

# ESPAÇO ABERTO

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO**

volume 2

número 2

julho/dezembro 2012

Copyright© 2012 Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro

Programa de Pós-Graduação em Geografia - UFRJ

Coordenador: Nelson Ferreira Fernandes

Vice Coordenadora: Iná Elias de Castro

Secretária

Ana Beatriz Thomé da Silva

Agradecimentos

Ao Prof. Scott William Hoefle pela revisão dos resumos em inglês.

Apoio



Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

Editor

André Figueiredo

Editoração Eletrônica

Luciana Lima de Albuquerque

Responsabilidade: O Programa de Pós-Graduação em Geografia e os editores não são responsáveis pelo conteúdo, argumentos e uso de informações contidas nos artigos, estes são de inteira responsabilidade de seus autores.

E77 Espaço Aberto / PPGG-UFRJ. – Vol. 2, n. 2 (2012) – Rio de Janeiro : Publit, 2012-  
Semestral

ISSN 2237-3071

1. Geografia - Periódicos. I. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Programa de Pós-  
Graduação em Geografia.

CDU 911

CDD 910

### **Programa de Pós-Graduação em Geografia**

Instituto de Geociências

Centro de Ciências Matemáticas e da Natureza

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Av. Athos da Silveira Ramos nº 274

Cidade Universitária, Ilha do Fundão

CEP 21941-916

Caixa Postal 68537

<http://www.ppgg.igeo.ufrj.br>

ACEITA-SE PERMUTA

## Editorial

Este número da revista Espaço Aberto é dedicado ao Prof. Maurício de Almeida Abreu. Uma breve homenagem já havia sido feita por ocasião de seu falecimento, porém, os editores e o Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, vêm registrar o legado do professor em uma edição temática de Geografia Histórica. Não se reproduz nesta revista trabalhos do Prof. Maurício de Almeida Abreu, mas reconhecemos como legado o seu papel na difusão dessa área de conhecimento da Geografia, da qual ele foi um dos pioneiros no Brasil, promovendo debates, eventos e, principalmente, atraindo e formando novos pesquisadores, além de suas pesquisas particulares.

Ao lançarmos ao público a chamada de trabalhos, foi surpreendente a receptividade e o recebimento de trabalhos com os mais variados temas no escopo da Geografia Histórica. Nem todos, contudo, passaram pelo crivo da avaliação, não estavam ainda maduros o suficiente para serem publicados. Esperamos recebê-los novamente revistos e aprofundados em futuros números da revista. A dificuldade de alguns reflete ao fato de ser a Geografia Histórica uma área nova na geografia brasileira e requerer procedimentos metodológicos bastante específicos.

À parte dos dois primeiros artigos de homenagem pessoal ao Prof. Maurício de Almeida Abreu, esse número da revista conta com nove artigos de pesquisa original. Alguns de autoria de ex-orientandos do professor que hoje, de certa forma, dão continuidade a seu trabalho. Mas nem todos os autores foram alunos do professor, o que demonstra o crescimento do interesse pela Geografia Histórica.

O corpo editorial teve a grata satisfação de ter entre si um dos ex-orientandos de Maurício, o professor Rafael Straforini que, no início desta edição, era professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro e, ao final, professor da Universidade Estadual de Campinas, e assumiu a tarefa de organizar esse número temático. Agradecemos ao Prof. Rafael Straforini, que mesmo assumindo novas atribuições com sua mudança de universidade, continuou participando com afinco com essa publicação e sua contribuição foi fundamental em todas as etapas de sua composição.

A homenagem que ora dirigimos ao Prof. Maurício de Almeida Abreu, não se restringe apenas à sua atuação de pesquisador em Geografia Histórica. Como pesquisador ele também teve grande contribuição à Geografia Urbana e aos estudos sobre o Rio de Janeiro, cidade e estado, nos quais é um referencial nas duas áreas temáticas. A ser lembrada, sua destacada contribuição ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro como coordenador e mesmo fora da coordenação, mantendo apoio contínuo ao Programa. Finalmente, somando à justa homenagem, há que se realçar sua participação junto à CAPES, Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, onde sempre lutou e defendeu a especificidade da Geografia e da pós-graduação em Geografia.

Os Editores



## Apresentação

Foi com muito entusiasmo que a Revista Espaço Aberto acolheu a proposta de produzir um número especial de Geografia Histórica por três motivos. O primeiro, e não poderia ser diferente, como uma forma de homenagear o professor Maurício de Almeida Abreu, que por mais de vinte anos dedicou-se incansavelmente nessa linha de investigação, debruçando-se sobre documentos históricos, muitos dos quais inéditos; bem como atuando na formação de novos pesquisadores em suas orientações no Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

O segundo motivo diz respeito ao crescente interesse pela Geografia Histórica nas pesquisas realizadas no Brasil, fundamentalmente nos cursos de pós-graduação em Geografia. Se até os anos 90 do século XX poucos nomes vinham à mente quando se falava dessa área, a partir dos anos 2000 vários foram os pesquisadores que passaram a se dedicar à Geografia Histórica como uma área de pesquisa que possui uma metodologia própria de investigação. Tal interesse pode ser comprovado com a consolidação do Grupo de Trabalho em Geografia Histórica nos encontros nacionais da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (ENANPEGE), bem como na recém instituída Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica, que ao organizar a terceira edição do Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico, acrescentou no título do evento: “E Primeiro Encontro de Geografia Histórica”. Os trabalhos apresentados e publicados nos anais desse evento, bem como em outros importantes eventos da comunidade geográfica brasileira e latino americana, como os Encontros Nacionais de Geógrafos e os Encontros de Geógrafos da América Latina evidenciam esse crescente interesse e também maior preocupação teórico-metodológica ao se estudar os “espaços do passado”.

O terceiro motivo refere-se à escassez de obras que aglutinem estudos em Geografia Histórica no Brasil, exceto para os anais dos eventos acima citados. Assim, ao apresentarmos esse número especial de Geografia Histórica para a comunidade geográfica brasileira, almejamos que seja uma fonte importante de pesquisa, sobretudo aos jovens pesquisadores que muitas vezes se deparam com dificuldades em encontrar bibliografia específica em português.

Esse número especial conta com nove artigos inéditos e uma entrevista. Os dois primeiros textos são uma homenagem ao professor Maurício de Almeida Abreu, sendo que o primeiro refere-se à homenagem proferida pela professora Iná Elias de Castro na ocasião do III Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico e I Encontro Nacional de Geografia Histórica, promovido pelo Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, em 2012. O segundo texto é uma entrevista realizada pelo professor Laurent Vidal, originalmente publicada na Revista Cidades, em número especial também dedicado ao professor Maurício. Na sequência, temos dois artigos teórico-metodológicos sobre a Geografia Histórica; quatro artigos de pesquisas empírico-documentais a partir de recortes temporais sincrônicos – característica dos trabalhos orientados pelo professor Maurício de Almeida Abreu –; e dois artigos que analisam diacronicamente processos sócio-espaciais a partir de fontes bibliográficas.

Nesse sentido, a revista também contempla parte das múltiplas possibilidades metodológicas de investigação existentes na Geografia Histórica.

Convidamos os leitores a “mergulharem” na leitura dos artigos aqui apresentados, esperando que este número traga novas interpretações sobre formações sócio-espaciais pretéritas, que contribua no crescente interesse, bem como se torne em estímulo aos pesquisadores de Geografia Histórica.

Rafael Straforini

# ESPAÇO ABERTO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

---

volume2

número 2

julho/dezembro 2012

## Sumário

Como Navegar nas Fortes Vagas da Geografia e não Naufragar. A Trajetória e as Lições de Maurício Abreu .....	9
<i>Iná Elias de Castro</i>	
Duas ou Três Precisoões em Torno da “Última” Entrevista de Maurício Abreu .....	17
<i>Laurent Vidal</i>	
Encontros e Desencontros entre Geografia e História e Tendências na Geografia Histórica Anglo-Saxã .....	33
<i>Patrício Aureliano Silva Carneiro e Ralfo Edmundo da Silva Matos</i>	
Debates Acerca da Geografia Histórica e da Geo-História: Elementos para a Análise Espaço-Temporal .....	51
<i>Átilla de Menezes Lima e Zenilde Baima Amora</i>	
Disputas Territoriais na Implantação Ferroviária da Província de São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a Questão da Zona Privilegiada, 1868-1892 .....	73
<i>Marcelo Werner da Silva</i>	
A Invenção dos Caminhos Reais do Ouro: Formação Territorial e as Estratégias de Apropriação Territorial dos Eixos de Circulação no Século XVIII .....	87
<i>Rafael Straforini</i>	
O Comércio Atacadista Carioca (1855-1900): Padrões e Processos Espaciais.....	109
<i>Vitor de Araujo Alves</i>	
A Metrópole é Aqui: Redes de Abastecimento e o Porto do Rio de Janeiro no Século XIX...	133
<i>Patrícia Gomes da Silveira</i>	
Formação da Cidade de Belém (PA): Área Central e seu Papel Histórico e Geográfico .....	151
<i>Antônio Carlos Ribeiro Araújo Júnior e Adriane Karina Amin de Azevedo</i>	
Território e Romanização no Império Romano: o Caso das Cidades Planejadas a Partir do Padrão Linear.....	169
<i>João Carlos de Mattos Freitas</i>	



# Como Navegar nas Fortes Vagas da Geografia e não Naufragar. A Trajetória e as Lições de Maurício Abreu

## How to Navigate through the Strong Wakes of Geography and Not Sink along the Way. Lessons Drawn from Maurício Abreu

Iná Elias de Castro<sup>1</sup>  
Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

**Resumo:** Este texto tem como objetivo resgatar traços essenciais da trajetória acadêmica do professor e pesquisador Maurício de Almeida Abreu, tendo em vista os contextos mutantes da Geografia que a nossa geração enfrentou e suas opções como pesquisador. Trata-se de buscar na sua obra lições para os aprendizes de pesquisa e para aqueles que, mesmo não tão novatos, aspiram produzir conhecimento na Geografia, sem suspeitar quanto esforço deve ser investido nesse ofício. Trata-se, sobretudo, de destacar o valor da investigação metódica, da busca incansável pelas fontes de informação, da organização e análise dos resultados com uma visão clara da relação entre a base conceitual e a realidade que se mostra nos dados.

Palavras-chave: Geografia Histórica, Maurício de Almeida Abreu, Método de pesquisa

**Abstract:** The aim of this text is to recover the essential features of the academic career of Mauricio de Almeida Abreu, as professor and researcher, within the changing currents of Geography that faced our generation and the research options he chose. Profound and sagacious lessons are available for both new researchers and old concerning how geographical knowledge is produced, even for those who have no idea about how much effort is expended in this task. The value of research method, the tireless search for sources of information, the organization and analysis of results with a clear view of the intimate relationship between the conceptual basis and the reality evident in the data are highlighted here.

Keywords: Historical Geography, Maurício de Almeida Abreu, Research method

### Introdução

Este texto tem como objetivo resgatar traços essenciais da trajetória acadêmica do professor e pesquisador Maurício de Almeida Abreu, ou simplesmente Maurício Abreu, como era chamado por todos. Relendo seu memorial para o concurso de Professor Titular e algumas de suas publicações, mas também lembrando das nossas muitas conversas durante nossos anos de convivência como colegas – estudantes e professores na UFRJ, mas

---

<sup>1</sup> Professora Titular do Departamento de Geografia, Pesquisadora CNPq e FAPERJ. inacastro@uol.com.br

Castro, I. E.

acima de tudo como amigos, quero destacar: o papel da sua personalidade, marcada pela força e independência; a curiosidade acadêmica e o prazer de investigar, fundamentos da competência associada a esse prazer que, somados à objetividade, ao foco sobre o objeto de investigação, à meticulosidade, quase obsessiva, ao cuidado no trato das informações resultaram nos seus achados que mudaram a historiografia do espaço metropolitano do Rio de Janeiro.

Procurei organizar o texto tomando por base a sua trajetória e chamar a atenção para as muitas lições que suas escolhas oferecem para os jovens pesquisadores. Para não compartimentalizar e comprometer a fluidez do texto, optei por dividi-lo em três partes que servem apenas para organizar a leitura, pois constituem um *continuum* no conteúdo. Na primeira, destaco seu tempo e espaço de formação; na segunda, a volta ao país após o doutoramento nos Estados Unidos e sua participação no Congresso da AGB de 1978 em Fortaleza e, na terceira parte, o mundo de possibilidades das fontes primárias.

## **Tempo e Espaço de Formação**

Há dois traços evidentes na trajetória acadêmica do Professor e Pesquisador Maurício de Almeida Abreu, marcados pelo seu tempo e espaço de formação e, sobretudo, por sua personalidade caracterizada pela autonomia e coerência: sua sólida base metodológica e a cidade do Rio de Janeiro.

Sua “geração geográfica”, também minha, se assim podemos nos referir aqueles que foram educados nos diferentes *corpora* da disciplina em momentos específicos da sua história a partir da década de 1970, foi certamente aquela mais sacudida pelas mudanças de rumo metodológico, conceitual e temático. O contexto de uma geografia mutante vivido durante a graduação, de 1967 a 1970, impôs escolhas a partir das bifurcações que momentos e possibilidades ofereciam.

A graduação na UFRJ, iniciada no final da década de 1960, foi pautada no melhor estilo positivista da escola francesa e no debate entre os métodos regional e sistemático, nas descrições como base para análises substantivas, nos trabalhos de campo longos e a preocupação com a observação, as descrições cuidadosas e os levantamentos de informações. Mas, esse foi tempo também da “geografia ativa”, dos diagnósticos voltados para o planejamento que os geógrafos eram treinados para realizar. Muitos dos futuros geógrafos desse tempo estagiaram no IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), aprenderam o valor da pesquisa aplicada e, posteriormente, foram recrutados para a atuação direta nesse ou em outros órgãos públicos ou privados.

Como está bem descrito em seu memorial (ABREU, 1997), o estágio no IBGE mostrou que o caminho de uma pesquisa é longo, cansativo e passa pela penosa tarefa de coletar dados, organizar tabelas, errar, refazer, mapear, discutir, analisar etc. O geógrafo e pesquisador nunca esqueceu a lição e toda a sua trajetória é uma boa demonstração. Seu aprendizado mostrou que no campo acadêmico nada é simples, nada tem respostas prontas ou está dado em uma investigação.

Ainda no IBGE os ventos da quantificação sopraram fortes e não mais bastava a cuidadosa descrição do visível para a apreensão da realidade. Esta seria mais bem conhecida com a análise acurada de informações estatísticas, trabalhadas através de fórmulas complexas,

algoritmos e modelos matemáticos. A geografia apresentava nova roupagem conceitual, metodológica e terminológica; era a *new geography*, o primeiro dos fantasmas que assombrou a nossa geração. A revolução quantitativa requeria que se abandonassem os cânones da tradicional escola francesa, fundada na observação e descrição. Essa passagem foi feita com alguma resistência e crítica, mas eram os novos tempos e o estudante/estagiário tinha que navegar nessa vaga.

A oportunidade profissional no IBAM (Instituto Brasileiro de Administração Municipal) foi o impulso para a formação de pós-graduação nos Estados Unidos, em Ohio State University, no início da década de 70, bem como o enfrentamento com essa nova vertente da disciplina. Estatística, sistemas espaciais, teorias, leis, paradigmas, hipóteses, taxonomias e tudo mais que definem cânones da ciência e que a geografia então passara a adotar. Os temas do desenvolvimento regional e do planejamento, mais próximos das teorias econômicas neoclássicas, referências para a construção teórica na geografia, definiram os percursos para o trabalho de conclusão do mestrado, aos 24 anos (ABREU, 1973). Façanha rara na geografia brasileira no período.

A formação de pós-graduação nos Estados Unidos marcou profundamente tanto os temas de pesquisa como a perspectiva metodológica. A tese de doutorado foi sobre a estrutura dos mercados de trabalho metropolitanos no Brasil (ABREU, 1976) e adotou uma base teórica neoclássica com apoio no modelo dualista de Michael Todaro, que dividia o mercado de trabalho urbano em setores formal e informal; a análise dos dados foi feita através de correlações canônicas e outras técnicas quantitativas, próprias da geografia daquele tempo e lugar (ABREU, 1997, p.48). Paralelamente, na França Milton Santos vinha investigando e publicando sobre o tema da divisão do mercado de trabalho, que o levaria a seu clássico "O espaço dividido". Mas, como bem reconheceu Abreu (*op cit.*) "as barreiras linguísticas e corporativas das escolas geográficas do Primeiro Mundo se fizeram sentir" e dificultaram seu acesso à obra do colega brasileiro.

No entanto, a influência de Kevin Kox favoreceu a abordagem dos temas urbanos também pela aproximação com as teorias políticas para explicar o problema do poder naquele espaço. A crítica de Cox ao viés neopositivista das teorias que a geografia utilizava e a aproximação com David Harvey possibilitou ao jovem estudante o contato com o texto então pioneiro *Social justice and the city*, que acabara de ser publicado. A preocupação com o urbano era, então, enriquecida pela vertente das teorias políticas e sociológicas, o que ele teria a possibilidade de retomar mais tarde como professor da UFRJ.

## **Volta ao País e o Congresso da AGB – Fortaleza, 1978**

A volta ao país foi em 1976, com título de doutor, emprego no IBAM e o compromisso de aplicar seus conhecimentos nos projetos voltados para o planejamento. Esse era um privilégio para poucos geógrafos no Brasil, ou seja, participar de equipe multidisciplinar para elaborar planos e projetos que seriam implementados através de políticas públicas e prever os seus possíveis impactos. Era tempo do II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), do Governo Geisel.

Duas oportunidades definiram as novas bifurcações para o jovem pesquisador. A primeira, no IBAM, possibilitou estudar as políticas públicas e o problema da distribuição

das populações de baixa renda no espaço urbano. Esta trouxe de volta o tema da tese de doutorado e que abriu um leque de questões e, entre elas, aquela que se tornaria o eixo de suas pesquisas: o espaço da cidade do Rio de Janeiro. A segunda oportunidade, foi a participação no 3º Encontro Nacional de Geógrafos da AGB (Associação de Geógrafos Brasileiros) em 1978, realizado na cidade de Fortaleza - CE, na mesa sobre estudos urbanos que ele dividiu com Milton Santos, então recém-chegado da França. Era sua estreia na comunidade geográfica do país e a chance de produzir algo definitivamente longe das teorias matemáticas da estrutura urbana, da análise de variância dos modelos urbanos e das teorizações neoclássicas abstratas, que ele já abandonara. Seguindo a orientação de Cox e Harvey, suas preocupações já caminhavam para o estudo das políticas públicas, do poder de pressão dos lobbies, das disputas por informações capazes de influenciar as decisões de investimentos. Sua preocupação era demonstrar que essas questões estavam relacionadas com o processo de estruturação interna das cidades e com a segregação urbana. O trabalho apresentado na mesa redonda na AGB foi sobre a importância das políticas públicas para a estrutura interna das cidades (ABREU, 1978). Apesar de ofuscado pela forte presença de Milton Santos e seu discurso contundente contra a ditadura e o *establishment* geográfico, os estudos das políticas públicas e da produção do espaço intra-urbano impuseram-se por muitos anos e, sem dúvida, ele foi um pioneiro na temática para a geografia no país.

Seu artigo chamava a atenção para o modelo de desenvolvimento concentrador de renda, adotado pelo Estado brasileiro, que reforçava o crescimento desigual de determinados núcleos, o que aumenta a sua produtividade, sem necessariamente melhorar a distribuição da renda no país e nas cidades. Em destaque no seu texto, a análise da formulação das políticas públicas como a institucionalização dos interesses das classes mais abastadas, visto que o conflito de interesses entre grupos sociais encontra-se na pauta na ordem espacial de qualquer cidade. Como exemplo da parcialidade do poder público, Abreu (*op cit.*) já chamava a atenção para a política de remoção de favelas das áreas onde o solo urbano era mais valorizado, configurando uma política urbanística cujo objetivo era favorecer a especulação imobiliária e grupos populacionais privilegiados. Para ele, o estudo de políticas públicas deveria relacionar a forma espacial urbana ao modo pelo qual o governo provê bens públicos e gera externalidades para a população. O governo deve, antes de tudo, especificar uma função de bem estar social em relação aos resultados dessas políticas, de maneira que possam ser comparados e conseqüentemente avaliados. Há em seu texto uma evidente influência do *Social justice and the city* de David Harvey e dos trabalhos sobre localização e políticas públicas de Kevin Cox. O primeiro tornou-se leitura e citação obrigatórias dos trabalhos de geografia urbana alguns anos depois. Apesar de abalado pela fria recepção que teve sua apresentação, sua autonomia intelectual garantiu a segurança necessária para seguir o caminho que mais a frente seria seguido por muitos.

Mas, naquele congresso da AGB, ao mesmo tempo em que a relação entre políticas públicas e espaço urbano era apresentada como novidade, mas sem muita repercussão naquele momento, o jovem doutor foi impactado por outra novidade, chegada da Europa que trazia Marx, Engels e Lenin na bagagem. Era a geografia crítica, sacudindo com sua nova vaga a geografia brasileira. Um novo paradigma se impunha, deixando para trás o positivismo, o quantitativismo e abrindo caminho para o marxismo e a economia política.

A geografia passava a se aproximar mais das ciências sociais e a estudar os processos sociais, buscando o aporte teórico dessas disciplinas.

Era o momento de enfrentar a nova vaga da geografia, repensar rumos, mergulhar numa bibliografia até então estranha à sua geração de geógrafos. E nova bifurcação para o jovem pesquisador: a decisão de acompanhar o novo *air du temps* da disciplina e aderir aos grupos de estudos de O Capital de Marx foi concomitante à compreensão de que a aceitação de um novo paradigma não deveria significar a desvalorização daquilo que já havia sido feito antes, afinal é assim em todas as ciências. Mas, para Maurício Abreu foram certamente a sua autonomia e coerência, características marcantes da sua personalidade, aliadas à sua sólida formação, tanto na UFRJ, como em Ohio State University e a prática no IBAM que favoreceram a decisão de “não entrar cegamente nessa geografia marxista que surgia, não deixaria perder de vista o trajeto que já havia percorrido” (Abreu, 1997, p.60). *Ex-post facto*, essa é uma lição crucial para a nova geração de geógrafos, ou seja, a ciência e a pesquisa se fazem por acumulação de conhecimentos e não pela exclusão, como se o novo precisasse abrir espaço com a eliminação do antigo. Esse vício deve estar na base da dificuldade de a geografia preservar e retomar seus clássicos, como fazem as ciências em geral.

Na UFRJ como professor, desde 1979, era ocasião de definir um campo próprio de pesquisa. O Rio de Janeiro se mantinha para ele como objeto privilegiado e o foco era a evolução da estrutura urbana afetada pelas políticas públicas. O papel do Estado era necessariamente analisado. Porém, não mais na perspectiva idealista do positivismo e da economia neoclássica, mas na perspectiva crítica das relações do poder público com as diferentes unidades do capital, apontando sua falta de neutralidade. Em 1980, o texto *Estado e espaço urbano: Uma perspectiva histórica* é produto desse novo momento.

Mas, a partir de 1982, o acesso aos recursos para a pesquisa possibilitou organizar um grupo com estudantes de graduação e pós-graduação e facilitou seu mergulho nas fontes primárias da história do Rio de Janeiro. Mais uma bifurcação e escolha. Esta marcaria definitivamente sua vida de pesquisador. Mais uma lição para as novas gerações: o rigor acadêmico requer método, esforço, dedicação, objetivos claros sobre o que se vai pesquisar e, acima de tudo, a preocupação em produzir um conhecimento efetivamente novo sobre o objeto de investigação e também, a capacidade de rever hipóteses reveladas falsas pelo trabalho de pesquisa. Foi o caso da revisão da ideia de que o Estado era o principal agente da estruturação do espaço urbano carioca e o maior responsável pelas desigualdades sociais. Seu levantamento de informações no Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro mostrou progressivamente que a relação sociedade-espaço não é simples. Múltiplos agentes variam no tempo e no espaço e atuam de modo complexo (ABREU, 1997, p.68). Ou seja, não há relações diretas de causa e efeito no mundo social.

## **O Mundo de Possibilidades das Fontes Primárias**

A descoberta do leque de possibilidades das fontes primárias da história da cidade colocou nosso pesquisador num percurso bastante original, definindo um campo próprio de pesquisa na UFRJ que seria a geografia histórica da cidade do Rio de Janeiro. Ele retomava a análise do espaço interno das cidades, que havia sido progressivamente

abandonado na disciplina em troca dos estudos urbano-regionais. O primeiro produto de impacto dessa fase foi o texto sobre o problema da habitação popular entre 1850 e 1930 (ABREU, 1984) que integrou a temática habitacional às questões da cidade. Logo depois, em 1987, foi publicado o livro *Evolução Urbana do Rio de Janeiro* que retomou um relatório feito para o IBAM quase 10 anos antes. Aqui se colocou o dilema de atualizar o texto apoiado em fontes secundárias: livros, artigos, relatórios, crônicas, estatísticas etc., uma vez que o acesso às fontes primárias revelava novas informações e a tentação de alterar o texto original. A opção foi apenas rever o texto e eliminar possíveis incorreções, o que demonstrou ser acertado, pois este rapidamente tornou-se um clássico, de consulta e citação obrigatórias para aqueles que se interessavam pela história do espaço metropolitano do Rio de Janeiro. A ampla pesquisa bibliográfica em fontes variadas permitiu demonstrar que a estratificação social é um processo histórico do espaço urbano e apontar que a segregação urbana não pode ser dissociada das práticas sociais e dos conflitos entre as classes na cidade. Comparando com os modelos teóricos desenvolvidos a partir da realidade das metrópoles dos países capitalistas avançados, o trabalho apontou que a área metropolitana do Rio, a partir do século XIX, desenvolveu uma configuração espacial oposta às metrópoles centrais, com as classes mais altas concentradas no núcleo metropolitano, em elevadas densidades, onde se concentram os investimentos públicos e as externalidades positivas.

Mas, a curiosidade do pesquisador se aguçava cada vez mais. Era preciso recuar no tempo para compreender o processo de formação histórica e territorial do Rio de Janeiro. Era hora de ir além dos séculos XIX e XVIII e ao investigar a vida carioca e a fluminense nos séculos XVII e XVI, o espaço da investigação foi ampliado para a Capitania do Rio de Janeiro. A familiaridade com as fontes primárias dos arquivos e a linguagem particular dos antigos facilitava a tarefa, em muitos casos, dificultada pela precariedade do estado de conservação do material disponível. Após mais de dez anos de dedicação a essas fontes e levantamentos exaustivos realizados no Brasil, em Portugal e no Vaticano foram obtidos novos avanços no conhecimento da geografia histórica do espaço fluminense, como a revisão da crença na crise aguda da cultura canavieira nas décadas que a historiografia considera como “de baixa do açúcar”. Seu trabalho de minuciosa recomposição dos dados sobre a economia canavieira no Rio de Janeiro, o que ele chamou de um “quebra-cabeça quase resolvido” identificou e mapeou os engenhos e as moedas fluminenses dos séculos XVI e XVII que, “enfim exumados do esquecimento em que permaneceram por tanto tempo” (ABREU, 2006), ajudaram a perceber que houve um crescimento contínuo da cultura da cana e rever a crença sobre a crise do setor no período. A metodologia para aquela recomposição, bem descrita em seu trabalho, é certamente um marco em sua obra e mais uma lição para os pesquisadores, ou aspirantes ao ofício.

Todo esse percurso fez chegar ao grande momento de realização do sonho de finalmente publicar em livro a *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)* (ABREU, 2010). Mas, tantos anos de trabalho, tantas informações, tantos mapas, tantas iconografias até então escondidas nos arquivos, ou perdidas, ou semidestruídas; tantas análises, tantas verdades revistas, tantas reflexões, não poderiam compor um livro qualquer. Era preciso que a obra estivesse à altura do seu conteúdo. E assim foi feito. Esse é certamente o livro de geografia mais marcante e bonito já produzido no país. Dividido em dois volumes, o trabalho integra a formação social e a forma espacial da cidade do Rio de Janeiro e faz intenso diálogo entre história e geografia como metodologia de trabalho. Com o

objetivo de entender a apropriação, organização e produção do espaço colonial fluminense nos séculos XVI e XVII, teoria e pesquisa empírica estão claramente articuladas nas suas páginas, aliando pensamento teórico com pesquisa de base. O conceito de *lugar* é resgatado e enriquecido com o sentido grego de *topos*. No primeiro volume, logo no início, a importância da posição estratégica da cidade é discutida e a conclusão de que a decisão de ocupação desse lugar foi mais afetada pela sua posição vantajosa do que pelas suas características físicas. No segundo volume, é analisado o sistema atlântico do Rio de Janeiro, a sua inserção na economia-mundo e o modo como a cultura canavieira conduziu o mundo colonial português. Por fim, são trazidas a difícil reconstrução física da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro e o processo da sua ocupação. Nesse ponto, sua constatação sobre os agentes das transformações do espaço urbano carioca no século XVII revelou que, diferente do que era aceito, a iniciativa particular esteve presente, apesar da ação direta ou indireta da Coroa portuguesa.

A repercussão do lançamento dos dois volumes foi imediata, especialmente entre historiadores, mas também entre urbanistas. Afinal, além de todos os achados para a história econômica e social da cidade que as muitas informações recuperadas dos arquivos trouxeram, a pesquisa foi progressivamente assumindo um evidente caráter interdisciplinar e o diálogo com a história e a arquitetura se estabeleceu com facilidade. E aqui, nova lição extraída do trabalho do pesquisador. A geografia subverteu crenças aceitas pela história, como aquela da crise da atividade canavieira no século XVII, e inovou na forma de acessar, recuperar e dar sentido às fontes primárias.

## Concluindo

A liberdade intelectual do nosso pesquisador, sua deliberada decisão de não sucumbir às respostas prontas que as camisas de força ideológicas fornecem, permitiu-lhe trafegar pelas variadas vertentes do pensamento das ciências sociais e enriquecer suas interpretações e análises nos campos da geografia histórica e urbana. Como resultado dessa liberdade, foi revisto o papel do Estado no processo histórico de formação do espaço urbano carioca, assim como a crença que nesse espaço colonial conviviam usos e classes sociais diferentes, pontos de vista fortemente estabelecidos em um determinado momento da geografia e da história. Sua pesquisa revelou que políticas públicas podem ter efeitos perversos, embora este não seja imperativo, e que mesmo no pequeno espaço ocupado pela acanhada cidade colonial, as classes mais poderosas estavam mais concentradas do que as outras, mais dispersas. Mesmo se essa geografia do passado, como fazia questão de definir Maurício Abreu, é importante por si mesma e não por qualquer conexão com o presente, seu último trabalho, assim como os anteriores deixam uma lição importante sobre o ofício de investigar, condição necessária à boa arte de pesquisar.

