

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**DE SALVADOR AO RIO DE JANEIRO: A TRANSFERÊNCIA
DA CAPITAL DA COLÔNIA EM 1763**

BRUNO BRAUER

Matrícula nº: 104037262

Orientadora: Prof^a Leonarda Musumeci

JANEIRO DE 2009

Agradecimentos

Agradeço aos meus pais Vitor e Sylvia Brauer pelo incentivo; à Juliana Justo pela paciência, e principalmente à professora Leonarda Musumeci, pelo incentivo, paciência, ajuda e orientação durante toda a elaboração deste trabalho.

As opiniões expressas neste trabalho são de exclusiva responsabilidade do autor

Resumo

A monografia focaliza as principais motivações da transferência da capital da América portuguesa, em 1763, de Salvador para a cidade do Rio de Janeiro. Destaca três fatores como sendo, possivelmente, os mais relevantes para entender essa mudança: a questão militar e os conflitos no extremo sul da colônia; a rearticulação econômica provocada pela mineração do ouro e a importância crescente do Rio de Janeiro no tráfico de escravos. A partir da análise de tais fatores, procura mostrar como a cidade do Rio adquiriu gradativamente os predicados necessários para tornar-se a capital da colônia.

Abstract

The paper focuses on the main reasons concerning the transfer of the portuguese America, in 1763, from the city of Salvador to Rio de Janeiro. Underlines three factors as the most relevant to explain this change: a military issue and the conflicts at the south of the colony; the economic articulation provoked by the gold mining and the growing importance of Rio de Janeiro concerning slave traffic. From the analysis of those factors, the paper shows how the city of Rio aquired the necessary qualities to become the capital of the colony.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	6
1. “O MELHOR TESOURO DA COROA...”	8
2. O SUL	14
3. AS MINAS	21
4. O TRÁFICO DE ESCRAVOS	26
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	37

ÍNDICE DE TABELAS

TABELA 1 – IMPORTAÇÃO DE ESCRAVOS PELA CAPITANIA DE MINAS GERAIS, SAÍDOS DA BAHIA E DO RIO DE JANEIRO (1739-1759).....	27
TABELA 2 – ESCRAVOS ENTRADOS NO RIO DE JANEIRO, SEGUNDO PORTO DE ORIGEM (1731-35)	30
TABELA 3 – ESCRAVOS SAÍDOS DE LUANDA COM DESTINO AO BRASIL, SEGUNDO PORTO DE ENTRADA (1723-75).....	33

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 – A BAÍA DE GUANABARA E SEU “COFRE NÁUTICO”	10
FIGURA 2 – A ROTA DOS PERULEIROS DE BUENOS AIRES A POTOSÍ	15
FIGURA 3 – ESTUÁRIO DO PRATA E COLÔNIA DO SACRAMENTO	17
FIGURA 4 – ESCRAVOS SAÍDOS DE LUANDA COM DESTINO AO BRASIL, SEGUNDO PORTO DE ENTRADA (1723-75).....	31

Introdução

Esta monografia se propõe a analisar as principais motivações da escolha da cidade do Rio de Janeiro como nova capital da América portuguesa a partir de 1763.

Em 2008 comemorou-se o aniversário de 200 anos da chegada da corte portuguesa ao Brasil. A cidade que acolheu a família real e toda sua comitiva foi o Rio de Janeiro, já transformada, algumas décadas antes, na nova capital colonial e confirmada em seu papel de centro administrativo, político, estratégico e econômico pela decisão de Dom João VI no ano de 1808. A celebração dos dois séculos que se passaram desde a vinda da corte inspirou a escolha do tema deste trabalho, mas ele acabou se concentrando na tentativa de entender como a cidade adquiriu as qualidades de um centro capaz de abrigar em primeiro lugar, a sede da colônia e, em seguida, do próprio reino de Portugal.

Na estruturação da monografia foram privilegiados três aspectos favorecedores do papel de destaque adquirido pelo Rio de Janeiro a partir da segunda metade do século XVII e ao longo do século XVIII: a proximidade com a região sul da colônia; a proximidade e o controle das regiões das minas; a crescente importância do porto fluminense no comércio colonial e, mais especificamente, no tráfico de escravos. O peso desses três aspectos na transferência da capital é objeto de uma análise mais minuciosa, todavia também são mencionados alguns outros fatores como parte do cenário em que, desde fins do século XVI, se desenvolvia a região fluminense e em especial a cidade do Rio de Janeiro.

O trabalho contém quatro capítulos, além desta introdução e de uma conclusão. No primeiro, discute-se o conceito de capitalidade e descreve-se brevemente a formação urbana do Rio de Janeiro, a formação das suas elites econômicas e as conseqüências da União Ibérica (1580-1640) para a colônia e para a cidade, assim como das constantes invasões estrangeiras nas costas brasileiras.

O segundo capítulo destaca a importância da localização da cidade do Rio próxima às porções ao sul da colônia e mostra que, diferentemente da então capital, Salvador, o Rio poderia controlar com mais facilidade os constantes conflitos territoriais nas fronteiras ao sul, sobretudo na colônia de Sacramento, arduamente disputada com os espanhóis. Tais conflitos são abordados no contexto da disputa pelo controle do estuário do Prata, que dava a portugueses e luso brasileiros o controle de um triângulo comercial bastante vantajoso entre Luanda, Rio de Janeiro e Buenos Aires. Por fim, o capítulo se propõe a analisar como a cidade do Rio ganhou relevância crescente na organização das tropas militares que atuavam no sul.

O terceiro capítulo focaliza a importância adquirida pela cidade com a exploração das minas de ouro a partir do final do século XVII, com o grande fluxo migratório para a região das Gerais, com o surgimento de novos centros urbanos e com o aumento da demanda por escravos e produtos diversos. Busca-se ainda mostrar a centralidade do Rio para a tributação e o controle fiscal sobre a riqueza gerada nas minas.

O quarto e último capítulo trata da questão do tráfico de escravos e da crescente primazia dos traficantes fluminenses no comércio com a África, em particular com Angola, procurando entender como a proximidade com as minas e com os centros consumidores transferiu dos portos de Bahia e Pernambuco a liderança no tráfico para o porto do Rio. Esse capítulo aborda ainda a importância da cachaça e de outros produtos coloniais escoados pelo porto carioca na dinamização das redes de trocas que garantiam o fluxo de mão-de-obra cativa requerido pela economia colonial. Por fim, examina a hipótese de que a cidade do Rio de Janeiro no século XVIII tornou-se estratégica, também, para o controle da tributação da coroa portuguesa sobre os escravos africanos entrados no Brasil.

Na conclusão, são retomados alguns pontos centrais do trabalho, ressaltando-se os fatores de capitalidade de que o Rio desfrutava antes de tornar-se oficialmente a capital e que foram especialmente relevantes para que a cidade fosse escolhida em 1763 como nova sede político-administrativa de Portugal na colônia.

1. “O MELHOR TESOURO DA COROA...”

Em 1761, uma carta do rei de Portugal ordenava ao governador do Rio de Janeiro, Gomes Freire de Andrade, 1º conde de Bobadela, que abandonasse seu posto e assumisse o governo geral da colônia na Bahia. Todavia, essa ordem régia não foi cumprida e Bobadela se manteve no poder até 1763, alegando ser a cidade preciosa demais para ficar, mesmo que temporariamente, sem governo, à mercê de ataques estrangeiros. A morte de Bobadela em janeiro daquele ano impediu que ele vivenciasse o momento histórico que elevaria o Rio de Janeiro à capital da colônia e cidade mais influente do império ultramarino português. Em dezembro de 1763, Antônio Álvares da Cunha tomava posse como vice-rei do Estado do Brasil, com residência no Rio de Janeiro, o que oficializava de uma vez por todas a mudança da capital (BICALHO, 2003, p. 83-5; LESSA, 2000b, p. 70).

Maria Fernanda Bicalho sublinha a escassez de registros que explicitem os motivos da decisão de transferir a sede do vice-reinado, mas utiliza, entre outras coisas, as justificativas da permanência de Gomes Freire no Rio como pistas para desvendar essas motivações, mostrando que a cidade, desde o início do século XVIII, tornara-se fundamental para a sustentação do império português, função que a então capital Salvador não vinha mais conseguindo exercer (BICALHO, 2006, p. 1). Segundo trechos da resposta de Bobadela ao rei, citadas pela autora, o governador considerava arriscadíssimo deixar acéfalo o Rio de Janeiro – “a mais importante Jóia deste grande Tesouro” – visto que: (a) as negociações com os espanhóis no sul da colônia, decorrentes do Tratado de Madrid, firmado em 1750, demandavam administrador que residisse nas capitâncias centrais; (b) o novo governador nomeado para as Minas ainda não tomara posse; (c) o porto do Rio de Janeiro tornara-se “empório do Brasil” e a melhor opção para prover defesa militar do norte ao sul da colônia (Documento do Arquivo Histórico Ultramarino, *apud* BICALHO, 2006, p. 15).

De acordo com a mesma autora, o conceito de capitalidade pode ser representado pela capacidade de uma determinada região de atuar como centro administrativo articulador de vasto espaço territorial ou mesmo aterritorial. A região dotada de tal atributo é geralmente transformada em centro cosmopolita com capacidade centralizadora, aberta à circulação de homens, capitais e idéias. Além disto, a capitalidade define a posição estratégica de uma cidade no centro atrativo de interesse de uma determinada região (BICALHO, 2006, p. 7-8).

Para Carlos Lessa, uma cidade com características de capitalidade é geralmente a sede do poder político, é percebida com superioridade frente às demais cidades, demonstra riqueza e civilidade de uma nacionalidade. A cidade como capital, em sua opinião, é a realidade cívico-cultural do Estado, além de ser o núcleo soberano do território nacional, ou, usando sua

expressão: “é o pólo de condensação cultural, a Meca para o provinciano ambicioso e bem sucedido” (LESSA, 2000b, p. 63-66).

Além de citar, da mesma forma que Bicalho, os três fatores fundamentais para definir a capitalidade do Rio – sua posição estratégica nas disputas pelo extremo sul da colônia, sua proximidade com a região das minas e a centralidade do seu porto no comércio em geral e no de escravos em particular –, Lessa enfatiza ainda o poder da cidade como centro fiscalizador e credita a transferência da capital no ano de 1763 em grande parte a esse poder de fiscalização. Segundo ele, a angústia fiscal portuguesa acelerou o processo, já que a cidade do Rio apresentava arrecadação superior à de Salvador desde 1722 (LESSA, 2000b, p. 70).

