uns simples commissários, isto é, não há casas que tenham companhias estabelecidas" (RIHGB, 1846, p. 453).

A partir de 1750, a expansão comercial da cidade do Rio de Janeiro favoreceu a atuação dos negociantes que se dedicavam ao trato mercantil. Na escala regional, até mesmo os não-comerciantes, como artesãos e advogados, participavam do abastecimento das áreas mineradoras. Este grupo era conhecido como mercadores, o comerciante cujas atividades estavam restritas ao comércio intra-colonial, muitas vezes sendo também chamado de "mercador de loja". Com relação ao comércio trans-oceânico, este era um setor restrito. Somente aqueles que pudessem arcar com os altos custos exigidos nesta atividade, poderiam atuar nas rotas que ultrapassavam os domínios do Brasil colonial. A escala de atuação desses

de acumulação de capital e das estratégias usadas na disputa pelo poder. Segundo Sampaio (2003) essas classificações também eram uma importante estratégia de enobrecimento desses negociantes.

negociantes foi um dos fatores que determinou seu *status* na sociedade. Em geral, essa escala era dada pela dimensão dos Impérios, que no caso português se estendia até o Oriente. Ser um homem de negócio era estar ligado à "arte mercantil" e isto significava um afastamento do comércio diário e uma aproximação com um comércio diretamente relacionado aos domínios no ultramar, uma participação efetiva nas estruturas do governo e uma diversificação dos investimentos (SAMPAIO, 2003).

Em um mercado interno com opções restritas de investimento, a solução encontrada por esses negociantes de "grosso-trato" foi a ampliação da superfície comercial de seus negócios (BRAUDEL, 1996) ou o monopólio dos fluxos econômicos entre as diversas partes do Império luso. De acordo com Fragoso e Florentino (1993), a monopolização de certos setores era altamente rentável. Na exportação do açúcar, entre 1802-1822, apenas dez empresários controlavam o volume transportado. Em relação ao tráfico negreiro, entre 1811 e 1830, somente 281 agentes mercantis importavam escravos da África, sendo que desse total, 16 agentes controlavam 47% das chegadas.

Em seu estudo sobre a formação do grupo mercantil no Rio Grande do Sul na virada do século XVIII para o XIX, Helen Osório (2000. 2007) reconheceu que lá não houve a formação de uma elite mercantil com a mesma estrutura organizacional e poder aquisitivo como a do Rio de Janeiro. Os negociantes sulistas dominavam os circuitos locais e internos da colônia, enquanto os de grosso-trato da cidade do Rio lidavam com o comércio transoceânico, as finanças públicas e o arremate dos contratos reais⁴⁸, especialmente os referentes aos do Rio Grande. Ao arrematar esses contratos, ocorria uma inversão nos papéis estipulados pelo Pacto Colonial, já que esse privilégio era concedido a um morador da colônia que desfrutava das benesses decorrentes dessa atividade. Conforme ressaltou Fragoso (1998), o excedente que permanecia na colônia acentuava o peso das acumulações endógenas.

Analisando as conexões mercantis entre as Minas do ouro e a Bahia, na primeira metade do século XVIII, Júnia Furtado (2006) utilizou testamentos *post-mortem* e inventários de 35 negociantes. Boa parte desses negociantes, de origem portuguesa, articulava as duas capitanias. Mesmo que os negócios estabelecidos contrariassem as ordens régias, a conexão entre o litoral e o sertão eram cada vez mais intensas e freqüentes. Segundo a autora, eles não estavam envolvidos apenas na circulação regional de mercadorias, mas também inseridos no

⁴⁸ A prática do Antigo Regime europeu de conceder aos particulares a prerrogativa de cobrar direitos, negociar com exclusividade algum produto ou de abastecer alguma região foi trasladada às colônias. No caso do Rio Grande, quatro eram os contratos: contrato de arrecadação dos dízimos; do registro de Viamão; do quinto dos couros e gado em pé; e do municio das tropas (OSÓRIO, 2007).

comércio com a África. Nesse caso, a moeda de troca era o tabaco (embebido em melaço e envolto no couro), cujo centro de produção localizava-se nos sertões de Minas Gerais e Bahia.

Retomando o trabalho de Socolow (1975), percebe-se que a elite mercantil de Buenos Aires, ao final do século XVIII, era formada principalmente por espanhóis oriundos de Sevilha, Castilha e Galícia e por um grupo limitado de nativos. A divisão desse grupo de negociantes era feita de acordo com sua escala de atuação, riqueza e prestígio social. O poder de um negociante também poderia ser medido pela sua participação nos contratos reais ou por atuar como representante de firmas espanholas, o chamado *factor*. Grande parte dos negociantes acumulava esta função com a de funcionário da administração pública, importante aliada dos que desejavam obter privilégios e facilidades nos negócios. Entretanto, o período de euforia desses negociantes foi bruscamente alterado após a independência, por conta da invasão de negociantes e firmas britânicas em Buenos Aires.

Outro aspecto importante diz respeito à estrutura personalizada do tráfico negreiro. As relações de cooperação e confiança estabelecidas entre os negociantes eram fundamentais para o bom funcionamento dos negócios (OGBORN, 2000; FRAGOSO, 2002; FURTADO, 2006). Ao considerarmos que, para Dupuy (2002) a acessibilidade é o elemento chave das redes técnicas, podemos aplicar tal raciocínio às redes de sociabilidade. Para Martins (2007) esse tipo de rede considera as relações com a sociedade através de estratégias de aliança e jogos de interesse que se constroem e refazem permanentemente. As redes de sociabilidade e parentesco favorecem as relações de cooperação, de inovação e de troca de conhecimento, contribuindo para o desenvolvimento da rede e para o sucesso dos negócios. O ofício de mercador implicava uma organização em que os indivíduos estivessem situados em diversos pontos do circuito econômico (BRAUDEL, 1996) e desse modo, uma estratégia usada frequentemente por esses negociantes era o aproveitamento da estrutura familiar. Para Martins, nessa época a identidade individual ainda se encontrava fortemente vinculada às relações familiares e às redes sociais. Com efeito, as famílias Velho e Pereira de Almeida se aproveitaram enormemente dos seus familiares situados em Lisboa e em outras cidades do além-mar para garantir a diversificação das atividades e a segurança das negociações. A firma "Joaquim Pereira de Almeida & Cia" tinha a sede em Lisboa e com a autorização da Coroa, uma filial passou a funcionar no Rio de Janeiro até 1823 (GUIMARAES, 2010).

A fim de compreender, as conexões estabelecidas a partir do Rio de Janeiro com outros espaços coloniais, em especial com a África, analisamos as ramificações da atuação dos negociantes situados no Rio no âmbito do Império luso. Diante das articulações criadas entre as partes desse Império, será possível compreender as conexões criadas também na

escala do Brasil colônia, especialmente as relacionadas à circulação regional dos gêneros de subsistência.

A atuação dos negociantes "cariocas" no comércio internacional pode ser visualizada no **Quadro 8**, o qual apresenta a quantidade de entradas consignadas no porto do Rio de Janeiro a esses homens de negócio. Podemos tomar como exemplo o negociante João Gomes Vale cujos negócios estavam disseminados por Angola, Goa, Portugal e Rio de Janeiro. Pelas informações abaixo, percebe-se uma forte ligação dessa elite mercantil com Portugal, Grã-Bretanha, Rio da Prata e os portos orientais (Goa e Macau), sendo estes os principais parceiros comerciais do Rio de Janeiro no comércio de importação e exportação.