Para finalizar, é possível extrair de seu percurso de pesquisa e do justo impacto intelectual de sua obra uma lição fundamental para a produção do conhecimento, qualquer que seja o objeto investigado: não é possível creditar a um autor ou a uma matriz intelectual apenas, por mais consagrados que sejam, as ideias, as hipóteses, as teorias ou suposições capazes de guiar uma pesquisa na direção de um pensamento inovador para melhor apreensão da realidade.

Castro, I. E.

## Referências Bibliográficas

ABREU, M.A. *Regional development in Brazil: a center-periphery approach*. Department of Geography, The Ohio State University, Columbus, Ohio, EUA. Dissertação de Mestrado, 1973.

\_\_\_\_\_. *Migration, urban labor absorption and occupational mobility in Brazil*. Department of Geography, The Ohio State University, Columbus, Ohio, EUA. Tese de Doutorado, 1976.

\_\_\_\_\_. Políticas públicas e estrutura interna das cidades: Uma abordagem preliminar. In: 3 Encontro Nacional de Geógrafos, 1978, Fortaleza. 3 Encontro Nacional de Geógrafos – Sessões dirigidas. Fortaleza: AGB/UFC, 1978. p. 13-21.

\_\_\_\_\_. *Da habitação ao habitat*. Uma interpretação geográfica da evolução da questão da habitação popular no Rio de Janeiro (1850-1930). Seminário Habitação Popular no Rio de Janeiro – 1ª República. Rio de Janeiro, Fundação Casa de Ruy Barbosa/IUPERJ/IBAM. 1984.

\_\_\_\_\_. *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPLANRIO/Zahar, 1987. 147 p.

\_\_\_\_\_. Um quebra-cabeça (quase) resolvido: os engenhos do Rio de Janeiro dos séculos XVI e XVII. *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía Y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona. Vol. X, núm. 218 (32), 1 de agosto de 2006.

\_\_\_\_\_. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-17000)*. 1ª edição, Rio de Janeiro. Andrea Jacobson Estúdio e Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, 2010. Volumes 1 e 2".

# Duas ou Três Precisoões em Torno da “Última” Entrevista de Maurício Abreu<sup>i</sup>

Laurent Vidal<sup>ii</sup>  
Université de La Rochelle  
La Rochelle, França

**Resumo:** Em junho de 2008, pouco tempo antes da publicação de sua obra magna, *Geografia histórica do Rio de Janeiro*, o professor Maurício Abreu concedeu uma entrevista ao professor convidado no Departamento de Geografia do Instituto de Geociências da UFRJ, Laurent Vidal. Esta entrevista não contemplava somente o conteúdo do livro, fruto de 20 anos de pesquisa, mas também sua formação intelectual, e sua participação a estruturação do campo da geografia histórica no Brasil.

**Palavras-chaves:** Entrevista, Maurício Abreu, Geografia histórica, Rio de Janeiro.

**Abstract:** In July of 2008 just before the publication of the magnum opus *Geografia histórica do Rio de Janeiro* Maurício Abreu gave an interview to Laurent Vidal, a visiting professor at the Department of Geography of the Federal University of Rio de Janeiro. In addition to treating the content of the book, which was the result of twenty years of research, his intellectual formation and participation in structuring the field of Historical Geography in Brazil also were discussed in detail.

**Keywords:** Interview with Maurício Abreu, Historical Geography, Rio de Janeiro.

## Quinta-feira 12 de junho de 2008.

Nesta época, era professor convidado no Departamento de Geografia do Instituto de Geociências da UFRJ, e tinha marcado um encontro com Maurício Abreu para uma entrevista. Na sala dele, os mestrandos e doutorandos trabalhavam: por isso decidimos escolher uma pequena sala de reunião do lado da secretaria. E nos instalamos... O livro dele, verdadeira obra-vida, estava (enfim!) acabado. Faltava uma releitura geral e a redação da conclusão. Pretendia publicar esta entrevista no *Cahiers des Amériques Latines*, no momento em que o livro dele ia sair. Em vez de uma simples resenha, pensava que uma entrevista lhe ofereceria a oportunidade de apresentar com mais detalhes o desenvolvimento do seu projeto. Como tive o privilégio de estudar os diferentes capítulos do livro, bem como o plano definitivo, tinha preparado perguntas para estimular o Maurício a refletir sobre sua trajetória de geógrafo da cidade, e a evolução da sua concepção da geografia histórica. Ninguém poderia imaginar que após algumas semanas, durante uma aula, Maurício seria vítima de um grave acidente cerebral, e que esta seria a sua última entrevista ...

---

<sup>i</sup> Entrevista publicada na íntegra na Revista Cidades, que gentilmente nos autorizou a publicar esta versão, com novos comentários do entrevistador

<sup>ii</sup> Historiador, Professor do Centre de Recherches en Histoire Internationale et Atlantiqu - CRHIA, Université de La Rochelle.  
lvidal@univ-lr.fr

Vidal, L.

### **Segunda-feira 12 de setembro de 2011.**

A professora Fania Fridman me convidou para uma homenagem ao Maurício Abreu na Casa de Rui Barbosa, junto com o “ex-doutorando” dele (!), Roberto Lobato. Quando li alguns trechos desta entrevista, uma emoção transcorreu na sala, e logo depois os editores da revista *Cidades*, que Mauricio tinha contribuído a fundar, me pediram a autorização para publicá-la junto com o texto da minha conferência para integrar um número especial. O que aceitei...

### **Sexta-feira 2 de março de 2012.**

Em nome do corpo editorial da revista *Espaço Aberto*, a professora Ana Maria Bicalho me convidou para publicar a entrevista na forma de um artigo original, deixando claro a publicação inicial na revista *Cidades*. O que aceitei...

\*

1. Encontrei Maurício Abreu em 1991, durante seu pós-doutorado em Paris. Eu estava preparando um doutorado no Instituto dos Altos Estudos sobre a América Latina. Foi a geógrafa Martine Droulers que me apresentou a ele, me mostrando o exemplar do livro que acabava de lhe oferecer: *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Foi assim que associei logo Mauricio Abreu à história urbana do Rio de Janeiro.

*É por isso que minha primeira pergunta convidava Mauricio a tentar, a partir das diferenças perceptíveis nos títulos dos seus dois livros sobre o Rio, um balanço da sua própria evolução intelectual, de um geógrafo do urbano e de suas evoluções, a um geógrafo da história das cidades.*

LV:

Seu primeiro livro, que hoje é um clássico, se chamava: “Evolução Urbana do Rio de Janeiro”. Este novo livro se chama “Geografia Histórica do Rio de Janeiro”. Gostaria de saber como você passou de uma proposta para outra e o que significa essa mudança de palavras no título?

MA:

O título “Evolução Urbana do Rio de Janeiro” foi imposto pela editora. O original era “O Rio de Janeiro e sua evolução urbana” e tinha um subtítulo muito grande, que era “Contradições do espaço etc..”, o qual já nem lembro exatamente qual era. Minha ideia era trabalhar um pouco o caminhar da cidade e ver como o papel do Estado havia sido essencial no século XIX, e sobretudo no século XX, para a constituição de um espaço segregado, em que os ricos e as classes mais abastadas ocupavam determinada parte da cidade, bem provida de infraestrutura, enquanto que os pobres, quanto mais pobres, mais ocupavam as periferias. Então havia ali uma ideia de atuação seletiva, vamos dizer assim, das políticas públicas, que beneficiavam as áreas mais ricas em detrimento das áreas mais pobres.

A obra “Evolução Urbana do Rio de Janeiro” foi escrita há 31 anos atrás, em 1977 (porém, o relatório inicial foi divulgado em 1978). Naquela época, eu nem sabia, para ser sincero, o que era Geografia Histórica. Eu nunca havia feito um trabalho que incorpo-

rasse o tempo na análise geográfica, a não ser de forma superficial – por exemplo: uma leitura de resultados de censos recentes.

Esse trabalho, como eu explico nos prefácios das segunda e terceira edições e, agora, no novo prefácio da última edição, caiu em minhas mãos de forma bastante circunstancial. Tinha um patrocínio de uma instituição canadense e, depois, de uma instituição do governo federal brasileiro. Um patrocínio muito pequeno em termos de dinheiro, mas quando acabou, deixou-me livre para fazê-la. Eu participava, na ocasião, de um centro de pesquisas urbanas (o IBAM), e fui alocado para fazer essa pesquisa e ela mudou toda a minha vida, porque, na divisão de trabalho que se fez (era para ser feita por mim e por uma colega socióloga), a mim coube analisar o processo histórico da atuação do Estado e de suas políticas públicas sobre a área metropolitana do Rio de Janeiro. Enveredei pela História e comecei a coletar dados. Não há nenhum dado primário nesse livro. Ele é todo baseado em fontes secundárias. Mas, apaixonei-me por essa temática. Depois que saí do IBAM, onde foi feito esse trabalho, eu entrei para a Universidade Federal do Rio de Janeiro, onde era obrigado a ter um projeto de pesquisa, e a minha ideia foi, inicialmente, contemplar as carências (que eu já sentia que havia no trabalho original) com o acesso a fontes primárias. E desde esse momento que entrei nos arquivos, foi para nunca mais sair.

Nesse ínterim, e apesar de já ser doutor há algum tempo, quer dizer, não só fui aprendendo a trabalhar com a História, a ler os trabalhos de História, mas a descobrir também que existia a Geografia Histórica, que era algo muito mais amplo do que eu antes imaginava. Havia uma tradição, sobretudo na Grã-Bretanha, nos Estados Unidos e, um pouco menos, na França, de estudos de geografias do passado, de processos sociais ocorridos no passado e que tivessem uma dimensão espacial a ser estudada. Com isso, eu também comecei a ler, a aprender, a descobrir todo esse universo bibliográfico que existia. Então, a minha entrada na Geografia Histórica foi como autodidata. Tive que aprender tudo. Não só o que é Geografia Histórica, mas o que são as metodologias, as discussões teóricas. Tive também que entrar na discussão das metodologias da História e, sobretudo, de algumas discussões de historiadores – ou para ser mais justo, muitas discussões – a respeito do Rio de Janeiro dos séculos XVII, XVIII e XIX. Foi um processo então bastante complexo, cada vez mais complexo, que me levou a este estágio atual, em que já me considero dominando muito disso, mas ainda tendo muito o que aprender.

LV

Você disse que entrou como autodidata na área da Geografia Histórica. Depois deste novo livro, você diria que sua concepção da Geografia Histórica evoluiu? Será que ele abre novas perspectivas dentro deste campo de pesquisa?

MA

Eu acho que a Geografia Histórica é um campo muitíssimo fértil, no qual há ainda muita coisa a ser explorada. Porque a Geografia, como disciplina, na sua história como disciplina, foi definida como um estudo do presente. Ou seja, a História estuda o passado, a Geografia estuda o presente. A Geografia só vai ao passado para entender o presente. E por causa dessa prática, que foi uma prática generalizada, os geógrafos pouco fazem indagações ao passado.

Vidal, L.

Felizmente, alguns geógrafos se insurgiram contra essa fatalidade e fundaram a Geografia Histórica. A questão é que o passado tem muito a informar aos geógrafos. Os historiadores estudam o passado, mas as questões que fazem ao passado não são as nossas. Então, o que existe de mananciais, de temas inexplorados é extremamente vasto.

Depois de todo esse esforço, estou convencido de que a minha caminhada foi bem-sucedida: de um lado, porque entrei no passado (sobretudo do Rio de Janeiro), com questões novas, ainda não formuladas pelos historiadores, para o entendimento do processo de produção do espaço carioca e fluminense. Mas eu acho que fui vitorioso numa outra batalha também, que é a da afirmação da Geografia Histórica no Brasil. No início, fazia um trabalho solitário: neste campo, só tinha eu e o Pedro Vasconcelos, na Bahia, com quem eu tinha *rapport*, diálogo. Acontece que muitos geógrafos achavam o meu trabalho bonito, mas não tinham como dialogar comigo, porque não sabiam do passado. Por incrível que pareça, eu tive também um problema com os historiadores, especialistas do Rio de Janeiro, por causa da minha opção pelo século XVII. Os historiadores não estudam o século XVII. Falam do século XVIII e do século XIX, mas o século XVII é um grande mistério para os historiadores, com algumas exceções, a exemplo de João Fragoso.

Então, eu acho que hoje, na Geografia brasileira, a Geografia Histórica é um campo que começa a existir. As pessoas sabem que existe. Na última reunião da ANPEGE, a nossa associação nacional, houve três seções de Geografia Histórica. Eu já orientei mais de vinte dissertações ou teses de Geografia Histórica aqui. Já existe um núcleo de pesquisa de Geografia Histórica no organograma do Departamento de Geografia da UFRJ. Já sei da existência de cursos de Geografia Histórica em outros programas de pós-graduação. Eu acho que isso tudo mostra que os geógrafos estão começando a ver que podem fazer questões ao passado a partir da Geografia. Não é ainda um campo, vamos dizer assim, estabelecido com força, mas é um campo já reconhecido e com muito investimento sendo feito por pessoas que querem estudar o passado sob um ponto de vista geográfico. Obviamente, se compararmos o que ocorre no Brasil com o que ocorre em outros lugares, como a Grã-Bretanha, onde a Geografia Histórica sempre foi muito forte, o nosso processo aqui é ainda embrionário. Mas ele já está dando frutos importantes.

2. Em 1997, já doutor, e começando um trabalho sobre a formação da rede de cidades-portos no Brasil na época do vapor, encontrei Mauricio Abreu, e desta vez conversamos sobre arquivos e fontes primárias. Lembro-me que falava com paixão do seu prazer da pesquisa em arquivos.

*É por isso que lhe convidei a falar da questão dos arquivos e da maneira como determinaram o projeto do livro.*

LV

Entrando agora no seu último livro, você explica que o nosso conhecimento sobre o Rio de Janeiro dos primeiros séculos está dificultado pelo desaparecimento dos arquivos municipais e pelo desmonte do Morro do Castelo. Você afirma que essa falta de documentos e de monumento foi um verdadeiro quebra-cabeça. Qual foi então a metodologia que inventou para resolver esse quebra-cabeça?

MA

Inicialmente, talvez seja interessante lembrarmos, a ideia deste livro começou em Paris, quando eu estava fazendo meu pós-doutorado. Além das coisas que eu queria fazer em Paris (participar de seminários, dar palestras, utilizar bibliotecas, visitar centros de pesquisa), eu trouxera comigo todo um material informativo do século XIX – que já tinha trabalhado – para discutir. Aliás, isso, até hoje, é outra pergunta: por que eu não usei esse material? Se você quiser, eu respondo: ele está sendo utilizado hoje, em grande parte, pelos meus alunos.

Mas, em Paris, resolvi, antes de escrever sobre o século XIX, começar a escrever sobre os séculos coloniais. Era um capítulo apenas ...

LV

Lembro bem dessa conversa ...

MA

Era um capítulo!!! E desse capítulo é que notei que era ignorante quase completo dos séculos coloniais e então decidi que eu tinha que aprender mais. A ideia de escrever sobre o século XIX foi ficando cada vez mais distante, enquanto eu mergulhava no período colonial e, hoje, eu não sei se voltarei algum dia a escrever sobre o século XIX. Porque ainda há todo um outro volume sobre o século XVIII para escrever, e esse outro volume deve ir até o período da família real no Rio de Janeiro.

Mas este livro que eu estou acabando agora – eu não sei quantos volumes terá – irá até 1700. Porque 1700? Em Paris, tomei finalmente a decisão de não mais fazer um capítulo, mas um grande livro sobre o período colonial. Isso me levaria ou a 1808 (o que é mais provável), ou ao fim oficial, que seria 1815, com a elevação do Brasil a Reino, ou a 1822, com a Independência. Mas o que eu descobri, na realidade, é que no Rio de Janeiro anterior à chegada da família real, há dois *rios de janeiros*. Há coisas em comum entre esses dois rios de janeiros, mas há coisas que são extremamente diferentes. O Rio de Janeiro do século XVI e XVII é o Rio de Janeiro canavieiro por excelência. É o Rio de Janeiro, a capitania secundária, no universo colonial brasileiro: nunca tem a importância da Bahia, nem a importância de Pernambuco; a economia gira em magnitude menor. Ainda nos meados do século XVII, é marcado pela importância da escravidão indígena – o que não é mais o caso na Bahia ou em Pernambuco. Ou seja, o Rio de Janeiro do século XVI, que é o da conquista, e o do século XVII, que é o da apropriação das terras e da organização territorial, da fixação das bases da organização territorial, é um Rio de Janeiro diferente daquele que vai surgir no final do século XVII. Então usei 1700 como um marco da mudança desse Rio de Janeiro predominantemente canavieiro para esse Rio de Janeiro, porto do ouro, que tem uma outra dinâmica.

LV

Mas então, por que essa pesquisa, que era inicialmente prevista para ser de um ano, se tornou tão grande, ocupando quase quinze anos da sua vida?

Vidal, L.

MA

Uma primeira resposta reside, em parte, na pergunta que você formulou anteriormente – que é o incêndio das fontes primárias municipais no Arquivo Municipal. Durante muito tempo eu acreditei – e isso a partir de certas leituras que fazia (quando disse a você que eu não sabia nada da colônia, alguma coisa eu sabia) – é que se perdeu tudo no incêndio de 20 de julho de 1790, ou seja, que isso tinha sido um desastre em termos da memória histórica do Rio de Janeiro, e que por essa razão é que se conhecia tão pouca coisa do período colonial.

Entretanto, ao começar a pesquisa do período colonial – ainda na França e utilizando até mesmo materiais que eu tinha levado do Brasil, mas aos quais não tinha dado a devida atenção porque não era o objetivo, eu comecei a indagar se realmente nós tínhamos perdido toda a informação, ou a maior parte da informação. Isso me veio a partir de registros que eu comecei a achar nos Anais da Biblioteca Nacional, do início do século XX, nos quais encontrei a relação da documentação que estava em Portugal. Eu comecei então a me dar conta de que ali havia muita informação sobre sesmarias, que foram dadas no início do processo de colonização.

Aí eu comecei a indagar se não haveria documentação em Portugal que tinha sido pouco utilizada ou não vista ainda, e assim tomei a decisão de ir a Portugal, enquanto ainda estava na França.

No primeiro contato que tive – isso foi em maio de 1995, exatamente no final do meu *séjour* na França – soube que lá existiam 300 caixas sobre o Rio de Janeiro colonial e aí pensei: “Bem, com essas informações, pode ser que eu consiga juntar algumas peças desse quebra-cabeça”. A partir daí, comecei a visitar amiúde o Arquivo Histórico Ultramarino. Foi uma experiência fantástica ir descobrindo o século XVII, com a visão do geógrafo. Muitas coisas ali já haviam sido debatidas pelos historiadores, principalmente questões relativas a prática colonial, mas as minhas questões eram outras. E assim, eu comecei a utilizar o Arquivo Histórico Ultramarino, assim como o Arquivo da Torre do Tombo, em Lisboa, e depois. O Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e o Arquivo da Cidade também, que é pobre, porque foi o arquivo que sofreu com o incêndio, mas que tem ainda alguma documentação colonial.

Aos poucos, fui vendo que havia muita falha na documentação, mas que era possível entrar nesse passado distante do Rio de Janeiro do século XVII, a partir das informações dispersas nos diversos fundos documentais. Precisavam, de certa forma, serem colocadas juntas, porque elas se encaixavam! Então, é isso que eu venho fazendo. E posso garantir que tem muita coisa que eu não consegui fazer, mas por outro lado, muita coisa que eu não imaginava fazer, logrei fazê-lo com bastante sucesso, sobretudo no caso da identificação e da caracterização do mundo açucareiro fluminense, que é uma das grandes contribuições que o meu trabalho vai trazer.

3. Como geógrafo vindo do campo da geografia urbana, Mauricio tinha um conhecimento perfeito das implicações metodológicas do uso das noções de cidade e região.

*Convide-o a precisar a maneira como a qual ele tentou resolver esta dificuldade de falar do Rio de Janeiro ao mesmo tempo de região e cidade...*

LV

No seu livro, o topônimo Rio de Janeiro descreve duas realidades: a cidade e a região. Como resolveu, na organização do seu livro e na escrita do mesmo, a dificuldade da articulação entre região x cidade / cidade x região?

MA

De fato, inicialmente, a capitania e a cidade representam a mesma coisa. A Capitania do Rio de Janeiro é muito pequena. Ela está incrustada na Capitania de São Vicente. Só se tornou Capitania do Rio de Janeiro na época da fundação da cidade, sobretudo na consolidação da cidade, por Mem de Sá, em 1567: era uma área de seis léguas (em quadra ou em círculo) a partir do morro que mais tarde seria conhecido como Morro do Castelo.

Então, no início, a Capitania do Rio de Janeiro era apenas o termo da Cidade de São Sebastião e ela ia a 40 quilômetros para todos os lados – de terra, obviamente, não para o oceano. De Maricá a Campo Grande, mais ou menos, e até a Serra do Mar, lá no recôncavo, já no fundo da baía: isso é a Capitania. A cidade é mínima, obviamente, mas ela tem jurisdição sobre esse território.

Além disso, o Rio de Janeiro foi desde o início uma cidade real. Há todo um debate – em parte do livro eu discuto isso – porque no próprio século XVII, os herdeiros de Martim Afonso de Souza, que era o capitão de São Vicente, começaram a exigir indenização por esse pedacinho da Capitania que a Coroa tomara para si. Há toda uma discussão sobre isso no século XVII. É uma questão que até hoje não vi sendo discutida por outros. Na realidade, a Capitania era de Martim Afonso de Souza e quem tinha que defendê-la, dos franceses em especial, era ele que era o Capitão, e ele não o fez. Coube à Coroa recuperar esse território, e há um *imbróglio* nessa época sobre se aquilo foi uma reapropriação ou uma espoliação. Então, o Rio de Janeiro, nos séculos XVI e XVII, já começa como uma cidade real, em que o donatário não tem ingerência, em que os governadores são determinados pela Coroa, sem participação donatária nenhuma, mas que, aos poucos, por ser uma cidade real, por estar sujeita diretamente ao rei, o que aconteceu foi que ela começou a ser utilizada também como base da administração direta colonial. Ainda no século XVI, vem a decisão de Dom Sebastião de dividir o governo colonial em dois: uma repartição do Norte e uma repartição do Sul. Isso vai durar muito pouco tempo no Rio de Janeiro, mas essa ideia, de fazer uma sede do Estado do Brasil na Bahia e uma sede no Rio de Janeiro, voltará no século XVII e novamente será efêmera. Ou seja, desde o início, o Rio de Janeiro é uma cidade pequena, a capitania é uma capitania pequena, mas a presença do governador geral, nas pequenas épocas em que o Rio de Janeiro foi sede da Repartição do Sul, fez com que as decisões da Coroa em relação ao sul do que é, no Brasil de hoje, o Sudeste, essa área meridional do Estado do Brasil, passasse a ser comandada pelo Rio de Janeiro. Isso foi ampliando, aos poucos, a área de atuação do governador. Por exemplo, a Capitania de Cabo Frio vai ser uma capitania secundária sempre, dependente da Capitania Real do Rio de Janeiro. Com o tempo, essas capitanias serão todas absorvidas pelo governo do Rio de Janeiro. Sobre tudo no século XVIII, quando a Capitania do Rio de Janeiro passa a ser a capitania que abarca Cabo Frio, Campos dos Goytacazes ..., no final, acaba tudo uma coisa só, com sede no Rio de Janeiro, na cidade.

Vidal, L.

4. As outras perguntas estavam diretamente ligadas ao livro, sua organização e suas principais conclusões.

LV

Antes do nascimento da cidade do Rio, desenrola-se o processo de apropriação do território. Você consagra, por exemplo, um capítulo inteiro à França Antártica e à importância que teve na decisão de fundação do Rio de Janeiro. Você poderia explicar o que seu estudo traz de novidades para o conhecimento dos primórdios do Rio de Janeiro?

MA

A primeira parte do meu trabalho é relativa ao processo da conquista desse território, no qual mais tarde vai se instalar a cidade e o seu termo. É a parte em que eu menos tenho pesquisa de fontes primárias: o que existe já foi bastante trabalhado por outros autores, inclusive, não foi necessário para mim desvendar a paleografia do século XVI, porque os poucos documentos que ainda existem já foram transcritos por outros autores do passado e estão disponíveis em escrita atual.

Não há, nesta parte, contribuição nova, no sentido de fontes documentais novas. Mas há um enfoque que eu penso diferente. Porque o que me interessa é não tanto ficar trabalhando com o processo social apenas, mas tentando ver como é que isso tudo vai se refletir na organização espacial do território, que vai decorrer dessas lutas que ocorrem no século XVI. É uma parte necessária, porque eu tenho que falar do processo de conquista, para depois falar da apropriação e dos conflitos que ocorrem a partir da apropriação territorial.

LV

A partir dessa nova síntese, você pode assim entrar na segunda parte, relativa à apropriação do território e à formação da sociedade colonial, para a qual você escolheu um título expressivo: “Agentes, ritmos e conflitos” ...

MA

Essa parte já traz, eu acho, contribuição nova ... A apropriação do território se deu através do sistema sesmarial, como no resto do Brasil, aliás: a terra foi considerada como direito de conquista, ou seja, a existência de indígenas foi desconsiderada. O sistema é antigo, pois Portugal tinha utilizado o instituto da sesmaria no período de reconquista cristã, para apropriar-se das terras do sul. O sistema foi assim transferido para o Brasil. Mas, obviamente, essa transferência não foi simplesmente um “copiar” e “colar”, pois sofreu muitas modificações.

Foram de dois tipos: as Sesmarias de Terras, dadas aos “sesmeiros” (no Brasil, “sesmeiro” é quem recebe a sesmaria e não quem dá, como em Portugal). As sesmarias de terra eram destinadas para a produção agrícola, para o aproveitamento das terras. Havia também as Sesmarias de Chão, que eram os chãos dados para a construção das vilas e das cidades. Sobre essas, temos muito pouca informação na literatura especializada.

A partir daí, meu objetivo foi de entender como esse processo se desenrolou no Rio de Janeiro. Acontece que as sesmarias foram também dadas às corporações municipais, ou seja, à Cidade do Rio de Janeiro, que é uma pessoa jurídica, e às corporações

religiosas – aos jesuítas, aos beneditinos, aos carmelitas, mas não aos franciscanos, porque, como ordem mendicante, eles não podiam ter propriedade. E é a partir dessa apropriação inicial que começam também os conflitos entre sesmeiros: entre os jesuítas e a cidade do Rio de Janeiro, entre as próprias ordens religiosas ...

Mas a apropriação se deu também em função de ritmos – por isso o subtítulo desta parte. Por exemplo, ela começa *de jure* antes mesmo da fundação da cidade. As primeiras sesmarias são dadas pelo capitão de São Vicente, antes da conquista. Serão provavelmente anuladas depois, mesmo se não há documentação sobre isso. Depois da fundação da cidade, quando Estácio de Sá ainda está no sítio original, ao pé do Pão de Açúcar, toda a área fronteira à baía de Guanabara, ou grande parte dela, a área que fica em frente à água, vai ser doada – mesmo que não pudesse ser ocupada, porque os índios ainda estavam lá, com alguns franceses a lhes ajudar. Mas, a apropriação formal já existe com a cidade da conquista. Mesmo depois, com a transferência da cidade para o morro, mais tarde chamado “do Castelo”, há ritmos diferentes: no lado ocidental da baía de Guanabara, onde a cidade do Rio de Janeiro se instalou, os indígenas já tinham sido derrotados ali, mas pelo lado de Niterói, eles estavam mais perto – os indígenas Tamoiós ainda estavam no Cabo Frio.

Então, a apropriação se deu muito mais lentamente, até que em 1575, os indígenas são dizimados no Cabo Frio. Mesmo assim, o povoamento vai se dando em vagas, a partir da baía de Guanabara e seguindo os vales fluviais, pois são os vales os grandes eixos de penetração. Então, em algumas áreas em que há rios mais navegáveis, a apropriação e o povoamento se fazem mais rápido, em direção à montante do rio. Em outras, menos navegáveis, foram mais lentos.

E, ao mesmo tempo em que os ritmos são diferentes, começam os conflitos. Já temos notícias deles em 1573, 1574. Na década de 1570 já começam conflitos de apropriação entre a Câmara e os sesmeiros: os jesuítas começam a ter querelas e brigas na virada do século XVI para o XVII. Então, acompanhar a apropriação do território é acompanhar necessariamente os conflitos que decorrem dessa apropriação.

LV

Você diria que esses conflitos atrapalharam o desenvolvimento da apropriação territorial do Rio, ou finalmente o ajudaram, pelo fato de chamar a atenção da Coroa?

MA

Bem, eu diria que não atrapalharam, nem ajudaram: fizeram parte. Num aspecto eles ajudaram muito, porque a partir desses conflitos muita documentação foi produzida. Isso foi importantíssimo para mim: muita reclamação foi mandada para Lisboa, muita coisa foi escrita em cartório e, apesar de muitos desses documentos terem desaparecido, muitos ficaram.

Então, os conflitos são essenciais para duas coisas no meu livro. Não só para entender divergências em jogo no conflito, mas, sobretudo, pelo que os relatos desses conflitos oferecem de informação sobre o território: eles falam, por exemplo, que houve um conflito entre os jesuítas e a Cidade do Rio de Janeiro em 1667, e ali descrevem como era aquela área fronteira das sesmarias, se havia ou não engenhos ...

Vidal, L.

Os conflitos entre proprietários resultavam geralmente de brigas a respeito dos limites de suas propriedades, e me ajudaram a entender os limites e as demarcações. Recuperei também topônimos antigos, registrados nesses documentos, nomes e localização de engenhos, nomes de proprietários, tipo de organização agrária (“passamos pelos canaviais de não sei quem”); então, os conflitos tiveram essa importância. Não só por fazer parte da cidade, mas por originarem muita documentação escrita (judicial, ou mesmo do Desembargo do Paço, do Conselho Ultramarino) ou cartográfica (mesmo se muitos desses mapas se perderam).