São Sebastião do Rio de Janeiro foi fundada no litoral fluminense em 1565, por Estácio de Sá, em meio à luta contra os invasores franceses, expulsos definitivamente só em 1567. Desde o início, portanto, a preocupação com a defesa e a segurança marcaram fortemente a constituição da cidade.

Colonos vindos do Velho Mundo, alguns deles jesuítas, incumbidos de catequizar centenas de milhares de nativos que na região viviam, foram pioneiros no lento processo de formação do centro urbano na região da Baía de Guanabara. Para dar salvaguarda às igrejas e casebres mais simples que a elas se anexavam, idealizou-se uma cortina de defesa marítima capaz de repelir toda e qualquer tentativa de invasão. A cortina de pedras deveria ligar o Morro do Castelo ao Morro de São Bento. A muralha de fortificação idealizada e erguida, todavia, não era suficiente para conter a fúria da natureza, que se apresentava em forma de grandes ressacas.

A cidade obrigou-se a buscar um novo e mais eficaz sistema de defesa. A entrada da Baía de Guanabara, que separa o mar aberto das águas calmas, é relativamente estreita e desenhada por um conjunto de rochas que se lançam do fundo do mar em direção ao céu, como se fossem pontas de *icebergs* de pedra. A construção de fortes sobre essas enormes formações rochosas evitariam que a força do mar as derrubasse, como ocorrera anteriormente. Além disso, duas fortificações construídas uma defronte à outra seriam capazes de interceptar qualquer embarcação de corsários, piratas ou curiosos mal intencionados. O poder de fogo dos canhões de proteção das duas muralhas cruzava-se e impossibilitava, por consequência, qualquer invasão indesejada. Além disso, índios recrutados para segurança ficavam a postos de arco e flecha e garantiam tranquilidade ainda maior para a cidade que começava a crescer (LATIF, 1965, p. 84-87).

Carlos Lessa afirma que desde a fundação da cidade do Rio de Janeiro, a Guanabara tinha função de proteção militar. A Baía guardava excelentes características estratégicas para as tecnologias militares utilizadas na época, como a construção de fortificações e a facilidade

com que se posicionavam os soldados em seus inúmeros observatórios naturais em meio às rochas e à vegetação - características que levam Lessa a chamar a Guanabara de “cofre náutico” (LESSA, 2000b, p.20-22).

A dimensão estratégica é favorecida pela configuração física do lugar. Os esporões que saem da Serra do Mar e se projetam em direção ao oceano criam um macrorrecorte com duas baías, a de Guanabara e a de Sepetiba. O Rio é a única metrópole do mundo com esta dupla dotação de espelhos d'água. (LESSA, 2000b, p.21)

Figura 1 – A Baía de Guanabara e seu “cofre náutico”



Fonte: A Baía da Guanabara vista do espaço
[\[http://www.saberweb.com.br/praias-do-brasil/baias-do-brasil/images/baia-de-guanabara.jpg\]](http://www.saberweb.com.br/praias-do-brasil/baias-do-brasil/images/baia-de-guanabara.jpg)

Em relação às construções, as casas que se formavam buscavam umas nas outras a proteção contra o calor excessivo do sol tropical, além dos perigos das matas verdes ainda mal exploradas e davam abrigo aos recém chegados do Velho Mundo, geralmente missionários jesuítas. Tamanha foi a importância dos homens de fé na fundação da cidade que escolas e igrejas por eles administradas foram os embriões do subsequente desenvolvimento urbano e das relações econômicas que começavam a surgir (LATIF,1965, p. 87-90).

Um segundo fator relevante para a análise foram as relações comerciais que cresciam na recém-fundada cidade. Na visão de Fragoso e Florentino, durante o século XVI a importância econômica de São Sebastião do Rio de Janeiro ficava em segundo plano: a população somava pouco menos de 4 mil habitantes, a produção interna era bastante escassa e voltada ao abastecimento de seus próprios cidadãos, havia poucos engenhos na região e a comercialização que vinculava a cidade ao rentável comércio atlântico restringia-se à tímida importação de escravos e à exportação de farinha de mandioca para Luanda, capital de Angola (FRAGOSO e FLORENTINO, 1993, p.33).

Lessa também sublinha esse desinteresse inicial pela região:

No início da ocupação os portugueses desprezam a Guanabara. Salvador foi inicialmente privilegiada pela ótica combinada da alta produtividade açucareira com a facilidade de navegação para a Europa. A porta de entrada escolhida para a “maravilha e mistério” do Eldorado inicialmente não foi a Baía de Guanabara, mas São Vicente. Entretanto, pouco depois a necessidade geopolítica conduziu Portugal a conquistar o Rio de Janeiro (LESSA, 2000b, p. 68).

Luiz Felipe de Alencastro ressalta a importância dos colonos que aqui viviam e trabalhavam na caça aos indígenas para usá-los como mão-de-obra forçada. Três eram os modos de apropriação de indígenas: os *resgates*, que consistiam na troca de mercadorias por índios prisioneiros de outros índios; os *cativeiros*, que eram índios capturados em guerras por outras tribos; e os *descimentos*, que eram os deslocamentos forçados de índios para regiões já ocupadas por europeus. A mão-de-obra indígena era muitas vezes alugada pelos jesuítas ao governo da cidade, que a usava para dar continuidade às obras de infra-estrutura de fundação do Rio de Janeiro (ALENCASTRO, 2000, p. 119-121).

Boxer sublinha a expressividade dessa classe comercial que se estruturava principalmente nas regiões do Rio de Janeiro e da capitania de São Vicente, nas cidades de São Vicente e Piratininga. A caça aos indígenas era uma atividade bastante lucrativa e os bandeirantes ou paulistas, como eram conhecidos os homens que se organizavam em tais expedições de caça, faziam a preação dos índios para comercializá-los como mão-de-obra. Essas expedições eram em alguns casos financiadas pelo governo central português, o que legitimava a atividade e incentivava mais participantes.

Existem relatos de que algumas das expedições alcançaram a bacia amazônica, os planaltos ao sul e algumas chegaram a avistar a cordilheira dos Andes. Tal atividade já havia sido noticiada desde 1553, mas foi na segunda década do século XVII que as capturas tiveram seu auge. A maioria dos cativos era vendida em feiras e enviada para trabalhar nas roças paulistas ou como plantadores de cana no Rio de Janeiro. A cidade do Rio se valia da caça aos índios para fortalecer sua elite econômica e incentivar suas atividades agrícolas (BOXER, 1973a, p. 36-42).

Na década de 1620 a produção açucareira foi estimulada e, além disso, a cidade passou a ser a responsável pelo abastecimento de outras regiões coloniais. No âmbito econômico, o cultivo de vários gêneros alimentícios passou a ganhar crescente importância, juntamente com a importação de escravos africanos (FRAGOSO e FLORENTINO, 1993, p.33).

O comércio aquecido de cana-de-açúcar, de tabaco, aguardente e principalmente de escravos fortaleceu os alicerces da economia fluminense, que começava a ganhar terreno no cenário colonial. A quantidade de riquezas, metais preciosos e dinheiro que circulavam

diariamente pelo porto do Rio foi condição para o fortalecimento da região (MILLER, 1999, p.14-15).

A elite econômica representada por comerciantes responsáveis pelo abastecimento da região e pela produção de açúcar destacou-se e estabeleceu-se como a principal classe econômica regional. Muitos desses comerciantes, representantes de casas comerciais metropolitanas, converteram-se em aristocracia rural e assumiram o controle dos engenhos de açúcar, além da produção da aguardente, do tabaco e de gêneros alimentícios (FRAGOSO e FLORENTINO, 1993, p.34-6). O desenvolvimento dessa elite de agentes mercantis impulsionava a economia fluminense e muitas foram as famílias que aproveitaram esse nicho de mercado para lucrar e ganhar poder fora do eixo nordestino. A família Sá é um bom exemplo: Estácio de Sá foi o fundador da cidade do Rio de Janeiro e, a partir daí, diversos representantes da família ocuparam importantes cargos políticos e administrativos na colônia. Os Correia de Sá acumularam tanto poder familiar que consideravam a região fluminense um feudo de sua propriedade. Seu poder e influência eram maiores do que aqueles possuídos pelos donatários oficiais das capitanias (BOXER, 1973a, p. 20-2).

Em 1580 teria início a União Ibérica, como ficou conhecido o período da história em que Espanha e Portugal ficaram submetidos a uma mesma coroa, a dos Felipes II a IV de Espanha, ou I a III de Portugal. Durante esse período, os dois reinos ibéricos formaram uma monarquia dual, com as colônias de ambos continuando demarcadas e administradas separadamente (BOXER, 1973a, p. 17).

A intenção principal de Felipe II era apoderar-se de importantes rotas comerciais abertas e exploradas pelos portugueses, como as rotas da África ocidental até o Brasil, a costa oriental africana e as feitorias do Oriente (BOXER, 1973a, p.18). Em guerra com Holanda, Inglaterra e França, a coroa espanhola impõe proibições de comércio com os inimigos e o grande império colonial torna-se alvo sistemático de ataques, invasões e pirataria, incluindo a tomada de Angola e do nordeste brasileiro pelos holandeses na primeira metade do século XVII.

As constantes ameaças de invasões estrangeiras às costas brasileiras eram preocupantes, e as chamadas companhias de comércio holandesas, inglesas e francesas almejavam conquistar entrepostos comerciais tanto no Atlântico como no Índico. As colônias da América do Norte experimentavam uma colonização mais intensiva enquanto corsários disputavam áreas de influência no Oriente, assim como nas Índias Ocidentais e nas costas africanas (BICALHO, 2003, p. 51).

Boxer lembra que a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais preparava uma invasão às colônias portuguesas tanto nas Américas quanto na África para compensar as

proibições de comércio entre essas nações impostas pela União Ibérica. Os holandeses almejavam os domínios da Bahia e Pernambuco, assim como os principais mercados portugueses de escravos como Guiné e Luanda. Tal meta poderia parecer excessivamente ambiciosa, mas era necessária para controlar o comércio de açúcar português. Em 1624 os holandeses travaram uma batalha na Bahia e assumiram o controle da cidade, mas foram expulsos um ano depois. Em 1630, invadiram Pernambuco, a partir de onde estabeleceram domínio sobre quase todo o nordeste brasileiro até o ano de 1654.