Quadro 8: Participação dos traficantes de africanos entre os comerciantes marítimos da praça mercantil do Rio de Janeiro (entradas de naus do exterior, 1812 e 1817)

| | 18 | 12 | 1817 | | |
|-------------------------|-----|-----|------|-----|--|
| País/Região de origem | (1) | (2) | (1) | (2) | |
| Portugal | 39 | 12 | 61 | 13 | |
| Grã-Bretanha | 45 | 1 | 28 | 1 | |
| Demais países da Europa | 5 | 1 | 73 | 2 | |
| Estados Unidos | 8 | - | 19 | - | |
| Caribe | 1 | - | 2 | - | |
| Rio da Prata | 67 | 9 | 51 | 3 | |
| Portos Orientais | 11 | 3 | 15 | 3 | |

(1) Número de entradas; (2) Número de entradas consignadas a traficantes. Fonte: FLORENTINO, M. *Em Costas Negras*, p. 183, 1997

Quanto ao Rio da Prata, já vimos no gráfico 5 que as entradas provenientes de Buenos Aires e Montevidéu tornaram-se mais constantes a partir de 1808 e que as relações comerciais entre o Rio e esses locais remontam ao século XVII. Um marco importante para a consolidação dessas relações foi a liberação do livre comércio entre Buenos Aires, Portugal e Brasil no final do século XVIII. Por conta das guerras na Europa, era preciso dinamizar a economia na região do Prata, tendo em 1781 e 1782 mais navios portugueses do que espanhóis no porto de Buenos Aires (SOCOLOW, 1975). O livre comércio também representou maior autonomia para os negociantes dessa região, pois eles passaram a negociar diretamente com os mercados interessados, em especial Inglaterra, Brasil e EUA.

Em relação a Portugal e aos portos orientais, em 1817, as consignações nas mãos dos comerciantes situados na praça do Rio de Janeiro chegavam a 50% das entradas provenientes tanto da metrópole como dos portos orientais. Esses dois centros de ação dos negociantes "cariocas" eram os principais fornecedores de gêneros usados no escambo com a África e o

Rio da Prata, como tecidos, vinho e vinagre. Vemos, assim, que a participação da comunidade mercantil "carioca" era bastante expressiva dentro dos domínios portugueses.

Em uma análise mais detalhada sobre a atuação dos negociantes "cariocas", a partir do cruzamento dos principais negociantes envolvidos no tráfico negreiro com a lista dos negociantes encontrados nos Códices de Embarcações, foi possível identificar 36 consignatários que participavam tanto do abastecimento interno como do tráfico negreiro (**Quadro 9**)⁴⁹.

_

 $^{^{49}}$ Agradeço a Manolo Florentino por ter cedido a lista com o nome dos negociantes envolvidos no tráfico negreiro.

Quadro 9: Lista dos principais homens de negócios da Praça Rio de Janeiro envolvidos com o tráfico atlântico de escravos e com o comércio interno no Brasil (1799-1830)

| Consignatário (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | |
|---|-----------|---------------------|---------------------|-----|---------------------------|--|
| Amaro Velho da Silva | Galera | Cabinda e Luanda | 5 | 22 | Macaé e Campos | |
| Antonio Ferreira da Rocha | Bergantim | Cabinda e Luanda | 7 | 1 | Ilha Grande | |
| Antonio Gomes Barrozo | Bergantim | Cabinda e Luanda | 1 | 47 | Campos | |
| Diogo Gomes Barrozo | Bergantim | Cabinda | 5 | 18 | Campos | |
| Elias Antonio Lopes | Bergantim | Cabinda | 4 | 4 | Ilha Grande | |
| Fernando Carneiro Leão | Bergantim | Cabinda | 1 | 20 | Campos | |
| Francisco José Guimarães | Bergantim | Luanda | 29 | 1 | Guaratiba | |
| Francisco José Rodrigues | Bergantim | Cabinda | 2 | 4 | Bahia e Rio Grande | |
| Francisco Pereira de Mesquita | Bergantim | Benguela | 11 | 27 | Campos | |
| João Alves da Silva Porto | Bergantim | Moçambique | 33 | 8 | Rio Grande | |
| João Ferreira Duarte | Curveta | Molembo | 1 | 16 | Santos | |
| João Ferreira dos Santos | Escuna | Luanda | 2 | 3 | Porto Alegre e Rio Grande | |
| João Gomes Barrozo | Bergantim | Cabinda | 39 | 50 | Campos | |
| João Gomes Vale | Bergantim | Luanda | 50 | 11 | Campos | |
| João Soares de Oliveira | Bergantim | Luanda | 1 | 19 | Santos e Iguape | |
| João Rodrigues Pereira de Almeida | Bergantim | Moçambique | 16 | 19 | Rio Grande | |
| João Rodrigues Ribas | Bergantim | Cabinda e Zaire | 2 | 3 | Rio Grande | |
| Joaquim José Cardoso Guimarães | Galera | Luanda | 6 | 1 | Rio Grande | |
| Joaquim Rodrigues Pereira de Almeida | Bergantim | Cabinda | 6 | 3 | Rio Grande | |
| Joaquim Ribeiro de Almeida | Bergantim | Calabar | 1 | 2 | Rio Grande e Santos | |
| José Antonio da Costa Guimarães | Escuna | Luanda | 1 | 28 | Campos | |
| Joaquim Antonio Ferreira | Bergantim | Benguela | 79 | 5 | Campos | |
| José Francisco do Amaral | Curveta | Luanda | 1 | 1 | Rio de São João | |
| José Francisco dos Santos | Bergantim | Cabinda | 2 | 1 | Rio Grande | |
| José Joaquim Guimarães | Bergantim | Cabinda e Luanda | 9 | 14 | Ilha Grande | |
| Manoel Antonio da Costa | Sumaca | São Tomé | 1 2 Rio Grande e Pa | | Rio Grande e Paranaguá | |
| Manoel Ferreira | Bergantim | Luanda | 1 | | Campos | |
| Manoel Gonçalves de Carvalho | Bergantim | Cabinda | 18 | 3 | Paraty | |
| Manoel Guedes Pinto | Bergantim | Cabinda | 27 | 3 | Paranaguá | |
| Manoel Pereira de Souza | Bergantim | Cabinda | 1 | 17 | Santos e Iguape | |
| Manoel Teixeira da Costa e Sá | Bergantim | Quilimane | 4 | 1 | Cabo Frio | |
| Manoel Teixeira de Carvalho | Bergantim | São Tomé | 2 | 13 | Iguape | |
| Miguel Ferreira Gomes | Bergantim | Cabinda e Luanda | 40 | 108 | Rio Grande | |
| Thomé José Ferreira Tinoco | Bergantim | Cabinda | 1 | 66 | Campos | |
| Thomé Ribeiro de Faria | Bergantim | Cabinda | 1 | 3 | Rio Grande | |
| Zeferino José Pinto | Bergantim | Quilimane | 10 | 12 | Laguna | |

⁽¹⁾ Nome ou família do negociante; (2) tipo de embarcação; (3) porto de embarque de escravos na África; (4) número de expedições realizadas para a África (1811-1830); (5) número de entradas de embarcações com produtos consignados a esses negociantes (1799-1822); e (6) origem dos produtos agrícolas designados a esses consignatários no Brasil.

Fonte: Códice de Embarcações (AGCRJ); FLORENTINO, M. Em Costas Negras, p. 266, 1997.

No período em tela, tivemos 480 viagens do Rio de Janeiro para a África e 556 realizadas no espaço intra-colonial do Brasil. Das 17 maiores famílias e negociantes envolvidas com o tráfico de escravos no início do século XIX, listados por Florentino (1997), nove aparecem ligadas também ao comércio de cabotagem no Brasil. Esse envolvimento dos negociantes no intercâmbio de produtos para o mercado interno e externo indicava sua atuação em diferentes segmentos. O negociante tinha como dever a polivalência, lidando com distintos setores econômicos. Com restritas condições de atuação no comércio à longa distância, dos 36 negociantes listados acima, apenas sete realizaram mais de uma viagem por ano para a África, enquanto apenas seis realizaram mais de uma viagem entre as capitanias do Brasil. As principais famílias que participavam das redes de comércio de cabotagem e do tráfico de escravos eram: Carneiro Leão, Velho da Silva, Gomes Barrozo, Pereira de Almeida, Silva Porto. Ferreira Gomes e Pinheiro Guimarães.