LV

Eis uma excelente ilustração do famoso “excepcional normal” em torno do qual a micro-história se estruturou: a partir do excepcional, do conflito, é possível ter acesso às normas que estruturam o ordinário ...

Mas, seguindo a organização do seu trabalho, entramos agora na terceira parte, que vai repensar o Rio de Janeiro açucareiro no sistema atlântico. O que seu livro traz de novo sobre essa perspectiva?

MA

Eu acho que esta parte é essencial. Inclusive, exigiu que eu voltasse aos arquivos. E isso tem a ver com a sua primeira questão: “O que era o Rio de Janeiro?” A verdade é que quando comecei a pesquisar no Arquivo Nacional, era muito difícil ter acesso à documentação cartorial (está até hoje interdita). Em 1998-1999, sobretudo, eu comecei a ter autorização para ver essa documentação, em péssimo estado de conservação, numa sala especial. E, naquela época, eu fiz aqueles erros, que muitas vezes cometemos, e que, felizmente, conseguimos, às vezes, corrigir. De um lado, o volume de fontes era muito grande, e do outro, não imaginava que esse livro ia ser tão imponente como ficou... então, ao ver a documentação cartorial, ou seja, escrituras de compra e venda de terras, de chãos, de chácaras etc. e, trabalhando sozinho, eu pensei: “é muita coisa; eu só vou copiar aquelas informações cartoriais referentes ao território da cidade do Rio de Janeiro tal e qual ela é entendida hoje, ou seja, o Município do Rio de Janeiro hoje”. Se tinha alguma coisa sobre Jacarepaguá no século XVII, eu copiava, pois Jacarepaguá hoje faz parte do município. Mas, se era Niterói eu não copiava, porque Niterói não faz parte do município do Rio de Janeiro.

Isso foi um erro terrível, porque eu comecei a mergulhar nos engenhos do século XVII e eu notei que o Rio de Janeiro do século XVII – notei, não – eu tive que aceitar que o Rio de Janeiro do século XVII era todo o recôncavo da Guanabara: esse é o termo municipal, é toda a capitania original. Então, o que adiantava saber sobre engenhos em Jacarepaguá ou na Ilha do Governador, se não tinha informação sobre os engenhos do outro lado? Isso me fez voltar novamente à documentação em 2003-2004, e continuar para o século XVIII adentro.

Então, o que é que esta parte se propôs? Na realidade, eu acho que esta é uma das grandes contribuições deste trabalho, porque nada se sabe praticamente – e posso afirmar isso com certa tranquilidade hoje – sobre o Rio de Janeiro do século XVII, o Rio de Janeiro açucareiro. O meu livro vai trazer muita informação nova nisso. Até hoje, sabe-se que o Rio de Janeiro exportava açúcar e que não era tão grande exportador quanto a

Bahia ou Pernambuco antes da conquista holandesa. Mas, onde estavam esses engenhos, quantos engenhos eram, que força de trabalho utilizavam, quem eram os proprietários, enfim, não sabíamos nada sobre essa economia açucareira.

As informações que eram repetidas *ad nauseam*, as informações repetidas por todos eram apenas duas: Frei Vicente do Salvador, na sua *História do Brasil*, de 1627, afirmou que havia 40 engenhos na Capitania do Rio de Janeiro; e Antonil, na sua célebre obra de 1710, informa que havia 136 engenhos na Capitania do Rio de Janeiro. Ou seja, se em 1627 havia 40 engenhos e em 1710, 136 engenhos, houve aumento no número de engenhos. Ponto final. Era isso praticamente.

Eu achava, entretanto, que era possível falar diferentemente desse Rio de Janeiro açucareiro. Uma vez dominando o processo de apropriação territorial, eu pude enfrentar esse mundo nebuloso. Duas grandes dimensões se impuseram: primeiro, que essa economia açucareira, como em todo lugar, é obviamente baseada na força de trabalho escrava. Então, a partir da documentação dispersa, atestados de óbitos, documentação das paróquias que ainda existem, foi possível adentrar um pouco e saber sobre a existência de escravos indígenas ou negros. Não temos muita informação, mas a partir de uma série de poucos testamentos, poucos inventários, foi possível ver que no Rio de Janeiro a escravidão é predominantemente indígena no século XVI, mesmo que já nesse século começa a escravidão negra, africana. No entanto, mesmo decaindo, na primeira metade do século XVII, a escravidão indígena ainda tem importância. A partir da segunda metade do século XVII, eu ousaria dizer que a escravidão negra já é predominante, e bastante predominante. Isso vai contra algumas interpretações que dizem que o Rio de Janeiro, no século XVII, ainda é indígena. Não é. No início não é, e no final do século, quando o ouro é descoberto nas Minas Gerais, já não é mesmo! E aí será muito menos ainda no século XVIII.

LV

Você falou de uma segunda dimensão...

MA

Sim ... a segunda dimensão é relativa aos engenhos. Eu publiquei um trabalho chamado “Um quebra-cabeça quase resolvido”, que me tomou dois anos de trabalho, um trabalho praticamente diário, que foi o de tentar colocar juntas as peças de um quebra-cabeça. Eu explico bem nesse trabalho (que está disponível *on-line*, publicado pela Universidade de Barcelona

<sup>1)</sup> a metodologia: informações que foram sendo juntadas a partir de fundos os mais diversos possíveis: documentação cartorial (compra e venda de engenhos, pedidos de empréstimos etc.), documentação dos livros de óbitos, dos livros de nascimento (que falam de tal e qual pessoa que tinha um engenho em Irajá, vamos dizer assim), documentação que foi possível encontrar nos livros de tomo das instituições religiosas, que foi obtida sobre as genealogias fluminense e carioca, que é fundamental para quem trabalha com esse período distante (que volta e meia fala de um casamento que foi feito na capela de S. Leonardo, no engenho de D. Francisca de não sei o quê). A partir desse trabalho e de outras coisas dispersas, que inclusive encontrei no Vaticano, no arquivo dos jesuítas, da Companhia de Jesus, que eu visitei em 1999 – fiquei duas semanas fazendo pesquisa

Vidal, L.

por lá – foi possível ver que muitas dessas informações se juntavam, diziam respeito ao mesmo engenho.

Depois de todo esse trabalho insano, descobri mais de 160 engenhos no século XVII – 164, se não me engano. Alguns duraram pouco, outros desapareceram da documentação, o que me levou inclusive a chegar ao número exato de Antonil para 1700: 136 engenhos em funcionamento. Eu não tenho como dizer qual era a produção desses engenhos (as informações sobre a produção são muito poucas), mas eu posso provar que estavam em funcionamento. E a partir dessas informações dispersas, fiz algumas análises (que são novas) do tamanho dos engenhos. Eram todos engenhos realmente muito pequenos, comparados com os da Bahia. A produção obviamente devia ser pequena também. O valor dos engenhos era muitíssimo menor que os da Bahia. Não tenho ideia da capacidade do maquinário instalado, mas, por exemplo, pelo número de caldeiras que tinham, é possível deduzir que eram muito menores. Então eu faço uma comparação com os resultados da Bahia, trazidos pelo Stuart Schwartz.

LV

E esses resultados vão interessar aos historiadores ...

MA

De fato, eu pude discutir um pouco as hipóteses ou certas conclusões de alguns historiadores que trabalham com o século XVII. No Rio de Janeiro há uma grande discussão entre os historiadores, para saber se houve ou não uma grande crise no século XVII (o século XVII é um século de crise na Europa). A questão é saber se essa crise realmente foi igual aqui, ou se nós estamos transpondo o processo de lá para cá. Há uma discussão muito grande entre os historiadores do Brasil, se a colônia reflete os humores da metrópole instantaneamente, ou se existe alguma autonomia colonial, mínima que seja. E uma das coisas que o meu trabalho mostra, e que alguns autores que já tiveram acesso estão achando importante, é que o número de engenhos no Rio de Janeiro não para de crescer através do século XVII. Não importa que fossem engenhos pequenos. Eles crescem. Ora, se eles crescem numa época que todo mundo diz que é de crise, há que se repensar um pouco essa crise.

Agora o que é também fundamental para mim, que sou geógrafo, é que eu precisava saber *onde* estavam esses engenhos. E, não só consegui nomeá-los quase um a um (porque eles tinham nomes), como também consegui localizar com bastante aproximação onde estavam. E consegui ver que o Rio de Janeiro açucareiro (há engenhos em todo lugar) corresponde sobretudo às regiões que hoje chamamos Irajá, São João de Meriti, Deodoro, Realengo (essa área da fronteira do município do Rio de Janeiro com os municípios da Baixada atual) e também a área de Niterói e São Gonçalo (sobretudo São Gonçalo, que é uma área de grande concentração de indígenas).

Aliás, voltando agora à França Antártica, porque isso é talvez uma das poucas coisas que eu consegui descobrir de novo, foi o Porto dos Franceses. Havia esse lugar que, se eu não me engano, consegui descobrir numa documentação sesmarial que remete a uma documentação perdida do século XVI e fala de um “Porto dos Franceses”, relativamente localizado no que é hoje São Gonçalo, “na banda d’além”, do outro lado, e deve ser a área exatamente onde os franceses que ficaram depois da derrota da França Antártica

ainda se mantiveram durante algum tempo. Até hoje ainda não tinha ouvido falar desse Porto dos Franceses, mas ele aparece citado numa documentação que não tinha sido ainda utilizada.

LV

Falando dos franceses, você me diz que descobriu pelo menos o engenho de um francês ...

MA

Não ... Ah! Isso não é novo! O que é novo é a localização que eu consegui. Há um francês aqui que se chamava Marin Paris. Ele era da expedição de Villegaignon. Há documentação conhecida e que fala que ele ainda estava vivo no final do século XVI. Alguns o chamavam de Martin Paris (talvez porque fosse de Paris). É um francês que ficou com Estácio de Sá, casou-se com uma portuguesa e acabou tendo sesmarias aqui, mais de uma inclusive, pelo lado de Niterói. Há outros franceses que são conhecidos depois, no século XVII. Um, que era um corsário, é apreendido e se casa com uma das famílias mais nobres, que hoje chamamos Gurgel, inicialmente, Grujel. Ele vai se casar em família de senhores de engenho. Vai ser o ramo da família que ainda existe: Gurgel do Amaral. Esqueci o primeiro nome dele. Não sei se era Nicolau Jean-Baptiste, não lembro bem, mas era Grugel.

LV

Bom, chegamos à quarta parte, e agora você acaba esse panorama com um outro quebra-cabeça, uma tentativa de reconstituição da forma urbana do Rio de Janeiro inicial. E aí, sem mapas existentes e sem escavações arqueológicas, pois o Morro do Castelo foi derrubado, como fazer?

MA

Esta quarta parte era na realidade o objetivo inicial. Pretendia trabalhar apenas a cidade, buscando a cidade original, e não a cidade no seu sítio definitivo. O que eu consegui para as sesmarias, não consegui tanto para essa cidade original, porque, para trabalhar com a área urbana, nós temos de trabalhar com as Sesmarias de Chãos. As informações das Sesmarias de Terras até existem, muito resumidas, mas as das Sesmarias de Chãos são quase totalmente inexistentes. Então, para trabalhar com a cidade original sobre o morro, mais tarde chamado do Castelo, foi necessário trabalhar com muito poucas fontes documentais. Mas consegui recuperar o que deveria ser a forma urbana original e o retalhamento territorial original no alto desse outeiro. Sobre isso já tenho um trabalho publicado na revista *Cidades*, que é uma parte desse capítulo.

Na realidade, eu não consegui fazer um mapeamento final, único, porque a documentação é tão carente que cheguei à conclusão que a cidade poderia ter três formas diferentes, sobretudo quando se trata do muro. A cidade era murada, no alto do morro. Mas, venho com três mapas: um, em que o muro é contínuo, outro, o muro é aberto apenas em uma parte, e outro, aberto em duas partes. Descobri a existência de uma porta (pois os muros têm portas) e localizei a porta, pelo menos, descobri, com a ajuda de um professor português, Rafael Moreira, o que era o “trasto” da cidade –uma palavra que

Vidal, L.

ninguém, nem no Brasil, nem em Portugal, ouvira falar. Na pouca documentação que ainda existe sobre o Rio de Janeiro, essa palavra aparece nove vezes. O que descobrimos, é que era uma área de derrube da mata (o morro era todo florestado) na base, no sopé do morro. Todo o sopé do morro foi devastado da vegetação original para que pudesse ser melhor controlado lá de cima. Isso foi muito difícil descobrir. Na realidade, essa palavra não existe em português: é um neologismo, segundo o professor Rafael Moreira, uma mistura da palavra italiana *guasto*, que vira *trausto*, *gauto* e, enfim, é introduzida por engenheiros militares portugueses que estudaram na Itália à época de Dom Sebastião e que, para “falar difícil”, como dizia o professor que me auxiliou na interpretação dessa palavra, começaram a introduzir palavras novas e a chamar o “trauto” de *trasto*, que seria a junção da palavra portuguesa com a palavra italiana.

Agora, o que é novo também neste trabalho é o mapeamento e a discussão sobre a expansão da cidade em direção à várzea. E com isso eu provo por A mais B que estão errados todos aqueles que falam que o Rio de Janeiro ficou em cima do morro durante todo o século XVI. A cidade ocupa a várzea. A cidade baixa é praticamente concomitante à ocupação da cidade alta. E já, desde o início, há conflitos nessa cidade baixa. Nesta parte eu abri uma discussão com os arquitetos que têm trabalhado com morfologia urbana: eu provo, com vários documentos, como as ruas foram abertas com critério, medição, coordenação. Ou seja, a ideia de que a cidade portuguesa se enlaça na paisagem e que não tem método algum não se aplica. Aliás, o próprio Sérgio Buarque de Holanda, no famoso capítulo do seu livro *Raízes do Brasil*, diz que essa ideia não se aplica ao Rio de Janeiro, nem às cidades reais (Salvador tem um plano extremamente regular). Infelizmente, o que ficou popularizado do seu livro foi apenas a constatação das formas irregulares dos pequenos arraiais do interior. E regular não é sinônimo de ortogonalidade. Isso é importante também. Você pode ter um plano regular sem ser ortogonal, e é o que ocorria nas cidades brasileiras – muitas das quais tiveram planos triangulares, como São Paulo de Piratininga e Vitória... e o morro do Castelo. O plano em cima deste outeiro acabou sendo triangular.

LV

Voltando ao mapeamento da cidade, pode explicar como trabalhou?

MA

Os mapeamentos que eu faço nesta parte são feitos a partir de fragmentos, porque às vezes tenho a localização na rua, outras, apenas a indicação da rua e não sei exatamente em que parte da rua, em que quarteirão da rua, às vezes nem em que lado da rua.

Então o meu mapeamento, nesta última parte, é muito baseado em setores. Dividi a cidade em dois setores: um setor norte e um setor sul (aqui seria longo demais explicar, como fiz exatamente). E uma coisa que consegui descobrir, trabalhando nesses dois setores, é que o Rio colonial – e essa era uma das questões que eu queria responder com o meu trabalho urbano – ao contrário do que alguns autores diziam, não é bem caracterizado pela mistura de usos e classes sociais. Por exemplo, os senhores de engenho têm casas em toda a cidade na área urbana, que é muito pequena. Mas, eles estão predominantemente no setor sul. Muito menos no setor norte. E os artesãos? Os oficiais mecânicos? Eles estão na cidade toda também. Mas estão predominantemente no setor

norte. Alguns usos estão concentrados em setores. Mesmo os ofícios mecânicos de *status* (ourives, alfaiates ...) estão mais presentes em certas áreas do que em outras. Tudo isso indica que, apesar de ser uma cidade muito pequena (no final do século XVII ela não atinge nem a rua Uruguaiana atual), o Rio de Janeiro conhecia uma certa distribuição socioespacial: as classes mais poderosas, inclusive artesanais, estavam relativamente concentradas.

LV

Entrando na estrutura dessa sociedade, além das ordens religiosas e da Câmara, você insiste no papel dos marranos no desenvolvimento do Rio de Janeiro. Pode explicar como ilustram a instalação e organização da primeira sociedade urbana no Rio de Janeiro?

MA

O Rio de Janeiro do século XVII tem uma população de origem cristã-nova extremamente grande. Já contamos com trabalhos importantes e eu me apoiei muito em certos trabalhos, sobretudo o de Lina Gorenstein, que fez uma dissertação de mestrado e uma tese de doutorado<sup>2</sup>, e o de Anita Novinsky<sup>3</sup>, uma historiadora da Universidade de São Paulo que tem trabalhado com cristãos-novos. Mas a maioria das informações que temos sobre cristãos-novos é voltada para o século XVIII ...

Eu trabalho com os cristãos-novos, mas, sobretudo, na segunda metade do século XVII. Há informações de viajantes, por exemplo, que falam que o Rio de Janeiro não tem judeu, não tem cristão-novo. Os trabalhos que foram feitos, sobretudo por Lina Gorenstein, mostram, no entanto, coisas interessantíssimas: na realidade, a população não sabia que havia cripto-judeus. Havia, e alguns são conhecidos e foram perseguidos ainda no século XVII pela Inquisição. E jamais negaram. Inclusive conseguiram ir para a Holanda no século XVII. Agora, o que os estudiosos falam é que no momento em que os cristãos-novos são presos no início do século XVIII, eles não sabem mais o que são, simplesmente são vistos como à parte. Ao mesmo tempo, eles mantêm escondida uma série de práticas culturais que os judeus não consideram mais como judaicas, porque misturam Jesus, Moisés, e a rainha Sara, e não sabem mais por que não comem carne de porco, ou não sabem por que jogam fora a água que existe na casa quando alguém morre. Então, a perda de identidade desse grupo é uma coisa clara. Eles não sabem mais o que são.

Conseguí os nomes dos cristãos-novos e consegui identificá-los na minha base de dados. E ao identificar na minha base de dados essas pessoas consideradas cristãos-novos, descobri algo novo. Outros já haviam descoberto que os cristãos-novos, senhores de engenho, estavam muito concentrados nessas duas áreas que eu falei que eram produtoras de açúcar: Irajá e São Gonçalo. Mas, o que não se sabia e eu consegui mapear, ou pelo menos identificar (o mapeamento nem sempre foi possível), foi onde é que os senhores de engenho tinham suas residências urbanas. E ao ver isso, descobri que os senhores de engenho cristãos-novos estavam com residências urbanas muito próximas umas às outras, o que parecia que também na área urbana havia uma estratégia de proximidade dessas famílias, que tentavam se aglomerar juntos, tanto no campo, quanto na cidade.

Vidal, L.

LV

Para encerrar, você diria que essa cidade que você conseguiu recuperar, até com a sua ocupação social, seria apenas o reflexo da paisagem do açúcar ou ela tem alguma autonomia no seu desenvolvimento?

MA

Bem, sabemos disso: o Rio de Janeiro é predominantemente um porto do açúcar. Não há dúvida que o açúcar tem um papel importante. Só que a cidade não é explicada apenas pelo açúcar. Os historiadores têm debatido muito essa tese da autonomia. E aí, a carência de dados é muito grande. Mas já existe um mercado urbano, mínimo que seja, e, mesmo no século XVII, existem áreas que já não são açucareiras, mas dedicadas à produção de alimentos para a cidade. Obviamente que nem todos os oficiais mecânicos que trabalham na cidade estão ligados às necessidades do açúcar ou da navegação.

Mas, eu acho impossível falar do Rio de Janeiro no século XVII, sem dar ao açúcar uma importância fundamental, no cotidiano, inclusive, da cidade. Quando chegava a frota do açúcar, a cidade mudava seu ritmo, mudava o seu cotidiano, mudava tudo. Há, entretanto, incógnitas ainda grandes sobre os setores não diretamente ligados ao açúcar, à sua importância na economia urbana dessa época, porque aí a carência de dados ainda é grande.

5. Essa entrevista, por ser a última concedida por Maurício Abreu, se torna hoje uma peça chave para conhecer a formação e a evolução intelectual de um dos maiores geógrafos brasileiros das últimas décadas, como o legado metodológico e científico de suas pesquisas, tanto no campo geral da geografia histórica como no campo específico da geografia histórica do Rio de Janeiro.

---

<sup>1</sup> <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-32.htm>

<sup>2</sup> Lina Gorenstein Ferreira da Silva. *Heréticos e Impuros – Inquisição e cristãos-novos no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento de Informação e Editoração, 1995.

<sup>3</sup> Anita Novinsky. *Cristãos novos na Bahia*, São Paulo, Perspectiva, 1972.

# Encontros e Desencontros entre Geografia e História e Tendências na Geografia Histórica Anglo-Saxã

## Encounters and Missed Encounters between Geography and History, and Tendencies in Anglo-Saxon Historical Geography

Patrício Aureliano Silva Carneiro<sup>i</sup>  
Escola Preparatória de Cadetes do Ar  
Barbacena, MG

Ralfo Edmundo da Silva Matos<sup>ii</sup>  
Universidade Federal de Minas Gerais  
Belo Horizonte, MG

**Resumo:** O artigo apresenta uma discussão acerca da relação entre espaço e tempo, geografia e história, bem como sobre o status da geografia histórica por meio do resgate de bibliografia internacional, enfatizando as aproximações e os distanciamentos entre os campos da geografia e da história e como a geografia histórica na atualidade se aproxima de um ramo de conhecimento e investigação interdisciplinar. Trata-se, portanto, de uma análise de fontes bibliográficas, com ênfase nas tendências e desafios recentes da geografia histórica anglo-saxã.

**Palavras-chave:** Tempo e Espaço, Geografia e História, Geografia Histórica, Ecletismo e Interdisciplinaridade.

**Abstract:** This article offers a discussion of the relationship between space and time, Geography and History, and the status of Historical Geography as present in the international literature. Proximity and distance between the two disciplines are treated and contemporary Historical Geography is shown to permit interdisciplinary investigation and knowledge. This review is based on the analysis of bibliographical sources with an emphasis on recent tendencies and challenges present in Anglo-Saxon Historical Geography.

**Keywords:** Time and space, Geography and History, Historical Geography, Eclecticism and interdisciplinary knowledge.

### Articulações entre Geografia e História

Natureza e sociedade relacionadas, situadas no espaço, constituem objeto precípuo do campo disciplinar da Geografia, que possui uma profunda articulação com um amplo conjunto de ciências afins. Com a história, as relações são muito antigas, desde

---

<sup>i</sup> Professor do Departamento de Ensino da Aeronáutica. patriciocarneiro@yahoo.com.br

<sup>ii</sup> Professor Titular, Departamento de Geociências. ralfo@igc.ufmg.br

Heródoto e Tucídides. Mais tarde, Alfred Hettner e Vidal de la Blache, cientes dessas inter-relações, estabeleceram melhor os fundamentos do campo que viria a se chamar *geografia histórica*, vertente de investigação interdisciplinar que procura inserir a dimensão temporal nos estudos geográficos por meio de dois planos de abordagem: a) análise das formações sociais passadas através de determinadas categorias geográficas (espaço, território, região e paisagem); b) e interpretação do ordenamento espacial existente ou das mudanças no passado com base em fatos marcantes do tempo pretérito, com destaque explicativo para a importância assumida pelas categorias geográficas citadas.

As relações entre a geografia e a história atraíram a atenção de olhares atentos que vieram a estabelecer procedimentos mais sistemáticos de observação da natureza e das sociedades humanas. Na Antiguidade clássica, por exemplo, filósofos especularam sobre a conexão entre os povos e seus ambientes. As histórias de Heródoto e Tucídides são impregnadas de descrições geográficas (DARBY, 1953). Em 1621, quando Peter Heylyn escreveu a obra *Microcosmus ou uma pequena descrição do grande mundo*, uma das primeiras a retratar a relação entre a história e a geografia, ele asseverou que "a geografia circunscreve a ação da história, limitando-se a uma região particular, enquanto a história distingue lugares particulares, portadores de uma identidade única em virtude das coisas que as pessoas lá fazem". O autor concluiu a argumentação enfatizando que "os dois olhos do corpo de uma história bem compactada são o lugar e o tempo (HEYLYN, 1621, p.18)".

Uma civilização é, na essência, um espaço trabalhado, organizado, marcado e reconhecido por culturas que moldaram os mitos e a história social. Toda sociedade se apropria do espaço e dos recursos nele contidos para se reproduzir. Cria formas, duráveis ou não, na superfície terrestre que refletem um determinado ordenamento social, político e econômico dos agentes que as constroem, que respondem funcionalmente ou simbolicamente a uma sociabilidade vigente, que refletem pactos e disputas sociais. O processo de sua formação geralmente é resultado de mudanças dos territórios originais, que abrange o quadro natural e o ambiente sociocultural. Em cada contexto figura então uma combinação peculiar de influências naturais e de possibilidades humanas, o que confere ao espaço a condição de *ator* na explicação da evolução dos processos históricos. Por isso, dizia Braudel (2005, p.50) que a sequência dos acontecimentos gerais não pode ser compreendida desconectada das características dos lugares, pois

[...] durante séculos, o homem é prisioneiro de climas, de vegetações, de populações animais, de culturas, de um equilíbrio lentamente construído, do qual não se pode desviar sem o risco de pôr tudo novamente em jogo. Vede o lugar da transumância na vida montanhosa; a permanência de certos setores da vida marítima enraizados em pontos privilegiados das articulações litorâneas; a durável implantação das cidades; a persistência das rotas e dos tráficos; a fixidez surpreendente do quadro geográfico das civilizações.

Há mais de um século, Élisée Reclus ensinou que a geografia é a história no espaço e a história é a geografia no tempo. Essa observação, no entanto, não se tornou um guia de método ao longo da trajetória de evolução subsequente das ciências geográfica e histórica. Para vários historiadores, os conceitos básicos da geografia moderna permanecem

distantes dada a preocupação generalizada desses teóricos com o *continuum* do tempo. Uma parcela desses profissionais ainda incorpora aspectos do “velho” determinismo geográfico, ao considerar a geografia reduzida, exclusivamente, ao ambiente físico. A consideração do enfoque espacial comparece somente para cumprir o papel de localização física do objeto de estudo ou como palco do drama histórico, com forte tendência de subordinação da visão espacial à temporal. A crítica vem do próprio Braudel (1989, p.9), ao asseverar que “as tradicionais introduções geográficas à história”, lançadas no princípio de cada livro, são “inúteis descrições do mundo físico”, de que depois “não se volta mais a falar, como se as flores não regressassem todas as primaveras, como se os rebanhos parassem nas suas migrações, como se os navios não navegassem num mar real, que se muda com as estações do ano”.

No princípio do século XX, George (1901, p.1) *apud* Baker (2003, p.17) apresentou um exame das relações entre a geografia e a história e argumentou o seguinte:

A história não é inteligível sem a geografia. Isto é obviamente verdadeiro no sentido de que o leitor da história deve saber onde estão as fronteiras dos Estados, onde as guerras foram travadas. É também verdade, embora menos óbvio, que os fatos geográficos, em grande parte, influenciam o curso da história. Por exemplo, a posição geográfica de uma nação poderá afetar a evolução constitucional e social da mesma e suas relações com outras nações em virtude da influência exercida pelas ideias estrangeiras. Todas as relações externas, hostis e pacíficas, são baseadas largamente na geografia, apesar do progresso industrial depender, mas não exclusivamente, de elementos descritos em cada livro de geografia - os recursos naturais de um país, as facilidades que oferece sua estrutura para o comércio, tanto nacional como estrangeira.

Nos estudos da *geografia do presente*, que sofre de problema semelhante ao das tradicionais introduções geográficas à história, a pesquisa acadêmica procura, em alguns momentos, investigar e resgatar o processo e o contexto histórico dos objetos analisados, concedendo ênfase à sua evolução temporal ou, até mesmo, à espacial. Mas, não são poucas as vezes em que a análise é reproduzida num curto trecho do trabalho, geralmente embutida na introdução, cujo conteúdo é marcado por aspecto excessivamente descritivo e pouco compreensivo. Entrementes, Sauer (1974, p.191-192) lembrou que o tempo é uma dimensão importante para compreensão da geografia. Ignorá-lo ou encará-lo com pouca atenção é desconsiderar uma das principais proposições metodológicas de Alfred Hettner: a de que a geografia, em todos os seus ramos, deve ser uma ciência genética, isto é, se ocupar das origens e processos. Dizia aquele teórico que:

Cada paisagem humana, cada habitação, é sempre uma acumulação de experiência prática, *resíduos* na concepção de Pareto. O geógrafo não pode estudar habitações e povoamentos, campos e fábricas, no que respeita à localização e razão de ser, sem se perguntar por suas origens. Não pode analisar a localização das atividades sem conhecer o funcionamento da cultura, os processos de vida comunitários do grupo, e somente pode fazer isto mediante a reconstrução histórica [...] Tal estudo de áreas culturais é geografia histórica [...] O conhecimento de processos humanos somente

pode ser obtido se a situação contemporânea é entendida como um ponto em movimento, um momento em uma ação que tem começo e fim. Isto não supõe um compromisso retilíneo formal, mas nos põe em guarda contra uma ênfase excessiva na situação atual (SAUER, 1941, p.8-9).

Nos estudos de geografia humana do presente, autores como Santos (1977) defendem a incorporação de uma maior historicidade nas pesquisas associadas às mudanças ou características de certas manifestações do tempo atual<sup>1</sup>. O autor citado destacou que o mundo está em constante mudança e o presente se torna quase não apreensível. Por isso, o entendimento real da sociedade recente não pode se resumir apenas à apreensão das suas características contemporâneas, pois pesquisamos algo que já aconteceu, o que exige uma atenção significativa para com o passado e para as formas como o encaramos. Conviria, ao plano principal da abordagem geográfica do presente, pautado nas análises sincrônicas, incorporar as investigações diacrônicas, as quais auxiliam a compreensão das estruturas que dão suporte às conjunturas, uma forma de integrarmos a *retrospectiva* e a *prospectiva*, partindo do entendimento de que elas são diferentes pontos de uma mesma seqüência.