Entre outras coisas, a ocupação holandesa gerou um movimento de expulsão de parte dos antigos senhores de engenho sobretudo para a Bahia, mas também para as terras mais ao sul que permaneciam sob controle português (BOXER, 1973a, p. 60-65). O Rio de Janeiro passou então, junto com São Vicente, a ser um dos pólos de atração de capitais açucareiros e de produção de bens para o abastecimento regional. A proximidade das regiões fluminense e vicentina incentivava a rivalidade entre suas elites mercantis. A atenção da metrópole agora se voltava também para essas regiões e era a partir delas que os colonos formavam forças de resistência contra novas possíveis invasões estrangeiras (BOXER, 1973a, p. 71-2).

Além disso, é preciso ressaltar a importância do extremo sul da colônia portuguesa para se entender o progressivo deslocamento do eixo econômico e administrativo na direção norte-sul, que culminou com a transferência da capital em 1763. Os conflitos territoriais pela demarcação das fronteiras e pelo controle de importantes áreas estratégicas, e o papel do Rio de Janeiro nesse panorama conflituoso serão focalizados no capítulo a seguir.

2. O SUL

O Rio será suporte à penetração brasileira no comércio espanhol da região do Prata e à ocupação militar e comercial da região Sul. A colônia de Sacramento e as cidades de Rio Grande, Viamão e Desterro surgem de iniciativas a partir do Rio de Janeiro (LESSA, 2000a, capítulo "O território", p. 21).

O desenho geográfico que dividia os dois principais reinos de Portugal e Espanha no Novo Mundo baseava-se no Tratado de Tordesilhas. A jurisdição oficial do vice-reinado espanhol do Peru na segunda década do século XVII correspondia a quase todo o continente sul-americano, excetuando-se a porção do litoral leste, a costa do Caribe e as Guianas, onde hoje se encontra a Venezuela. Embora os tratados de divisão extinguissem qualquer tipo de dúvidas, elas sempre existiram e davam espaço para conflitos. Os espanhóis acreditavam que a linha imaginária de Tordesilhas cortava a costa brasileira ao sul da capitania de São Vicente. Os portugueses, por sua vez, acreditavam que a demarcação cortasse o estuário do Rio da Prata. A província disputada compreendia a região banhada pelos rios Paraná, Paraguai e Uruguai. Pertencente oficialmente à coroa espanhola chamava-se Província do Rio da Prata e tinha Assunção como capital. No ano de 1617, a coroa espanhola decretou a divisão desta em duas: a do Rio da Prata com centro em Buenos Aires e a de Guairá, cujo centro mantinha-se em Assunção (BOXER, 1973a, p. 83-5).

É fundamental compreender quais foram as conseqüências da União Ibérica e do seu término para entender a dificuldade de se definir que nação era a colonizadora oficial. Aquilo que o Tratado de Tordesilhas instituiu quase um século antes perderia o valor em 1580 com a união das coroas de Espanha e Portugal. As colônias de povoamento na região confundiam-se entre espanholas e portuguesas, a antiga demarcação do território fora abolida e agora os dois reinos formavam um só. Embora a animosidade fosse presente entre as duas nações, a convivência na América havia se tornado legítima, assim como a exploração das riquezas naturais. O foco de interesse de ambas as nações era justamente a porção sul do continente, mais especificamente o estuário do rio da Prata. O ano de 1640 marcou o fim da União Ibérica e, com esse movimento, surgiram as dificuldades de demarcação dos limites de um território duplamente colonizado (BOXER, 1973a, p. 17-8).

A região do estuário atraía enorme atenção de luso-brasileiros principalmente por ser uma porta de entrada para o interior do continente, via Oceano Atlântico. O conjunto de rios da região permitia abastecer a demanda interna via comércio fluvial além de permitir o escoamento de toda riqueza regional. Era a partir dos rios da região que parte da prata peruana e da carne do charque eram enviados para a Europa.

Para os espanhóis, a área era mais do que um ponto estratégico, tendo em vista que praticamente todas as saídas para o oceano estavam sob domínio lusitano (antes da União Ibérica). A saída e entrada de bens comercializáveis para o vice-reinado do Peru via porto de Buenos Aires era considerada ilegal. Oficialmente, tais movimentações deveriam ser feitas pelo istmo do Panamá, navegando pelo Pacífico em rotas espanholas, geralmente até o porto de Callao, de onde as mercadorias eram desembarcadas e seguiam viagem até os mercados do continente. Mas, sendo muito mais longo e penoso, esse sistema estimulava o contrabando no Rio da Prata e a cobiça portuguesa pelo domínio da região.

O Potosí no Alto Peru era o principal foco de atração dos comerciantes, em especial dos traficantes de escravos, que iam à região trocar suas mercadorias humanas pela prata do Potosí. Os peruleiros, como eram chamados os comerciantes que iam em direção ao Peru pelos rios da região, lucravam extraordinariamente e acredita-se que na última década do século XVII saía uma média de 200 navios de Portugal recheados de mercadorias, geralmente tecidos e manufaturados, para abastecer tanto o Brasil como as províncias espanholas do Peru. As manufaturas que chegavam às minas espanholas pela mão dos peruleiros vinham, em sua maioria, do norte da Europa, visto que nem Portugal nem Espanha produziam tais mercadorias em quantidade suficiente. Com isso, outras nações, em particular a Inglaterra, também desenvolveram fortes interesses no comércio da região.

Diz-se que naquela época [última década do século XVII] uma média de duzentos navios, com 100 a 400 toneladas de deslocamento, largavam a cada ano dos portos portugueses com destino ao Brasil, carregados principalmente de tecidos e outros artigos manufaturados. É óbvio que era demasiado para as necessidades de importação (...) e que boa parte daqueles artigos destinava-se a ser reexportada do Brasil para o Peru, via Rio da Prata, Paraguai e Tucumán (BOXER, 1973a, p. 91).

Figura 2 – A rota dos peruleiros de Buenos Aires a Potosí



Fonte: http://www.multirio.rj.gov.br/historia/modulo01/rio_da_prata.html#imagem7-03-amp.html

A posse da região do estuário vinha sendo disputada por portugueses e espanhóis desde 1515, ano da descoberta do Prata. Em 1536 a Espanha fundara Buenos Aires e a partir

daí foram muitas as fundações de domínio, geralmente na forma de missões jesuíticas, que uniam a catequese dos nativos à necessidade de ocupação da região. No ano de 1680, Manoel Lobo, a mando da coroa portuguesa, fundou a colônia de Sacramento, usando para tal recursos do Rio de Janeiro. Sacramento avivaria ainda mais a questão dos limites territoriais na região (LESSA, 2000a, capítulo “O território” p. 5-9).

Segundo Alencastro, a atenção voltada para a região sul nas proximidades do Trópico de Capricórnio fez com que uma outra importante rota comercial surgisse e ampliasse o horizonte do comércio da cidade do Rio de Janeiro. Essas rotas continentais que ligavam o oceano ao estuário do Prata e possibilitavam o intercâmbio de mercadorias européias e escravos africanos pela prata espanhola, fizeram com que a atividade antes lucrativa de preação de índios na região sudeste fosse posta de lado em proveito das atividades de construção naval e do tráfico negreiro. A cidade do Rio de Janeiro ganharia importância fundamental no comércio platino e esse intercâmbio entre fluminenses e platinos se consolidaria por um casamento de estirpes oligárquicas das duas regiões.

O governador fluminense Salvador Correia de Sá e Benevides (1602-86), nascido de mãe espanhola e de pai português (Martim de Sá), ganharia no início da terceira década do século XVII um importante posto na região do Prata, assim como o comando das tropas lançadas contra os paiguás e os guaicurus na margem oeste do Paraguai, atual Chaco Central na Argentina. Salvador de Sá casar-se-ia com Catalina de Velasco, viúva de um rico proprietário espanhol do Prata. Ao mesmo tempo em que Salvador adquiria influência singular na região sul da colônia portuguesa, seus primos maternos espanhóis adquiriam influência e cargos em Buenos Aires. Ao ganhar a governadoria do Rio de Janeiro, Salvador de Sá iria, de fato, ser o maior fomentador do desenvolvimento fluminense no comércio com o Prata, que, a essa altura já era proeminente. Salvador se tornara um dos grandes proprietários de terras na região sul e sua ambição por mais riqueza e poder fizeram com que conseguisse a concessão perpétua do cartório mais rentável da história do Brasil. Graças a essa concessão perpétua, ele garantiu para si e para seus descendentes o monopólio da pesagem e da armazenagem de todo o açúcar exportado pelo Rio de Janeiro.

Ficava claro que Salvador de Sá daria à cidade do Rio toda preferência no comércio colonial, e não foi diferente com o comércio peruleiro. Empossado no ano de 1637 para o governo do Rio, e com o comando de capitânicas do sul, Salvador arquitetou diversas expedições de Lisboa, de Luanda e do próprio Rio de Janeiro para colocar as mãos na prata do Potosí.

A relação tão importante entre o comércio triangular de Rio, Luanda e Buenos Aires interessava tanto à corte portuguesa quanto ao governador fluminense. A indicação de Lisboa

a favor desse comércio continental foi o suficiente para dar sinal verde às intenções empreendedoras de Salvador de Sá. A cidade do Rio ganharia mais uma vez com tal movimento. Concluindo seu raciocínio, Alencastro enfatiza que, paralelamente à expansão comercial fluminense, Lisboa barra a autonomia paulista submetendo as regiões de Santos e o litoral sul ao Rio de Janeiro no ano de 1698 (ALENCASTRO, 2000, p. 199-203; BOXER, 1973a, p.110-2 p.124-6).

Na análise de Brito, o Brasil inaugurava seu terceiro século de existência ainda sob intensa perspectiva de desmembramento de parte considerável de seu território. No ano de 1704 iniciou-se oficialmente o combate que perduraria até o século XIX, quando a colônia do Sacramento tornar-se-ia independente. A luta armada entre espanhóis e portugueses tornava Sacramento uma praça de guerra, onde os segundos invadiam insistentemente a região e os bens que a muito custo eram dos espanhóis, enquanto estes tratavam de destruir todo e qualquer vestígio de gado ou plantações de portugueses na área.