Diante do alto investimento necessário para participar do tráfico de escravos, é natural que essa atividade seja restrita aos negociantes mais abastados da colônia, que tinham condições de arcar com os riscos desse empreendimento. E claro, como vimos anteriormente, um número ainda menor tinha condições de alimentar de forma contínua e sistemática esse comércio que atravessava o Atlântico e se espraiava pelos sertões africanos.

Os riscos, porém, eram inevitavelmente muito altos para os pequenos comerciantes se aventurarem sozinhos; o tráfico ilegal envolvia uma rede de comerciantes associados e de investidores, muitas vezes incorporando capital estrangeiro. O poder da elite comercial, que absorvia os riscos e perdas sofridos, decorrência da repressão britânica, foi o que garantiu a continuação do tráfico com tanto vigor, depois da proibição (MAMIGONIAN, 2009, p. 227).

Desde a aquisição do escravo na África até seu desembarque nos portos do Brasil colonial, o roubo e a pirataria eram os riscos mais comuns sofridos durante a travessia. Com relação à pirataria, os jornais do Rio de Janeiro noticiavam com certa freqüência os ataques, sobretudo de piratas franceses e norte-americanos, aos navios negreiros brasileiros, conforme lê-se abaixo:

Escuna Nacional Estrella do Mar, de Motembo em 28 dias. Carregou 266 escravos, não morreu nenhum. Mas roubaram quase todos, restando apenas 43 (Diário do Rio de Janeiro, 12/03/1827).

Na década de 1820, os navios dos negociantes: José Joaquim Guimarães, João Gomes Barrozo, Manoel Guedes Pinto, João Alves da Silva Porto, Diogo Gomes Barrozo e Joaquim

Antonio Ferreira, foram atacados tendo boa parte de sua carga roubada. Calcula-se que esses ataques constantes podem ter significado um prejuízo estimado em 890 contos de réis a esses traficantes "cariocas" (FLORENTINO, 1997),

O caráter concentrador da atividade mercantil também pode ser visualizado no **gráfico 9**, através do tempo de atuação das empresas dos negociantes "cariocas" no tráfico de africanos. Assim, mais da metade das viagens foram realizadas por empresas com mais de 10 anos de atuação, 18,6% por empresas com 5 a 9 anos e por fim, 29,1% por empresas com 1 a 4 anos de atuação nessa atividade (FLORENTINO, 1997). Através de práticas especulativas e monopolistas, esses negociantes detinham a hegemonia da economia do Rio de Janeiro.

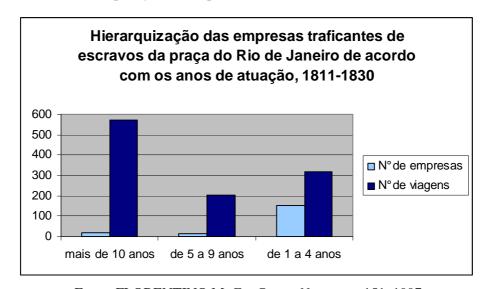


Gráfico 9: Hierarquização das empresas traficantes de escravos situadas no Rio de Janeiro

Fonte: FLORENTINO, M. Em Costas Negras, p. 151, 1997.

Do ponto de vista geográfico, o tráfico também era especializado. Socolow (1975) afirma que no caso de Buenos Aires essa especialização das áreas de atuação e dos produtos comercializados era passada de pai para filhos/netos, ou seja, o monopólio dos negócios era mantido no âmbito familiar. Em direção aos portos das colônias ibéricas na América, foi da África Ocidental que partiu a maior parte dos escravos: cerca de 5 milhões da porção congoangolana, cerca de 3 milhões do Golfo de Benin e de outros 3 milhões do Biafra. Pela análise do quadro 10, fica claro que cada negociante possuía uma área principal de embarque dos africanos, como as famílias Pinheiro Guimarães e os negociantes João Gomes Vale e Miguel Ferreira Gomes, que atuavam principalmente no porto de Luanda. Segundo Mamigonian (2009) oito em cada dez escravos africanos importados pelo Rio de Janeiro eram do Congo ou

Angola. Em relação à África Oriental, destacamos as famílias Silva Porto e Pereira de Almeida, bastante atuantes nos portos de Moçambique e Quilimane (**Ilustração 5**).

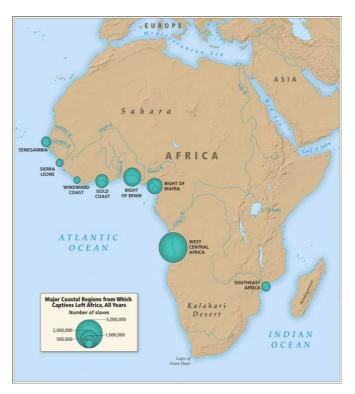


Ilustração 5: Principais portos de embarque de escravos africanos. Fonte: *Slave Trade Database*

As principais embarcações usadas no tráfico negreiro eram o bergantim e a galera, que possuíam as maiores capacidades de carga e eram as mais indicadas para viagens de longo curso, conforme abordamos no capitulo 3. Abaixo temos duas notícias do Diário do Rio de Janeiro que relatam a chegada de dois navios negreiros no porto do Rio, indicando a origem, tipo de embarcação, número de escravos e o consignatário. Inclusive, esse foi um dos periódicos utilizados por Florentino (1997) para quantificar a movimentação de negreiros na cidade no inicio do século XIX⁵⁰.

Noticia a entrada da Galera Nacional Anibal, vinda de Moçambique, que trouxe 859 captivos (mortos 148) para **João Gomes Barrozo** (Diário do Rio de Janeiro-Comércio- 08/02/1827).

⁵⁰ Para quantificar a entrada de negreiros no porto do Rio entre 1811-1830, Florentino (1997) consultou os periódicos: Gazeta do Rio de Janeiro, Diário do Rio de Janeiro, Espelho, Volantim, Diário do Governo, Jornal do Comércio e Diário Fluminense.

Chegada do Bergantim Nacional Seis de Fevereiro de Quilimane, em 48 dias, com 419 carpinteiros. Morreram 21, para **João Rodrigues Pereira de Almeida** (Diário do Rio de Janeiro-Comércio- 01/03/1827).

No caso do comércio intra-colonial, também verificamos uma regionalização quanto ao porto de embarque dos gêneros alimentícios, pois a maioria dos negociantes limita sua área de atuação a uma das seguintes localidades: Campos (RJ) e Rio Grande (RS). Dos 36 negociantes listados, 12 possuem como principal área de abastecimento o Rio Grande, 11 estão ligados a Campos e 4 ao Sul Fluminense, representados por Ilha Grande e Paraty. O restante aparece ligado a Macaé, Porto Alegre, Guaratiba, Iguape e Santos. Em geral, os principais produtos destinados a esses negociantes eram: açúcar, carne-seca, trigo e toucinho, que em conjunto com a aguardente, eram valorizados nas expedições negreiras. Os negociantes usavam esses produtos no escambo com os atravessadores africanos e também para a alimentação da tripulação. Segundo Florentino (1997), o fumo estava presente em 52% das expedições, o açúcar em 58%, o toucinho em 68%, a aguardente em 86% e carne-seca em 94%.

Diante da importância desses gêneros para o sucesso das expedições, infere-se que muitos dos negociantes procuravam limitar sua área de atuação aos locais citados acima, bem como se tornavam donos de propriedades rurais. Ao adquirir empresas agrícolas esses negociantes não tinham interesse apenas na lógica da ascensão social, mas também pensavam em termos empresariais, pois, ao investir em terras isso fortalecia e incrementava o lucro dos negócios, principalmente, se o investimento fosse feito em unidades agro-exportadoras, o que tornava ainda mais rentável toda essa operação. Essa mesma estratégia também foi utilizada pelos negociantes ingleses que atuavam no Caribe e na América do Norte. Como observou Ogborn (2000), propriedades foram adquiridas no Caribe, Carolina do Sul e Geórgia, cuja produção envolvia açúcar, anil e arroz. No caso do Rio de Janeiro, citamos a família Carneiro Leão, com engenhos nas freguesias de Santo Antonio de Sá, Itambi e Campos; a família Velho da Silva tinha engenhos em Inhomirim, São Gonçalo e Itambi (FRIDMAN, 2009); e os negociantes Antonio Gomes Barrozo com terras em Itaguaí e João Gomes Barrozo em Guaratiba.