Nas análises do passado, é desejável, nos casos em que for possível, utilizarmos a categoria *presente* como complementação de método, pois as ações que transcorrem no momento atual, em determinadas ocasiões, são redefinidas pelas heranças do tempo pretérito, a chamada *rugosidade*, que na concepção de Santos (2002, p.140) significa aquilo “que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação e superposição” das coisas nos lugares ao longo de um período. De acordo com esse pesquisador, o espaço é um testemunho durável, permanece na paisagem, força a mudança de processos históricos e ainda pode demorar em se desfazer ou reconfigurar. Ele é capaz de agir e de reagir sobre as estruturas sociais e a própria sociedade, é uma realidade objetiva e social, simultaneamente produtor e produto, determinante e determinado. Entretanto, como lembrou Abreu (2000), embora os conceitos geográficos sejam universais, tanto o *presente* quanto a *rugosidade* ou as variáveis passíveis de operacionalizar essas duas categorias precisam ser contextualizadas, ou seja, estarem adequadas ao período em análise.

A divisão entre a chamada *geografia do presente* e a *geografia histórica* não passa, então, de um tratamento artificial ou puro formalismo e não dá conta da proposta básica de interpretação total da realidade. Na opinião de um dos mais respeitados geógrafos históricos da atualidade, Baker (2003, p.222), “pensar historicamente é uma parte essencial do ato de fazer geografia humana”, pois, “sem um passado, um lugar ou uma pessoa não tem identidade”. Para Mitchell (1987, p.1-2), há esperanças para se acreditar na “criação de uma geografia humana informada mais historicamente, com um contexto preciso que avalie o conteúdo complexo do presente”. Isto porque a preocupação dos geógrafos humanos contemporâneos com as mudanças das estruturas geográficas tem lhes exigido a adoção de uma perspectiva histórica em seus estudos sobre o mundo moderno atual.

A imaginação histórica é uma força criativa e persistente dentro da geografia, “vital para a alma e para o sustentáculo” dessa disciplina, disse Michael Conzen (POWELL, 2000, p.401-402). Portanto, qualquer separação entre uma geografia humana sem

componente histórico, orientada apenas para a atualidade, torna-se insustentável, a-histórica. Chega-se, desse modo, à seguinte proposição aventada por Dennis (1991, p.270): “por definição, toda geografia deve ser histórica, já que o objeto central da geografia humana é compreender a simultaneidade do tempo e do espaço no processo de estruturação social”. Dito de maneira semelhante, agora usando as palavras de Darby (1953, p.6), “toda geografia” é histórica, “real ou potencial”, visto que o presente geográfico se torna, necessariamente, geografia histórica com o decorrer do tempo. Reafirmamos com isso, não apenas a relação estreita entre tempo e espaço, mas entre as geografias histórica e contemporânea.

## A Contribuição dos Autores para o Campo da Geografia Histórica

Nas últimas décadas, a produção acadêmica de geografia histórica tem caminhado na perspectiva contrária à da separação entre os dois campos (história e geografia) e uma vasta literatura tem se acumulado sobre as relações entre as duas áreas, com vários teóricos efetuando incursões no universo controverso que faz a mediação entre as duas disciplinas, uma zona fronteira com muitos caminhos e abordagens, por vezes, distintas conforme os países. Henry Clifford Darby, Andrew Hill Clark, Carl O. Sauer e Donald W. Meinig foram os pioneiros na luta contra a definição de fronteiras nos campos disciplinares da geografia e história, ao abrirem lugar para o estudo de, pelo menos, um estreito espaço de tempo na primeira área e não lidarem estritamente com a análise contemporânea. Esses quatro autores foram os principais responsáveis pelo desenvolvimento substantivo e pedagógico da geografia histórica. A partir de meados da década de 1950, quando procuraram estabelecer uma abordagem geográfica distinta para o passado, iniciava-se uma produção bibliográfica particularmente dedicada às questões da “Geografia Histórica” como campo de estudo.

Os primeiros encontros acadêmicos sobre essa área foram também particularmente importantes para a sua sistematização. A primeira reunião, denominada *British-Canadian Symposium on Historical Geography*, aconteceu em 1975 na cidade de Ontário (Canadá). O objetivo do evento: discutir questões metodológicas e filosóficas da disciplina. Dos vários encontros, o de maior importância foi a 10ª *International Conference of Historical Geographers*, ocorrida em 1998 na Irlanda, a partir da qual a pesquisa experimentou notável crescimento, tanto no número de investigadores quanto no âmbito dos assuntos abordados. Tal conferência foi um marco, especialmente, devido à criação da *International Association of Historical Geographers* (IAHG). Esses eventos, em conjunto com o *Journal of Historical Geography*, constituíram (e ainda constituem) importante estímulo aos debates sobre problemas e teorias, fontes e técnicas e sobre as relações da geografia histórica com suas disciplinas cognatas.

O universo da teoria geográfica e, principalmente, o da geografia histórica ainda é profundamente dominado pela produção anglo-americana, enquanto os lugares para além desse espaço centro-ocidental continuam a ser sub-representados no conhecimento geográfico. Persistem grandes diferenças nas posturas epistemológicas conforme os países. Mesmo assim, o somatório de esforços realizados pelos pesquisadores no século passado e nas últimas décadas para consolidar a geografia histórica como campo

disciplinar mais ou menos independente é bastante frutífero. Em países como Inglaterra, França, Estados Unidos, Canadá, Japão e Austrália, a área conseguiu formar um campo de pesquisa respeitado e se impor pela qualidade da produção empírica e teórica. No Brasil, em contexto mais recente, ressaltam-se as importantes contribuições conceituais de Antônio Carlos Robert de Moraes, Pedro de Almeida Vasconcelos, Maurício de Almeida Abreu, entre outros: o primeiro com análises sobre a formação territorial do Brasil no período colonial; o segundo e o terceiro com pesquisas direcionadas, respectivamente, às cidades de Salvador e do Rio de Janeiro.

O geógrafo histórico deve se preocupar com o estudo das mudanças no espaço e no tempo, além de investigar como e por que algumas das expressões pretéritas persistem no presente. Mas recuperar o passado não é uma tarefa fácil e o pesquisador corre o risco de reconstruir apenas uma pequena fração das ações humanas e dos eventos. Em diversos momentos da evolução da geografia, vários teóricos se embrenharam na tarefa de restaurar o passado com base nos conceitos e categorias dessa ciência, mas, como relatou Mitchell (1987, p.2), persistem “poucas criações individuais extraordinárias” e os pesquisadores ainda possuem “ideias distintas sobre o uso do passado”. Ademais, o campo de pesquisa em geografia histórica apresenta alguns problemas intrincados, tais como: baixo nível de coesão interna, natureza eclética, indefinição do objeto e do sujeito de investigação, posição não clara entre historiografia e geografia, investigação excessivamente descritiva, raramente explicativa e distanciada da busca de regularidades, aplicabilidade insuficiente dos resultados obtidos e conceituações, por vezes, demasiadamente gerais e simplistas<sup>2</sup>.

Baker (2003) apresentou quatro amplos “discursos geográficos” que se sobrepõem e servem tanto para a história quanto para a geografia e particularmente para a interação das duas disciplinas, com vistas à reformulação de um novo híbrido acadêmico. São eles: a) *geografias e histórias da localização espacial* (onde as coisas se encontram e por que elas estão naquele lugar); b) *geografias e histórias ambientais* (como os seres humanos se adaptam e são adaptados ao espaço em que vivem); c) *geografias e histórias da paisagem* (causas e consequências da forma visível dos lugares); d) e *geografias e histórias regionais* (articulação dos três discursos anteriores). De acordo com o autor, a *paisagem*, o *ambiente* e a *localização*, em sistema de intersecção, são úteis para a discussão da natureza da geografia histórica e mostram que o universo relacional entre as duas disciplinas poderia ocorrer principalmente, mas não exclusivamente, no âmbito da *geografia regional*. O importante segundo o teórico é que não houvesse limites entre essas estruturas (*paisagem*, *ambiente* e *localização*) e que os escritos geográficos não se restringissem a uma ou outra.

Ainda na perspectiva da intersecção entre geografia e história, Baker (2003) demonstra o papel central da *geografia histórica* e da *história geográfica*: a primeira, preocupada com a dimensão histórica da geografia e a segunda, com a dimensão geográfica da história. É fato que a geografia e a história apresentam maneiras diferentes de se olhar o mundo, mas, por outro lado, é inegável que elas se relacionam de tal modo que uma não pode ignorar ou mesmo negligenciar a outra. Ambas são perspectivas diferentes, mas complementares e interdependentes na forma de compreensão do mundo. Os elementos da geografia estão entre os materiais de grande importância para os estudos de história. Todavia, do mesmo modo que a geografia econômica não pode ser confundida com a

economia, embora dialogue com esta disciplina, a geografia não é história: o discernimento das diferenças entre os dois últimos campos de conhecimento citados deveria ser algo minimamente conhecido.

Desde a Antiguidade tardia, geografia e história estão intimamente ligadas, inseparáveis, formam uma totalidade, fundando uma justificativa para entender o porquê de na atualidade os dois campos ainda serem estudados de forma relacionada, apesar da maior complexidade dos processos socioespaciais recentes em escala planetária. A geografia histórica compartilha com a história parte de seus métodos de investigação e problemas de análise. O foco de interesse daquela disciplina reside na geografia de algum tempo passado ou nas alterações geográficas de determinado período. De acordo com Baker (1987, p.241), por meio de múltiplas formas próprias, a geografia histórica produz uma contribuição distinta para o conhecimento e compreensão do tempo pretérito, fazendo, essencialmente, sob uma perspectiva geográfica ou geográfico-histórica, não como história. Ela é, portanto, um campo de estudos geográficos, tendo em vista que suas perguntas são questões geográficas, sobre o passado.

A *história*, a *geografia histórica* e a *história geográfica* têm uma experiência compartilhada sobre uma vasta gama de assuntos: dirigem-se para os problemas comuns e adotam as mesmas fontes; empregam técnicas semelhantes de investigação; exploram, com uma série de dificuldades, os conhecimentos e entendimentos de ambas as ciências naturais e sociais; além de darem suporte ao amplo espectro das “humanidades”. Entretanto, dadas as diferentes posições epistemológicas da geografia e da história, essas disciplinas oferecem perspectivas e até mesmo visões distintas sobre o passado. Por isso, Baker (2003) considera fundamental incentivar o contato, ao invés da separação, entre os objetivos e os métodos de geógrafos e historiadores, relação demonstrada em termos de interesses comuns e projetos colaborativos. O diálogo entre as duas ciências clama pela superação das fronteiras disciplinares entre elas, imposta pelo positivismo em fins do século XIX. Daí a pertinência da transdisciplinaridade, almejada, mas desafiadora, dado o corporativismo estabelecido nas Ciências Sociais ao longo do século passado.

Nos estudos de geografia histórica, o pesquisador precisa estar atento para não produzir simplesmente um estudo de história. Para tanto, é fundamental que ele tenha em mente três críticas apontadas por Kucera (2008). A primeira refere-se à necessidade de se distinguir a geografia histórica da historiografia, por meio de uma ênfase maior no espaço em relação ao tempo. Isso implica construir uma disciplina essencialmente preocupada com a organização da esfera geográfica da paisagem em tempos determinados, e não uma ciência que lida com a descrição cronológica da evolução de um fenômeno específico. Em segundo lugar, é necessário ampliar o diálogo sobre a natureza da percepção do tempo e do passado na geografia histórica, sobretudo acerca do objeto e do assunto de investigação. Isso permitirá a busca e a verificação de regularidades gerais. Em terceiro lugar, a geografia histórica não pode se contentar em apenas descrever e explicar a evolução temporal dos elementos selecionados na paisagem através de um método retrospectivo, mas deve se preocupar com a compreensão da complexidade e do funcionamento das paisagens passadas.

## Tendências e Desafios da Geografia Histórica atual

As relações entre a história e a geografia continuam a exercitar a mente dos geógrafos históricos (OGBORN, 1999, p.97). No entanto, estudos recentes guardam poucas semelhanças com aqueles realizados no início do século XX. Geógrafos históricos abandonaram sua predileção anterior para o determinismo ambiental e têm procurado compreender, principalmente, "a transformação e a modificação da terra", bem como a natureza e a finalidade da abordagem histórica na geografia (WILLIAMS, 1994, p.10). Tanto geógrafos quanto historiadores expandiram o leque de temas que abordam e de disciplinas com as quais se relacionam. Eles se utilizam de um rol de novas teorias, particularmente sociais e culturais, e adotam diversas perspectivas sobre a geografia e a história. Preocupam-se em descrever, explicar e compreender as mudanças ocorridas nas localidades e regiões, nos países e continentes, abraçando vários aspectos não triviais da atividade humana e diversas características do mundo natural.

A nova geografia histórica, segundo a concepção de Claval (1981, p.669-671), re-examina o passado "não mais motivada apenas por uma fascinação com as formas de organização mais perfeita, mais harmoniosa", mas preocupada com o "desejo de explicar a gênese de nosso mundo, entender melhor as muitas experiências oferecidas pela história e a expressão espacial das imagens sociais e culturais". Para Richard Schein, os temas diversos representam novas direções, talvez até mesmo uma ruptura na tradição da geografia histórica, com forte tendência de envolvimento com a prática crítica e reflexiva contemporânea das ciências sociais e humanas. Esse autor visualiza uma re-colocação da geografia histórica com uma dupla finalidade: a) trazer para a disciplina os debates teóricos e metodológicos das escolas pós-positivistas; b) e despertar uma nova geração de estudiosos comprometidos com a forma não-tradicional da geografia histórica (BAKER, 2003).

"Uma inspeção minuciosa sugere que o ecletismo liberal que há muito caracteriza a geografia histórica ainda está bastante em evidência (HOLDSWORTH, 2002, p.671)". Nas conferências e reuniões internacionais da ciência geográfica e da geografia histórica é possível observar a diversidade de assuntos abordados, as permanências e as mudanças de foco neste campo de estudo. Na 90ª *Reunião Anual da Associação dos Geógrafos Americanos*, ocorrida em 1994 na cidade de São Francisco, o fórum de geografia histórica explorou novos temas como classe, raça, gênero e povos indígenas. Avaliando a conferência, Alan Baker assinalou que "existe agora um discurso genuinamente internacional de geografia histórica e um reconhecimento amplamente aceito de que cada problema geográfico precisa ser historicamente situado". Michael Conzen, ao comentar o evento, concluiu que "esse campo disciplinar entrou numa nova fase", marcada pela produção de "pesquisas maduras, por um rico e crescente debate sobre os conceitos e interpretações históricas e pelas tentativas renovadas de apresentação da síntese, com níveis de complexidade historiográfica antes inimagináveis (BAKER, 1994, p.452-455)".

Em 2002 foi realizada na cidade de Belfast, Irlanda do Norte, a *Conferência Anual da Sociedade Geográfica Real* e do *Instituto de Geógrafos Britânicos*. A diversidade dos artigos apresentados no campo da geografia histórica confirma os ganhos decorrentes dos estudos interdisciplinares. O crescimento na análise das fontes documentais, tanto

em termos de amplitude e de profundidade quanto conceitual e empírica, indica a atual vitalidade dessa disciplina. E, embora o campo da geografia histórica esteja bem apoiado no sentido histórico, muitos artigos trabalham na perspectiva dos últimos desenvolvimentos teóricos sobre a paisagem, a ecologia e o lugar, abordando, ainda, questões sobre patrimônio, identidade, meio ambiente, poder e exclusão, reforçando, desta forma, a diversidade. Em 2006 e 2009 aconteceram a XIII e XIV *Conferência Internacional de Geógrafos Históricos*, respectivamente nas cidades de Hamburgo (Alemanha) e Quioto (Japão). As sessões foram dedicadas aos seguintes temas: teoria, história e prática da geografia histórica; ciências humanas e sistemas de informações geográficas; mapeamento, levantamento e conhecimento geográfico; natureza e mudanças ambientais; população, saúde e bem-estar social; pequenas e grandes explorações agrícolas; urbanismo e ambientes construídos; industrialização e capitalismo; redes, comunicação e globalização; turismo, esporte e recreação; uso e disponibilidade de fontes (mapas, inquéritos etc); técnicas de análise disponíveis; herança e conservação da paisagem; poder, imperialismo e colonialismo; evolução de paisagens urbanas e rurais; construção e circulação do conhecimento geográfico no período colonial; geografias históricas da Ásia Oriental; e cartografia histórica (WYNN e DRIVER, 2010). As sessões temáticas e os artigos apresentados atestam a grande diversidade da disciplina.

Não existe, portanto, uma tradição única ou monolítica na geografia histórica e “o redemoinho de diversas abordagens para diferentes passados continua (HOLDSWORTH, 2002, p.677)”. A produção acadêmica confirma o pluralismo intelectual dessa área do conhecimento, tanto ao longo do tempo quanto de lugar para lugar, sobretudo em termos dos problemas tratados, metodologias e tipos de abordagens. De acordo com Baker (2003), cada continente, país ou região possui suas próprias questões históricas e geográficas, suas fontes e tradições intelectuais e acadêmicas específicas. Nos Estados Unidos, por exemplo, há diferentes “escolas” de geografia histórica como a associada a Carl Sauer e a fundada por Andrew Clark. No Canadá, questões teóricas e proposições metodológicas diferentes da americana são encontradas em Graeme Wynn. Na Grã-Bretanha, existem distinções entre a “escola” de Clifford Darby e de Herbert John Fleure e Emrys George Bowen. Práticas diferentes ainda são observadas na geografia histórica alemã e francesa e entre países capitalistas e ex-socialistas.

Alguns dos novos temas da geografia histórica incluem as seguintes questões: urbanas, do turismo, da compressão espaço-temporal, das mudanças pós-socialistas, do planejamento e conservação das paisagens, dos mares e oceanos, das aplicações do *GIS histórico*, do movimento feminista, da vida social, da diáspora judaica, da prostituição, das diferenças e identidades religiosas e comunitárias, do poder, da modernidade, da crítica da arquitetura, do Direito, das ideias e do pensamento científico, da história ambiental, da saúde, dos impérios antigos, da cartografia colonial etc. No universo das escalas, encontramos estudos regionais, nacionais e continentais. Embora haja predominância de alguns temas tradicionais como questões regionais e mudanças econômicas e morfológicas dos espaços urbanos, do ponto de vista da escala “é mais provável que as geografias históricas modernas incorporem, simultaneamente, o local e o global, ao invés de se limitarem à base regional (GRAHAM e NASH, 2000, p.676)”. Em termos de cobertura temporal, Jones (2004) destacou o fato de as análises se concentrarem, cada vez mais, em processos e padrões do passado recente, ao contrário dos tempos pré-modernos,

cujas justificativas, entre outras, residem nos esforços atuais para garantir que a investigação geográfica tenha alguma relevância prática ou política, na inexistência e nas dificuldades de tratamento empírico de fontes para períodos da época pré-moderna ou anterior e na imposição de importantes órgãos públicos de financiamento de pesquisas.

As mudanças no assunto abordado pela geografia histórica não importam tanto se analisarmos os progressos no plano da teoria e da prática metodológica desse campo disciplinar cujos avanços, na concepção de Baker (2003), são mais aritméticos que geométricos. Ogborn (1999, p.97) enfatizou que existe uma grande variedade de conceituação das relações entre a história e a geografia, contudo, “as formulações não conseguem lidar, adequadamente, com a miríade de complexidades envolvidas nas linhas de influência e de conexão das duas disciplinas”. A prática da geografia histórica e seu exercício como disciplina ou sub-disciplina carece de problemas em seu estatuto epistemológico e apresenta grandes desafios para caminhar na perspectiva de oferecer importantes contribuições interdisciplinares. Alan Baker (2003), ao concluir sua obra mais importante, *Geography and History: bridging the divide*, relatou que história e geografia já estão unidas por uma ponte que poderia ter um tráfego maior, particularmente no universo das discussões teóricas e metodológicas que envolvem as articulações entre esses dois campos de análise.

O que os geógrafos históricos internacionais têm em comum? Essa questão foi levantada por Holdsworth e Kobayashi (1996), que destacaram o problema dos pesquisadores aludidos se debruçarem sobre temas muito específicos, cada um motivado apenas com o seu próprio campo de interesse, o período, o local e as pessoas que optaram por estudar ou analisar ao longo dos recortes do passado. Isso possui uma implicação perigosa: o abandono dos focos de pesquisa de uma geração para outra, negligenciados por pesquisadores que preferem demarcar sua própria agenda de pesquisa. Aqueles autores ainda apontaram que apesar do valor e do interesse intrínseco dessas investigações pontuais, elas podem não fornecer um estímulo para estudos similares ou para a construção de novos padrões de interesse de pesquisa a médio e longo prazos. Portanto, os desenvolvimentos recentes da geografia histórica apresentam um grande paradoxo: ao mesmo tempo em que o interesse pelo campo aumenta, sua base institucional e disciplinar se fragmenta.

Os geógrafos históricos, ao estudarem um “campo amplo de dinâmicas sociais, têm se movido numa multiplicidade de novas direções e influenciado a perda da unidade básica da sua área de investigação (AUSDAL, 2006, p.214)”. A disciplina tem se fraturado em novas linhas temáticas, conceituais e políticas, “perdendo até seu sentido de identidade e propósito comum”, e vários geógrafos históricos temem que a sua área de pesquisa desapareça como campo diferenciado da geografia. Goheen (2001) e Ausdal (2006) acrescentaram que existe pouca atenção dedicada à discussão dos trabalhos importantes escritos no campo da geografia histórica e os pesquisadores dessa linha ainda tendem a apresentar nexos teóricos, temáticos e institucionais mais estreitos com profissionais de outros campos da geografia e de outras disciplinas do que propriamente com os geógrafos históricos. Tal constatação explica a inexistência de uma base teórica consolidada na disciplina, com fronteiras bem definidas, apesar da criação de limites rígidos também gerar sérios problemas em várias ciências na atualidade.

A proposta de acentuada abertura para a área da geografia histórica, a despeito de ser positiva, gera problemas. A maioria das definições enfatiza o aspecto da diversidade na disciplina, mas, como destacou Ogborn (1999), tal multiplicidade faz dessa área do conhecimento um campo de estudo assaz eclético, fonte de sua força e fraqueza. Se, por um lado, a ampliação da geografia histórica, além de seus limites anteriores, faz desse subcampo uma área fragmentada, por outro, é preciso considerar que tal amplitude acaba por integrar questões epistemológicas revigorantes. Para aqueles que consideram desafiantes o novo pluralismo e as pesquisas interdisciplinares, o crescimento das atenções e das preocupações para as múltiplas vozes e perspectivas do passado é motivo de comemoração. Ausdal (2006, p.214), por exemplo, asseverou que “a fragmentação não tem diminuído o número nem a qualidade dos trabalhos geográficos com perspectiva histórica”. Já para os que lamentam a fragmentação intra-disciplinar e a desintegração da história e da geografia em divisões cada vez mais especializadas, é causa de tristeza. Infelizmente, por causa da fragmentação, o dinamismo do campo passa despercebido e muitos geógrafos se sentem marginalizados dentro da disciplina.

A diversidade na geografia histórica pode ser vista então tanto como uma oportunidade, pois leva em conta as especificidades dos eventos e dos lugares e caminha na perspectiva de uma interdisciplinaridade fértil, importante para a reconfiguração das bases disciplinares e para a construção de novas percepções e abordagens, mas também como um desafio, visto que carece de uma definição precisa, abor seu caráter extremamente heterogêneo, o que pode descaracterizar e/ou dissolver abordagens disciplinares existentes (BAKER, 2003). De modo semelhante, Donkin (1997, p.264), ao avaliar o novo contexto de pluralismos, considera que a “descentralização” sinaliza um perigoso processo de “desconstrução” da disciplina, contudo, por outro lado, aponta um novo papel para aqueles que se consideram geógrafos. O primeiro autor aposta na potencialidade do hibridismo e da heterogeneidade da geografia histórica, ao enfatizar que não esperaria que os pesquisadores num futuro próximo (uma ou duas décadas) estivessem entusiasmados com os mesmos problemas e se restringissem à utilização das mesmas fontes e técnicas como as que hoje atraem a atenção da geografia e da história. O segundo pesquisador, de modo análogo, defende que “a geografia é um campo que deve mesmo atrair, ao invés de expulsar”, se for para permanecer “intelectualmente vibrante”, pois precisamos das habilidades que os outros ensinam caso queiramos resolver as questões que devidamente perguntamos e outros desprezam.

Heffernan (1997, p.2), ex-editor do *Jornal de Geografia Histórica*, vê um futuro otimista para o campo da geografia histórica. Ao classificar o referido periódico como um “refúgio do ecletismo inteligente”, ele considera que as fronteiras da geografia, da história e de diversas outras disciplinas precisam, habitualmente, ser “transgressivas e subversivas”. Assim se expressou o autor:

Para aqueles que consideram o ecletismo e o “caos” conceitual um risco à integridade intelectual da geografia histórica como um projeto acadêmico, gostaria de fazer um prospecto alternativo mais otimista para o futuro. A geografia histórica é, acima de tudo, uma disciplina híbrida e, portanto, susceptível de se beneficiar de uma tendência generalizada. Ela é igualmente compreensível na América do Norte e na Europa quando se trata das

categorias intelectuais convencionais através das quais o mundo moderno é interpretado e conceituado. Alianças disciplinares tradicionais, assim como ideologias políticas e estruturas econômicas, estão se desmoronando em um fluido mais caleidoscópico de reformulações, reconfigurações e desconstruções, potencialmente mais libertador (HEFFERNAN, 1997, p.2).

Avanços na epistemologia da geografia histórica e na definição desse campo de estudo passam, fundamentalmente, pela compreensão dos conceitos de tempo e espaço. Essas duas dimensões são categorias básicas da existência humana e raramente discutimos seus sentidos; tendemos a tê-los por certos e lhes damos atribuições do senso comum ou autoevidentes. A geografia histórica também não deve ser apenas uma síntese da geografia e da historiografia, pois, segundo Kucera (2008, p.7),

[...] estamos lidando com tentativas de aplicar abordagens geográficas na historiografia ou utilizando-se de certos aspectos da geografia, naturalmente os métodos geográficos, para tratar de temas no passado, semelhante ao que se faz na chamada “geografia do presente”. O problema fundamental da autodefinição da geografia histórica não reside em compreender o significado de “histórico” no título de duas palavras, mas sim no fato de que ainda não está claro o que entendemos por “geografia”. A historicidade da geografia histórica parece ser enfatizada muitas vezes, enquanto sua relação com a geografia permanece completamente despercebida.

Num contexto de interdisciplinaridade ou de fusão de fronteiras disciplinares, seria a geografia histórica propriamente um corpo distinto de conhecimento ou anexo das disciplinas de história e geografia conforme sua maior preocupação com o tempo ou com o espaço? A concepção da geografia histórica como um campo distinto de estudo tem sido contestada. Baker (2003, p.34), por exemplo, destacou que não é produtivo apresentar uma “definição purista da geografia histórica como disciplina ou sub-disciplina”, mas sim “discutir os seus méritos como projeto interdisciplinar”, capaz de oferecer uma série de perspectivas distintas sobre as pessoas, os lugares e os períodos no passado. Para Kucera (2008), se alegarmos que a geografia histórica é um campo interdisciplinar, que combina espaço e tempo, ciências naturais e sociais, não há dúvidas de que ela, pela sua própria natureza, é um ramo interdisciplinar.

Cabe destacar a necessidade da geografia histórica reavaliar a sua característica de *ciência idiográfica*, preocupada com as singularidades e peculiaridades de lugares específicos durante certos períodos do tempo. Por quê? Se a considerarmos exclusivamente dessa forma torna-se impossível generalizar os resultados da sua investigação e a pesquisa estará reduzida a uma mera soma de estudos de caso que enfatizam particularidades de um lugar e um período de tempo, desconectados da transtemporalidade e do âmbito disruptivo das mudanças estruturais. Conclusões de diversos estudos não são extensivamente aplicáveis a outros lugares, mas, se a geografia histórica pretende ampliar o seu estatuto atual e empregar os conhecimentos resultantes de suas próprias pesquisas ela deveria integrar tanto a abordagem idiográfica quanto a nomotética. Ou seja, procurar especificidades e regularidades no processo eminentemente dinâmico de organização do espaço geográfico no passado.

## Considerações Finais

A trajetória de evolução da geografia histórica acumulou uma vasta literatura sobre as conexões entre as duas disciplinas desde o século Dezesete. Na atualidade, a produção acadêmica caminha numa perspectiva contrária à da separação entre as duas áreas e as temáticas de abordagem e linhas de investigação acompanham as tendências dos paradigmas da geografia e de outras ciências sociais e humanas. O campo de investigação da geografia histórica pode ser considerado independente, situado entre a historiografia e a geografia, portanto, nas fronteiras disciplinares. Por meio da combinação das categorias espaço e tempo e das relações entre homem e natureza, a disciplina investiga o desenvolvimento e as mudanças do ambiente geográfico no passado.

As tendências atuais da pesquisa na geografia histórica, tanto em termos de assuntos quanto de metodologias, representam novas direções positivas e sinalizam para uma ruptura com os temas e abordagens tradicionais, tendo em vista a forte inclinação das investigações para a prática crítica e reflexiva contemporânea das ciências sociais e humanas. Estudos recentes, portanto, guardam poucas semelhanças com aqueles realizados no início e até meados do século passado. E tanto historiadores quanto, principalmente, geógrafos expandiram, significativamente, o leque de temas que abordam e de disciplinas com as quais se relacionam, recorrendo a um conjunto crescente de teorias, particularmente sociais e culturais, o que repercute na adoção de diversas perspectivas sobre a geografia histórica.

Na literatura acadêmica existe uma grande diversidade de obras que versam sobre as mudanças geográficas e históricas de determinados lugares e períodos. No entanto, há poucas pesquisas e publicações sobre a teoria e metodologia da geografia histórica. Tal carência produz diversas consequências para essa linha interdisciplinar, tais como: base institucional e disciplinar fragmentada, ecletismo de assuntos e linhas de abordagem, confusão com a historiografia, indefinição do objeto e do sujeito de investigação, natureza particular, excessivamente descritiva e raramente explicativa, aplicabilidade restrita dos resultados obtidos etc. Esses são grandes desafios, caso a disciplina almeje oferecer contribuições interdisciplinares para o conhecimento e a compreensão da realidade.