Figura 3 – Estuário do Prata e Colônia do Sacramento



Fonte: <http://idasevindas.files.wordpress.com/2007/04/mapa-uruguay.jpg>

A colônia do Sacramento fora perdida para os espanhóis no final do século XVII. Todavia, em 1715, obedecendo ao Tratado de Utrecht, o reino de Espanha concorda em transferir a área para o domínio português, além de declarar nulos quaisquer títulos de domínio que fossem apresentados por espanhóis reivindicando a região. Sacramento estava em ruínas deixadas por espanhóis, mas não demorou e a prosperidade voltou a beneficiar a região, o que causava considerável incômodo aos antigos detentores da colônia. Não tardou e, em 1735 a guerra foi retomada. Quinze anos mais tarde, Portugal, seguindo novo tratado, o de Madrid, concedeu as terras à Espanha. Assim, as vitórias e derrotas das potências europeias

iam se revezando em um movimento que impedia a paz e o descanso dos reinos ibéricos. (BRITO, 1980, p. 87-90).

O estabelecimento da colônia do Sacramento nas margens do Rio da Prata em 1680 inaugurou um período de grandes tensões entre grupos espanhóis e portugueses ali instalados. Serviu de motivo para a eclosão de conflitos militares na região, que acabaram por resultar na recorrente perda e recuperação de seu controle por parte dos portugueses, bem como na assinatura de tratados internacionais sobre a região entre as Coroas ibéricas. Mais significativa talvez tenha sido, a forma com que se buscou dar vazão a uma antiga demanda de grupos instalados no centro-sul do Brasil, fortemente associados ao comércio de contrabando com a região da Prata peruana (GOUVÊA, 2001, p.301).

Ainda sobre a questão dos tratados que delimitavam as fronteiras no sul, Lessa comenta o fato de que o Tratado de Madrid, que inaugurava o princípio de *uti possidetis*, dando a posse àquele que a dominava, além de aceitar que acidentes geográficos demarcassem as regiões, confirmou o direito de Portugal sobre as terras mineiras, goianas, matogrossenses e amazônicas, além da região dos Sete Povos das Missões, enquanto, para a Espanha, sancionou o domínio da bacia do Prata e da colônia do Sacramento. Embora a divisão parecesse mais vantajosa à Espanha, pelo domínio da bacia do Prata, Portugal, ao garantir a posse dos Sete Povos das Missões, ficava com o controle do rio Uruguai, dando binacionalidade à navegação no estuário do Prata. O domínio dos Sete Povos, entretanto, não foi fácil. Conflitos armados insistiam em atrapalhar a tranqüilidade da Coroa Portuguesa no sul da colônia (LESSA, 2000a, capítulo “O território”, p. 17).

Estando em vigor o Tratado de Madrid, era necessário um controle mais rígido das fronteiras, o que motivou, em 1752, o deslocamento para o sul de Gomes Freire de Andrade, governador do Rio de Janeiro desde 1733. O Rio tinha a jurisdição das terras ao sul e Bobadela seria o principal responsável pela ocupação das colônias portuguesas na região (principalmente a de Sete Povos das Missões), assim como pela organização dos grupos militares que pudessem resolver os possíveis conflitos (PEREGALLI, 1986, p. 37-40).

A formação de um exército mais bem estruturado e organizado daria a Portugal mais confiança nos conflitos que se arrastavam na porção sul da colônia. Carlos Lessa em, *O Rio de todos os Brasis*, identifica o Rio de Janeiro como região mais apropriada à centralização desse contingente militar. Além da preocupação em defender o rentável centro urbano fluminense de ataques estrangeiros, forças militares na região alcançariam com mais facilidade as áreas com entreveros militares ao sul do que se esse exército se localizasse em Salvador, a então capital da colônia.

Algumas fortificações no Rio foram reformadas, como Santa Cruz, São João, Villegaignon e Praia Grande, e outras novas foram construídas, como Leme, Boa Viagem, Gragoatá, assim como o novo Arsenal da Marinha. A força militar cresceu, aumentando-se de

3 para 4 os corpos de infantaria e criando-se um corpo de cavalaria, um batalhão de henriques e um regimento de artilharia. A Marinha brasileira também ganhava destaque na composição militar que se erguia no Rio. Os navios de guerra escoltavam os navios mercantes em suas rotas tanto transoceânicas quanto continentais ao estuário do Prata (LESSA, 2000b, p. 74-76).

O conde de Bobadela, como governador do Rio, era responsável pela organização de tal exército mais coeso, voltado para defender a soberania portuguesa na Colônia. O alistamento dava-se basicamente de duas formas: algumas missões reuniam soldados voluntários na região de São Vicente para povoar as colônias e oficializar o domínio português ao sul; já em outras missões dedicadas à defesa, o alistamento era feito à força, caso não houvesse voluntários suficientes (PEREGALLI, 1986, p. 41-2).

Ficava cada vez mais claro que o Rio de Janeiro, já a caminho de centralizar o poder econômico na colônia – em decorrência, sobretudo do *boom* da mineração, que será discutido no próximo capítulo – tornava-se também responsável pela coordenação militar e pela defesa colonial. Ter o controle sobre a porção sul, principalmente dos estuários dos rios da região, era fundamental e mais uma vez a capitalidade e a privilegiada posição geográfica do Rio foram decisivas para que a cidade passasse a representar o centro militar português nas Américas.

A visão de Furtado sobre o conflito no sul da colônia levanta outra questão importante que justifica o interesse português na região. Segundo o autor, com a crise do açúcar na segunda metade do século XVII, a criação de gado ganhara força como atividade econômica. A venda da carne e principalmente do couro do animal aquecia as exportações em tempos de crise açucareira, e a área correspondente à colônia do Sacramento abrigava numerosos pastos de criação e produtores. As guerras travadas na região teriam base, portanto, em interesses diversos, que incluíam o charque e o couro, além do comércio de escravos, da obtenção da prata e da saída para o oceano (FURTADO, 2007, p. 111-113).

Na mesma linha, Lessa descreve o seguinte cenário:

A ocupação do Sul com estâncias foi dominada principalmente por paulistas enquanto a colonização foi feita predominantemente por açorianos. A grande articulação da economia gaúcha se deu com as Gerais, exportando gado e muareis via Curitiba para a Feira de Sorocaba. Posteriormente as charqueadas consolidaram a ocupação pastoril. É surpreendentemente elevada a presença de escravos no Rio Grande do Sul, explicada pela produção de carne-seca (LESSA, 2000a, capítulo “O território”, p. 28).

Não é difícil compreender, assim, porque a coroa portuguesa se importava tanto com a proteção militar da porção sul de sua colônia e principalmente com a legitimidade de suas fronteiras. Voltando à análise de Lessa, é importante ressaltar que, devido às intensas relações comerciais que se estabeleciam no estuário do Prata, os interesses estrangeiros sobre o

controle dos rios da região começavam a despertar atenção ainda maior de Portugal e Espanha. No caso português, a necessidade de uma supervisão militar e administrativa mais atuante e fisicamente mais próxima era urgente, como já visto. A capital da colônia, localizada em Salvador, dificultava tal controle, assim como tornava morosa toda e qualquer tentativa de organização de um exército para agir nas áreas de conflito.

A cidade do Rio de Janeiro estava estrategicamente posicionada – ao mesmo tempo próxima das fronteiras em guerra e suficientemente distante para se proteger contra os espanhóis e outras forças estrangeiras que disputavam o domínio do Prata. O controle militar das tropas lusitanas era mais simples quando organizado do Rio de Janeiro e as embarcações saídas do estuário podiam, facilmente, parar no porto fluminense para fiscalização. A cidade do Rio era tão central e influente que, no ano de 1698, recebeu a jurisdição sobre a colônia de Sacramento e no ano anterior havia subordinado também a capitania de São Paulo. Se nessa época o Rio de Janeiro já subordinava a região mineradora, seu poder só tenderia a aumentar, já que em meados do século XVIII, a preocupação em coordenar esforços militares, políticos e administrativos na defesa da porção sul, viria a somar-se às preocupações sobre as atividades de extração do ouro em Minas Gerais (BOXER, 1973b, p.265-284), que serão focalizadas no capítulo a seguir.

3. AS MINAS

A descoberta do ouro mineiro inauguraria um novo século e também uma nova fase, constituindo-se em marco fundador de um longo período de prosperidade, provocando o deslocamento administrativo, fiscal e militar da metrópole para aquela região da colônia, multiplicando os sentidos e alargando o raio das rotas percorridas por navios e frotas que se faziam ao mar a partir do – e com destino ao porto do Rio de Janeiro (BICALHO, 2003, p. 181).

Celso Furtado ressalta que, nos anos finais do século XVI, a metrópole portuguesa partilhava com espanhóis a idéia primitiva de que as terras americanas só se justificariam economicamente caso nelas houvesse metais preciosos. A preocupação metropolitana com o empobrecimento da colônia, especialmente em função da perda do monopólio da fabricação do açúcar para colônias holandesas, francesas e inglesas no Caribe, impulsionava Portugal a retomar o estímulo às expedições em busca do ouro e de outros minerais preciosos.

Para a metrópole, a descoberta de tais riquezas era questão de tempo, visto que as colônias espanholas nas Américas já lucravam com o extrativismo. Como avalia Boxer:

A espantosa exploração das minas de ouro e de prata no México e no Peru, pelos espanhóis, deveria despertar naturalmente grande inveja e emulação entre os portugueses. Sendo inevitavelmente muito vagos os conhecimentos que se tinham do interior do continente, era corrente supor-se que o Alto Peru e Potosí se achavam muito mais próximos do Brasil do que realmente estavam. As lendas transmitidas pelos Tupis e as aventuras contadas pelos viajantes europeus que tinham andado por essas paragens concorreram para aviventar a crença na existência de cadeias de montanhas reluzentes de esmeraldas, diamantes e cristais, não falando nas misteriosas minas de ouro e prata, equivalentes a outro El Dourado. Repugnava aos portugueses admitir que não houvesse nenhum Potosí no lado da linha de Tordesilhas que lhes pertencia, sendo isso uma das razões pelas quais os paulistas avançaram tanto para o oeste (BOXER, 1973a, p.204-205).

Ainda para Furtado, o estado de pobreza e estagnação em que a Colônia se encontrava explica a rapidez com que se desenvolveu a economia do extrativismo mineral no Brasil em fins do século XVII. De áreas ao norte da colônia desencadeou-se um enorme movimento migratório para as regiões mais ao sul, com muitos colonos deslocando-se em busca de riqueza rápida e de melhores condições de vida. O tráfico de escravos foi igualmente expandido e pela primeira vez observou-se um grande fluxo migratório espontâneo de pessoas de Portugal para o Brasil.