A expressiva participação de Campos se deve ao sucesso da agroexportação açucareira (**Quadro 10**). Em 1778, Campos concentrava cerca de 170 engenhos de um total de 329 da capitania do Rio de Janeiro (RIHGB, 1913). Cerca de um terço dos comerciantes marítimos participava do tráfico negreiro, reexportando, principalmente o açúcar produzido em Campos (FLORENTINO, 1997). O Sul Fluminense, representado por Paraty, Angra dos Reis e

Mangaratiba, viabilizava as expedições negreiras através da produção de aguardente. Paraty em 1799 enviou 1.615 pipas de aguardente e 10.568 arrobas de açúcar para o Rio; já Campos enviou 162 pipas e 141.654 arrobas (CÓDICES DE EMBARCAÇÕES). Pelos dados do quadro 10, a "especialização" e a polarização que Campos e Paraty exerciam na capitania do Rio de Janeiro, se consolidou a partir de meados do século XVIII. A escala da produção em Campos e em Paraty reforça as conexões existentes entre esses lugares e a cidade do Rio de Janeiro, conforme vimos nos cartogramas elaborados a partir dos dados de comércio de cabotagem.

Quadro 10: Número de engenhos de açúcar e de aguardente nas freguesias da capitania do Rio de Janeiro, 1799

| Freguesias | Engenhos Açúcar | Engenhos Aguardente | | | | |
|------------------------|-----------------|---------------------|--|--|--|--|
| Cabo Frio | 25 | 9 | | | | |
| Campos | 324 | 4 | | | | |
| Ilha Grande 32 | | 55 | | | | |
| Irajá | 32 | 4 | | | | |
| Inhomirim | 8 | 3 | | | | |
| Macacu | 30 | 1 | | | | |
| Marapicu | 57 | 11 | | | | |
| Paraty | 7 | 100 | | | | |
| São | | | | | | |
| Gonçalo | 36 | 3 | | | | |
| Tapacurá ⁵¹ | 65 | 60 | | | | |
| Total | 616 | 253 | | | | |

Fonte: RIHGB, tomo XXI, p. 159.

Desde a fundação de Rio Grande, em 1737, seu principal parceiro econômico era o Rio de Janeiro. O Rio de Janeiro era o segundo mercado do charque, o primeiro do trigo, do couro e de outros produtos agropecuários. Em 1799, Rio Grande enviou para o Rio 59.320 arrobas e 8.460 alqueires de carne (CÓDICES DE EMBARCAÇÕES). Ressaltamos que os produtos rio-grandenses majoritariamente destinavam-se ao abastecimento do mercado interno (à exceção do couro) e cabia ao Rio de Janeiro redistribuí-los pelas outras capitanias. Dessa forma, a Praça do Rio obtinha altas taxas de lucratividade e os negociantes de grossotrato aí estabelecidos, que pelo menos desde 1780, controlavam os contratos reais do Rio Grande (OSÓRIO, 2000; 2007), tinham exclusividade nesse comércio. Um membro da Contadoria do Rio de Janeiro, em 1804 ao descrever o comércio do Rio Grande com o Rio de Janeiro reconheceu que neste "(...) há desvantagem maior para a mesma capitania, qual seja a

-

⁵¹ As terras da freguesia de Tapacurá estendem-se hoje, pelos municípios de Tanguá e Itaboraí.

de receber ou importar Gêneros das mais e exportar os seus com moeda, como para o Rio de Janeiro que remeteu 84:000\$000, sendo isto por si só capaz de enervar o seu comércio e arruiná-lo para sempre (...)" (AHTC apud OSÓRIO, 2007, p. 222).

Conforme já abordamos, a gestão dos negócios tinha um forte caráter familiar, revelando o peso não-capitalista dessa atividade. Em geral, eram os laços afetivos e matrimoniais que uniam esses negociantes, porém participar da estrutura do Estado também favorecia as parcerias e a obtenção de privilégio e honrarias. No entanto, a participação nessa estrutura estava condicionada a riqueza acumulada pelo negociante.

Como alguns negociantes estavam ligados ao aparelho estatal, isso contribuía para ampliar seu raio de influência e para facilitar seu acesso a certos privilégios, como: sesmarias, arrematações de impostos, contratos. Os casos mais notáveis desta privilegiada posição assumida por esses homens podem ser representados por *João Gomes Barrozo*, comendador da Ordem de Cristo e acionista do Banco do Brasil; *Brás Carneiro Leão* possuía o título da Ordem de Cristo e uma de suas filhas casou-se com o filho de Dom Rodrigo de Sousa Coutinho (Ministro da Secretaria dos Negócios Estrangeiros e da Guerra). A família Carneiro Leão era do Porto e seus descendentes se espalharam por diversos lugares do Brasil. O neto de Pedro Carneiro e Maria Antonia Leão, Manoel Carneiro Leão (1685-1740) era senhor de engenho em Pernambuco; o neto Antonio Neto Leão, foi para as Minas Gerais atrás das fáceis promessas de enriquecimento resultantes da mineração.

A família portuguesa Pereira de Almeida foi uma das mais influentes do governo de D. João VI e de D. Pedro I. *João Rodrigues Pereira de Almeida* atuou no comércio de cabotagem, no tráfico negreiro e foi arrematador de contratos em Rio Grande. Obteve a mercê de comendador da Ordem de Cristo, foi deputado da Real Junta do Comércio, conselheiro de Sua Majestade (1821) e por fim foi agraciado com o título de Barão de Ubá (1828) (GUIMARÃES, 2010). Seu pedido para a construção da Real Estrada do Comércio (1822) ilustra como João soube usufruir de sua ligação com a administração, pois o ônus da obra ficou para o Governo. Essa estrada tornou-se responsável pela exportação de café e distribuição de escravos para o Vale do Paraíba Fluminense.

Outro famoso negociante foi *Elias Antonio Lopes* que doou para os Bragança sua chácara em São Cristóvão (hoje Museu Nacional). D. João VI sentindo-se muito agraciado pela atitude de Elias, o reconheceu como "de fiel vassalagem", concedendo ao negociante o ofício de escrivão da Câmara e Almoçataria da vila de Paraty, o hábito da Ordem de Cristo, corretor e provedor da Casa de Seguros da Corte (FLORENTINO, 1997). Foi um importante negociante de têxteis indianos, usados, principalmente no tráfico negreiro. Entre 1810-1811,

Elias arrematou o contrato dos dízimos no Rio Grande do Sul e um de seus sócios era *Antonio Gomes Barrozo*, irmão de *João Gomes Barrozo* e também acionista do Banco do Brasil (BROWN, 1986; OSÓRIO, 2000). Os Gomes Barrozo também participavam de uma ampla rede de negócios no âmbito do Império luso, sendo freqüentes os registros de suas embarcações nos portos da África Oriental, Bombaim, Surrate e Damão (SAMPAIO, 2003).

O último exemplo é o de *Amaro Velho da Silva*, que na década de 1820 era viador de Sua Majestade, alcaide-mor e donatário da Vila Nova de São José, comendador da Ordem de Cristo, além de ser deputado da Junta do Comércio. Mantendo as relações personalizadas e com acesso ao poder do Estado, todas as suas irmãs, de acordo com Florentino (1997, p.206) "(...) eram casadas com comendadores, sendo sua mãe, além de baronesa de Macaé, dama de Sua Majestade a Imperatriz".