O pesquisador que se aventurar pelo campo da geografia histórica deve se preocupar com o estudo das mudanças geográficas no espaço e no tempo, buscar em eventos e épocas pretéritas as variáveis geográficas importantes para compreensão dos contextos do passado e do presente. Por preceito, as indagações devem ser, indispensavelmente, questões geográficas relacionadas a eventos e lugares no passado como, por exemplo: a imposição do meio sobre o homem (condicionamentos) e quais as possibilidades e formas/técnicas adotadas pelos grupos humanos para apreenderem o seu espaço e transformá-lo conforme seus interesses; as relações de poder engendradas no exercício da formação e consolidação de territórios e seus rebatimentos no ordenamento espacial; o papel do espaço na viabilização dos interesses dos diversos grupos sociais; a configuração espacial das coisas e dos eventos históricos decisivos; os processos chaves que explicam ou qualificam a configuração geográfica estudada etc.

A construção de uma disciplina essencialmente preocupada com a organização socioespacial dos lugares, paisagens e regiões, e não um campo de conhecimento que lida com a descrição cronológica da evolução de um fenômeno específico, é de fundamental importância para a consolidação da geografia histórica como ciência. A especificidade histórica e a peculiaridade dos fenômenos geográficos de certos lugares mostram, na maioria das vezes, processos que podem ser únicos e particulares. Mas, nem sempre. A geografia comparada pode evidenciar dimensões comuns pouco visíveis, o que torna necessário ampliar o diálogo sobre a natureza da percepção do tempo e do passado na geografia histórica, sobretudo acerca do objeto e do assunto de investigação. Isso permitirá a busca e a verificação de regularidades gerais.

O passado precisa ser investigado de forma sistemática. E alguns teóricos, a exemplo de Mitchell (1987), apontam alguns caminhos de como proceder, aqui apresentados, com certas modificações. O passo inicial da pesquisa consiste no questionamento sobre as origens: quando e onde um processo particular ou conjunto de eventos começou. É o ponto de partida para definirmos o início temporal de um evento, recortá-lo e localizá-lo espacialmente. Essa etapa é fundamental, pois, na análise da produção do espaço, o tempo não é um conceito absoluto, mas relativo, dividido em seções, dotadas de características particulares, o que implica uma necessidade de periodização, a fim de examinar e recortar as continuidades e as grandes rupturas de acordo com os eventos históricos de maior ou menor importância. Em segundo lugar, é fundamental perguntarmos sobre o que se seguiu temporalmente na sequência do evento analisado.

A terceira etapa versa sobre a ordem temporal e a estrutura espacial da ocorrência e da distribuição: porque a mudança aconteceu na sequência observada. A quarta etapa precisa questionar porque as coisas aconteceram naquele tempo e lugar e não em outros. Aqui, entra a importância da análise dos fatores produtores da mudança ou das condições necessárias que, em suas combinações, desencadearam os processos e as mudanças notados, e a atuação dos diversos agentes, externos e internos, responsáveis pela modelagem do espaço. Por fim, cabe investigarmos a duração e a velocidade das mudanças, avaliar a sua magnitude e extensão, bem como a evolução do espaço. Importa lembrar que se deve trabalhar, com certa moderação, na seleção do problema de pesquisa, definindo-o de forma clara. Do contrário, o pesquisador corre o risco de vaguear aleatoriamente e improdutivamente pelos acervos de bibliotecas, arquivos históricos etc.

Estudar o passado implica necessariamente buscar rastros e vestígios deixados pelos eventos históricos. Isso pressupõe a interpretação cuidadosa dos documentos conservados e envolve o conhecimento das instituições e arquivos que preservam a memória temporal. Todavia, recuperar o passado não é uma tarefa simples, pois os fatos geográficos de um lugar e o tempo transcorrido são uma realidade extinta e o geógrafo histórico, ao procurar reconstruí-lo, utilizando-se de uma gama de teorias do presente, pode incorrer em anacronia insolúvel. Mesmo assim, a despeito dos riscos de parcialidade e das lacunas temporais e espaciais existentes nas fontes, a reconstrução contemporânea do passado é necessária. E a recuperação de apenas uma pequena fração das ações humanas e dos eventos pode ainda ser valiosa. Afinal,

os achados de qualquer investigação estão sujeitos a reavaliações e revisões. Por fim, é fundamental salientar que análises sincrônicas que invistam no recuo temporal para explicar o presente, a depender do recorte histórico, são de alcance limitado, porque dificilmente irão incluir todas variáveis ou eventos chaves que o diálogo entre o presente e o passado exige.

## Referências Bibliográficas

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

AUSDAL, S.V. Medio siglo de geografía histórica en Norteamérica. *Historia Crítica*, n.32, p.198-234, 2006.

BAKER, A.R. H. Editorial: the practice of historical geography. *Journal of Historical Geography*, v.13, n.1, p.1-2, 1987.

\_\_\_\_\_. Environment, Space and Place: historical geography at the Annual Meeting of the Association of American Geographers, San Francisco, 29 March-2 April 1994. *Journal of Historical Geography*, v.20, n.4, p.452-455, 1994.

\_\_\_\_\_. *Geography and History: Bridging the Divide*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

BAKER, A.R.H.; BILLINGE, M. (Eds.). *Period and place: research methods in historical geography*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.

BRAUDEL, F. *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Felipe II*. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

\_\_\_\_\_. *Escritos sobre História*. São Paulo: Perspectiva, 2005.

CLAVAL, P. Géographie historique. *Annales de Géographie*, v.90, n.502, p.669-671, 1981.

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

DENNIS, R. History, Geography, and Historical Geography. *Social Science History*, v.15, n.2, p.265-288, 1991.

DONKIN, R.A. A 'servant of two masters'? *Journal of Historical Geography*, v.23, n.3, p.247-266, 1997.

Carneiro, P. A. S. e Matos, R. E. S.

GOHEEN, P.G. Practicing historical geography. *Historical Geography*, v. 29, p. 77-78, 2001.

GRAHAM, B.; NASH, C. *Modern Historical Geographies*. Harlow: Pearson Education Ltd., 2000.

HEFFERNAN, M. Editorial: The future of historical geography. *Journal of Historical Geography*, v.23, n.1, p.1-2, 1997.

HEYLIN, P. *Microcosmos or a little description of the great world*. Oxford: Oxford University Press, 1621.

HOLDSWORTH, D.W. Historical geography: the ancients and the moderns - generational Vitality. *Progress in Human Geography*, v. 26, n.5, p. 671-678, 2002.

HOLDSWORTH, D.W.; KOBAYASHI, A Historical Geography in a post-colonial world-multiple voices (not) in search of theories: the Ninth International Conference of Historical Geographers, 1995. *Journal of Historical Geography*, v.22, n.2, p.198-201, 1996.

JONES, R. What time human geography? *Progress in Human Geography*, v.28, n.3, p.1-18, 2004.

KUČERA, Z. Historical Geography between Geography and Historiography. *Klaudyán - Internet Journal of Historical Geography and Environmental History*, v.5, n.1, p.5-13, 2008.

MITCHELL, R.D. The North American Past: Retrospect and Prospect. In: MITCHELL, R.D.; GROVES, P.A. (Eds.). *North America: The Historical Geography of a Changing Continent*. Totowa: Rowman and Littlefield, p.1-22, 1987.

OGBORN, M. The relations between geography and history: work in historical geography in 1997. *Progress in Human Geography*, v.23, n.1, p.97-108, 1999.

POWELL, J.M. Harvest of 'Entwining Complication': annotations on American historical geography. *Australian Geographer*, v.31, n. 3, p. 393-403, 2000.

SANTOS, M. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

SAUER, C.O. Foreword to Historical Geography. *Annals of the Association of American Geographers*, v.31, n.1, p.1-24, 1941.

\_\_\_\_\_. The Fourth Dimension of Geography. *Annals of the Association of American Geographers*, v.64, n.2, p.189-192, 1974.

WILLIAMS, M. The relations of environmental history and historical geography. *Journal of Historical Geography*, v.20, n.1, p.3-21, 1994.

WYNN, G.; DRIVER, F. Conference report: Historical Geography in Kyoto. 14th International Conference of Historical Geographers. *Journal of Historical Geography*, v.36, n.1, p.105, 2010.

Recebido em: 11/07/2012

Aceito em: 28/12/2012

---

<sup>1</sup> Para mais detalhes, consultar os seguintes trabalhos: SANTOS, Milton. Sociedade e Espaço: a formação social como teoria e como método. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n.54, p. 81-99, 1977. THRIFT, Nigel. Time and theory in human geography: part I. *Progress in Human Geography*, v.1, n.1, p. 65-101, 1977a. THRIFT, Nigel. Time and theory in human geography: part II. *Progress in Human Geography*, v.1, n.3, p. 413-457, 1977b. PRED, Allan. Place as historically contingent process: structuration and time-geography of becoming places. *Annals of the Association of American Geographers*, v.74, n. 2, p. 279-297, 1984. DODGSHON, Robert A. *Society in Time and Space: A Geographical Perspective on Change*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998. JONES, Rhys. What time human geography? *Progress in Human Geography*, v.28, n. 3, p. 287-304, 2004.

<sup>2</sup> Do ponto de vista metodológico, lamentavelmente, uma das poucas e últimas obras que trouxe um conjunto de artigos sobre a questão data de 1982. Trata-se do livro editado por Alan Baker e Mark Billinge, intitulado *Period and place: Research methods in historical geography*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.



# Debates Acerca da Geografia Histórica e da Geo-História: Elementos para a Análise Espaço-Temporal

## Debates About the Historical Geography and Geo-History: Elements for a Space-Time Analysis

Átila de Menezes Lima<sup>i</sup>  
Universidade Estadual do Ceará  
Fortaleza, Brasil

Zenilde Baima Amora<sup>ii</sup>  
Universidade Estadual do Ceará  
Fortaleza, Brasil

**Resumo:** Este artigo tem como objetivo principal, discorrer sobre o debate teórico-conceitual acerca das geografias do passado, ou seja, das diferentes abordagens da ciência geográfica sobre as formações territoriais, as paisagens do passado e as mediações que contribuíram para a produção dos espaços de outrora e dos atuais. Neste caso, enfatizamos a importância da análise histórica para a ciência geográfica e seus estudos. O escrito é fruto das reflexões elaboradas no primeiro capítulo de nossa dissertação de mestrado intitulada: A Geografia Histórica de Iguatu-CE: Uma análise da cultura algodoeira de 1920 a 1980, que teve como objetivos compreender a produção do espaço de Iguatu em sua historicidade, identificando os sujeitos, processos e mediações envolvidos na realidade estudada. Constatou-se que a análise histórica e a utilização de fontes orais, análises de documentos, fotografias e discursos, além da observação de antigas formas espaciais foram fundamentais na construção do arcabouço teórico e heurístico para a reconstrução e análise do espaço geográfico em sua historicidade

Palavras-Chave: Geografia Histórica, Geo-história, Análise histórica

**Abstract:** The aim of this article is to discuss the theoretical and conceptual debate about geographies of the past, that is, the different geographical approaches to territorial formations, landscapes and the temporal mediations that contributed to the production of spaces of the past and present. This study is the result of theoretical reflections developed in the first chapter of the dissertation The Historical Geography of Iguatu-CE: An Analysis of Cotton Cropping from 1920 to 1980, which presented the historical production of space in Iguatu, identifying the subjects and mediation processes involved in the area studied. Historical analysis, use of oral sources, analysis of documents, photographs and speeches and observation of old forms were crucial instruments for understanding the spatial construction of the theoretical and heuristic framework used to reconstruct and investigate geographical space in its historicity.

Keywords: Historical geography, Geo-history, Historical analysis

---

<sup>i</sup> Professor substituto e doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual do Ceará. atilageo999@yahoo.com.br

<sup>ii</sup> Professor Adjunto, Programa de Pós-Graduação em Geografia. zenildeamora@yahoo.com.br

## Introdução

A análise que integra a perspectiva de interpretação geográfica apoiada na História vem ganhando muitos adeptos na Geografia. Podemos ressaltar autores importantes em escala internacional como Harvey (2005) e sua perspectiva da Geografia Histórica da espacialização desigual do capitalismo, o estudo realizado por Ferro (1986) sobre os temas e problemas da Geografia histórica, o estudo de Perla Zusman (1996) sobre as Sociedades geográficas na promoção dos saberes nos territórios do Brasil e da Argentina, dentre outros. Na Geografia brasileira destacamos alguns estudiosos como Santos (2002), Maurício de Abreu (1998; 2003) – e sua vasta obra elaborada -, Vasconcelos (1999) - com suas questões metodológicas na Geografia urbana histórica -, Moraes (1989; 2000; 2008), dentre uma infinidade de outros estudiosos.

A obra destes autores é de valia incomensurável, visto que permite a compreensão do espaço como o acúmulo de tempos e, sobretudo, traz contribuições metodológicas de apreendermos o território em sua historicidade com destaque a análise de fontes documentais primárias, da utilização da história oral etc. Isto nos proporciona a possibilidade de entender as mediações e os processos, identificar os sujeitos históricos da produção do espaço no passado e compreender como estes ainda influenciam no espaço do presente. Nesse sentido, traçamos um breve debate teórico-conceitual acerca das geografias do passado<sup>1</sup>, ressaltando a possibilidade de utilização da História enquanto método e processo para a análise e interpretação geográfica. Optamos no texto por uma breve discussão sobre o que seria Geografia Histórica e Geo-História e seus respectivos surgimentos. Ressaltamos ainda que por questões teórico-metodológicas priorizamos a exposição da contribuição Geo-Histórica de Braudel e a perspectiva da Geografia Histórica do capitalismo em Harvey para a análise e interpretação geográfica, justificando assim, o não desenvolvimento e aprofundamento das leituras da Geografia Histórico-Cultural da escola de Berkeley, assim como boa parte da literatura em língua inglesa.

## As Geografias do Passado: Debates Iniciais

Afinal, o que seriam as Geografias do passado? De quando remonta seu surgimento? Qual a diferença entre a análise do geógrafo e a análise do historiador no trato de uma determinada realidade? Qual seria o objeto de estudos da Geografia Histórica?

A verdade é que são várias as posições acerca do surgimento das Geografias<sup>2</sup> do passado, bem como as perspectivas que a estudam. Segundo Silva (2007, p. 75), a origem da Geografia Histórica:

Remonta ao século XVII quando era associada às escrituras e à geografia do Velho Testamento. No século XIX, tratava do estudo das civilizações antigas, sendo uma das tradições o estudo das fronteiras, estados territoriais e suas administrações.

Contribuindo neste debate, Ferro (1986) aponta para eliminar um possível equívoco entre geografia antiga<sup>3</sup> e geografia histórica, que:

A primeira, entendida como o conjunto dos conhecimentos geográficos possuídos na Antiguidade, pode opor-se à geografia moderna, tão dilatada quanto à amplitude no horizonte cognoscivo (com consequências bem visíveis na cartografia) e, em seguida, fundada em metodologia sempre mais apurada e não meramente descritiva; a segunda, pelo contrário, é apenas um ramo da geografia moderna, a que está ligada pela unidade do método, baseando-se ambas no reconhecimento do território. Pode-se acrescentar que nos séculos sucessivos, e também recentemente, a geografia histórica manteve a sua individualidade apenas no âmbito da disciplina geográfica e da sua metodologia; inversamente sempre que tentou destacar-se, foi reduzida ao papel de disciplina auxiliar da história, encontrando expressão, sobretudo, na forma de dicionário ou de manual e limitando-se muitas vezes a fornecer ao historiador a correspondência moderna das localidades antigas e a associar aos nomes geográficos as indicações diversas dos geógrafos antigos (FERRO, 1986, p.32).

O mesmo autor atribui a Almagià, geógrafo italiano, a afirmação de que a Geografia histórica era filha do humanismo e teria como objetivo o estudo das condições geográficas das épocas passadas, sobretudo, no que se referia aos elementos humanos. Ao fazer menção ao surgimento da análise da Geografia histórica, Ferro (1986, p.31-32) assinala que:

Almagià indicou Ortelio como fundador da geografia histórica, porque com ele o elemento cartográfico aparece preponderante; Cluvério, uma geração depois, teve o mérito de mostrar como a reconstrução das condições geográficas das épocas passadas não é possível sem a observação das condições atuais. A geografia histórica afirmou assim o seu verdadeiro método científico, tomando por alicerce – como qualquer outro ramo da geografia – a observação direta.

Ao sugerir que a Geografia histórica era filha do humanismo, Ferro (1986) aponta que atentemos para a vinculação entre ela e as grandes descobertas geográficas, fato que contribuiu para a edificação da geografia moderna, demonstrando o desenvolvimento do conhecimento geográfico e da ciência geográfica como não dissociados dos acontecimentos sociais.

Conforme Lahuerta (2009), “Henry Clifford Darby (1983) cita um Atlas alemão de 1846 intitulado de *The Historical Geography of the Holy Land* como um dos primeiros exemplos de utilização do termo”. Esta autora ainda assevera que:

No século XIX, as mudanças nas fronteiras políticas e na extensão dos Estados motivaram estudos que dessem conta do processo formador dos territórios. No início do século XX, as monografias da geografia clássica francesa tinham na contextualização histórica um de seus diferenciais, fruto das relações entre essa disciplina e a produção historiográfica da Escola dos Annales. [...] (LAHUERTA, 2009, p.7).

Entendendo a Geografia como um campo institucionalizado, Silva (2007) assinala que:

Na Inglaterra, no século XIX, a Geografia Histórica era ensinada nas universidades por historiadores<sup>4</sup>. A ênfase era no cenário geográfico por trás da história, com mapas e Atlas sendo importantes auxílios às explicações. Essa produtiva associação, por sua vez, não foi suficiente para o estabelecimento da geografia enquanto disciplina acadêmica no século XIX. Depois de instituída academicamente, a ciência geográfica passou a negligenciar o tempo e, durante o século XX, prevaleceram as análises regionais e espaciais. (SILVA, p. 75-76).

Segundo Pires (2008), o surgimento da Geografia Histórica foi influenciado pelo historicismo da primeira metade do século XX, em sinal a crítica ao ambientalismo, apreendida na Geografia. Nesse contexto, o resgate e a valorização da ciência histórica nos processos geográficos e a análise dos processos espaciais seriam as principais oposições a então Geografia tradicional. Para este autor,

Auguste Longnon é reconhecido como o fundador da Geografia Histórica, geógrafo e historiador, foi responsável, no Collège de France, pela disciplina Geografia Histórica de 1892 até 1911. Já Roger Dion, além de ter sido professor do Collège de France de 1948 a 1968, foi também professor das Universidades de Lille e Sorbonne por um longo período. Profundo conhecedor das paisagens rurais da França, escreveu, em 1933, sua tese de doutoramento sobre o Vale de Loire e adquiriu reconhecimento pela grande contribuição que deixou sobre a história das videiras e a Geografia dos vinhos. Em seus estudos, procurou relacionar a influência do clima, do solo e das tradições de cultivo na história da produção francesa de vinhos e champagnes. (PIRES, 2008, p.3).

Baker (1984) *apud* Silva (2007, p. 76) estabelece como marcos da disciplina nos tempos modernos, “os estudos de Clifford Darby sobre a Geografia Histórica da Inglaterra de 1936, e de Carl Sauer sobre a Geografia cultural nos Estados Unidos”.

Ferro (1986, p.46), por seu turno, afirma que autores como Baldacci definia a Geografia Histórica como “a disciplina que estuda os fenômenos físicos e antrópicos decorridos no passado histórico, eventualmente ligados à proto-história e à pré-história, e reafirmando a necessidade de evitar toda a confusão com a história da geografia [...]”. Mas afinal a Geografia Histórica era uma disciplina autônoma? Um sub-ramo da geografia? Era compartilhada por geógrafos e historiadores? Estas questões nos levam à reflexão sobre a diferenciação entre a análise histórica e a análise geográfica e do que seria a Geografia Histórica e a Geo-História.

## **Geografia Histórica e Geo-História**

Respondendo, em parte, as indagações elaboradas no tópico anterior sobre a diferenciação entre o olhar do historiador e o do geógrafo sobre determinada realidade e sobre o objeto de investigação da geografia histórica, passaremos à apreensão de como se dá a concepção dialética das categorias espaço-tempo na compreensão da realidade, procurando evitar uma visão segmentada destes dois campos.

No que concerne ao objeto de estudos da geografia histórica, Philo (2003) assevera que

[...] ao contrário das geografias mais sistemáticas não pode reivindicar um objeto de estudos perfeitamente definido, pois o que significa dizer que “história” é este objeto quando a história por si é tão heterogênea e pode ser estudada em tantos aspectos diferentes (e quando os próprios historiadores dividem suas investigações em caixas rotuladas “econômica”, “social”, “política”)? Além do mais, é evidente que os pesquisadores que se autodeterminam geógrafos históricos se concentram sobre uma diversidade de questões substantivas, e também tendem a fazer uso de uma diversidade de jogos de ferramentas filosóficas e metodológicas sobre uma diversidade de fontes primárias e secundárias. (PHILO, 2003, p.269-270).

Estabelecendo uma reflexão entre os campos disciplinares (Geografia e História), Moraes (2007), assevera que são dois campos de conhecimento afins, entretanto, por muito tempo percorreram caminhos diferentes na explicação da realidade. Por influência kantiana na divisão do conhecimento, coube à Geografia, ciência empírica, estudar o presente, e à História, estudar o passado.

Esta forma de analisar separadamente a relação espaço-tempo, em nossa opinião, foi prejudicial ao entendimento das mediações e particularidades existentes para além da aparência do real. Por isso, nossa proposta foi resgatar a história como elemento fundante da análise geográfica. Mas alguns cuidados devem ser tomados na adoção da perspectiva histórica para os estudos geográficos, a fim de evitar um estudo pretensamente de cunho historiográfico e de pouca ênfase na Geografia. Grandes contribuições para estas reflexões são encontradas em Moraes (2008), que atenta para algumas questões que permeiam a relação entre estes campos disciplinares.

De imediato, recusam-se as visões tradicionais mais recorrentes da relação enunciada – da parte dos historiadores, a localização da “geografia como introdução da história”, embasada na concepção herdeiriana como de ver a terra como ‘palco das ações humanas; - da parte dos geógrafos, a repisada formulação de ver a “geografia como história do presente”. (MORAES, 2008, p.21).

Segundo o autor supracitado, estas duas visões, ao invés de relacionarem as referidas ciências, fazem o contrário, dissociam-nas. Neste caso, a Geografia é anteato da História, enquanto na segunda, ela é posta como uma realidade pós-histórica. Acredita-se que uma análise mantendo a inter-relação entre estas duas ciências, caminha em sentido contrário. Devemos ter em mente, que a relação espaço-tempo é fundamental para entender a realidade e qualquer que seja o objeto de estudo. Neste sentido, Aguirre Rojas (2003), citado por Pires (2008, p.17), afirma que:

A proposta Braudeliana da geo-história [...] é afinal a exemplificação desta específica síntese entre história e geografia. Ela combina o ‘raciocínio histórico’ com o ‘raciocínio geográfico’, visando colocar em seu centro a dialética espaço/tempo que constitui, sem dúvida alguma, uma das coordenadas centrais de qualquer teoria social.

Assim, podemos entender a realidade em sua totalidade, ou seja, considerando-se os processos e mediações do universal e do singular para se compreenderem as particularidades concreto-abstratas. Neste sentido acreditamos que a história é a universalidade dos processos e a Geografia, a particularidade deste universal, concretizado nos lugares, uma vez que se devem espacializar as relações sociais. Segundo Moraes (2008, p.44):

[...] espacializar é de imediato particularizar, pois as determinações oriundas das características do meio (natural e construído) acabam dando às relações próprias de um modo de produção tonalidades locais específicas do lugar. Por isso a formação econômico-social é vista nesse sentido, sempre como realidade localizada temporal e espacialmente. O lugar sendo posto, assim, como mediação. A espacialidade como elemento particularizador dos fenômenos históricos.

A afirmativa desenvolvida por Moraes (2008) dá indícios de como a Geografia pode utilizar a História para fazer a análise geográfica do passado. Conforme Baker (1997) *apud* Lahuerta (2009, p.8),

A Geografia Histórica é de fato um estudo histórico: seu foco de interesse repousa na geografia de algum tempo passado, ou nas mudanças geográficas em algum período passado. Assim, compartilha a legitimação intelectual e moral com todos os estudos históricos. Mas Geografia Histórica também é fundamentalmente um estudo geográfico: ela coloca questões geográficas ao passado, e oferece uma perspectiva geográfica sobre o passado. Sua contribuição distintiva ao conhecimento e entendimento do passado é feita essencialmente enquanto geografia e não história.

A citação anterior é importante para demonstrar a diferenciação entre as análises geográfica e histórica, sem fazer necessariamente uma leitura fragmentada e excludente no que concerne aos dois campos do conhecimento. Outro fator importante observável é que a geografia não se prende obrigatoriamente a leituras do presente<sup>5</sup> ou se mostra como uma geografia retrospectiva (que faz leituras do passado para entender a contemporaneidade). A Geografia Histórica pode entender a complexidade do passado ou mesmo das transformações espaciais em um determinado período, sem desenvolver inter-relações fixas e estanques com o passado.

Reforçando o debate sobre a perspectiva geográfica de análise do passado, Ferro (1986, p.67) afirma que:

[...] o trabalho e a investigação do geógrafo não pode deixar de ter em conta as transformações históricas do território que se examina, com duplo objetivo de reconstituir as condições do ambiente no passado e, sobretudo, de se reportar às formas de vida, às condições de civilização, às técnicas de trabalho e aos tipos de consumo do passado; e tudo isto não só para melhor compreender as condições de então, mas também as condições do presente [...].

A afirmação de Ferro (1986) torna perceptível a diferença do olhar e o papel do geógrafo na análise de uma realidade do passado, algo que nos permite elencar as

mediações históricas que possibilitaram a formação territorial e suas transformações no decorrer do tempo. Segundo Norton (1984), citado por Silva (2007, p. 76):

O que distingue a Geografia Histórica da História propriamente é que do ponto de vista da periodização, não há para a Geografia Histórica uma divisão lógica entre passado e presente, sendo a tarefa do geógrafo histórico não apenas descrever as mudanças na paisagem, mas compreender a mudança histórica do fenômeno geográfico.

Conforme Moraes (2000), o território só se explica pela história. Mas aqui devemos ter o cuidado para não cairmos numa história de caráter linear. Neste sentido, o entendimento da história enquanto processo se faz necessário, para que não caibamos numa apropriação da dimensão temporal de forma mecânica, como mera sucessão de fatos, levando em consideração, assim, as diferentes temporalidades que coexistem nas relações sociais.

Fomentando a discussão sobre a adoção da história como uma sucessão de tempos, sendo assim, uma história evolucionista, Moraes (2008, p.29) afirma que:

A teoria evolucionista da história – da qual a geografia humana é herdeira direta – aparece como a mais bem-sucedida teorização para equacionar a questão das desigualdades dos povos e das culturas, assumindo um percurso único entre a barbárie e a civilização, que permite classificar um dado grupo social por seu “estágio” no processo evolutivo. (p.29).

Este é um dos cuidados que devemos tomar ao adotarmos a perspectiva histórica para a explicação da realidade. Ao se considerar a história enquanto método e enquanto processo, outros cuidados se tornam essenciais, sobretudo, no que tange à questão das periodizações. De acordo com Ciavatta (2009), “datar cronologicamente os acontecimentos, de modo que cada data tenha um valor específico, é uma forma de evitar que ‘os acontecimentos se percam na voragem e nas brumas de um tempo indefinido’”. Inserindo as considerações de Odália<sup>6</sup> acerca da problemática das periodizações, Ciavatta (2009, p.86) afirma que:

Periodizar não significa simplesmente datar. Periodizar é, também, dividir a história em termos de conteúdos. A periodização não é um problema apenas de datas, mas fundamentalmente de conteúdos formados pelos fatos relevantes ocorridos. Uma porção do tempo não é apenas uma ordenação arbitrária; é uma determinada porção da história com coloridos e matizes próprios – da mesma forma, as datas-limites.

Vale destacar ainda, a importância de entender que os processos se materializam no território com diferentes temporalidades, não existindo uma sincronia total das coisas. Não é que neguemos a simultaneidade dos eventos, sim afirmamos que eles têm diferentes temporalidades em diferentes espaços. Daí a importância para a geografia da contribuição da noção de não linearidade dos tempos históricos de Braudel (1996) e sua divisão do tempo, em curta, média e longa duração – ou tempo geográfico. Desse modo, uma análise que leve em conta a historicidade a longo prazo (Braudel, 1996; 2007), em

sua coexistência com os tempos médios e curtos, mostra-se importante para o estudo do espaço geográfico e da geografia histórica.

Trazendo o debate da Geografia para os estudos do urbano com enfoque no passado, a referência a Vasconcelos (1999) é salutar. Ele nos apresenta algumas proposições teórico-metodológicas acerca da Geografia Histórica do urbano. Propõe também a tomada de alguns procedimentos para um estudo das cidades brasileiras longe das ultrapassadas diacronias:

1) Estabelecer uma periodização das longas durações, examinando as continuidades e as grandes rupturas, de acordo com os eventos históricos de maior importância para a cidade em exame; 2) examinar o contexto de cada período em análise, buscando retirar das fontes primárias e secundárias disponíveis, o que ocorreu de mais importante para a cidade, e que aspectos nas diferentes escalas (internacional, nacional, regional, local), podem ter causado impacto direto e indireto na cidade. Devem ser considerados os ciclos econômicos (como o de Kondratiev) e examinadas as questões relevantes de ordem ideológica, política, econômica, social, cultural, espacial etc.; 3) Examinar os agentes mais importantes, externos e locais, que contribuíram para modelar a cidade, como o Estado, a igreja, os Agentes Econômicos, os diferentes estratos da população etc., com papéis e pesos diferenciados segundo o período em exame; 4) Finalmente, e mais importante para nós, examinar o desenvolvimento espacial da cidade em cada período, tomando como referência, principal a cartografia original (e a iconografia existente), mas complementada pelas informações escritas (inclusive as estatísticas), e de preferência fontes de fontes primárias. A partir de um certo nível de crescimento da cidade, as partes da mesma poderão ser examinadas individualmente, segundo os vetores principais de expansão (VASCONCELOS, 1999, p.199).