No primeiro século e meio da colonização, o movimento migratório era restrito, já que somente pessoas com capital suficiente para administrar grandes porções de terra, como nas plantações de cana-de-açúcar, tinham chances efetivas de sucesso financeiro. Na segunda metade do século XVII, porém, já se observa um aumento do afluxo de pessoas pobres do norte de Portugal para o Brasil, associado à decadência econômica da metrópole em função da

crise do açúcar e da perda de parcela importante do império marítimo no Oriente. Com a mineração, essa corrente migratória dá um gigantesco salto: calcula-se que cerca de 300 mil pessoas, cerca de 10 a 14% da população portuguesa, na maior parte camponeses do Minho e do Douro, tenham vindo para a Colônia ao longo século XVIII, dispostas a aventurar-se em busca da riqueza rápida e fácil. Isso era possível porque as extrações de ouro no Brasil se davam inicialmente em aluviões, nos leitos e margens dos rios, não em grandes minas como acontecia com a prata do Peru e do México. Estima-se que durante o período da mineração a população colonial de origem européia tenha decuplicado, levando Portugal a instituir medidas que coibissem tal evasão (FURTADO, 2007, p.117-119; LESSA, 2000a, capítulo “Mineração”, p. 4).

Brito destaca que as atividades econômicas tanto na Colônia quanto na Metrópole ficavam prejudicadas com a corrida do ouro. As lavouras no Brasil sofreram inicialmente um impacto negativo e a indústria do açúcar, já em crise, ameaçava desorganizar-se completamente, tendo em vista que diversos senhores de engenho e lavradores de cana partiam para as regiões das minas com seus escravos, ou os vendiam a alto preço para essas regiões, e boa parte da população livre e pobre, produtora de gado e alimentos, possuindo ou não escravos, também acorria em massa ao novo “Eldorado” (BRITO, 1980, p. 106).

A descoberta de metais preciosos nas regiões mineiras no fim do século XVII ampliou a já crescente importância da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Por ser o porto economicamente ativo mais próximo à região, a movimentação de homens e mercadorias intensificou-se. O caminho mais antigo de entrada e saída das Gerais ia de São Paulo às margens do Rio Paraíba do Sul, passando por Taubaté e Guaratinguetá, atravessando a Serra da Mantiqueira e alcançando a região do Rio das Velhas – um trajeto que demorava cerca de dois meses para ser percorrido. Outra rota, o Caminho Velho do Rio de Janeiro, saía do porto de Parati, subia a Serra do Mar e encontrava a rota paulista na altura de Guaratinguetá. Em 1707, a abertura do Caminho Novo, que atravessava as Serras dos Órgãos e da Mantiqueira, ligando o Rio à área das minas, passando por Petrópolis, Juiz de Fora e Barbacena, causou verdadeira reviravolta na relação do porto carioca com aquela área, uma vez que reduzia o tempo de viagem a aproximadamente vinte dias. Uma quarta rota, mais plana, porém muito mais extensa e de fiscalização muito mais difícil, era a que conectava o nordeste à região mineira pelo Rio São Francisco. O Caminho Novo tornou-se, assim, a melhor opção para o abastecimento das Gerais, tanto em produtos coloniais como em mercadorias importadas e escravos africanos, bem como para o escoamento do ouro extraído e para as tentativas da coroa de controlar esses novos fluxos internos de pessoas e mercadorias (LESSA, 2000a, capítulo “Mineração”, p. 6-7; BOXER, 1973b, p. 39-40).

Em 1718, o então governador do Rio de Janeiro, Antônio de Brito Freire de Menezes, informou à Coroa sobre a necessidade de reforços governamentais para auxiliar na defesa da região. Segundo ele, a situação se tornava grave, pois a cidade – que já sofrera duas invasões de corsários franceses, em 1710 e 1711 – era a que mais se destacava entre todas as outras, por razão de sua ampla rede de comercialização e por seus gêneros serem os mais preciosos (SAMPAIO, 2001, p.101; BICALHO, 2003). Segundo Fragoso, o poderio do Rio de Janeiro estava evidente e sua praça comercial aumentava gradualmente em tamanho e importância. Além de servir às regiões mineiras com mão-de-obra africana, o Rio também se destacava pelo comércio de numerosos bens voltados para o consumo interno: têxteis, produtos agrícolas, animais, bebidas e fumo. O crescimento populacional causado pela intensa imigração e o poder de compra do ouro formavam mercados consumidores significativos e davam alento à atividades de produção e redistribuição de bens de consumo para esses novos mercados.

Ao mesmo tempo, a natureza do Rio como praça redistribuidora também esclarece melhor as relações por ela mediadas entre América lusa e o restante do Império. Os produtores das fábricas do reino, os escravos africanos e os panos indianos – além dos segmentos sociais ligados à exportação – tinham como mercado as compras feitas pelos criadores de porcos mineiros, pelos milhares de lavradores de mandioca e "empresários" do charque gaúcho; ou seja, produtores voltados para o abastecimento interno da América lusa (FRAGOSO, 2001, p. 336-7).

Ainda na visão de Fragoso, uma série de políticas foi implementada, principalmente no período de Marquês de Pombal, visando a incentivar o comércio, a produção agrícola e manufatureira da metrópole, que davam ao Rio destaque como entreposto entre a Europa e o mercado atlântico. O chamado pacto colonial coibia a colônia de negociar qualquer tipo de mercadoria que não viesse de Portugal ou de uma de suas colônias. Baseados em tais medidas, muitos empresários lusos, produtores de manufaturas ou reexportadores de produtos europeus e orientais, enchiam os portos brasileiros, principalmente o fluminense, com suas mercadorias (FRAGOSO, 2001, p. 322).

Bens vindos da metrópole complementavam os gêneros produzidos internamente e abasteciam o crescente mercado consumidor. O Rio tinha papel de destaque como maior exportador e importador de diversos produtos; seu porto fazia a triangulação das mercadorias entre a metrópole e o mercado interno. Segundo Fazoli, a comercialização dentro do território colonial era fundamentalmente baseada na troca em espécie, sendo baixa, portanto, a circulação de moeda. Todavia, com o aquecimento das relações comerciais, Portugal obrigou-se a instituir a moeda colonial para coibir o contrabando do metal precioso extraído, dificultando sua circulação e o comércio que não fosse na forma de barras ou de moedas oficialmente reconhecidas. A moeda colonial possuía valor inferior à moeda que circulava na

Metrópole, apresentava índices de 10% menos de ouro. Esse deságio seria uma das formas de tributo encontradas por Portugal para auferir os lucros do amplo mercado de troca que se montava. Esse sistema era possível já que as exportações coloniais eram pagas em moeda colonial e o pagamento das importações era feito em moeda metropolitana (FAZIOLI, 2001, p. 84-85). Tal forma de tributação foi uma entre muitas outras que viriam com o período da mineração. A estratégia portuguesa era a de tentar manter o controle do novo pólo de riquezas, minimizando as perdas financeiras decorrentes da distância entre as áreas produtoras e os órgãos fiscalizadores de governo.

O governo metropolitano continuava tentando encontrar a forma de tributação ideal que fosse ao mesmo tempo rentável para a coroa e de difícil sonegação. Nesse sentido, já havia uma legislação específica, datada de 1603, que autorizava a exploração do ouro e impunha o pagamento do *quinto* (20 % do metal extraído) à Coroa portuguesa. Mas a criação de órgãos fiscalizadores, as Intendências das Minas, só ocorreria no início do século XVIII. Ao tentar coibir o tráfico ilegal de metais preciosos não tributados - visto que o ouro de aluvião, tal como encontrado na natureza (pó, lâminas ou pequenas pepitas), era facilmente contrabandeado - a metrópole proibiu qualquer tipo de circulação de ouro que não fosse em barras. A circulação de ouro em pó e em pedras virgens passou a ser ilegal e os que se arriscavam a transportá-lo sofriam penas que variavam da perda dos bens possuídos até o degredo para terras africanas.

Os órgãos encarregados de arrecadar os tributos devidos à mineração eram as Casas de Fundição. Nelas o ouro extraído era recolhido, purificado e transformado em barras para a circulação oficial. A primeira Casa de Fundição localizou-se em São Paulo no ano de 1580 para fundir o ouro encontrado nos arredores da região. Outras Casas foram construídas na capitania de São Vicente, mas com a deflagração do ciclo do ouro, houve a necessidade de implantá-las no interior das Gerais. Os mineiros, porém, revoltavam-se contra as Casas de Fundição e as ordens metropolitanas. Reclamando de tributos abusivos, sublevaram-se na Revolta de Vila Rica em 1720 e conseguiram postergar a implantação dos órgãos fiscais do governo, que só iniciou o processo de cunhagem na cidade em fevereiro de 1725 (RECEITA FEDERAL, s/d; LESSA, 2000a, capítulo “Mineração”, p. 16-18). Em 1730, para tentar reduzir a sonegação, Portugal diminuiu a taxa de 20% para 12% e, em seguida, no ano de 1735, passou a cobrar o imposto pelo método da *capitação*, isto é, considerando, não o volume de metal produzido, mas o número de escravos ativos de cada minerador, que deveria pagar 17 gramas por cabeça de escravo. Em 1750, retornou ao regime do *quinto* (20% da produção), mas estabeleceu também a *finta*, garantia de pagamento de uma quantia mínima de 100 arrobas anuais de ouro, sob pena de ser lançada a *derrama* – cobrança forçada – caso a

arrecadação feita pelas câmaras municipais não alcançasse esse piso. A primeira derrama ocorreu em 1762-63, a segunda em 1769-71 e o anúncio de que se preparava uma terceira foi um dos estopins da chamada Inconfidência Mineira (FAZIOLI, 2001, p. 54-56; LESSA, 2000a, capítulo “Mineração”, p.16-18).

A respeito das cobranças abusivas, Brito destaca que todos na colônia pagavam impostos em ouro, mesmo aqueles que não eram mineiros. Até os lavradores pouco favorecidos tinham de trabalhar para adquirir o ouro que era destinado à Coroa portuguesa. Ainda segundo o autor, somente os menores de 14 anos, os escravos a serviço de oficiais, os ministros e os padres eram isentos. Esse sistema levava muitos à falência e contribuía para desacelerar a própria economia mineradora.