A forte hierarquização que existia entre esses negociantes era uma marca da excludente sociedade colonial. A participação no comércio atlântico como já vimos era uma atividade restrita a uma elite, e mesmo entre seus membros, uma pequena parcela tinha condições de participar com freqüência. A mesma estrutura centralizadora e excludente foi encontrada na América espanhola. No México, segundo Sampaio (2003) os negociantes situados na capital controlavam o comércio atlântico e com o Oriente.

Pode-se perceber que a rede de negociantes que se formou na cidade do Rio de Janeiro compunha o complexo mercado imperial que Portugal havia desenvolvido. A circulação de mercadorias, pessoas e capital, deixa claro que o local era organizado por agentes situados em outras escalas e isso deve ser considerado ao se estudar uma rede geográfica que englobava distintas paragens do Império português.

Esse panorama comercial do Brasil do início do século XIX, conforme declarou Junia Furtado (2006), era caracterizado por um "rio chamado Atlântico", por onde distintas redes geográficas se cruzavam e se complementavam. Para a autora esse rio começava no interior do Brasil e daí então alcançava outros lugares. Através das redes de negociantes ingleses que operavam no Atlântico, para Ogborn (2000, p. 56) "a new Atlantic world was constructed". A construção de redes em diferentes partes do mundo favoreceu o desenvolvimento de ligações mais estreitas e regulares entre tais partes. A circulação de pessoas, capitais, informações e produtos contribuíram para a formação de novas relações econômicas, políticas e culturais entre os locais. Como reconheceu o autor "These ties also involved the forced and um-forcedd movement of millions of people, the introduction of plants and animals into new habitas, changing forms of imperial polítics and the flow of capital to new and profitable uses and places (OGBORN, 2000, p. 43)".

Embora, as condições naturais e técnicas do Brasil no período colonial, dificultassem a penetração em direção ao sertão e as comunicações entre as capitanias, as redes de circulação iam sendo paulatinamente estendidas, sobretudo, para a atual região Centro-sul do Brasil. Com efeito, as relações comerciais entre o litoral e o sertão, entre o Brasil colonial e o sistema Atlântico foram adquirindo um forte dinamismo. Ao controlar rotas essenciais do *mare lusitano*, o Império era percorrido e conectado pelos negociantes do Rio de Janeiro. Todavia, atuar na escala intra-colonial era fundamental para acumular capital, expandir os negócios e especialmente para garantir o abastecimento de suas expedições negreiras.

Considerações Finais

Passado, presente e futuro não são categorias que definem uma ciência social. A ditadura do presente que vigorou por muito tempo na geografia, hoje já não faz mais sentido, pois tendo o passado sua própria importância, não é mais preciso que seus estudos sejam estendidos até o presente. Ressaltamos que nosso trabalho não teve a pretensão de recuperar o passado tal qual como ele aconteceu, algo, inclusive irrealizável. Neste sentido, nos propusemos a discutir os processos que contribuíram para a formação e desenvolvimento das redes de abastecimento de gêneros alimentícios durante o Brasil colonial, em especial no que tange à cidade do Rio de Janeiro no início do século XIX.

Os eventos propõem uma nova história. A valorização diferencial dos lugares diante do conjunto de possibilidades que atingem um território nos ajuda a entender a centralidade que a cidade do Rio de Janeiro, paulatinamente assumiu no Império luso. Inicialmente instituída como cabeça e *locus* articulador do Centro-sul da América portuguesa, por conta da atividade mineradora e em um segundo momento por a partir de 1808 ter sido a residência da família Real, o que de fato ocasionou uma inversão dos papéis entre colônia e metrópole. As ordens para o comando do Império luso partiam de um Rio de Janeiro distante e colonial, mas que naquele momento representava a "metrópole" daquele vasto e rico domínio ultramarino. Eventos distantes temporalmente, mas que em termos históricos e geográficos, tiveram um grande rebatimento na cidade do Rio de Janeiro. A compreensão do papel que essa cidade assumiu em termos econômicos e políticos na colônia, não pode prescindir de sua dimensão imperial, afinal é preciso considerar que os lugares são produto da interseção de processos socioeconômicos e culturais que têm origens e manifestações diversas. Parafraseando Milton Santos, as redes seriam incompreensíveis se apenas as estudássemos a partir de manifestações locais.

A presença da Corte no Rio de Janeiro também foi sentida no dia a dia de seus moradores através da introdução de hábitos europeus que procuraram dar ares mais civilizados e modernos à colônia, bem como pelas melhorias realizadas em seu espaço urbano, a fim de transformar a cidade em uma "corte lisboeta". Contudo, como já vimos decretos e normas não conseguiram eliminar os traços coloniais da nova sede da Corte.

Outro indício dessa sociedade colonial era o elevado número de navios negreiros que circulavam pela Baía de Guanabara. Segundo o relato de muitos viajantes, chegar ao Rio de Janeiro era se sentir em alguma parte da África. Após meados do século XVIII, o Rio de Janeiro tornou-se um dos principais portos de entrada de negros africanos no Brasil, que em

grande parte seriam redistribuídos para a capitania de Minas Gerais. Embora o declínio da produção aurífera já tivesse dado sinais, a capitania continuou importando escravos para a agropecuária em expansão. As estâncias e charqueadas do Rio Grande do Sul e as fazendas de açúcar de Campos e Santos, eram outras áreas cuja demanda por escravos era muito elevada, entretanto inferior a de Minas Gerais. As expedições negreiras iam para a África carregando, principalmente fumo, farinha, açúcar, aguardente e carne-seca, produtos oriundos, sobretudo de Campos, Paraty, Rio Grande e de seus arredores.

As redes de sociabilidade e parentesco desenvolvidas no âmbito do Império luso eram estratégias que promoveram tanto a preservação como a ampliação dos negócios e do patrimônio dessas famílias. Os negociantes com residência na cidade do Rio de Janeiro, a exemplo de Elias Antonio Lopes, João Gomes Barrozo e Joaquim Pereira de Almeida, compunham a elite mercantil da cidade, tendo sido agraciados com o hábito da Ordem de Cristo, com a arrematação de contratos no Rio Grande ou com cargos no aparelho administrativo. Também contribuíram para a organização do Banco do Brasil, tornando-se seus principais acionistas, porém era atuando como traficante de escravos, que as possibilidades de enriquecimento lhes foram proporcionadas.

O mercado ultramarino formado por Portugal e seus domínios no além-mar era complexo e formado por uma intricada rede de negócios que se espraiavam pelo *mare lusitano*. A partir de meados do século XVIII, o Rio de Janeiro se tornou um dos atores principais dessas redes que atingiam as distintas paragens do Império luso: de Goa à América, da África lusa a Portugal. Muitos produtos vindos do além-mar ao chegarem ao porto do Rio eram enviados para a hinterlândia da cidade, cuja extensão abrangia a porção meridional da América até os sertões da colônia. Pelos dados de comércio de cabotagem conseguimos identificar os principais fluxos do comércio marítimo que formavam uma parte do abastecimento interno da colônia, sendo o porto do Rio de Janeiro o principal articulador de tais fluxos.

Percebemos como a partir de meados dos setecentos a produção e a circulação de mercadorias na colônia se tornou mais diversificada e complexa, envolvendo distintas partes do Brasil nessa movimentação, embora a atual região Centro-sul fosse a mais dinâmica. A cidade do Rio de Janeiro era o centro consumidor e redistribuidor de mercadorias, que em muitos casos, seguiam para além dos limites da Coroa portuguesa. A região do Prata, desde o século XVII, mantinha relações comerciais com o Brasil, especialmente com Rio de Janeiro, Rio Grande e Bahia, enfraquecendo, assim, as afirmações sobre o pacto colonial.