Na citação de Vasconcelos, podemos destacar um debate que é de suma importância para a geografia histórica, e que nos é bem caro, que é justamente o trabalho com fontes e documentação primárias. Primeiramente não temos a mesma tradição de trabalhar com as fontes primárias, como os historiadores. Depois não temos em nossa formação, as técnicas de manuseio com tais documentos e nem mesmo a orientação sobre a tipologia de fontes que podem ser pertinentes para nossas pesquisas. De acordo com Cardoso (1994), antes de realizarmos nossas coletas de dados é preciso uma sondagem da documentação primária e secundária disponível. A importância de trabalharmos com fontes primárias se faz devido à possibilidade de nós mesmos podermos fazer interpretações dos documentos e do contexto histórico analisado e não a partir de interpretações de terceiros.

Podemos acrescentar ao debate das fontes históricas as fotografias e mesmo a história oral. As fotografias têm papel importante na captura de imagens do real, que podem ficar guardadas e cristalizadas por muito tempo. Dependendo do olhar que se lance sobre a fotografia, muitas informações podem ser reveladas ou mascaradas. Ratificando estas ideias, Ciavatta (2009) assegura que:

Assim nos encontramos no cerne de uma discussão aberta, que é o conceito de fotografia como fonte histórica e os aspectos teóricos correlatos: a crença

na fotografia como imagem fidedigna, o realismo na fotografia, a sedução do prazer da visão, a informação e a desinformação trazidas pela ambiguidade de sentidos que envolvem o objeto fotográfico, a subjetividade e a objetividade que a fotografia carrega, o problema do olhar, da interpretação, que é buscar desvendar a natureza do documento fotográfico (p.115-116).

Para a lógica positivista, a fotografia seria a imagem fidedigna do real, cabendo algumas ressalvas sobre a retratação objetiva e fiel da realidade sobre essa interpretação, visto que a fotografia não é indissociável da ideologia, das técnicas e do período ao qual pertence, além de nela estar contidas a subjetividade e a intencionalidade de quem esta fotografando.

No referente ao uso da história oral, alguns cuidados devem ser ressaltados quanto de sua utilização, o que não significa negar sua importância. Para Queiroz (1986)

História oral é termo amplo que recobre uma quantidade de relatos a respeito de fatos não registrados por outro tipo de documentação, ou cuja documentação se quer completar. Colhida por meio de entrevistas de variada forma, ela registra a experiência de um só indivíduo ou de diversos indivíduos de uma mesma coletividade. Neste último caso, busca-se uma convergência de relatos sobre um mesmo acontecimento ou sobre um período de tempo (QUEIROZ, 1986, p.6).

Importante cuidado nesta etapa deve ser o de sempre situar o posicionamento, ou seja, a visão de mundo do entrevistado e do entrevistador e saber articulá-la com o real, tendo o cuidado de não se cair numa leitura somente de subjetividades, como adverte Ciavata:

Como toda história, o depoimento, a história de vida e sua interpretação estão sujeitas às concepções teóricas do pesquisador, à sua visão do homem e à sua relação com a sociedade. A concepção do real como uma totalidade que envolve múltiplas determinações orienta-nos para a importância de contextualizar as entrevistas quanto ao momento de sua realização, à relação entre pesquisador e sujeito pesquisado e ao próprio conteúdo das informações fornecidas pelo entrevistado. (2009; p. 108).

Prosseguindo sua análise, essa autora salienta, que a “história de vida, o relato oral, o depoimento são, pois, variações da mesma técnica, que têm como base a entrevista, a forma mais antiga e mais divulgada de coleta de dados orais nas ciências sociais. Seu uso depende do objetivo em vista”. (CIAVATTA, 2009, p.109).

O fato de a história oral não ser objetiva não significa que ela não seja utilizável, visto que nem mesmo os inventários, as descrições minuciosas o são. Cabe nesta situação o papel daquilo que Minayo (2008) chama de “criatividade do pesquisador”, ou seja, juntar os fragmentos dos discursos e compará-los com outras fontes, procurando ter o maior grau de coerência com a realidade.

A utilização coerente da história oral ou das demais fontes orais pode proporcionar o desvendar de muitos acontecimentos e de sujeitos que a história oficial e os dados estatísticos não oferecem. Neste sentido assevera Ciavatta:

Outro ponto deve ser mencionado, sobre o trabalho de coleta de análise dos relatos. O sentido que, por vezes, se tem dado à história oral é o de criar possibilidades de produção de documentos para confronto com a documentação oficial, tida como impregnada de ideologia dominante. Os produtos da história oral seriam documentos nos quais a palavra é concedida àqueles que não tiveram oportunidades de registrar suas versões sobre os acontecimentos. (CIAVATTA, 2009; p.111).

Esse procedimento assume, assim, papel importante não apenas como fonte histórica, mas também para desmascarar e desmistificar alguns dados que são tidos como verdade absoluta.

Feitas as observações, voltemos para o debate da Geografia Histórica urbana. Abreu (2003) considera que pensar as cidades como compositórias de espacialidades e de temporalidades é reconhecer que o processo de produção do espaço urbano gera formas, conteúdos e representações que se inserem em múltiplos níveis de investigação. Acrescenta que:

[...] No que diz respeito às formas, já sabemos que devemos considerar as cidades como acumulações de tempo. Mas isso não basta. É preciso também que reconheçamos que os processos sociais que ocorrem no presente das cidades, e que dão sentido às formas que ali estão, precisam – eles também – ser inseridos em múltiplas escalas temporais. Se o tempo do evento, do acontecimento, do imediato, é aquele que mais nos chama a atenção, por estar mais próximo de nós, por se materializar em paisagens e representações que são rapidamente captadas pelos nossos sentidos, por alterar a nossa vida cotidiana, ele só adquire significado maior se o inserirmos em tempos mais espessos, tempos braudelianos, tempos da conjuntura e da longa duração. E estes, por sua vez, só podem ser corretamente compreendidos quando relacionados com as escalas espaciais. Isto por que o que nos interessa é o tempo social, e este só faz sentido quando relacionado ao espaço. Fecha-se, pois, o círculo. (ABREU, 2003, p.97).

A citação permite-nos entender a importância de analisar a realidade em suas sincronias e diacronias e de como a proposta braudeliana pode contribuir para a leitura geográfica.

Argumentando acerca da Geo-História e da Geografia Histórica, Silva (2007, p.77) assevera que:

A Geografia Histórica oferece subsídios técnicos e conceituais relativos à: pesquisa de documentos históricos, nomeadamente arquivos e mapas; registros territoriais; nomes de lugares; dados estatísticos; fontes literárias e outros, além dos instrumentos para a análise crítica das informações.

Para Silva (2007), é possível elencar três trajetórias de análise da Geografia Histórica. São elas: a Geo-História de Fernand Braudel, com sua interpretação das civilizações como espaços e com sua diferenciação dos tempos em curta, média e longa duração (ou tempo geográfico); a perspectiva da Geografia Histórica anglo-saxã e seus vários métodos

de investigação histórica em Geografia; e a abordagem cultural na Geografia e sua dimensão simbólica de releitura das geografias do passado.

Fomentando o debate acerca da conceitualização da Geografia Histórica, Philo (1996) afirma ser este “um termo que vem sendo empregado há muito no mundo da língua inglesa para descrever certas variedades de escritos topográficos, e é um termo que, nos anos mais recentes, veio a identificar uma subdisciplina aparentemente distinta da geografia acadêmica”.

Pires (2008) afirma ser este, o ramo da Geografia Humana, que trata da análise das relações estabelecidas entre o homem e a natureza ao longo do processo histórico. Conforme Uzué (1995) *apud* Pires (2008, p. 16):

A Geografia Histórica consiste na adoção do método geográfico para a descrição de um período histórico do passado [...] utilizando dados obtidos, estudando geneticamente a produção e ocupação do espaço pelos homens, constatando que os componentes de uma paisagem não se alteram no mesmo ritmo nem no mesmo tempo.

Estes autores também afirmam que a Geo-História é um ramo da Geografia Humana resultante da combinação de métodos de investigação e metodologias de duas ciências, Geografia e História.

Atentamos para o fato de que como na Geografia, a História também passou por transformações epistemológicas, culminando no surgimento da conhecida “História Nova”, que deu subsídios à Geo-História. Segundo Burke (1997), a Escola dos Annales se apresentou como uma verdadeira revolução na historiografia francesa, rompendo com a visão factual e descritiva da História. Esta escola<sup>8</sup> teve como membros fundadores Lucien Febvre e Marc Bloch.

Bloch e Febvre lutaram incansavelmente por uma história total, quer dizer, por uma história centrada na atividade humana, na vida dos grupos e das sociedades. Esboçaram essencialmente, uma história-problema, uma história que não caísse no refúgio positivista da monografia exclusiva ou na absurda pretensão da filosofia da história – a de uma síntese a todo transe [...]. (CARDOSO e BRIGNOLI, 1983, p. 471).

Para Cardoso e Brignoli (1983), as ideias de Bloch e Febvre não eram tão novas, visto que Henri Berr já havia esboçado críticas à história positivista no início do século XX. O grande mérito de Bloch e Lefvre foi, portanto, a criação de um novo tipo de história, como alternativa prática à história positivista.

A segunda geração da Escola dos Annales trouxe contribuições para uma reaproximação da Geografia com a História, notadamente na pessoa de Fernand Braudel e sua Geo-história. Para Lira (2008), a Geo-História, como ficou conhecido este novo campo epistemológico, unifica os elementos da geografia e da história através da noção de ritmo e mediante a circulação. De acordo com Pires (2008, p.9):

O surgimento do campo da Geo-História, no início do século XX, representou uma ruptura pelo pensamento crítico da historiografia da História

Contemporânea com a tradição das narrativas pessoais factuais, e inaugurou o nascimento do movimento pela 'Nova História', que defendeu a substituição da história baseada no relato episódico, por outra história baseada na análise científica de problemas, pela história que valoriza a pesquisa e o diálogo com outras disciplinas, ou que promova o enfoque de natureza interdisciplinar.

Alguns entendimentos da Geo-história propostos por Braudel merecem um maior detalhamento para compreendermos como podemos estabelecer o diálogo entre Geografia e História na perspectiva deste autor. Com este intuito desenvolvemos um tópico específico acerca da proposta da geo-história braudeliana e sua contribuição para a Geografia.

### **Considerações Geo-Históricas: a Contribuição de Braudel**

Fernand Braudel, sem sombra de dúvidas, foi um dos maiores historiadores do século XX, contribuindo tanto para o campo da História (em específico), quanto para as ciências sociais (de uma forma geral). As elaborações teóricas dele de acordo com Aguirre Rojas (2002) foram assimiladas pelos mais diversos estudiosos e correntes de pensamento.

Segundo Aguirre Rojas (2002), a proposta teórica de Braudel foi revolucionária, pois conseguiu resgatar as diferentes temporalidades do período pré-capitalista, superando-as, ao mesmo tempo em que rompia (sem negá-las por completo) com a visão linear e homogênea do tempo histórico adotada pela modernidade.

Este tópico, não constitui uma revisão bibliográfica, tampouco uma releitura do pensamento de Braudel, mas um esforço de entendimento de suas contribuições à Geografia, considerando-se evidentemente, sua proposta da Geo-história.

Partimos do pressuposto de que nenhuma teoria é criada do nada, estando sempre vinculada à história de vida e às contribuições de seu criador. Dessa forma, concordamos com as considerações de Contel (2010), sobre a importância do pensamento braudeliano para os estudos geográficos. Ele assevera que a extensa obra de Braudel, denominada *O Mediterrâneo*, foi influenciada por suas experiências de vida, como por sua estadia na prisão durante a Segunda Guerra Mundial e sua estada na Argélia e no Brasil. Na mesma linha de entendimento, Wallerstein (1989), Aguirre Rojas (2002) e Secco (2008), atribuem papel importante a tais experiências de vida do pensador para sua elaboração das diferentes temporalidades históricas e de longa duração. Wallerstein (1989) chega a afirmar que Braudel surgiu como o "homem da conjuntura".

A conjuntura e a estrutura tiveram papel fundamental na obra de Braudel, principalmente, quanto ao entendimento da história de longa duração, desenvolvido com maior profundidade no texto *História e Ciências Sociais: A longa duração* (1958; 2007), em que o autor propõe uma linguagem comum às ciências sociais.

Mas, de fato, o que seria a Geo-história? Qual a sua origem epistemológica? O que ela representa na obra de Braudel?

Secco (2008, p.5-6) enfatiza a história e a idade da palavra *geo-história*:

No século XIX, os geólogos a usaram para falar da história da terra. Mas o termo era tão impreciso quanto a expressão 'história natural'. Pois essas

'histórias' expurgavam os homens e as mulheres. A Geo-história foi reivindicada nada mais, nada menos do que por Fernand Braudel em sua tese *La Méditerranée* (1949). Mais tarde, explicitada em uma resenha na revista *Annales* (Braudel: 1951, 487). Depois, abandona! Tanto que Braudel retirou o item 'Geo-história' da segunda edição de sua obra máxima (Braudel, 2002, 124).

O abandono da Geo-história, segundo Contel (2010), deu-se pela aproximação do termo com a geopolítica, que naquele contexto histórico (pós - Segunda Guerra Mundial), não era bem interpretada, devido suas aproximações com a política expansionista alemã.

Entretanto, conforme Lira (2008), não foi somente na relação com a geopolítica que a obra de Braudel se aproximou da ciência geográfica, visto que suas obras, *Mediterrâneo* e *Civilização material*, sofreram influências do pensamento de Vidal de La Blache e Ratzel, respectivamente.

Segundo Lira (2005) *apud* Secco (2008), a abordagem de Braudel em sua obra *O Mediterrâneo*, é inovadora quando comparada a de geógrafos contemporâneos. Para Aguirre Rojas (1996) *apud* Secco (2008), a visão braudeliiana de espaço não era mais um palco, mas um "campo de possíveis, como um esquema ao mesmo tempo aberto e determinado. Ou seja, um espaço de opções limitadas e limitantes, mas não unívocas nem linearmente determinadas".

Seguindo raciocínio semelhante, Ribeiro (2006, p.98) afirma que:

A Geografia, tal como concebida por Braudel, impõe parcialmente um ritmo, um movimento, uma cadência, com os quais a história humana necessariamente termina por se adaptar. Muito mais do que um quadro fixo e imóvel, o espaço geográfico representa um personagem histórico e uma estrutura integrante do cotidiano.

Conforme Aguirre Rojas (2002) e Ribeiro (2006), a geografia acompanhou boa parte da obra de Braudel. A influência da geografia foi tão marcante, que Ribeiro (2006, p. 100) enfatiza que:

Ampliando a escala regional consagrada pela Geografia francesa, percorre inicialmente o Mediterrâneo do século XVI como se quisesse dizer que antes, bem antes de Felipe II, da política, da diplomacia e da economia, a história das sociedades se inicia com suas conexões com o meio (não seria por isso que abre seu último livro se perguntando se a Geografia teria inventado a França?). E descobre assim o cultivo das oliveiras, o nomadismo e a transumância, a alternância das estações, a dinâmica dos ventos, as distâncias [...].

Burke (1992) *apud* Pires (2008, p.16) explica que a utilização da Geo-história por Braudel na obra *O Mediterrâneo* tem como objetivo,

Demonstrar que todas as características geográficas têm a sua história, ou melhor, são parte da história, e que tanto a história dos acontecimentos quanto a história das tendências gerais não podem ser compreendidas sem elas.

Já Secco (2008, p.24) defende que Braudel concebe o espaço como o *locus* da longa duração, e assim se expressa:

Mas não um espaço que é apenas sinônimo de meio geográfico tradicional. Um espaço humano que é ponto de articulação do mental, do social, do econômico, do cultural e do espaço físico. Isto resolve um dilema: a longa duração não é propriamente específica da Geografia, como a conjuntura não é exclusivamente econômica e o tempo breve não pertence só à política. Há eventos na Geografia física: o terremoto de Lisboa (1755), por exemplo. Há eventos na história literária: publicação de Macunaíma (1928). Há conjunturas nesta mesma história: os modernistas literários. Na economia, os eventos são muitos: a queda da bolsa em 1929, para falar de um evento ruidoso. Ou uma subida do preço do pão às vésperas da tomada da Bastilha.

Com efeito, Braudel trouxe inovações não somente ao que diz respeito à visão de espaço, mas também, quanto ao tempo, procurando ir além da visão de tempo episódico, de narrativa linear, de tempo do evento, que exige uma continuidade sequencial dos fatos, justificando a visão do presente, passado e futuro. Segundo Ribeiro (2006), a este conjunto de aspectos, Braudel respondeu com a dialética da duração: o triênio presente-passado-futuro deu lugar a uma articulação entre o tempo curto dos eventos, o tempo intermediário das conjunturas e o tempo longo das estruturas.

Ribeiro (2006, p.95) postula que:

Ao se adotar a longa duração como fundamento, ressaltada a especificidade do tempo histórico frente ao tempo dos físicos e dos filósofos, o resultado é uma história cujo tempo torna-se desacelerado, introduzindo ‘a abordagem da repetição, da permanência, em um conhecimento antes limitado à irreversibilidade e à mudança.

De acordo com Braudel (1996b) o curto prazo e o longo prazo coexistem e são inseparáveis, e acrescenta que “vivemos ao mesmo tempo no curto e no longo prazo: a língua que falo, o ofício que exerço, minhas crenças, a paisagem humana que me rodeia, eu herdei; existiam antes de mim, existirão depois de mim”. Já na sua célebre obra sobre a longa duração (BRAUDEL, 1958; 2007) esclarece que dar ênfase ao longo prazo, não significa negar o curto prazo, em que a própria estrutura deve ser entendida historicamente.

Mas não é somente em obras como *O Mediterrâneo, A identidade da França, Ciências Sociais: a longa temporalidade* dentre outras, que a relação de Braudel com a geografia é estreitada. Conforme palavras de Ribeiro (2006), a trilogia de livros de Braudel, *Civilização Material, Economia e Capitalismo: Séculos XV-XVIII*, revela uma dimensão geográfica da economia, em que se ressalta o papel geográfico na constituição do capitalismo. Isso nos leva a crer, que há semelhanças entre os estudos de Braudel e Harvey (2005, 2006) no que concerne à Geografia Histórica do capitalismo, quando o último analisa o desenvolvimento geográfico desigual desse modo de produção no espaço geográfico.

Na segunda parte de sua trilogia, no volume conhecido como *Os jogos das Trocas*, Braudel (1996a) reconhece a necessidade de superação do espaço para o desenvolvi-

mento das trocas em escala mundial, algo que denomina de *economia mundo*. E é justamente nesse ponto que Ribeiro (2006) atribui a importância do conceito de redes em Braudel, destacando as redes políticas, sociais, econômicas ou técnicas, na empreitada capitalista, com o intuito de atingir o desenvolvimento das trocas, do comércio e da economia como um todo.

Já na terceira parte de sua trilogia, conhecida como *O tempo do Mundo*<sup>9</sup>, Braudel (1996b, p.12) afirma que:

O espaço, fonte de explicação, põe em causa ao mesmo tempo todas as realidades da história, todas as partes envolvidas da extensão: os Estados, as sociedades, as culturas, as economias... E conforme escolhemos um ou outro destes conjuntos, modificar-se-ão o significado e o papel do espaço. Mas não inteiramente.

Mas a grande contribuição de Braudel foi a de mostrar a existência da não linearidade dos tempos históricos, no entendimento da realidade, no que se refere à estrutura ou conjuntura de longo prazo, como algo em que coexistem diferentes temporalidades históricas. Esta visão se reveste de grande importância para a compreensão da realidade como totalidade. Todavia não faremos aqui uma descrição detalhada da obra braudeliiana, visto que os tópicos debatidos anteriormente constituem apenas premissas para o entendimento da problemática, servindo para apreendermos as mediações geográficas no que tangem as relações espaciais. Assim, lançamos o desafio do estudo de longa duração e das diferentes temporalidades históricas propostas por Braudel (1958; 2007), visto que, como afirma Aguirre Rojas (2002, p. 30-31), é:

[...] muito simples apresentar e esquematizar a teoria das temporalidades diferenciais, assinalando uma longa, uma média e uma curta duração – o que já foi feito milhares de vezes em todo o mundo -, embora seja extremamente complicado conseguir descobrir e apreender em sua real operatividade histórica essas mesmas estruturas da longa duração histórica.

Se aplicarmos a longa duração proposta por Braudel (2007), para uma leitura das permanências e rupturas nas formações territoriais de capitalismo tardio, perceberemos a complexidade de relações que compõe a produção do espaço. Além disso, se aplicarmos a leitura da longa duração a espacialização das relações capitalistas de produção, poderemos estabelecer diálogos com a Geografia Histórica do capitalismo proposta por Harvey, onde perceberemos a permanência de relações sociais pretéritas ao capitalismo, a exemplo da espoliação. Neste sentido tecemos alguns aspectos da proposta de Harvey.

### **Geografia Histórica do Capitalismo: Uma Perspectiva da Leitura de Harvey**

Uma análise crítica e para além da aparência, leva-nos à conclusão de que o modo de produção capitalista inexistiria caso se pautasse apenas na produção da mercadoria. Conforme Marx (1893), não adiantaria para o capitalista o esquema simples M-D-M e nem o esquema D-M-D. Nestes dois casos, não se teria a criação de mais-valor/valia.

Seria necessária a produção ampliada de capital, caracterizada pelo esquema  $D - M - D'$  para efetivá-la. A busca por superlucros e a acumulação ampliada se tornariam, portanto, fatores essenciais para o desenvolvimento do capitalismo, urgindo a expansão da produção, da circulação, das trocas, do consumo, da exploração, e mesmo, da ampliação de novos mercados.

Daí que para conseguir novos mercados, o capitalismo carece da ampliação do comércio em níveis externos, surgindo uma concorrência intercapitalista, que dá origem aos monopólios Lênin (2008) e ao imperialismo. Pensando de forma semelhante, Luxemburg (1985) mostra que a reprodução do capital seria impossível num sistema capitalista fechado por não haver uma correspondência entre o crescimento da oferta de bens e o crescimento da procura. Dessa forma, para a realização da mais-valia, num esquema de reprodução ampliada, o capitalismo deve se expandir para regiões capitalistas subdesenvolvidas. Nesses locais, ele encontraria não somente um escoadouro para a sua própria produção, mas também meios de produção, de consumo e mão de obra barata.

Fazendo uma leitura atenta da obra de Marx, Harvey (2005a) percebe que a teoria da acumulação do capital deste pensador revela seu reconhecimento da acumulação de capital como decorrente de um contexto geográfico, criador de estruturas geográficas específicas.

Segundo Harvey (2005a, p. 43):

A teoria de Marx do crescimento sob o capitalismo situa a acumulação de capital no centro das coisas. A acumulação é o motor cuja potência aumenta no modo de produção capitalista. O sistema capitalista é, portanto, muito dinâmico [e] inevitavelmente expansível; esse sistema cria uma força permanentemente revolucionária, que, incessante e constantemente, reforma o mundo em que vivemos. O estado estacionário da reprodução simples é, para Marx, logicamente incompatível com a perpetuação do modo capitalista de produção.

É justamente quanto ao caráter expansível do capital, que Harvey (2005a) faz atribuições sobre o que denomina de ajustes espaciais e, posteriormente, ordenações espaço-temporais (HARVEY, 2005b), justificando que o capitalismo tem na produção do espaço uma de suas perspectivas de reprodução e mesmo de fuga das crises.

Fundamentado em autores da teoria social do espaço como *meio* e *condição* para a sobrevivência do sistema reprodutor de mercadorias, Harvey (2005a; 2005b) entende o espaço como solução temporária para as crises de superacumulação, em que tanto o capital, quanto o trabalho, tornam-se excedentes no espaço em questão:

A crise se manifesta como condição em que os excedentes tanto de capital como de trabalho, que o capitalismo precisa para sobreviver, não podem ser absorvidos. Denomino isso de estado de superacumulação. (HARVEY, 2005, p. 133).

Na tentativa de absorver o excedente e instaurar um novo patamar de acumulação, os capitalistas, segundo Harvey (2006 e 2005b), podem recorrer às seguintes estratégias: i) desvalorização de mercadorias, da capacidade produtiva, do valor do dinheiro, da

força de trabalho; ii) controle macroeconômico, impondo um sistema de regulação para conter o problema da superacumulação; e iii) absorção da superacumulação por deslocamento temporal e/ou espacial. Estes deslocamentos são exemplificados na citação seguinte:

Esses excedentes podem ser potencialmente absorvidos pelos seguintes fatores: (a) o deslocamento temporal mediante investimento em projetos de capital de longo prazo ou gastos sociais (como a educação e a pesquisa) que adiam a futura reentrada em circulação de valores de capital; (b) deslocamentos espaciais por meio da abertura de novos mercados, novas capacidades produtivas e novas possibilidades de recursos, sociais e de trabalho, em outros lugares; ou (c) alguma combinação de (a) e (b). (HARVEY, 2005b, p. 93-94).

A ação isolada dos fatores (a) ou (b) (deslocamentos temporais e espaciais) possui efeito limitado na tentativa de sanar as crises que já foram historicamente refutadas como alternativas duradouras de manutenção da acumulação, tal como na falência do regime fordista-keynesiano. É interessante ressaltar que o ordenamento espaço-temporal tem como finalidade absorver o capital e a força de trabalho excedente impedindo uma crise de realização. O objetivo final de tais deslocamentos é expandir a demanda efetiva por produtos e capitais, possibilitando a alocação de capital e força de trabalho anteriormente excedentes e transferindo-as para um espaço com relativa escassez.

Apoiando-se em autores como Luxemburg (1985) e sua teoria da acumulação de capital, Lênin (2008) e a teoria do imperialismo, bem como Trotsky (2007) e a teoria do desenvolvimento desigual e combinado - autores que a nosso ver inserem uma discussão de caráter geográfico para a análise expansionista do capitalismo, Harvey reforça suas proposições acerca dos ajustes espaciais ou ordenações espaço-temporais e do desenvolvimento geográfico desigual do capitalismo.

Como é de nosso conhecimento, o capitalismo não se desenvolve de forma homogênea nos diferentes lugares. Sobre esta perspectiva, Trotsky (2007, p. 21) assevera que:

As leis da História não têm nada em comum com o esquematismo pedantesco. O desenvolvimento desigual, que é a lei mais geral do processo histórico, não se revela, em nenhuma parte, com maior evidência e complexidade do que no destino dos países atrasados. Açoitados pelo chicote das necessidades materiais, os países atrasados se vêem obrigados a avançar a saltos. Desta lei universal do desenvolvimento desigual da cultura decorre outra que, por falta de nome mais adequado, chamaremos de lei do *desenvolvimento combinado*, aludindo à aproximação das distintas etapas do caminho e à confusão de distintas fases, ao amálgama de formas arcaicas e modernas. Sem recorrer a esta lei, enfocada naturalmente, na integridade de seu conteúdo material, seria impossível compreender a Rússia, nem a de nenhum outro país de avanço cultural atrasado, seja em segundo, terceiro ou décimo grau.

Do mesmo modo, Harvey (2005a; 2005b) propõe estudar como se deu o desenvolvimento histórico do capitalismo e sua espacialização nos diferentes lugares. Em seu livro *A produção capitalista do espaço*, orienta-nos a analisar como o capitalismo cria

algumas paisagens e estruturas espaciais benéficas à sua reprodução em determinados contextos históricos, sendo necessário que muitas vezes se destrua e recrie em tempos posteriores e com outras funcionalidades.

Já em *O novo imperialismo*, Harvey faz um resgate crítico de Rosa Luxemburg, reforçando a importância do entendimento da teoria do subconsumo, da sobreacumulação e da necessidade que o capitalismo tem de buscar soluções externas a si (dialética interna-externa) para a resolução de suas crises, ou seja, a necessidade da expansão geográfica de novos mercados e também a comercialização com formações sociais não-capitalistas e a manutenção destas para a realização de superlucros.

Incorporando a análise da dialética interna-externa, Harvey (2005b) propõe examinar de que maneira a “relação orgânica” entre reprodução expandida de um lado e os processos muitas vezes violentos de espoliação do outro, têm moldado a Geografia Histórica do capitalismo. Para ele, uma reavaliação geral do papel contínuo e da persistência das práticas predatórias da acumulação “primitiva” ou “original” no âmbito da longa Geografia Histórica do capitalismo é imprescindível. (Cf. Harvey, 2005b).

Procurando demonstrar que o desenvolvimento geográfico desigual do capitalismo na atualidade ainda ocorre através de relações não-capitalistas e achando estranho qualificar estas relações como primitivas ou originárias para um processo ainda em andamento, Harvey (2005b) recomenda o conceito de acumulação por espoliação. A espoliação corresponderia a uma diversidade de práticas, como a expulsão do camponês do campo, sua proletarização, a privatização das terras, a permanência de relações de trabalho não capitalistas, dentre outras práticas. É neste sentido que afirmamos que a leitura da longa duração de Braudel (2007) e das diferentes temporalidades Braudel (1996), associada à Geografia Histórica de Harvey, pautada na história enquanto método e enquanto processo pode nos fornecer uma importante leitura para o descortinar do real e mesmo para uma leitura da economia política do território.

## Considerações Finais

Compreender como o universal se materializa no particular, evidenciando as singularidades deste processo, é tarefa *sine qua nom* para aqueles que buscam o entendimento da realidade enquanto totalidade.

Nesta perspectiva, acreditamos que a análise espaço-temporal é essencial para o desvendamento das mediações que compõem o movimento da totalidade.

Este trabalho traçou um debate teórico-conceitual acerca das geografias que estudam o passado, além de um resgate da história como elemento fundamental para a análise geográfica. Ressaltamos a importância de entendermos a História enquanto método e processo e não meramente enquanto campo disciplinar.

Entendemos que a análise com base na Geografia Histórica é capaz de trazer contribuições incomensuráveis para o estudo da Geografia. Conforme Ferro (1986), as investigações dos geógrafos não podem deixar de lado as transformações históricas do território examinado. Somos partidários do pensamento de que a ciência geográfica estuda não só o presente, mas também o espaço e as relações sociais que se materializaram no devir histórico. A Geografia Histórica propõe entender a complexidade do passado ou mesmo

as transformações espaciais em um determinado período, podendo trazer questões geográficas sobre o passado.