Para demonstrar a crescente importância da cidade do Rio para o controle do contrabando e do descaminho, Brito afirma que:

A exploração das minas deslocava aquele eixo para o sul. Foi assim que, transformado Parati em um mero posto fiscal, se determinou que ‘todas as cargas que viessem das minas fossem conduzidas à Casa dos Quintos, para ver se traziam ou não o ouro, e que se procedesse a um exame nas lanchas que saíssem do porto para o Rio de Janeiro’. Mas como estas medidas não se considerassem suficientes para garantir os interesses da Coroa, a metrópole ordenou que “todos os navios que navegassem de norte a sul, ou ao contrário, fossem obrigados a entrar no porto do Rio para o devido exame, o que assumiu uma preponderância notável na vida da colônia” (Felisberto Freire, *História da cidade do Rio de Janeiro*, vol. II, p. 406, *apud* BRITO, 1980, p. 261-262).

Portanto, antes mesmo de se tornar oficialmente a capital da colônia, o Rio já centralizava, além de poder econômico, boa parte do poder administrativo e fiscalizador da Coroa portuguesa no Brasil. A necessidade de extrair o máximo em tributos das riquezas geradas pelas minas e a dificuldade de fiscalização e de cobrança tiveram peso significativo no processo de transferência da capital do nordeste para o sudeste, já que, com a sede do governo geral em terras mais próximas às minas, a sonegação, pelo menos em tese, poderia ser coibida de forma mais eficaz (FURTADO, 2007, p.118-119).

4. O TRÁFICO DE ESCRAVOS

Em resumo, o Setecentos encontrou o Rio de Janeiro na posição de principal centro de comercialização de africanos da Colônia, como uma área crescentemente agro-exportadora e, por fim, como parte de uma vasta rede de produção para o abastecimento. Tratava-se de um contexto cada vez mais integrado ao mercado atlântico português, quando menos por redundar na possibilidade de crescentes níveis de apropriação da renda colonial pela metrópole lusitana (FRAGOSO e FLORENTINO, 1993, p. 36).

Motor principal e fundamental das diversas atividades econômicas coloniais que se sucederam desde o cultivo da cana-de-açúcar em terras nordestinas, a mão-de-obra escrava africana sempre foi extremamente rentável para os cofres metropolitanos. O tráfico de negros, destinado inicialmente às atividades agroexportadoras, teve seu leque ampliado na Era do Ouro, com a demanda não só das minas, mas de uma série de outras atividades que se desenvolveram impulsionadas pela mineração, pelo forte crescimento populacional e pelo aumento do mercado interno: produção de alimentos, criação de gado, artesanato, comércio, transporte, construção, serviços públicos etc. – sem falar nas tarefas domésticas, que também eram desempenhadas por mãos escravas. A presença dos chamados *escravos de ganho* nas cidades, desempenhando os mais variados ofícios, como carpinteiros, ferreiros, sapateiros, vendedores ambulantes etc., disseminou-se igualmente ao longo do século XVIII (ENGEMANN, 2005, p.195-7).

Nireu Oliveira Cavalcanti afirma que a mão-de-obra escrava seria importante para fundamentar o papel crucial da cidade do Rio de Janeiro na história da colônia, principalmente a partir do momento em que a mineração adquiria destaque na economia colonial. Como já vimos, a relativa proximidade da região fluminense com as recém-descobertas minas colocou a cidade de São Sebastião no centro do interesse econômico e político-administrativo da metrópole. O Rio passou a atrair grande parte do contingente de negros enviados às terras portuguesas na América, dada a proximidade de seu porto com as minas. Segundo Cavalcanti, os escravos trazidos ao Brasil e desembarcados no porto do Rio de Janeiro, além de serem enviados às minas, auxiliavam nos trabalhos que se expandiam para atender à demanda crescente pela agricultura de abastecimento: mandioca para a produção de farinha, arroz, feijão, milho, anil e café, entre outros produtos (CAVALCANTI, 2005, p.21-22). A tabela abaixo mostra o expressivo movimento de negros desembarcados no porto fluminense e a crescente primazia desse porto em relação ao baiano até meados dos Setecentos.

Tabela 1 – Importação de escravos pela capitania de Minas Gerais, saídos da Bahia e do Rio de Janeiro (1739-1759)

Triênio	Bahia	Rio de Janeiro
1739/ 1741	9.200	11.900
1742/ 1744	ND	12.000
1745/ 1747	7.300	12.000
1748/ 1750	6.670	10.670
1751/ 1753	6.670	10.700
1754/ 1756	6.670	11.010
1757/ 1759	6.330	6.850

ND: Dado não disponível.
 Fonte: GOULART (1975, p. 170).

No século XVI, o tráfico de escravos que supria as terras brasileiras abastecia-se principalmente em Luanda, capital angolana. A vinda de mão-de-obra escrava africana para o Brasil teve início em meados daquele século, e, mesmo que ainda tímida, a comercialização de escravos já iniciava uma forte e estruturada rede econômica, rede que se tornaria cada vez mais influente na história do desenvolvimento econômico colonial, em função dos altos lucros auferidos pelos traficantes de escravos e dos elevados tributos pagos à coroa de Portugal.

É inquestionável que, à medida que a cana-de-açúcar tornava-se o principal produto colonial a circular no mercado europeu, o fluxo de escravos africanos desembarcados nas costas brasileiras aumentava rapidamente, notadamente nos portos de Pernambuco e Bahia. A reorganização administrativa decorrente da União Ibérica ajudava igualmente na aceleração do tráfico (MILLER, 1999, p.11-15).

Embora fosse inegável o lucro português com o tráfico negreiro, não era tarefa fácil regular essa atividade. Os interesses dos traficantes luso-brasileiros rivalizavam com os interesses dos traficantes africanos, que varriam florestas e regiões virgens da África central em busca de escravos ou qualquer tipo de bem comercializável que pudesse gerar uma margem satisfatória de lucros. As guerras internas, somadas às secas que via de regra castigavam o continente africano, davam força adicional ao tráfico.

Além das rivalidades entre portugueses e africanos, existia a rivalidade entre portugueses e luso-brasileiros interessados no tráfico de escravos. O governo de Angola, liderado por representante de Portugal, buscava favorecer os interesses da metrópole em detrimento dos interesses das elites coloniais. Joseph C. Miller trata bem essa questão:

Os baianos, ao explicarem a razão de terem abandonado Luanda nos anos de 1680, reclamaram da tirania do governador de Angola, que em época de extrema escassez havia monopolizado os suprimentos de alimentos necessários ao sustento das embarcações com escravos que deixavam os portos. A crítica dos baianos, apesar de extremamente discreta, fazia referências explícitas à animosidade e à crise de lealdade em Angola. No entanto, revelou a existência de um padrão geral então prevalecente: quase todos os poderosos governadores procuravam defender, em primeiro lugar, seus

interesses particulares, e em segundo lugar, procuravam favorecer os comerciantes de Pernambuco além de trabalharem em aliança com as famílias crioulas angolanas, que cresceram graças ao suprimento de alimentos de Luanda e seu porto (MILLER, 1999, p.17).

O relacionamento, antes bastante íntimo, que a colônia portuguesa no Brasil mantinha com a colônia portuguesa na África estava apresentando sinais de falência.

O tráfico de escravos partindo de Luanda entrou em declínio a partir de 1680 quando os senhores de escravos baianos abandonaram Luanda por Costa da Mina no oeste da África, no contexto de uma série de epidemias e perdas populacionais em Angola tão graves que os compradores brasileiros temiam a perda da capacidade daquela colônia para suprir mão-de-obra a preços compatíveis com o valor depreciado do açúcar (MILLER, 1999, p.16/17).

O abandono das relações comerciais entre baianos e angolanos no tráfico de escravos ocorreria pouco antes da deflagração do ciclo do ouro nas minas da região sudeste. Esse novo cenário alavancou a elite comercial fluminense, que ganhou destaque no tráfico de homens com a África e, muito em particular, com a região de Luanda (MILLER, 1999, p. 18).

Sobre o tráfico de escravos entre a colônia e Angola, José C. Curto aponta a importância de um subproduto da cana-de-açúcar nesse comércio. A cachaça foi, principalmente até os anos 1678 e a partir de 1695, a mais forte moeda de troca entre traficantes brasileiros e africanos por mão-de-obra escrava. A cachaça, produto derivado da cana-de-açúcar, era bastante apreciada pelos africanos devido ao gosto adocicado, ao alto teor alcoólico e principalmente à capacidade de conservação infinitamente superior à do vinho, seu principal concorrente. A facilidade de produção da aguardente, a baixo custo, permitia um expressivo crescimento da oferta da mercadoria, fundamental para garantir o domínio do tráfico de escravos da África Central e reduzia o preço dos cativos adquiridos pelos traficantes luso brasileiros em Angola, além de garantir lucros extras à elite agrária fluminense produtora de cana.

O transporte da cachaça pelo Atlântico e seu armazenamento prolongado em ambientes de clima tropical não comprometiam seu sabor, como ocorria com o vinho. Em abril de 1679, d. Pedro II proibiu a comercialização de cachaça do Brasil para Angola, assim como a importação desse produto pelos angolanos. O motivo principal da proibição foi a pressão feita por mercadores portugueses de vinho que se viam prejudicados pela concorrência da cachaça brasileira. Alegava-se em defesa dos interesses vinícolas que o consumo da cachaça era prejudicial à saúde e podia até levar à morte.

Traficantes brasileiros, muitos deles fluminenses, viram-se lesados com a proibição. O número de escravos adquiridos caiu consideravelmente, fomentando o tráfico ilegal da bebida e fazendo decrescer o rendimento obtido das taxas de importação angolanas. No ano de 1695, uma nova provisão anulou a de 1679 e voltou a permitir a exportação da cachaça brasileira

para Angola. Curto ainda ressalta que essa medida fora incentivada por rumores de que metais preciosos haviam sido encontrados na colônia e de que o tráfico de escravos precisaria mais do que nunca retomar sua livre atividade. A revitalização do tráfico elevou os lucros dos mercadores fluminenses de almas a níveis exorbitantes (CURTO, 1999, p.81-95; ALENCASTRO, 2000, p. 307-10).