Finalmente, com relação ao desenvolvimento da pesquisa algumas considerações precisam ser feitas. Em primeiro lugar, ao longo do mestrado algumas possibilidades de análise vieram à tona, entretanto não foram aqui inteiramente contempladas, ficando para pesquisas futuras. Analisar a redistribuição dos gêneros alimentícios pelos caminhos terrestres que partiam do Rio de Janeiro foi uma delas. Embora, a Geografia História esteja mais consolidada no Brasil, desenvolver pesquisas sobre geografias do passado não é uma tarefa fácil. Mesmo tentando transpor algumas limitações, o leitor, provavelmente se deparou com umas e outras. Em relação à fonte primária consultada, reconhecemos que ela contém lacunas e que seu recorte temporal não é tão extenso, entretanto isso não diminui seu potencial, afinal se tomarmos seu conjunto de dados nota-se os múltiplos desdobramentos que possam resultar dessa fonte primária.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

1- Documentos impressos

Códice de Embarcações (1795-1828) - Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Códices consultados: 57.3.5; 57.3.6; 57.3.8; 57.3.9; 57.3.10; 57.3.12; 57.3.15; 57.3.16; 57.3.18; 57.3.19.

Diário do Rio de Janeiro. Exemplares consultados no Núcleo de Pesquisa de Geografia Histórica (NPGH-UFRJ): 1821, 1822, 1824, 1827, 1828.

2- Sítios Eletrônicos

BIBLIOTECA NACIONAL: Disponível em: http://bndigital.bn.br/. Acesso em: 17/08/2009. ITAÚ CULTURAL. Disponível em: http://www.itaucultural.org.br. Acesso em: 20/09/2009. NOTÍCIAS MARÍTIMAS- anos consultados: 1813 e 1819. In: Gazeta do Rio de Janeiro. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_periodicos/gazeta_rj/. Acesso em: 10/06/2013.

SLAVE TRADE DATABASE. Disponível em: http://www.slavevoyages.org/tast/index.faces>. Acesso em: 28/10/2011.

3- Artigos, dissertações, livros e teses

ABREU, C., Capítulos de História Colonial (1500-1800) e os Caminhos Antigos e o Povoamento do Brasil. Brasília: Fundação UNB, 1963.

ABREU, M.A. Construindo uma Geografia do Passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. In: **GEOUSP- Espaço e Tempo**. São Paulo, n°7, p. 13-25, 2000.

| | . Reenco | ontrando | a Antiga | Cidade de | e São | Sebasti | ão: mapas | conjec | cturais | do l | Rio de |
|-----------|----------|----------|-----------|-----------|-------|---------|-----------|--------|---------|------|--------|
| Janeiro n | o século | XVI. In | : Cidades | s- Grupo | de Es | studos | Urbanos, | vol.2, | nº4, p | . 18 | 9-211, |
| 2005. | | | | | | | | | | | |

_____. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: IPLAN/ZAHAR, 4º edição, 2006 [1987].

| Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700). Rio de Janeiro, 2010. |
|--|
| ALADRÉN, G. Sem Respeitar Fé nem Tratados: escravidão e guerra na formação |
| histórica da fronteira sul do Brasil (Rio Grande de São Pedro, 1777-1835). Tese de |
| Doutorado- UFF, 2012. |
| ALDEN, D. El Brasil Colonial Tardio, 1750-1808. In: História da América Latina (Tomo 3). BETHELL, L. (Org.). Barcelona: Editorial Crítica, 1990. |
| AMADO, J. Região, sertão e nação. In: Estudos Históricos , n°15, Rio de Janeiro: CPDOC, jan/jun, 1995, p. 145-151. |
| ANTONIL, A. J. Cultura e Opulência do Brasil ., 3° edição, Belo Horizonte: Editora Itatiaia e Editora da USP, 1982 [1711]. |
| AZEVEDO, A. Vilas e Cidades do Brasil Colonial. In: Geografia-espaço e memória , n°10, p. 23-78, 1994. |
| BAKER, A. Classifying Geographical History. In: Professional Geography , vol. 59, n°3, p. 344-356, 2007. |
| BAKEWELL, P. La minería em la Hispanoamérica colonial. In: História da América Latina (Tomo 3). BETHELL, L. (Org.). Barcelona: Editorial Crítica, 1990. |
| BERNARDES, L.M.C. Expansão do Espaço Urbano do Rio de Janeiro. In: Revista Brasileira de Geografia , n°3, 1961. |
| Importância da Posição como Fator do Desenvolvimento do Rio de Janeiro. In: Rio de Janeiro: cidade e região. BERNARDES, L.M.C. e SOARES, M.T.S. (Org.). Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, p. 21-38, 1990. |
| BICALHO, M.F. O Rio de Janeiro no século XVIII: a transferência de capital e a construção do território centro-sul da América portuguesa. In: Urbana, n°1, set.dez./2006. |
| BLOCH, M. A História, os homens e o tempo. In: Apologia da História- o ofício do historiador , p.53-74, 2001. |
| BORUCKI, A. Las rutas brasileñas del tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata, 1777-1812. In: Anais do 4°Encontro de Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2009. |
| BRAUDEL, F. Escritos sobre a História . São Paulo: Editora Perspectiva, 1992. |

_____. Civilização Material, Economia e Capitalismo- séculos XV-XVIII. São Paulo:

Martins Fontes, 1996.

BRAZIL, M.C. e DANIEL, O. Sobre a Rota das Monções: navegação fluvial e sociedade sob o olhar de Sérgio Buarque de Holanda. In: **RIHGB**, 438, p. 209-226, 2008.

BROWN, L.V. Internal Commerce in a Colonial Economy: Rio de Janeiro and its hinterland, 1790-1822. University of Virginia, P.H.D, 1986.

BUENO, B.P.S. Dilatação dos confins: caminhos, vilas e cidades na formação da capitania de São Paulo (1532-1822). In: **Anais do Museu Paulista**, v.17, n°2, 2009.

CABRAL,D.C. Produtores Rurais e Indústria Madeireira no Rio de Janeiro no final do século XVIII". In: **Ambiente e Sociedade**, vol. II, n°2, jul.-dez., 2004.

_____. Florestas e Ribeiras no Império Português: o caso do Rio de Janeiro. In: **Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, n°3, p. 77-94, 2009.

______. O "Bosque de Madeiras" e outras Histórias: A Mata Atlântica no Brasil Colonial (Séculos XVIII e XIX). Tese de Doutorado em Geografia- PPGG/UFRJ, 2012.

CALDEIRA, J. O Banqueiro do Sertão. São Paulo: Mameluco, 2006.

_____. O Processo Econômico. In: **História do Brasil Nação** (**1808-2010**)- **volume 1: Crise Colonial e Independência** (**1808-1830**). Rio de Janeiro: Editora Objetiva, p. 1601-204, 2011.

CAMPOS NETO, C.A.S. e SANTOS, M.B. Atração de Cargas para o Porto de Santos: perpesctivae crescimento sustentável. IPEA: Brasília, 2005.

CHAVES, C.M.G. Os Mapas Estatísticos de Minas Gerais: importações, exportações, consumo, produção e reformas econômicas no início do século XIX. In: **X Seminário sobre a Economia Mineira**, p. 1-26, 2002.

CORRÊA, R.L. Interações Espaciais. *In*: CASTRO,I.E. *et al.* (Orgs.). **Explorações Geográficas.** Bertrand Brasil: Rio de Janeiro, 1997.

COSTA e SILVA, A. População e Sociedade. In: **História do Brasil Nação** (1808-2010)-volume 1: Crise Colonial e Independência (1808-1830). Rio de Janeiro: Editora Objetiva, p. 35-73, 2011.

COTELI, M. G. Anatolian Urban Network: regional commercial networks overcoming the territorial disparities. In: **Anais do 15° International Planning History Conference Society**, 2012, p. 1-12.

CHRYSOSTOMO, M.I.J. Idéias em Ordenamento, Cidades em Formação: a produção da rede urbana na província do Rio De Janeiro. Tese de Doutorado- IPPUR/UFRJ, 2006

DARBY, H.C. On the Relations of Geography and History. In: **Transactions of the Institute of British Geographers**, n°19, p.1-11, 1953.

_____. Historical Geography in Britain, 1920-1980: continuity and change. In: **Transactions of the Institute of British Geographers**, n°8, p. 421-428, 1983.