Assinalamos ainda, a importância da utilização de fontes históricas primárias, como documentos, jornais e fotografias, por exemplo, assim como, a utilização da história oral, como instrumentos de interpretação geográfica para a reconstituição das paisagens do passado. Tais procedimentos se tornam fundamentais para o entendimento da formação territorial e das transformações espaciais no transcorrer do processo histórico, permitindo evidenciar fatos e sujeitos históricos que ficaram mascarados pelos dados estatísticos que por si só não conseguem dar conta da totalidade.

## Referências Bibliográficas

ABREU, M.A. Cidades: espacialidades e temporalidades. In: CARLOS, A.F.A. (Org.). *Dilemas urbanos: Novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2003.

\_\_\_\_\_, M.A. Sobre a Memória das Cidades. In: *Revista Território – LAGET/UFRJ*, nº 4, Ano III, Jan/Jun. 1998.

AGUIRRE ROJAS, C.A. *Tempo, Duração e Civilização: perspectivas braudelianas*. [Tradução de Sandra Trabucco Valenzuela]. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2002.

BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. v. 2. São Paulo: Martins Fontes, 1996a.

\_\_\_\_\_. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. v. 3. [Tradução Telma Costa]. São Paulo: Martins Fontes, 1996b.

\_\_\_\_\_. *Escritos sobre a história*. São Paulo: Perspectiva, 2007.

BURKE, P. *A Escola dos Annales (1929-1989): a Revolução Francesa da Historiografia*. [Tradução Nilo Odalia]. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1997.

CARDOSO. C.F.S. *Uma introdução à história*. 10ª ed. São Paulo: editora brasiliense, 1994.

CARDOSO, C.F.S.; BRIGNOLI, H.P. *Os métodos da História*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Edições Grall, 1983.

CIAVATTA, M. *Mediações históricas de trabalho e educação: gênese e disputas na formação dos trabalhadores (Rio de Janeiro, 1930-1960)*. Rio de Janeiro: Lamparina; CNPQ; Faperj, 2009.

CONTEL, F.B. O Mediterrâneo de Fernand Braudel: diálogos possíveis com o pensamento geográfico. In: BONFIM, P.A. e SOUSA NETO. M.F. (Orgs.). *Geografia e pensamento geográfico no Brasil*. São Paulo: Annablume; FFLCH-USP; GEOPO, 2010.

Lima, A. M. e Amora, Z. B.

ERTHAL, R. Geografia Histórica – Considerações. *GEOgraphia* -Ano V - No 9 – 2003.

FERRO, G. *Sociedade Humana e Ambiente no Tempo: Temas e problemas de Geografia Histórica*. [Tradução de Carminda Cavaco]. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1986.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. (Coleção Geografia e Adjacências). São Paulo: Annablume, 2005a.

\_\_\_\_\_. *O novo imperialismo*. 2ª. ed. São Paulo: Loyola, 2005b.

\_\_\_\_\_. *Condição Pós-Moderna*. 15ª. ed. São Paulo: Loyola, 2006.

LAHUERTA, F.M. *Geografias em movimento: território e centralidade no Rio de Janeiro Joanino (1808-1821)*. São Paulo, 2009. Dissertação de Mestrado – USP.

LEON, T. *História da Revolução Russa*. [Tradução de Diego Siqueira]. São Paulo: Sundermann, 2007. (Tomo Um, parte Um).

LIRA, L.A.F.B.; LA BLACHE, V. Geo-História e História da Geografia. In: *Confin* [Online], 2 |2008, posto online em 28 mars 2008. URL: <http://confins.revues.org/index2592.html>  
DOI : en cours d'attribution.

LIRA, L.A. O “modelo insular”: Ratzel e suas contribuições às ideias de Fernad Braudel sobre as origens do capitalismo. *Revista de Economia Política e História Econômica*. São Paulo: Núcleo de Economia Política e História Econômica, n 13, ano 05, julho. 2008.

LUXEMBURG, R. *A acumulação de capital: contribuição ao estudo econômico do imperialismo*. 2ª. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

LENIN, V.I. *O imperialismo: Fase superior do capitalismo*. São Paulo: Centauro; 4ª. ed. – 2008.

MARX, K. *O capital: Crítica da Economia Política*. Livro 2. O processo de circulação do capital. [Tradução de Reginaldo Sant’Anna]. v. 3. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1893.

MINAYO, M.C.S. *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde*. 11ª. ed. São Paulo: Hucitec, 2008.

MORAES, A.C.R. *A gênese da Geografia Moderna*. São Paulo: Hucitec/EDUSP, 1989.

\_\_\_\_\_. *Bases da formação territorial do Brasil: O território colonial brasileiro no “longo” século XVI*. São Paulo: Hucitec, 2000.

\_\_\_\_\_. *Geografia: pequena história crítica*. 21ª. ed. São Paulo: Annablume, 2007.

\_\_\_\_\_. *Território e História no Brasil*. 3ª. ed. São Paulo: Annablume, 2008.

MOREIRA, R. *Para onde vai o pensamento geográfico? Por uma epistemologia crítica*. São Paulo: Contexto, 2006.

ODÁLIA, N. *O tempo e a história*. Tempo Brasileiro, Rio de Janeiro, (7); 1965.

PIRES, H.F. Reflexões sobre a Contribuição da Geografia Histórica e da Geo-História na Renovação dos Pensamentos Geográfico e Histórico no Século XX. In: *I Colóquio Brasileiro de História do Pensamento Geográfico 2008*. Uberlândia: UFU, v.1, p.01-18. 2008. Disponível em:< <http://br.monografias.com/Geografia/index.shtml>>. Acesso em: 20.out.2009.

PHILO, C. História, geografia, e o “mistério ainda maior” da geografia histórica. In: GREGORY, DEREK et al. (Org). *Geografia Humana – Sociedade, Espaço e Ciência social*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1996.

QUEIROZ, M.I.P. *Relatos orais: do “indizível” ao “dizível”*. 38ª Reunião da SBPC. Curitiba, jul. 1986.

RIBEIRO, G. *Epistemologias braudelianas: espaço, tempo e sociedade na construção da geo-história*. GEOgraphia, Niterói-RJ: UFF-EGG, Ano VIII, nº 15, 2006.

VASCONCELOS, P.A. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. In: VASCONCELOS, P.A. e MELLO e SILVA, S.B. (Orgs.). *Novos estudos de Geografia urbana*. Salvador: Editora da Universidade Estadual da Bahia, 1999.

SANTOS, M. *Por uma Geografia Nova: Da crítica da Geografia a uma Geografia crítica*. São Paulo: EDUSP, 2002.

SECCO, L. *Geo-História*. Revista de Economia Política e História Econômica. São Paulo: Núcleo de Economia Política e História Econômica, n. 13, ano 05, Julho. 2008.

SILVA, L.M.T. *Trajetórias pela Geografia Histórica*. In: BEZERRA, A.C.A.; GONÇALVES, C.U.; NASCIMENTO, F.R.; ARRAIS, T.A. (Orgs.). *Itinerários Geográficos*. Niterói: EdUFF, 2007. 356p.

WALLERSTEIN, I. *O homem da conjuntura*. In: LACOSTE, Y. (Org.). *Ler Braudel*. [Tradução de Beatriz Sidou]. Campinas, SP: Papyrus, 1989.

ZUSMAN, P.B. *Sociedades geográficas na promoção do saber ao respeito do território: Estratégias políticas e acadêmicas das instituições geográficas na Argentina (1879-1941) e no Brasil (1838-1945)*. São Paulo, 1996. (Dissertação de Mestrado).

Recebido em: 13/07/2012      Aceito em: 28/12/2012

<sup>1</sup> De acordo com Rui Erthal (2003), a geografia histórica, muitas vezes, tem sido confundida com história da geografia e, em função de falta de uma definição mais precisa, apresenta uma imensa gama de definições como geografia do passado, paisagem em mudança, o passado no presente.

<sup>2</sup> Não pretendemos neste artigo, desenvolvermos uma discussão epistemológica acerca da institucionalização da Geografia enquanto status acadêmico e nem mesmo trataremos de um trabalho com enfoque na história do pensamento geográfico ou na história da geografia, visto não ser nosso objetivo principal. Para tais debates ver Moraes (1989) a gênese da geografia Moderna e mesmo Rui Moreira (2006) em seu livro *Para onde vai o pensamento geográfico? Por uma epistemologia crítica*. Atentamos ainda que o conhecimento geográfico vá além dos discursos do campo disciplinar da geografia institucionalizada.

<sup>3</sup> Sandra Lencioni (2003), em seu livro *Região e Geografia*, traz a diferenciação entre o que seria conhecimento geográfico e geografia como ciência propriamente dita. Leitura semelhante, mas com enfoque na realidade da Geografia brasileira é feita por Moraes (2008), refletindo sobre o assunto.

<sup>4</sup> Ribeiro (2006) assevera que na França, a Faculdade de Letras proporcionava uma dupla formação, na qual, só com o passar dos anos, o diplomado optava por tornar-se historiador ou geógrafo. Havia, portanto, um fértil campo de possibilidades. Exemplos conhecidos desta situação são os de Paul Vidal de La Blache, formado historiador, porém geógrafo consagrado, bem como Georges Duby e Pierre Villar, formados geógrafos, mas consagrados como historiadores. (RIBEIRO, 2006, p.88). Seguindo itinerário semelhante, devido à influência que a Geografia francesa teve na fundação dos cursos de Geografia no Brasil, muitos cursos de Geografia em nosso país, a exemplo do curso de Geografia da extinta Universidade Católica do Ceará, tinham em suas turmas iniciais, a formação conjunta em História e Geografia.

<sup>5</sup> De acordo com Norton (1984) *apud* Silva (2007) os estudos de Geografia Histórica se classificam em três linhas principais. A primeira delas, o estudo do passado, utiliza principalmente a técnica do corte transversal. Esta faz a descrição e a análise de uma paisagem do passado, em um período particular, sem referências explícitas aos períodos anteriores ou posteriores, objetivando orientar a pesquisa documental. Outra linha é a da transformação no tempo, em que se dá ênfase à cultura enquanto agente de transformação da paisagem natural ao longo do tempo. A terceira perspectiva estuda o passado no presente, utilizando o método de retrogradação para construir o passado através do presente. É uma espécie de leitura histórica para trás, sendo apropriada aos estudos das diferentes leituras e significados da paisagem no tempo.

<sup>6</sup> Para maior conhecimento sobre a categoria tempo e sua apropriação pelas ciências, ver Nilo Odália, *O tempo e a história*. Tempo Brasileiro, Rio de Janeiro, (7); 1965.

<sup>7</sup> Para uma análise detalhada da Escola dos Annales, ver BURKE, Peter, *A Escola dos Annales (1929-1989): a Revolução Francesa da Historiografia*; tradução Nilo Odália. – São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1997.

<sup>8</sup> Segundo Burke (1997, p.12), talvez seja preferível falar num movimento dos Annales, não numa escola. Segundo este autor, esse movimento pode ser dividido em três fases. Em sua primeira fase, de 1920 a 1945, caracterizou-se por ser pequeno, radical e subversivo, conduzindo uma guerra de guerrilhas contra a história tradicional, a história política e a história dos eventos. Depois da Segunda Guerra Mundial, os rebeldes apoderaram-se do *establishment* histórico. Essa segunda fase do movimento, que mais se aproxima verdadeiramente de uma “escola”, com conceitos diferentes (particularmente estrutura e conjuntura) e novos métodos (especialmente a “história serial” das mudanças na longa duração), foi dominada pela presença de Fernand Braudel. Na história do movimento, uma terceira fase se inicia por volta de 1968. É profundamente marcada pela fragmentação. A influência do movimento, especialmente na França, já era tão grande que perdera muito das especificidades anteriores. Em uma “escola” unificada apenas aos olhos de seus admiradores externos e seus críticos domésticos, que perseveravam em reprová-lo a pouca importância atribuída à política e à história dos eventos. Nos últimos vinte anos, porém, alguns membros do grupo transferiram-se da história socioeconômica para a sociocultural, enquanto outros estão redescobrimo a história política e mesmo a narrativa. (BURKE, 1997, p. 12-13).

<sup>9</sup> Conforme Ribeiro (2006), *O Tempo no Mundo* também poderia chamar-se *Os espaços do mundo*. Tempo do espaço, tempo de uma escala, história de uma geografia. Mas também espaço do tempo, escala do tempo, geografia de uma história, porque o pensamento de Fernand Braudel está longe de ser uma via de mão única. (p.105).

# Disputas Territoriais na Implantação Ferroviária da Província de São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a Questão da Zona Privilegiada, 1868-1892<sup>i</sup>

## Territorial Disputes in Railway Building in the Province of São Paulo: the Paulista Railway Company and the Question of Privileged Zone, 1868-1892

Marcelo Werner da Silva<sup>ii</sup>  
Universidade Federal Fluminense  
Campos dos Goytacazes, RJ

*À memória do Prof. Maurício de Almeida Abreu*

**Resumo:** A implantação ferroviária na província de São Paulo, na segunda metade do século XIX, contou com diversas companhias disputando o serviço de transporte, destacando-se as companhias Paulista, Mogiana, Ituana e Rio Claro. Isto aconteceu porque a atividade nesta região era muito rentável no período, devido à cultura do café. A disputa por transporte configurou-se como disputas territoriais, através de mecanismos como a zona privilegiada, monopólio em uma extensão geralmente de trinta e um quilômetros de cada lado da linha férrea. Era estabelecido no contrato de concessão, privilegiando as companhias que se instalavam antes, o que acabou por engessar o sistema ferroviário, impossibilitando grandes alterações no sistema ferroviário, em detrimento das regiões atendidas. Destacamos aqui algumas dessas disputas em torno da zona privilegiada, particularmente da Companhia Paulista. Essa era uma das maiores companhias ferroviárias da então província, que buscava através da manutenção de sua zona privilegiada, de seu território ferroviário, manter e ampliar seu sistema de transporte e a lucratividade do seu negócio.

**Palavras-chave:** Ferrovias, Conflitos Territoriais, Ferrovias - São Paulo.

**Abstract:** Railway construction in the province of São Paulo in the second half of the Nineteenth Century involved several competing companies vying to provide transport service, especially the Paulista, Mogiana, Ituana and Rio Claro Companies. This happened because the activity in this region was very profitable due to the presence of coffee cultivation. The competition to provide transport services became territorial disputes through mechanisms such as right-of-way monopolies over land located thirty-one miles of each side of railways. Concession contracts favored companies that signed first, which ended up stifling subsequent railway construction to the detriment of the regions served. Here some of the right-of-way disputes are presented, particularly those involving the

---

<sup>i</sup> Parte da Tese de Doutorado intitulada "A Formação de Territórios Ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892", defendida no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense, sob a orientação do Prof. Dr. Maurício de Almeida Abreu.

<sup>ii</sup> Professor Adjunto do Departamento de Geografia, marcelows@id.uff.br

Paulista Company. This was one of the largest railroad companies of the time, which sought to preserve its right-of-way in order to expand its railways and to increase the profitability of its business at the expense of rival companies.

Keywords: Railroads, Territorial conflicts, Sao Paulo.

## Introdução

Pretendemos discutir aqui as práticas territoriais das ferrovias concorrentes no chamado “Oeste Paulista”<sup>1</sup>, que buscavam implantar, manter e ampliar o seu sistema de transporte, principalmente das Companhias Paulista, Ituana e Mogiana<sup>2</sup>. Essa discussão faz parte de Tese de Doutorado defendida sobre a temática<sup>3</sup>.

Nesse caso, trata-se de empresas capitalistas e suas respectivas atuações espaciais na província de São Paulo no século XIX. Se a preocupação espacial é central para qualquer empresa, muito mais para empresas do setor de transporte, que por definição atuam no deslocamento (espacial) de mercadorias para outros empreendimentos, com o que passaram a contar com apoio estatal, tal qual o mecanismo da garantia de juros aplicado na implantação ferroviária do Brasil.

A atuação territorial se traduz, no plano espacial, “... na gestão do território, entendida como o conjunto de práticas econômicas e políticas visando ao controle da organização espacial, aí incluindo-se a gênese e a dinâmica da mesma. Visam estas práticas a garantir a reprodução ampliada do capital personificado na corporação...” (CORRÊA, 2001, p. 218).

Tais práticas são centrais nas empresas capitalistas, que se caracterizam pela busca por “monopolização” (ARRIGHI e SILVER, 2001, p. 107), ou seja, a busca por uma posição privilegiada em sua área de operação.

O caso ferroviário de São Paulo é paradigmático para a consideração da disputa territorial das estradas de ferro. Desde o começo, as mesmas competiram pelos mesmos espaços e com mecanismos de “monopolização”, tal qual a zona privilegiada de 31 km de cada lado da ferrovia, que ilustram muito bem essa disputa. Essa monopolização, privilégio das ferrovias que se instalavam antes, deixava às demais o fato consumado de adequarem-se ao privilégio concedido às suas rivais. Nesse artigo centraremos a atenção na questão das disputas em torno da zona privilegiada, na perspectiva da Companhia Paulista que procurava, então, preservar seus direitos adquiridos.

No período analisado neste trabalho, ou seja, de 1868 a 1892, podemos identificar claramente três períodos distintos. No primeiro deles, de 1868 até 1878, aconteceu a implantação inicial das principais empresas ferroviárias de São Paulo: A Ituana chegou a Piracicaba em 1877, a Mogiana chegou a Casa Branca em 1878 e a Paulista completa o seu ramal do Mogi-Guaçu em 1880, quando chegou a Porto Ferreira.

Mesmo sendo um período sem grandes disputas, não esteve isento delas, com a afirmação do direito de “zona privilegiada”. Este é o caso que confrontou a Paulista, que detinha uma zona de privilégio de 31 km de cada lado de sua linha férrea e a Ituana que para chegar a Itu e Piracicaba necessitava implantar estações na zona da Paulista.

O segundo período distintivo vai de 1879 a 1887, marcado pelo acirramento das disputas territoriais, principalmente em relação ao prolongamento além de Rio Claro e a

ocupação do vale do rio Mogi-Guaçu. A implantação inicial de cada uma das principais ferrovias (Paulista, Ituana, Mogiana e Sorocabana) se completara e havia que decidir qual delas ia ter a prevalência em expandir-se para as áreas ainda não exploradas da província e para onde o café já se expandia. Nos dois casos, a Companhia Paulista saiu derrotada. O primeiro, conclui-se com o surgimento de uma nova empresa, a Companhia Rio Claro, que fundada em 1880, começou a operar em 1884. No segundo caso, a preferência foi da Companhia Mogiana.

O final do período, entre os anos de 1888 a 1892, foi marcado por um contexto de crise, com a abolição da escravidão, o fim do Império e a crise do encilhamento. Nesse período ocorreram tentativas de fusão e compra entre as diversas companhias. Tentava-se resistir ao contexto de crise através do crescimento e conjunção de interesses entre as companhias ferroviárias. Dentre as várias tentativas realizadas, o período engloba as principais operações que condicionarão o subsequente desenvolvimento da rede ferroviária paulista: a compra da Companhia Rio Claro pela Paulista e a incorporação da Ituana pela Sorocabana e a formação da Companhia União Sorocabana e Ituana (CUSY). Na figura 1 podemos observar a Rede Ferroviária Paulista no final do período analisado (1892), bem como a visualização de grande parte dos conflitos analisados.

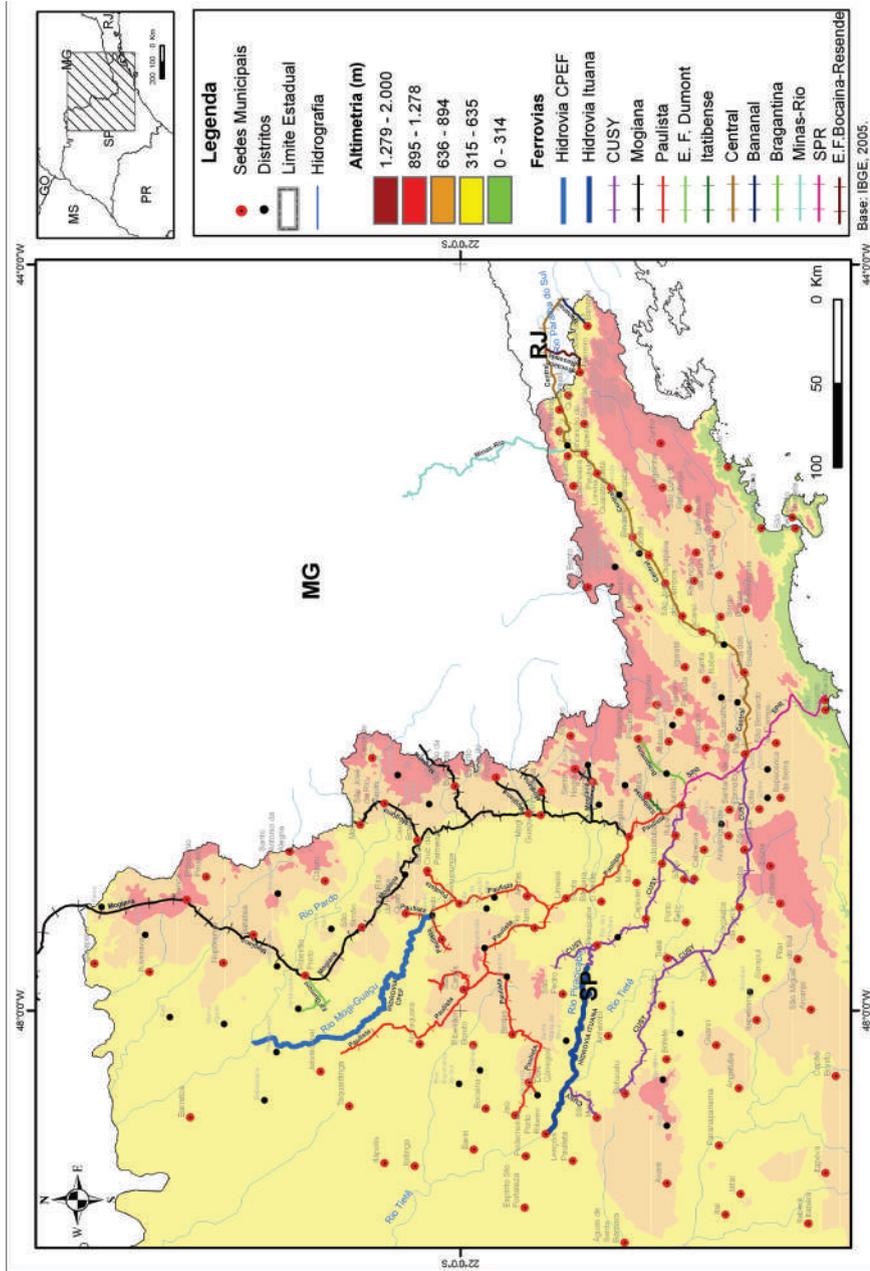


Figura 1 – Rede ferroviária paulista em 1892 com a indicação dos municípios e distritos existentes e a altimetria da região. Elaborado pelo autor.

Layout: José Fernando Rodrigues Bezerra.

## A Construção da Linha da Ituana e a Zona Privilegiada da Paulista

A Companhia Paulista iniciou o serviço de transporte no ano de 1872, a Ituana em 1873, a Mogiana em 1875 e a Sorocabana em 1875. Antes, porém, da inauguração das linhas já surgiam conflitos de interesses entre as companhias. Esse foi o caso da disputa entre as companhias Paulista e Ituana, motivado pela necessidade da linha da Ituana passar no interior da zona privilegiada de 31 km de cada lado da estrada de ferro da Companhia Paulista. Outra polêmica, era a maneira como realizar o entroncamento da linha da Ituana na linha da Paulista. Na figura a seguir, podemos visualizar o quanto a linha da Ituana adentrava a zona privilegiada da companhia Paulista e com estações em seu interior.

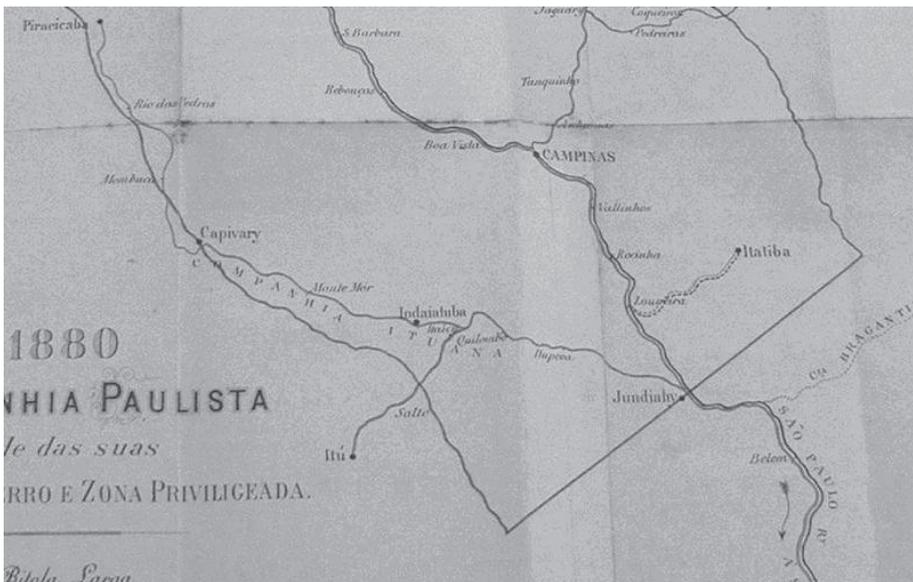


Figura 2 – Zona privilegiada da Paulista e a linha da Ituana. Fonte: Detalhe do mapa da Companhia Paulista de 1880, denominado “Rede das suas estradas de ferro e zona privilegiada” (refcp, 29.08.1881).

A polêmica remonta a 1870, ano de fundação da Ituana. Nos termos consignados em Relatório da Companhia Ituana, “... a proposta consistia em fazer a Companhia Paulista uma estação no entroncamento, ficando a linha Ituana como um ramal seu e, por isso, além de fazer passar pela sua linha cerca de meia légua de extensão toda carga e passageiros, tirava a grande vantagem de fazê-las seguir pela linha Inglesa em extensão de 20 léguas. (...) ...esta proposta, já teve em vista proporcionar essa grande vantagem à Companhia Paulista, como indenização ao estabelecimento de suas estações na zona das 5 léguas, se o seu privilégio se estendesse ao ponto de poder impedi-lo” (REFCI, 09.04.1871, p. 13-14).

O ano de 1871 foi marcado por intensa polêmica envolvendo as companhias Paulista e Ituana, através de cartas trocadas entre as duas diretorias, arrazoados pela imprensa e solicitações de intervenção por parte do governo provincial. Não havendo consenso nos contatos entre as companhias, a Paulista resolve acionar o governo provincial. Este então envia cópia de um ofício encaminhado pelo governo à Ituana em que diz que as projetadas estações de Quilombo, Itupeva e Indaiatuba não poderão ser destinadas a carregamento ou descarregamento de gêneros ou passageiros, recebendo frete ou passagem, senão precedidos de acordo com a Paulista (REFCP 28.09.1872, p. 6-7).

O relatório da Companhia Paulista de 29 de janeiro de 1871 detalhou os termos da proposta da Companhia Ituana:

Unirem-se os trabalhos de construção das duas estradas, desde o ponto em que a linha de Itu, à quem do rio Jundiáhy, se aproxima da linha da Companhia Paulista e segue na mesma direção desta em busca da estação de Jundiáhy, até esta mesma estação: fazerem-se as despesas na devida proporção, reconhecendo-se à Companhia Ituana a obrigação de restituir a linha logo que a Companhia Paulista precise montar a dupla via, bem como de não fazer embaraço algum à tirada de materiais, de um e outro lado da estrada, precisos para a mesma futura via (REFCP 29.01.1871, p. 7-8).

A diretoria da Companhia Paulista informou que ordenara ao seu engenheiro em chefe interino estudar a proposta, e que aguardava seu posicionamento para estabelecer um juízo sobre a questão, informando, porém, quais os critérios seriam utilizados para a decisão:

Há muito a refletir-se e não deixa de ter dificuldades a matéria; mas a Diretoria pode garantir-vos que, se por um lado prende-se ao desejo de condescender em tudo, que for a bem de uma empresa irmã pela natureza de operações e **pela origem de nacionalidade e província**, saberá não esquecer-se que foi-lhe confiada a honrosa posição de atalaia dos interesses da Companhia Paulista, cuja defesa constitui o seu primeiro dever (REFCP 29.01.1871, p. 8, grifo nosso).

Na colocação que grifamos transparece a animosidade com a Companhia Inglesa, em quem a Companhia Paulista vê seguidos obstáculos para um entendimento comum.

A disputa ganha contornos dramáticos quando o estaqueamento realizado pela Ituana foi arrancado pela Paulista, conforme descrito no relatório da Companhia Ituana: “Estando estaqueada desde Maio do ano findo a linha Ituana, na parte em que ela começava a correr paralela à Paulista, nas proximidades da ponte de Jundiáhy, foram em Dezembro arrancadas pela Companhia Paulista, estas estacas, sem audiência da Companhia Ituana...” (RCI 09.04.1871, p. 15). A Companhia Ituana então refaz a linha sem passar pela zona privilegiada da Paulista, exceto em pequeno trecho, por razões técnicas. Tais estacas foram novamente arrancadas. Depois de várias polêmicas, foi lavrada escritura de acordo, porém isto, não terminou a questão, pois a Ituana contestava o local do entroncamento e finalmente desistiu do mesmo, apesar de assinado o contrato. Levou a Paulista ao conhecimento do Governo Provincial o ocorrido, e tendo em vista a

quebra do contrato, a Paulista fez formal declaração de que se achava cassada a faculdade concedida à Ituana de estabelecer estações dentro de sua zona privilegiada (REFCP 30.07.1871, p. 22-31).

A polêmica foi acompanhada de guerra verbal através da imprensa com a utilização de palavras descorteses de parte a parte. Finalmente, com a mediação do Governo Provincial é assinado um acordo, com data de 19 de outubro de 1872. Nele constava que, a Companhia Ituana pagaria uma percentagem de 10% da receita auferida com as estações localizadas dentro da zona privilegiada da Paulista. Também ficou consignado que "...por este acordo não se deve entender resignado ou cedido o privilégio da Companhia Paulista, pois conserva ela em pleno e inteiro vigor todos os seus direitos relativos ao mesmo, quanto à zona privilegiada" (REFCP 24.08.1873, anexo 9, p. 53-57).