Com efeito, a descoberta do ouro na região das Gerais mudaria drasticamente o destino do tráfico no Brasil. Os portos e regiões nordestinas, que anos antes haviam abandonado o comércio com Luanda, sentiam o peso de uma crise no cultivo do açúcar - a esta altura já produzido abundantemente em colônias holandesas, francesas e inglesas no Caribe, com técnicas aprendidas durante a ocupação batava no nordeste do Brasil. Por sua vez, o Rio de Janeiro, que, como vimos, já contava com certo dinamismo comercial, ganha decisivo impulso a partir do início do século XVIII, transformando-se no maior porto negreiro da América portuguesa:

O século XVIII consolidará a economia e sociedade do Rio de Janeiro nos marcos do mercado Atlântico. A descoberta do ouro em Minas Gerais (1694) ensejará o estupendo aumento das importações de negros, e o comércio carioca de africanos acabará por tornar-se um núcleo de acumulação interna verdadeiramente importantes nas três primeiras décadas do Setecentos. Desde então, o contínuo crescimento do volume de negócios fez do porto do Rio de Janeiro o maior e mais importante centro de importação e reexportação de africanos para o Brasil, suplantando o tráfico realizado por praças tradicionais como Salvador e Recife (FRAGOSO e FLORENTINO, 1993, p. 34).

A cidade de São Sebastião passava então a centralizar grande parte do comércio de escravos africanos no Brasil e a proximidade com a região das minas permitia que grandes feiras de compra e venda de mão-de-obra escrava fossem organizadas próximas ao porto fluminense – nas chamadas praças de fornecimento de escravos e de contrabando (LESSA, 2000b, p.20), de onde os cativos recém-chegados eram enviados para seus respectivos ofícios nas minas e plantações.

O número de africanos aqui desembarcados superava em muito a quantidade de escravos utilizados internamente na região fluminense. Essa diferença comprova a importância adquirida pelo porto do Rio de Janeiro como centralizador das importações e redistribuidor das mercadorias humanas. Estima-se que:

Entre 1715 e 1727, dali para Minas Gerais saíam anualmente cerca de 2.300 cativos. É possível que nesta época, a capitania do Rio consumisse apenas 1.000 africanos/ano. Importando 3.300 escravos/ano, o porto carioca absorvia cerca de 1/5 do total anual das importações da Colônia – a qual, entre 1721 e 1730, recebia algo em torno de 15.000 africanos/ano (FRAGOSO e FLORENTINO, 1993, p. 35).

Além de receber escravos vindos diretamente da África, o Rio de Janeiro os recebia dos portos nordestinos e de lá os redistribuía para outras regiões, sobretudo para as minas.

Segundo Fragoso e Florentino, durante os cinco primeiros anos da década de 1730, o porto fluminense recebeu cerca de 7.400 escravos por ano – 36% vindos de Salvador e Recife, e o restante (aproximadamente 4.750 cativos), diretamente da África. Temos, portanto, em relação às décadas de 1710 e 1720, um aumento de quase 40% no volume das importações pela cidade do Rio de Janeiro (FRAGOSO e FLORENTINO, 1993, p. 35). Conforme a Tabela 2, abaixo, a proporção de escravos vindos do nordeste atinge seu auge no ano de 1732, representando 47,2% do total de cativos desembarcados no porto fluminense. Isso ilustra a importância do movimento de mão-de-obra do nordeste para o sudeste, e o papel redistribuidor assumido pelo porto do Rio.

Tabela 2 – Escravos entrados no Rio de Janeiro, segundo porto de origem (1731-35)

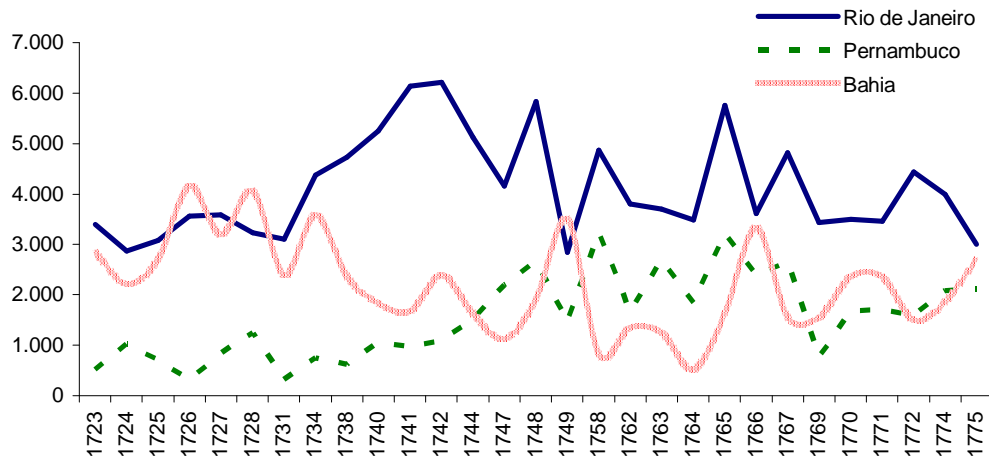
Porto de origem	1731	1732	1733	1734	1735	TOTAL
Bahia	1.702	1.730	957	1.347	937	6.673
Pernambuco	887	1.046	1.041	2.383	1.181	6.438
Subtotal	2.589	2.776	1.998	3.630	2.118	13.111
% do Total	44,34%	47,22%	27,21%	34,45%	28,18%	35,33%
Total Geral*	5.839	5.879	7.344	10.536	7.516	37.114

Fonte: CAVALCANTI (2005, p. 54). Quadro baseado em dados do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Manuscritos do Brasil*, Livro 2, p. 240 e 240v.

Por volta de 1740, como se viu na Tabela 1 mais acima, as Gerais recebiam do Rio uma média de quatro mil escravos por ano, em parte importados diretamente, em parte reexportados. Além de principal distribuidor de mão-de-obra escrava da colônia, o porto de São Sebastião passa a ser também o seu maior reexportador, tanto para o mercado interno quanto para as colônias espanholas, e torna-se uma importante perna do tripé comercial Luanda- Rio- Buenos Aires. Inicialmente, Buenos Aires importava seus escravos diretamente de Luanda, todavia, desde 1640, com o fim da União Ibérica e as proibições de relações comerciais entre Angola e a América espanhola, o comércio passou a ser feito majoritariamente via porto do Rio de Janeiro (ALENCASTRO, 2000, p. 110).

Assim, a quantidade de escravos que no Rio desembarcavam anualmente fortalecia a cidade como peça-chave na estrutura do comércio de escravos do Atlântico Sul e colaborava para aumentar sua importância como pólo de desenvolvimento colonial (CAVALCANTI, 2005, p.52-56). O gráfico a seguir mostra o peso do Rio na importação de escravos de Luanda, relativamente ao dos portos pernambucano e baiano. A Tabela 3, ao final do capítulo, contém os dados numéricos que foram utilizados na construção desse gráfico.

Figura 4 – Escravos saídos de Luanda com destino ao Brasil, segundo porto de entrada (1723-75)



Fonte: Gráfico de elaboração própria, com base em dados de MILLER (1999, p. 56-8).
Ver tabela 3 ao final deste capítulo.

Nota-se um aumento bastante acelerado no número de escravos comercializados na cidade fluminense a partir de 1730, devendo-se esse movimento, sobretudo, à enorme demanda de mão-de-obra que deveria ser utilizada nas minas de ouro e diamantes.

Sabendo-se que na década de 1730 a colônia importou anualmente 16.600 africanos, pode ser que a participação do porto do Rio tenha chegado a 1/3 do movimento médio anual de africanos para o Brasil. De qualquer modo, ao crescimento das importações cariocas correspondia o das exportações da zona congo-angolana, que suplantou às da Costa da Mina na década de 1730. Sabe-se, por exemplo, que, entre 1723 e 1771, do maior porto negreiro africano ao sul do equador (Luanda) foram exportados 203.904 escravos, dos quais 51% para o Rio de Janeiro. Diante destes números, não seria de todo absurdo postular que o porto carioca tenha absorvido no mínimo a metade do total de exportações de africanos para o Brasil durante o século XVIII (FRAGOSO e FLORENTINO, 1993, p. 35).

É provável que, entre as diversas motivações para a transferência da capital da colônia da cidade de Salvador para a do Rio de Janeiro em 1763, tenha pesado o fato de esta última vir-se tornando estratégica para o controle sobre o tráfico de escravos, objeto, tal como o ouro e outras mercadorias, de práticas sistemáticas de contrabando e sonegação.

Já nos séculos XVI e XVII, os traficantes recorriam a inúmeros estratagemas para não pagar a parte que deviam à Coroa sobre as vidas comercializadas. Sua perspicácia para burlar o fisco geralmente se sobrepunha à perspicácia das leis dos homens de governo (SOUTHY, 1967, p. 40-43). Mecanismos de controle centralizados no Rio possibilitariam uma fiscalização mais estrita sobre a movimentação de escravos em seu porto.

Embora no século XVIII já houvesse medidas mais rigorosas do governo para impedir o contrabando de escravos, a prática continuava e, nesse sentido, muitas eram as perdas com tributação devidas à coroa portuguesa, já que eram sonegados impostos tanto sobre escravos importados da África com destino ao Brasil quanto sobre os que faziam o caminho Luanda-

Rio-Buenos Aires (ALENCASTRO, 2000, p. 110). Para controlar mais eficazmente a movimentação da mercadoria humana que entrava e saía dos portos brasileiros, parecia uma solução razoável centralizar esse controle no porto que concentrava o maior volume de tráfico.

Assim, aos demais fatores estratégicos que vinham reforçando crescentemente os atributos de capitalidade do Rio de Janeiro, somar-se-ia sua primazia na importação e na redistribuição do principal recurso produtivo colonial, importantíssima fonte de lucros mercantis tanto na metrópole quanto na própria colônia e, conseqüentemente, de polpuda receita fiscal para a lusitana coroa.

Tabela 3 – Escravos saídos de Luanda com destino ao Brasil, segundo porto de entrada (1723-75)

Ano	Rio de Janeiro	Pernambuco	Bahia	% dos escravos que chegavam ao Rio*
1723	3.403	519	2.830	50,40%
1724	2.869	1.031	2.208	46,97%
1725	3.080	703	2.701	47,50%
1726	3.559	318	4.156	44,30%
1727	3.591	842	3.200	47,05%
1728	3.229	1.248	4.055	37,85%
1731	3.111	318	2.379	53,56%
1734	4.378	746	3.589	50,25%
1738	4.735	617	2.361	61,39%
1740	5.254	1.051	1.832	64,57%
1741	6.143	980	1.675	69,82%
1742	6.218	1.096	2.385	64,11%
1744	5.123	1.515	1.618	62,05%
1747	4.159	2.188	1.111	55,77%
1748	5.834	2.661	1.917	56,03%
1749	2.839	1.455	3.502	36,42%
1758	4.870	3.235	821	54,56%
1762	3.808	1.666	1.347	55,83%
1763	3.698	2.689	1.247	48,44%
1764	3.491	1.834	519	59,74%
1765	5.754	3.217	1.626	54,30%
1766	3.617	2.380	3.333	38,77%
1767	4.824	2.649	1.543	53,50%
1769	3.432	758	1.543	59,86%
1770	3.498	1.685	2.354	46,41%
1771	3.462	1.704	2.341	46,12%
1772	4.439	1.580	1.499	59,04%
1774	4.000	2.082	1.853	50,41%
1775	3.010	2.110	2.675	38,61%

Fonte: MILLER (1999, p. 56-8).