_____. The Relations of History and Geography: studies in England, France and United States. UK: University of Exeter Press, 2002.

DIAS, L.C. Les Origines du Réseau Brésilien de Villes. *In* : **Réseaux d'information et Réseau Urbain au Brésil**. Paris: L'Harmattan, p. 17-42, 1995.

_____. Os Sentidos da Rede: notas para discussão. *In*: **Redes, Sociedades e Territórios**. DIAS, L.C. e SILVEIRA, L. L. (Org.). Santa Cruz do Sul: EDNUISC, p. 11-27, 2005.

DICKEN, P. Et al. Chains and networks, territories and scales: towards a relational framework for analyzing the global economy. In: **Global Networks**, 2, p. 89-112, 2001.

DUPUY,G. Géographie et Économie dês Réseaux. *In*: **L' Espace Géographique**, n°3, p. 193-209, 1993.

ESTAVILLE, Jr., L. E. Organizing Time in Historical Geography. In: GRENN, D. B. (ed.). In: **Historical Geography: a methodological portrayal**. Savage, Maryland: Rowman & Littlefield Publishers, p. 310-324, 1991.

FILHO,A.G. História Econômica da Construção Naval no Brasil: formação de aglomerado e performance inovativa. In: **Revista EconomiA**, vol. 12, n°2, p. 309-336,maio/agosto, 2011. Disponível em: http://www.anpec.org.br/revista/vol12/vol12n2p309_336.pdf. Acesso em: 03/05/2013.

FLORENTINO, M. Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FONSECA,C.D. Arraiais e Vilas D'El Rei- espaço e poder nas Minas setecentistas. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011.

FRAGOSO, J.L. E FLORENTINO, M. O Arcaísmo como Projeto. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993.

FRAGOSO, J.L. Homens de Grossa Aventura- acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

_____. A Noção de Economia Colonial Tardia no Rio de Janeiro e as Conexões Econômicas do Império Português: 1790-1820. In: **O Antigo Regime nos Trópicos- a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII).** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p. 321-338, 2001.

_____. Mercados e Negociantes Imperiais: um ensaio sobre a economia do império português (séculos XVIII e XIX). In: **História: questões e debates**, n°36, p. 99-127, 2002.

FRANÇA, J.M.C. Outras Visões do Rio de Janeiro Colonial (1582-1808). Rio de Janeiro: José Olympio, 2000.

FRIDMAN,F. As Cidades e o Café. In: **Revista Rio de Janeiro**, °18-19, p. 131-149, jan-dez, 2006.

FRIDMAN, F. Freguesias Fluminenses ao final dos Setecentos. In: **Revista IEB**, n°48, p. 91-106, março, 2009.

FRUTUOSO, E. *et al.* O Movimento do Porto de Lisboa e o Comércio Luso-brasileiro (1769-1836). Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

FURTADO, C. Formação Econômica do Brasil. São Paulo: Editora Nacional, 1989.

FURTADO, J.F. Teias de Negócios: conexões mercantis entre as Minas de Ouro e a Bahia, durante o século XVIII. In: **Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português**. FRAGOSO,J.L.R. et al (Ed.), p. 165-192, 2006.

GALVÃO, M.C.C. Características da Geografia dos Transportes no Brasil. In: **Percursos Geográficos- Maria do Carmo Corrêa Galvão**. Rio de Janeiro: Lamparina, PGG/UFRJ, p. 19-47, 2009 [1969].

GEIGER, P.P. Litoralização e Interiorização no Brasil. In: **Paisagem, Imaginário e Espaço**. ROSENDAHL, Z. e CORRÊA, R.L (Org.). Rio de Janeiro: EdUerj, p. 163-182, 2001.

GOMES, P.C.C. Um Lugar para a Geografia: contra o simples, o banal e o doutrinário. In: **Espaço e Tempo: complexidade e desafios do pensar e fazer geográfico.** MENDONÇA, F. A., LOWEN-SAHR, C. L. e SILVA, M. (Org.). Curitiba: Associação de Defesa do Meio Ambiente e Desenvolvimento de Antonina, p. 13-30, 2009.

GORENSTEIN, R. Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, p. 125-222, 1993.

GOUVÊA, M.F.S. **O Império das Províncias- Rio de Janeiro**, **1822-1889**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

GUELKE, L. The Relations Between Geography and History Reconsidered. In: **History and Theory**, vol. 36, 1997

GUIMARÃES, C.G. O Comércio da Carne Humana no Rio de Janeiro: o negócio do tráfico negreiro de João Pereira de Almeida e da firma João Pereira de Almeida & Cia, 1808-1830. In: **África passado e presente: II Encontro de Estudos Africanos da UFF**. RIBEIRO, A; GEBARA, A.; BITTENCOURT, M. (Org.) – Niterói: PPGHISTÓRIA-UFF, 2010.

HARTSHORNE, R. The Relation of History to Geography. In: **The Nature of Geography- a** critical survey of current thought in the light of past. Westport: Greenwood Press, [1939] 1977.

HOLANDA,S.B. História Geral da Civilização Brasileira, volume 1, 1989

HOPKINS, T.K. e WALLERSTEIN, I. Commodity Chains: construct and research. In: **Commodity Chains and Global Capitalism**. GEREFFI, G. and KORZENIEWICZ, M. (Ed.). British Library, p. 17-20, 1994.

JANCSÓ, I. Cronologia de História do Brasil Colonial (1500-1831). Departamento de História: USP, 1994.

JOHNSON, E.A.J. The Organization of Space in Developing Countries. Harvard University Press: Cambridge, 1970.

JONES, L.W. The Hinterland Reconsidered. In: **American Sociological Review**, n°20, febuary, p. 40-44, 1955.

LAMEGO, A. O Homem e a Serra. Rio de Janeiro: Divisão Cultura, 2º edição, 1963.

_____. O Homem e a Guanabara. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1964.

LENHARO, A. As Tropas da Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil (1808-1842). Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1979.

LINHARES, M.Y.L. Pecuária, Alimentos e Sistemas Agrários no Brasil (séculos XVII e XVIII). In: **Revista Tempo**, volume 1, n°2, p. 132-150, 1996.

LIVINGSTONE, D. Putting Science in its Place. Chicago: University of Chicago Press, 2003.

LOIS,C. "Mare Occidentale". In: **Revista Terra Brasilis**, n° 7, 8 e 9, 2007. Disponível em: http://terrabrasilis.revues.org/257. Acessado em: 27/02/2013.

LOWENTHAL, D. How We Know the Past. In: **The Past is a Foreign Country, Cambridge**: Cambridge University Press, p. 185- 259, 1985.

MAMIGONIAN, B. G. A Proibição do Tráfico Atlântico e a Manutenção da Escravidão. In: **O Brasil Imperial-vol. I (1808-1831).** GRINBERG, K. e SALLES,R. (Org.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p. 207-233, 2009.

MARCONDES, R.L. Formação da Rede Regional de Abastecimento do Rio de Janeiro: a presença dos negociantes de gado (1801-1811). In: **Revista TOPOI**, março, p. 41-71, 2001.

MARTINS, L e ABREU, M.A. Paradoxos da Modernidade: o Rio de Janeiro no período joanino, 1808-1821. In: **Brasil Urbano**. FERNANDES, E. e Abreu, M.A. (Eds.). Rio de Janeiro: Mauad, 2004.

MARTINS, M.F. Os tempos da mudança: elites, poder e redes familiares no Brasil, século XVIII e XIX. In: **Conquistadores e Negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos Trópicos, no século XVI e XVIII**. FRAGOSO, J.R et al (Org.) Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p. 403-443., 2007.

MASSEY, D. Spaces of Politics. In: **Human Geography Today**. Massey, Doreen, ALLEN, John and SARRE, Philip (Editors). Cambridge; Polity Press, p. 279-294, 1999.

MATOS, O.N. Evolução das Vias de Comunicação no Estado do Rio de Janeiro. In: **Boletim Geográfico Paulista**, n°3, p. 51-75, outubro, 1949.

MATTOSO, K. Bahia, século XIX: uma província no império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MAURO, F. O Ciclo do ouro e o ciclo do café: estudo comparado. In: **Do Brasil à América**. São Paulo: Editora Perspectiva, pp. 105-128, 1975.

MAWE, J. **Viagens ao Interior do Brasil**. (Tradução Selena B. Viana). Belo Horizonte: Itatiaia, 1978

MELLO, C.F.P. O Rio de Janeiro: uma praça desfalcada "dos melhores soldados e oficiais" (séculos XVII-XVIII). In: **História,** vol.31, n°1 Jan./June 2012.

MONBEIG, P. O Brasil. São Paulo: Editora Difel, 1975.

MORAES, A.C.R. O Sertão: um "outro" geográfico. In: **Terra Brasilis**, nº 4 e 5, p. 11-23, 2002.

MUSSO, P. Télécomunications et philosophie des réseaux- la postérité paradoxale de Saint-Simon. Paris: Presses Universitaire de France, 1997.

MUSSO, P. Introduction. In: **Le Territoire Aménage par les Réseaux.** Paris: Edition de l'Aube, p.5-26, 2002.

NASH, C. and GRAHAM,B. The Making of Modern Historical Geography. In: **Modern Historical Geographies**. GRAHAM, B. and NASH, Catherine (Ed.). London: Longman, p. 1-9, 2000.

NASH, C. Historical Geographies of Modernity. In: **Modern Historical Geographies**. GRAHAM, B. and NASH, Catherine (Editors). London: Longman, p. 13-40, 2000.

NORDMAN,D. De Quelques Catégories de la Science Géographique: frontière, région et hinterland en Afrique du Nord (XIX et XX siécles). In: **Annales, Histoire, Sciences Sociales**, n°5, p.969-986, 1997

OFFNER, J. M. Territorial Deregulation: local authorities at risk from technical networks. In: **International Journal of Urban and Regional Research**, volume 24, march, p. 165-182, 2000.

OGBORN, M. Historical Geography of Globalization. In: **Modern Historical Geographies**. GRAHAM, B. and NASH, C. (Ed.). London: Longman, p. 43-69, 2000.

OSÓRIO, H. Comerciantes do Rio Grande de São Pedro: formação, recrutamento e negócios de um grupo mercantil da América portuguesa. In: **Revista Brasileira de História**, v.20, n°39, p. 115-134, 2000.

_____. O Império Português no Sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes. Porto Alegre: UFRGS, 2007

PAIVA, E.F. Minas depois da Mineração [ou o século XIX mineiro]. In: GRINBERG, K, e SALLES, R. (Org.). **O Brasil Imperial-vol. I (1808-1831).** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, pp. 271-308, 2009.

PHILO, C. História, Geografia e o "Mistério ainda maior da Geografia Histórica. In: Geografia Humana: sociedade, espaço e ciência social. Rio de Janeiro: Zahar, 1996.

PIRES DO RIO, G.A. A Espacialidade da Economia: superfícies, redes e fluxos. In: CASTRO, I.E., GOMES, P.C.C. e CORRÊA, R.L. (Org.). **Olhares Geográficos- modos de ver e viver o espaço.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 155-187, 2012.

PIZZOLATO, N.D. *et al.* Zonas de Influência Portuárias- hinterlands: conceituação e metodologias para sua delimitação. In: **Gestão Produtiva**, São Carlos, v.17, n°3, p. 553-566, 2010.

PRADO JUNIOR, C. História Econômica do Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1978.

PRED, A. Urban Growth and the Circulation of Information: The United States system of cities, 1790-1840. Cambridge: Harvard University, 1973.

PRADO, M.L e LUIZETTO, M.C. Contribuição para o Estudo do Comércio de Cabotagem no Brasil, 1808-1822. In: **Anais do Museu Paulista**, tomo XXX, p. 159-191, 980.

PUMAIN, D. e SAINT-JULIEN, T. **Analyse Spatiale- les interactions**. Paris: Armand Colin, 2010.

QUINTIERE, L. **Principais Antigos Caminhos Fluminenses para as Minas Gerais**. Rio de Janeiro: Imprensa Estadual, 1951.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia das Redes**. Tradução: Maria Cecília França. São Paulo: Editora Ática, 1980.

RESTITUTI, C.C. As Fronteiras da Província: Rotas de Comércio Interprovincial, Minas Gerais, 1839-1884. Dissertação de Mestrado- Faculdade de Ciências e Letras- UNESP, 2006.

_____. Comércio Terrestre e Marítimo do fumo de Minas no século XIX. In: XIII Seminário sobre a Economia Mineira, 2008.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO- Relatório do Marquês de Lavradio, 1846 (vol. 4) 1913 (vol. 76).

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO (RIHGB)-Almanaque da Cidade do Rio de Janeiro, p.227-229; p.298-301, vol., 266. 1965.

RICUPERO, R. O Brasil no Mundo. **História do Brasil Nação** (1808-2010)- volume 1: Crise Colonial e Independência (1808-1830). Rio de Janeiro: Editora Objetiva, p.115-160, 2011.

RODRIGUE, J.P. et al. The Geography of Transport Systems. Nova York: Routledge, 2006.

RUGENDAS, J.M. **Viagem Pitoresca através do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 8º edição, 1979.

RUSSEL-WOOD, A.J. Centros e Periferias do Mundo Luso-Brasileiro, 1500-1808. *In:* **Revista Brasileira de História**, v. 18, n°36, p.1-28, 1998.

SAMPAIO, A.C.J. Na Encruzilhada do Império hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (1650-1750). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

SANTOS, C. M. **O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 4° edição, 2006 [1996].

SANTOS, M. e SILVEIRA, M.L. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2011.

SCHWARTZ, S. Brasil colonial: plantaciones y periferias, 1580-1750. In: **História da América Latina** (Tomo 3). BETHELL, L. (Org.). Barcelona: Editorial Crítica, 1990.

SCHWARCZ, L.M. Cultura. In: **História do Brasil Nação** (1808-2010)- volume 1: Crise Colonial e Independência (1808-1830). Rio de Janeiro: Editora Objetiva, p. 205-247, 2011.

SILVA, M. B.N. A Saga dos Sertanistas. In: **Oceanos- a formação territorial do Brasil**. Lisboa: Bertrand, p. 148-160, out/dez., 1999.

SLEMIAN, A. E PIMENTA, J.P.G. A Corte e o Mundo- uma história do ano em que a família Real portuguesa chegou ao Brasil. São Paulo: Alameda, 2008.

SOCOLOW, S.M. Economic Activites of the Porteño Merchants: the viceregal period. In: **The Hispanic American Historical Review**, n°1, p. 1-24, febuary, 1975.

SMITH, J.R. The World Entrepôt. In: **Journal of Political Economy**, vol. 18, n° 9, p. 697-713, 1910.

SOUZA, M.J.L. O Bairro Contemporâneo: ensaio de abordagem política. In: **Revista Brasileira de Geografia**, 51, (2), p. 139-172, 1989.

STRAFORINI, R. **Tramas que Brilham**. Tese de Doutorado em Geografia (PPGG/UFRJ), 2007.

TAVARES, G. C. A Fazenda de Santa Cruz: sua importância para o comércio de abastecimento da cidade do Rio de Janeiro no período joanino (1808-1821). In: **Revista do AGCRJ**, n°5, p. 269-284, 2011.

TELLES, P.C.S. **História da Construção Naval no Brasil**. Rio de Janeiro: LAMN, FEMAR, 2001.

VANCE, J. E. Jr. **The Merchant's World: the geography of wholesaling**. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, 1970.

VEYNE, P. Como se escreve a História; Foucault revoluciona a História. Brasília: Editora da UNB, 1982.

ZEMELLA, M. O Abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII. São Paulo: EDUSP, 1990 [1955].

WEHLING, A e WEHLING, M.J.C. A Economia Colonial. In: **Formação do Brasil Colonial**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, pp. 187-218, 1994.