CONCLUSÃO

A nova organização administrativa (...) teve resultados reais para a existência do país. O sul passou a ser a sede do governo, e, portanto, viu esboçar-se a sua supremacia política, que a economia já havia delineado com a exploração das minas, com as conquistas dos paulistas e o desenvolvimento de São Paulo, Minas, Rio Grande, Paraná e Santa Catarina, Cuiabá, Mato Grosso e Rio de Janeiro, que um rei havia chamado, já, “o melhor tesouro de minha coroa” (BRITO, 1980, p.198).

O ano de 1761 ainda presenciava o governo de Gomes Freire de Andrade no Rio de Janeiro quando, em 16 de abril, por meio de uma carta régia, a coroa portuguesa ordenou que ele passasse à Bahia e lá tomasse posse do governo geral. A recusa do conde de Bobadela foi muito significativa, no sentido de reafirmar ao poder metropolitano a importância da cidade fluminense. Como visto no capítulo 1, os argumentos de Gomes Freire baseavam-se no fato de que o novo governador nomeado para a capitania das Minas ainda não tomara posse e também na necessidade de um poder forte e representativo nas capitanias centrais para enfrentar as questões conflituosas no sul da colônia. Além disso, segundo as próprias palavras de Bobadela, seria um ato de alto risco deixar “sem cabeça” o governo do Rio de Janeiro, já que seu porto não só era “Empório do Brasil” como possuía “as circunstâncias de uma posição e defesa fortíssima e de uma barra incomparável. As principais forças militares que há no Brasil nele se acham; aqui entram, saem, e se manejam milhões...”. Finalmente, o conde defendia sua permanência na cidade lembrando que “as maiores causas, ou demandas do Brasil são sem dúvida as minerais” e acrescentando que “esta importante dependência, unida às já referidas..., mostra que este Governo é a mais importante jóia deste grande Tesouro. Aqui correm e correrão ao diante os mais importantes negócios, tanto da Coroa, como dos Vassallos” (manuscrito do Arquivo Histórico Ultramarino, citado por BICALHO, 2003, p. 84). Tais argumentos convenceram a coroa portuguesa e Bobadela permaneceu à frente do governo do Rio de Janeiro até a sua morte, no início de 1763, meses antes da efetiva elevação da cidade a sede do vice-reinado.

A partir dessa argumentação e das considerações tecidas por diversos autores, em particular por Maria Fernanda Bicalho e Carlos Lessa, a respeito dos motivos da transferência da capital, a monografia procurou examinar mais detidamente três fatores ao que tudo indica fundamentais para entender a mudança político-administrativa ocorrida em 1763, adotando a hipótese de que tal mudança apenas confirmou os atributos de capitalidade que o Rio vinha

acumulando desde a segunda metade do século XVII e de forma mais incisiva desde o início do século XVIII.

A necessidade de uma supervisão eficaz sobre as fronteiras e províncias na porção sul do país gerava a necessidade de um pólo de poder e de um centro de organização militar mais próximo daquela região. Na zona das minas, o aumento da demanda por variados produtos e por mão-de-obra escrava tornava o porto do Rio, em grande vantagem sobre os demais desde a abertura do Caminho Novo em 1707, o principal escoador do ouro, importador de escravos africanos e de produtos europeus e orientais, além de centro articulador do comércio entre diferentes partes da colônia. Eram enormes, para os padrões até então predominantes na colônia, o volume de transações mercantis e o contingente de mão-de-obra cativa que passava pelo Rio, com destino sobretudo à região das minas, e esse movimento acentuava muito as preocupações da metrópole quanto ao controle fiscal dos fluxos de ouro, mão-de-obra e mercadorias. Como se procurou mostrar ao longo da monografia, tais fatores convergiram crescentemente para que o Rio de Janeiro se tornasse, na prática, o centro do império português nas Américas, formando um cenário que deixava explícita a necessidade de reordenação político-administrativa do governo colonial.

Com a descoberta de novas riquezas e rotas, a capital baiana afastou-se do novo pólo dinâmico da colônia. A perda da capitalidade de Salvador ocorria de forma gradativa, no mesmo passo em que o Rio de Janeiro a adquiria. A transferência formal da capital em 1763 não se explica pelo fato de Salvador ser incapaz de abrigar a sede da representação portuguesa no Brasil, tanto que o fez até meados do século XVIII, mas sobretudo pela impossibilidade de o governo baiano atuar eficazmente longe do novo eixo econômico, político e financeiro da colônia.

Como diz Carlos Lessa, em parte por méritos próprios, em parte pelo desenrolar dos acontecimentos históricos, São Sebastião do Rio de Janeiro havia-se transformado na região que englobava importância econômica e administrativa das terras do novo continente (LESSA, 2000b, p. 69-70).

O Rio, além de chave geopolítica do sul do império, era, pelo controle das Geraes, a passagem crítica das finanças da Coroa. A ocupação do sul do país – Sacramento, fundação do presídio do Rio Grande etc. – foi operação bancada e colonizada com gente do Rio de Janeiro. A cidade como suporte logístico, alavancou suprimentos de todo o Brasil, que fluíam pela costa para os mineiros. Isto confirmou a centralidade do Rio no comércio costeiro. Assim a importância estratégica e mercantil da cidade foi, progressivamente, consolidando-se (LESSA, 2000b, p. 74-5).

Southey é outro autor que sintetiza de forma clara os elementos que procuramos destacar nesta monografia:

A transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro foi, portanto, uma escolha fortemente baseada em estratégia. Cobrar participação dos lucros auferidos com a mineração assim como os lucros provenientes do tráfico de escravos que atendiam a crescente demanda, a proximidade com a região do noroeste fluminense produtora de cana-de-açúcar e o acesso facilitado às terras fronteiriças no sul do país fomentaram o ímpeto português, sendo fundamentais para a grande mudança de 1763 (SOUTHEY, 1967, p. 41).

Ambas as passagens transcritas ilustram o conceito de *capitalidade*, que nos serviu de guia para a elaboração do trabalho, levando-nos a buscar os fatores que, antes de 1763, teriam transformado o Rio de Janeiro em capital *de fato*, isto é, em *locus* centralizador econômico, militar, fiscal e administrativo da colônia.

O novo foco de poder localizado no Rio de Janeiro, oficializado em 1763 como sede do vice-reino, será de fundamental importância não só para os colonos, mas para o próprio reino de Portugal, que ingressará no século seguinte em situação extremamente precária, ameaçado de extinção pelas tropas napoleônicas. Ameaça semelhante, vinda de espanhóis e holandeses, já motivara em 1648 o plano de transferir a sede do reino para o Brasil. Se o plano se tivesse concretizado naquela época, é praticamente certo que d. João IV e sua corte teriam se instalado na cidade de Salvador. Cerca de um século e meio depois, porém, nenhuma dúvida pairou quanto à escolha do Rio de Janeiro como destino do rei d. João VI e como nova capital do Império colonial português.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BICALHO, Maria Fernanda. O Rio de Janeiro no século XVIII: A transferência da capital e a construção do território centro-sul da América portuguesa. *Urbana*. Revista Eletrônica do CIEC/IFCH/UNICAMP, v. 1, 2006, p. 1-20.
- BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola 1602-1686*. São Paulo: Editora Nacional / Editora da Universidade de São Paulo, 1973a.
- BOXER, Charles Ralph. *The golden age of Brazil, 1695-1750*. California: University of Califórnia Press, 4ª edição, 1973b.
- BRITO, José Gabriel de Lemos. *Pontos de partida para a história econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1980.
- CAVALCANTI, Nireu Oliveira. O comércio de escravos no Rio setecentista. In FLORENTINO, Manolo (org.). *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro séculos XVII-XX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p.17-77.
- CURTO, José C. Vinho verso Cachaça – A luta luso-brasileira pelo comércio do álcool e de escravos em Luanda, c.1648-1703. In: PANTOJA, Selma e SARAIVA, José Flávio Sombra (orgs.). *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 69-97.
- ENGEMANN, Carlos. Da comunidade escrava e suas possibilidades, séculos XVII-XIX. In: FLORENTINO, Manolo (org.). *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro séculos XVII-XXI*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p.171-203.
- FAZOLI, Filho Arnaldo. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Letras & Letras, 2001.
- FRAGOSO, João. A noção de economia colonial tardia no Rio de Janeiro e as conexões econômicas do Império português: 1790-1820. In FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista e GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p.321-338.
- FRAGOSO, João e FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1840*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 34ª edição, 2007.
- GOULART, Maurício. *Escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975.

- GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. Poder político e administração na formação do complexo atlântico português (1645-1808) In FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista e GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (orgs). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 287-315.
- LATIF, Miran de Barros. *Uma cidade no trópico: São Sebastião do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Agir, 1965.
- LESSA, Carlos. *Formação do Brasil*. Apostila do curso de Formação Econômica do Brasil. Rio de Janeiro: Instituto de Economia da UFRJ, 2000a.
- LESSA, Carlos. *O Rio de todos os Brasis. Uma reflexão em busca de auto-estima*. Rio de Janeiro: Record, 2000b.
- MILLER, Joseph C. A economia política do tráfico angolano de escravos no século XVIII. In: PANTOJA, Selma e SARAIVA, José Flávio Sombra (orgs.). *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 11-67.
- PEREGALLI, Enrique. *Recrutamento militar no Brasil colonial*. Campinas: Editora Unicamp, 1986.
- RECEITA FEDERAL, Ministério da Fazenda. Memorial. *Catálogo Histórico das Repartições Fazendárias do Brasil Colônia – Casas de Fundição*. [Disponível em http://www.receita.fazenda.gov.br/historico/srf/historia/catalogo_colonial/letrac/casadefundicao.htm. Acessado em 21/12/2008 às 16:00.
- SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750). In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista e GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p.75-105.
- SOUTHEY, Robert. *História do Brasil*, volume 3. São Paulo: Melhoramentos, 1967.