Como podemos perceber a defesa intransigente da zona privilegiada será o grande esteio dos conflitos territoriais entre as diversas empresas ferroviárias da província de São Paulo naquele período inicial de implantação de ferrovias. Tais zonas privilegiadas condicionaram a implantação das estradas de ferro, levando também a um modelo, que dificultou também, a integração lateral entre as ferrovias e congelou uma estrutura interior-porto de exportação.

Como exemplo dessa diretriz, citamos novamente o artigo 3º do decreto 2.450 de 24 de setembro de 1873, que sanciona que "... o Governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros às estradas, que servirem de principal comunicação entre os centros produtores e os de exportação..." (COLLEÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1873, p. 386), ou seja, os benefícios eram apenas para projetos que seguissem essa orientação.

## A Defesa da Zona Privilegiada

Nos relatórios da Companhia Paulista aparecem consignados vários exemplos de como a companhia exerceu o direito de zona privilegiada. São comentadas solicitações de pequenos ramais a se entroncarem na linha da Paulista, geralmente aprovados, e outros que desviariam o fluxo de carga e passageiros para outras ferrovias. Esses últimos eram taxativamente negados.

Tal foi o caso de um projeto de lei apresentado na Assembleia Provincial, autorizando a construção de uma estrada de ferro, que, partido do Bethlem de Jundiáhy (Itatiba) fosse entroncar na linha da Companhia Inglesa ou outra. A diretoria da Companhia Paulista representou imediatamente em defesa dos direitos da companhia (REFCP 28.09.1872, p. 7).

Também apareceu outra proposta para ligar Bethlem de Jundiáhy à linha férrea. O Tenente-Coronel Bento José Alves Pereira & C. propunha-se a construir um "tram-way" entre a vila de Bethlem e a linha da Companhia Paulista, tendo consultado esta diretoria sobre possíveis objeções frente à condição 4º de seu contrato com a Província. Em 4 de junho, o Presidente da Província consultou a companhia sobre o requerimento, que os pretendentes dirigiram ao Governo Imperial pedindo privilégio para a construção daquele ramal. "A ambos respondeu-se que nem uma oposição fazia a Diretoria a esse projeto, contando que viesse o tramway entroncar na estação da Cachoeira, que foi feita por solicitações dos habitantes do Bethlem" (REFCP 28.09.1872, p. 9).

Em março de 1880, outros peticionários consultam a diretoria acerca da indenização exigida para que o ramal de Itatiba fosse diretamente à Jundiáhy, ao invés de Louveira, na linha da Paulista como era originalmente o plano, como forma de economizar mais de nove quilômetros de percurso (REFCP 29.08.1880, p. xxviii).

Diante disso, resolveu a Companhia Paulista construir dito ramal em bitola larga, para fazer valer seu privilégio de zona. O contrato com o governo foi assinado em 17 de março de 1881. Estudos foram realizados, a senda da ferrovia foi traçada, mas alegando chuvas intensas pediram extensão do prazo para a entrega das plantas.

Em 1883 foi realizada uma convocação extraordinária da Companhia Paulista para resolver sobre a construção do ramal de Louveira a Itatiba. Na assembleia anterior, de 28 de agosto de 1882, havia sido aprovada a interrupção dos trabalhos até ficar bem estudada a questão da bitola larga (prevista inicialmente) e novos estudos sobre a produção da região e se não seria melhor construir em bitola estreita. Novos estudos foram feitos e a indicação foi pela construção de uma ferrovia de bitola métrica, motivo da convocação extraordinária. A província já cobrava multa de cinco contos pelo atraso, recolhida em 22 de dezembro de 1882.

Aprovada a construção na assembleia de 14 de janeiro de 1883, remeteram pedido ao governo sobre a construção da estrada com bitola de 1 metro. Por determinação da assembleia, o setor técnico da companhia empreendeu novos estudos, com novos traçados para a possibilidade de uma linha de 1m e de uma de 0,60 m. Com a decisão da Assembleia Extraordinária pela bitola de 1 m, principiou-se a locação da linha (...).

Para aprovação do novo contrato, a província exigia duas condições: que os chefes de estação fossem também agentes do correio e que cobrassem os impostos de trânsito. Alegaram em contra, porém só foram atendidos na primeira condição. A diretoria continuou não querendo se sujeitar a cobrar os impostos, por diversas razões e também porque em nenhum outro contrato anterior entre a companhia e a província se exigiu isto como condição *sine qua non*. As cobranças eram feitas rotineiramente, porém sempre em acordo com o Tesouro Provincial. Exigir isto, apenas nos 19 km a construir, pareceu-lhes uma imposição infundada, tanto que no contrato a modificar tratava-se apenas da questão da bitola. A demora na resposta fez a companhia dar um prazo final, caso contrário teria que demitir o pessoal técnico. A assembleia de 22 de julho, deliberou que “em vista do procedimento do Governo Provincial, em relação ao contrato do ramal de Itatiba, exigindo, por parte da Companhia Paulista, a cobrança obrigatória dos impostos provinciais, abrisse ela mão desse compromisso” (REFCP 26.08.1883, p. 3-4). Passaram então a oferecer uma série de benefícios a quem encetasse a obra.

Em 1887, a Companhia Carris de Ferro Itatibense solicitou autorização ao governo para a construção de uma estrada de Itatiba a Jundiáhy o que foi considerado lesivo à Paulista, pois nesse caso desembocaria na Companhia Inglesa. Finalmente, essa companhia concordou em realizar o ramal até Louveira, com o que a Paulista cedeu seus direitos de zona. O contrato foi assinado em 05 de abril de 1887 e a ferrovia começou a funcionar em 1890.

Como se pode ver, se passaram vários anos para a implantação, devido à imposição do direito de zona, em prejuízo do público daquela localidade.

Outro exemplo semelhante foi o da Estrada para Bethlem do Descalvado. A Assembleia de Acionistas havia julgado inconveniente a construção de um ramal de bitola larga

do Porto Ferreira à Bethlem do Descalvado. Então, surgiu a ideia de uma linha tramway de bitola estreita, por parte de peticionários privados, que partindo de Rio Claro ou de outro ponto da linha da Paulista, fosse até a Bethlem do Descalvado com bitola de 0,60 a 0,75 m e sob a condição de não cobrarem frete de mais de onze léguas pela mercadorias, que transitarem por toda a linha tramway qualquer que fosse a extensão desta (REFCP 29.08.1880, p. xxii).

Após muitos cálculos técnicos do movimento da linha em questão e seu preço de construção, comparando a velocidade (nos trens expressos da Companhia Paulista a velocidade era de 45 quilômetros por hora incluindo paradas; no “tramway” não poderia exceder a 15 quilômetros por hora), resolvem que se ponto de partida do “tramway” fosse Rio Claro, defenderiam os interesses da zona privilegiada e utilizariam dos meios legais para impedir a construção. Caso fosse Porto Ferreira, apoiariam a iniciativa (REFCP 29.08.1880, p. xxi-xxviii).

Aqui também, podemos citar um projeto, que procurava ligar vias férreas da Mogiana e da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro. Informados pelo governo a respeito da intenção de ligar as duas estradas através de duas propostas, uma ligando as proximidades de Pindamonhangaba com Amparo, e outra das vizinhanças de S. José dos Campos com Amparo, a diretoria se posicionou em contrário. O memorial do engenheiro chefe sobre esse projeto foi muito elucidativo sobre os interesses em jogo.

Em primeiro lugar, afirmava que os projetos tinham por objetivo prejudicar os direitos das companhias Mogiana, Paulista e Inglesa, inutilizando parcialmente o trecho entre Jaguary e Campinas; e também o trecho entre Mogy-Mirim e Campinas. Afirmava o engenheiro:

É claro que para a Companhia Paulista, em qualquer tempo, será inconveniente a realização de tais projetos, que concorrerão para diminuição de boa parte de sua renda.

Referimo-nos principalmente ao trecho entre Campinas e Jundiahy, o mais suscetível de sofrer aquele efeito, por ser por ele que transita toda exportação e importação transportadas pela Companhia Mogyana, as quais procurarão daquela sorte desviar (REFCP 25.02.1883, p. 70).

O engenheiro seguia com sua argumentação:

Tem a Companhia Paulista em todos seus contratos estabelecida positivamente a garantia de renda de 7%.

Toda tendência, por conseguinte, para diminuição de sua renda deverá ser combatida eficazmente pelos poderes constituídos; de outro modo concorrerão eles para vexame daqueles que não poderão deixar de enviar suas cargas pela linha Paulista, sujeitos à tarifas, logo elevadas para preenchimento do dividendo de 7%, legalmente garantido a seus acionistas.

Aplica-se isto igualmente, e talvez com mais força à Companhia Inglesa, onde o Estado tem capitais, cujo reembolso deverá procurar fazer o mais breve possível.

Essa enorme concatenação de interesses, em que se acham as diversas Companhias de Estradas de Ferro da Província de S. Paulo, não pode de um

momento para outro ser destruída, sem grave prejuízo dos particulares e do próprio Estado.

Cumpra, por parte da administração haver o mais alto critério nas concessões de privilégio à estradas de ferro, de sorte a jamais haver choque de interesses e enfraquecimento de rendas em Companhias atualmente prósperas e nas quais acham-se empenhados tantos haveres (REFCP 25.02.1883, p. 70).

Prossegue o engenheiro, no que pode ser considerada uma pérola em defesa do sistema ferroviário implantado em São Paulo, e como tendo o mesmo sido implantado, quão difícil resultava modificá-lo. Lembramos aqui do processo espacial de inércia (CORRÊA, 2001a, p. 121-143).

Consideramos os projetos Alcanforado e Morton, que podem ser tidos por um só, tão semelhantes são, fortes atentados à constituição das Estradas de ferro da Província de S. Paulo.

As atuais linhas da província forma estabelecidas procurando os pontos em que se achavam os centros produtores assaz disseminados e de criação recente.

Resultou disso uma série de vias férreas mais ou menos embaraçando-se em seus interesses; os quais, garantidos legalmente, deverão perdurar longo tempo sob pena de falta por parte dos governos aos compromissos contraídos.

Prevalecem todas as razões possíveis para conservar-se esse estado atual: não procurar perturbá-lo deverá ser o fim dos governos, que se dedicam a verdadeira prosperidade do país. Precisa ele de vias de comunicação, não o negamos; devemos todos desejá-las; mas avançando para o interior, criando novos produtos e novas indústrias. Parece ser cedo fazer ligações de estradas de ferro com detrimento de outras tão eficazmente estabelecidas, das relações comerciais desde longa data contraídas... (REFCP 25.02.1883, p. 71).

Apesar desta defesa, em 1889 a Companhia Paulista solicitou autorização para a construção de nova estrada de ferro para Santos: “Ainda não teve solução o requerimento que fizemos ao governo imperial, pedindo o privilégio para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de Louveira a Santos” (REFCP 27.10.1889, p. 22). Tal pedido era devido ao estado de congestionamento crônico por que passava o porto de Santos naquela época.

Outro projeto interessante, prontamente desqualificado, foi o da construção de uma estrada circular: “Ao governo imperial bem como à assembleia provincial desta província, tem sido requerido o privilégio de uma estrada circular de Boituva a Santos, passando por Tietê, Piracicaba, Rio Claro, Araras e outros pontos servidos pelas nossas linhas” (REFCP 27.10.1889, p. 22). Tendo sido a companhia convidada a se pronunciar, respondeu que era um projeto sem estudos. “Alega o pretendente que a concessão pedida não ofende direitos adquiridos pelas outras estradas da província, por que não corre paralela a nenhuma delas” (REFCP 27.10.1889, p. 24), esquecendo que além dessa condição ela não deve carregar nem descarregar passageiros ou mercadorias dentro das zonas das mesmas, recebendo frete ou passagem (REFCP 27.10.1889, p. 25).

Outro argumento para desqualificar o projeto foi que a nova linha devia seguir a Santos, mas não ao norte, “... percorrendo terrenos estéreis, e a tal ponto incultos...” (REFCP 27.10.1889, p. 26) e sim ao sul da linha inglesa, propiciando novo escoadouro

para as cargas também das estradas Ituana e Sorocabana. Deve correr então diretamente ao litoral e não circularmente.

Como se pode perceber por essas duas últimas propostas, o quão difícil se apresentava modificar um sistema, todo construído em uma lógica agro-exportadora de subserviência do país aos interesses de países estrangeiros.

### **Pequenos Ramais e Zona Privilegiada**

Na medida em que nos aproximamos do final do período analisado, constata-se a adoção de novas estratégias de preservação da zona privilegiada por parte das companhias ferroviárias. Nesse sentido, uma proposta apresentada no relatório da Paulista de 25 de setembro de 1887 resume essa nova estratégia:

Em vossa última reunião aprovastes a seguinte proposta do acionista Dr. Caio Prado:

‘Proponho que a Diretoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluvias fique autorizada a emitir ações para a construção, dentro de sua zona privilegiada, dos ramais de via férrea necessários para garantir a integridade do tráfego da mesma Companhia’ (REFCP 25.09.1887, p. 11).

Tal deliberação teve o efeito de promover uma grande movimentação quanto a essa sistemática:

Animada a vossa Diretoria de igual zelo para conservar ileso os nossos direitos de zona garantidos pelos contratos, logo em sua imediata conferência posterior à referida reunião, determinou mandar os nossos engenheiros fazerem as explorações e estudos convenientes para construção de um ramal de partindo do ponto mais apropriado de nossa linha fosse ter às proximidades da estação do Paraíso da linha Ytuana (REFCP 25.09.1887, p. 11-12).

Como se pode perceber, tal estratégia surgiu efeitos imediatos. Um exemplo de sua aplicação aparece já em 1888, quando aproveitando a possibilidade de construir ramais dentro da zona privilegiada, procederam-se estudos para prolongar o ramal de Emas, até o ponto mais conveniente do município de Santa Cruz das Palmeiras, tendo já levado esta sua resolução ao conhecimento do Governo:

A conveniência do novo ramal justifica-se pelo fato de se destinar ele a servir de escoadouro à importante produção do município de Santa Cruz avaliada em cerca de 300 mil arrobas de café, bem como à de grande parte do município de Santa Rita, zonas estas até agora tributárias da Mogyana. Os produtos de ambas, pela saída que em breve lhes proporcionará a Paulista, chegarão ao litoral com percurso menor do que o atual e sem necessidade de baldeação (REFCP 30.09.1888, p. 12).

No mesmo relatório, a diretoria tratava de reforçar esta estratégia: “No empenho de desenvolver quanto possível o tráfego da nossa estrada, também tem a Diretoria

promovido e auxiliado a formação de pequenas empresas, tendo por fim executar linhas econômicas, confluindo para a nossa, nas regiões a que não era conveniente levar a bitola larga” (REFCP 30.09.1888, p. 12).

Este foi o caso do acordo de 14 de abril de 1888, com a Companhia Descalvadense, concedendo-lhe permissão para construir uma linha férrea de Belém do Descalvado ao bairro do Coqueirinho, em zona da Companhia (REFCP 30.09.1888, p. 12).

Também respondendo ao pedido da Câmara Municipal de Santa Rita do Passa Quatro, solicitando o prolongamento, declarou a Diretoria estar disposta a conceder iguais favores em benefício de qualquer empresa similar ao tipo da Descalvadense (REFCP 30.09.1888, p. 13). Uma empresa foi constituída para essa ligação, chamava-se *Companhia Ramal Férreo de Santa Rita*, e nesse caso a diretoria da Companhia Paulista lhe dava garantias quanto a possíveis objeções da Mogiana (REFCP 31.03.1889, p. 13-25).

Em 1890 também foi realizada, a cessão de zona para o ramal das Cabras, em favor da Companhia Ramal Férreo Campineiro para a construção de uma linha de 60 cm de bitola de Campinas ao bairro das Cabras, com um ramal para o bairro de Santa Maria. Também em Campinas foi autorizada a Linha do funil, linha de 0,60 cm entre Campinas e o bairro do Funil (REFCP 26.04.1891).

Quanto ao ramal de Limeira a Piracicaba informava a diretoria que:

Foi ainda levada pelas considerações a pouco exaradas que deliberou a diretoria usar o direito de preferência que competia à Companhia para construir um ramal férreo de bitola larga, ligando a cidade de Limeira à de Piracicaba, para o que firmou com o governador do estado, em data de 18 de fevereiro último, o contrato constante das seguintes cláusulas... (REFCP 26.04.1891, p. 12).

Após a celebração do contrato com o governo do Estado em 18 de fevereiro de 1891, a diretoria contratou os estudos e projetos necessários, que foram aprovados em 5 de outubro de 1891 (REFCP 30.04.1892, p. 13-14).

Também citamos aqui pretensões diversas relatadas nos relatórios da Companhia Paulista: “Muitos tem sido ultimamente os pedidos de concessões de estradas de ferro na zona privilegiada da Companhia. (...) A Diretoria, tendo tido vista dos papéis, há prestado a respeito às necessárias informações, ao Governo, e espera que os direitos da Companhia serão [sic] respeitados” (REFCP 30.04.1892, p. 19-20).

## Considerações Finais

Nesse pequeno trabalho procuramos demonstrar diversas situações de conflito ocorridos na implantação ferroviária da antiga Província, depois Estado de São Paulo. Tais conflitos puderam ocorrer devido a implantação de diversas companhias que competiam pelas cargas da zona cafeeira, particularmente as companhias Paulista, Mogiana, Ituana e Rio Claro. Foi privilegiada a ótica da Companhia Paulista, mas confrontando, quando possível, com as posições dos outros atores envolvidos. Percebe-se uma defesa sem quartel das zonas privilegiadas, o que de certa forma engessou a estrutura criada, inviabilizando a construção de linhas de interligação regional, contribuindo para a

Disputas Territoriais na Implantação Ferroviária da Província de São Paulo  
inviabilização posterior do setor ferroviário, quando as dinâmicas que lhe deram origem, ligadas à exportação de café, cessaram, sendo substituídas por outras, ocasionando o abandono progressivo das ferrovias.

## Referências Bibliográficas

ARRIGHI, G.; SILVER, B. J. *Caos e governabilidade no moderno sistema mundial*. Rio de Janeiro: Contraponto; Editora UFRJ, 2001.

Collecção das Leis do Império do Brasil de 1873. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1873. Tomo XXXII, parte I. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>>. Acesso em: 02.nov. 2007.

CORRÊA, R. L. Corporação e espaço – uma nota. In: \_\_\_\_\_. *Trajatórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001a. 2ª. Ed. p. 213-233.

\_\_\_\_\_. Processos espaciais e a cidade. In: \_\_\_\_\_. *Trajatórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001a. 2ª. Ed. p. 121-143.111

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Ituana (REFCI) de 09.04.1871.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 29.01.1871.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 30.07.1871.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 28.09.1872.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 24.08.1873.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 29.08.1880.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 26.08.1883.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 25.02.1883.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 25.09.1887.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 30.09.1888.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 31.03.1889.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 27.10.1889.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 26.04.1891.

Silva, M. W.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 30.04.1892.

SILVA, M. W. *A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892*. 2008. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós- Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

Recebido em: 17/07/2012

Aceito em: 28/12/2012

---

<sup>1</sup> Apesar de não ser exata, geograficamente, esta era a denominação utilizada para nomear a região de expansão cafeeira em São Paulo na segunda metade do século XIX.

<sup>2</sup> Tais companhias tinham nomes oficiais que foram sendo alterados com o passar do tempo. Aqui preferimos adotar o nome simplificado pelo qual eram conhecidas.

<sup>3</sup> Tese intitulada "A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892", defendida em março de 2008 junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro/RJ.

# A Invenção dos Caminhos Reais do Ouro: Formação Territorial e as Estratégias de Apropriação Territorial dos Eixos de Circulação no Século XVIII

## The Invention of the Ways Royal Gold: Territorial Formation and Strategies of Territorial Appropriation of Transport Routes in the Eighteenth Century

Rafael Straforini<sup>i</sup>

Universidade Estadual de Campinas  
Campinas, Brasil

**Resumo:** Este texto tem por objetivo analisar as estratégias empregadas pela elite colonial brasileira no processo de apropriação territorial do Caminho Real do Ouro (Minas Gerais – Rio de Janeiro), por meio de concessão de sesmarias na primeira metade do século XVIII, cujo objetivo era tirar o máximo proveito da circulação obrigatória de pessoas e mercadorias por meio do abastecimento de alimentos, cobranças de passagens, aluguel de ranchos, etc. nos pousos e fazendas que foram se formando nestas sesmarias. O estudo baseia-se na análise de fontes documentais transcritas em periódicos específicos e obras de referência. Conclui-se que para a compreensão da formação territorial brasileira no século XVIII, não basta analisar isoladamente a mineração aurífera, mas toda a sua cadeia produtiva com destaque para o sistema de circulação que não só uniu o interior ao litoral, como também imprimiu uma territorialidade própria ao longo desses eixos de circulação.

Palavras-chave: Caminho Real do Ouro, abastecimento, formação territorial

**Abstract:** This text aims to analyze the strategies employed by the Brazilian colonial elite in the process of territorial ownership of the Way Royal Gold (Minas Gerais - Rio de Janeiro), through the granting of the sesmaria in the first half of the eighteenth century, whose goal was to get the maximum advantage of the compulsory movement of people and goods through the food supply, toll charges, rental ranches, etc.. in reposes and farms that were forming in these sesmarias. The study is based on analysis of documentary sources transcribed in specific journals and reference books. We conclude that for understanding Brazilian territorial formation in the eighteenth century, it is not enough alone to analyze gold mining, but the whole production chain with emphasis on the circulation system that not only united the interior to the coast, but also printed a territoriality itself along these axes of movement.

Keywords: Royal Road of Gold, Food supply, Brazilian territorial formation

---

<sup>i</sup> Professor Doutor MS III da Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP. rafaelstrafo@yahoo.com.br

## Introdução

A relação entre mineração e agricultura antecede à existência das Minas Gerais e remonta às primeiras experiências mineradoras, ainda no século XVI, como bem pode ser constatado no Regimento de Minas do Brasil:

[...] toda pessoa de qualquer qualidade, que for ao certão a descobrimentos, será obrigado a levar milho, feijão e mandioca, para poder fazer plantas e deixá-las plantadas, porque com esta diligência se poderá penetrar os certões, que sem isso hé impossível.<sup>1</sup>

Segundo Andrade (2002), os descobridores de ouro oriundos da capitania de São Paulo há muito sabiam que as roças de abastecimento serviriam para convencer a Coroa de que as minas propiciariam rendimentos constantes e duradouros, condições essas necessárias para o reconhecimento dos descobertos e a permissão para a sua exploração. É por este motivo que a expedição de 1674 do bandeirante paulista Fernão Dias Paes de foi precedida por outra, também comandada por importante bandeirante paulista, Matias Cardoso, que além de capturar índios e de possibilitar o reconhecimento da região das *cabeceiras* (sic) do rio São Francisco - já amplamente narrada desde o XVI como sendo o “lugar” em que se encontraria o “Eldorado” em terras portuguesas - tinha como objetivo principal instalar roças de abastecimento capazes de dar sustentação à empresa bandeirante que viria na sequência.

Carrara (1997, p.149), ao estudar a agricultura e a pecuária na capitania de Minas Gerais no período de 1674 a 1807, nos diz que “as minas e os sertões conformaram igualmente duas paisagens rurais distintas”. Enquanto nos sertões se encontravam as grandes “fazendas ou as *curradeiras*”, nas áreas de minas predominavam as datas e os sítios. Para o autor, os sítios estavam geralmente localizados nas proximidades das jazidas auríferas e tinham como principais características o tamanho diminuto e a produção de gêneros da terra voltada para o abastecimento dos núcleos urbanos.

Ao longo dos principais caminhos de acesso às Minas, exceto para o Caminho da Bahia, as propriedades rurais também aparecem na documentação como sítios, roças e rocinhas (sic). Entrementes, apresentavam especificidades que se diferenciavam em muito dos sítios de abastecimento localizados próximos às datas auríferas, bem como das *curradeiras*, localizadas às margens do rio São Francisco, pois não se configuravam como pequenas datas, não estavam voltadas para a criação de gado de corte e montaria e, tão pouco, pelo menos na primeira metade do século XVIII, especializavam-se no abastecimento dos núcleos urbanos. A ocupação das margens dos caminhos por sítios e roças ocorreu, fundamentalmente, por meio de doações de sesmarias, contrariando a tradição existente até aqueles idos de se fazer doações a partir de “um determinado ponto de comando do território – uma vila ou uma cidade” (ABREU, 1997, p.221) e tinham como objetivo para o poder metropolitano a viabilização da circulação entre o litoral e o interior, fornecendo pousos e alimentos aos viajantes. Já para aqueles que recebiam as sesmarias, o objetivo era único: apropriar-se de enormes glebas de terras e explorar todas as possibilidades de enriquecimento com a circulação de pessoas e mercadorias que obrigatoriamente deveriam passar por suas terras. Os caminhos também se configuravam como o “o ponto de comando do território”, pois, além de constituírem um dos principais

objetivos de apropriação territorial dos *homens coloniais*<sup>2</sup>, também serviam como o principal elemento de localização e para a demarcação das sesmarias ou, como se dizia nos documentos, “*como pião*”<sup>3</sup>. Dito de outra forma, os antigos caminhos apresentaram vital importância no processo de formação territorial brasileiro, o que legitima tomá-los como uma variável espacial de estudos sob a perspectiva analítica da Geografia Histórica.

## O Descobrimento das Minas de Ouro e a “Invenção” dos Caminhos Reais do Ouro

Nos dois primeiros séculos de ocupação (XVI e XVII), a ausência de uma rede de caminhos e rotas de circulação no interior da América Portuguesa “não era apresentada ante o colonizador, como um problema realmente grave” (QUEIROZ, 2000, p.116). Tal fato não significa que os portugueses apenas “*arranhavam*” as costas da Serra do Mar ou pouco se aventuravam para o interior. Holanda (1975, 1986 e 2003), Abreu (1963), Leite (1963), Barreiros (1979), Martins Filho (1965), entre tantos outros historiadores, apresentam rica e extensa lista de incursões que a partir da primeira metade do século XVI deixaram a “comodidade” do litoral em direção ao interior ou sertões desconhecidos. Em todas estas “*entradas*”, o homem colonial não deixou de fazer uso das inúmeras trilhas indígenas que cortavam praticamente todo o território luso-americano. No entanto, como bem salientou Prado Jr. (2000, p.247), esses caminhos foram apenas percorridos ou ainda, não passavam de “*sistemas autônomos de circulação*”, não criando as condições necessárias para a fixação, ocupação e interiorização colonial, configurando o interior ou os sertões como um espaço de trânsito e também de exploração em trânsito (MORAES, 2002), a exemplo das expedições de preamento indígena.

Com as descobertas do ouro no final do século XVII e seu rápido e intenso processo de ocupação e exploração, os caminhos terrestres passaram a ocupar papel de destaque dentre as políticas metropolitanas, principalmente àqueles que eram utilizados inicialmente para se chegar ao interior aurífero, localizado nas cabeceiras do rio São Francisco, dentre os quais se destacaram o Caminho Geral do Sertão<sup>4</sup>, o Caminho Velho de Paraty<sup>5</sup> e o Caminho da Bahia<sup>6</sup>. De caminhos originalmente traçados sobre antigas trilhas indígenas ou pela tradição bandeirante, tornaram-se Caminhos ou Estradas Reais, ou seja, caminhos sob a égide do poder metropolitano em que se cobrava “*Reais*” direitos ou tributos sobre circulação de pessoas, mercadorias e animais (corte ou transporte), já previstos desde o século XV nas Ordenações Afonsinas.<sup>7</sup> Logo nos primeiros anos do Setecentos (1702) o governo metropolitano proibiu a circulação de pessoas, mercadorias em geral e ouro pelo Caminho da Bahia objetivando evitar os descaminhos do imposto que recaía sobre a produção aurífera (1/5), o contrabando de mercadorias e entrada desenfreada de pessoas que partiam de Salvador para as minas e conseqüente esvaziamento dos núcleos açucareiros<sup>8</sup>. Ficava permitida a circulação apenas pelo Caminho Geral do Sertão e Caminho Velho de Paraty, fazendo surgir, assim, os Caminhos Reais do Ouro ou, simplesmente, Caminhos do Ouro, cujo objetivo central era evitar o descaminho, num processo de controle territorial a partir da lógica fisco-normativa<sup>9</sup>.

Mesmo com a definição dos primeiros Caminhos Reais do Ouro, a busca por um caminho novo, que ligasse diretamente o interior aurífero ao porto do Rio de Janeiro, já

Straforini, R.

era intentada nos últimos anos do Seiscentos, conforme pode ser constatado na carta do Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Meneses, endereçada ao Rei, em 24 de maio de 1698, em que demonstra preocupação com “o extravio do ouro por caminhos outros, com as dificuldades que se acham os mineiros de todas as vilas e os do Rio de Janeiro de [lá] chegarem”, pois tanto por um quanto por outro a viagem poderia durar de dois a três meses, como fica expresso no trecho seguinte:

[...] como as[minas] dos Cataguases são tão ricas pareceu-me preciso facilitar aquele caminho de sorte que convidasse a facilidade dele aos mineiros de todas as vilas e aos do Rio de Janeiro a irem minerar, e poder ser as minas providas de mantimentos o que tudo redundará em grande utilidade da Fazenda de Vossa majestade<sup>10</sup>.

O governador deixa claro na carta sua orientação política: ligar diretamente o Rio de Janeiro às Minas Gerais, contrariando os interesses dos paulistas que tiravam grandes vantagens com o Caminho Geral do Sertão e Caminho Velho de Parati. Todavia, os compromissos assumidos pela Coroa para com os paulistas impediam que o governador resolvesse os conflitos e os descaminhos diplomaticamente, pois, os paulistas utilizavam suas cartas de sesmarias, bem como as suas vantagens e privilégios concedidos pelo próprio Rei por terem feito os descobertos auríferos para tirarem proveito próprio no jogo do poder instalado nas minas. A forma encontrada pelo Governador do Rio de Janeiro para impor sua orientação política e, fundamentalmente, diminuir o espectro de poder dos paulistas foi fazer uso de um novo caminho fixado em um novo espaço, preferencialmente que não estivesse localizado num território sob o controle dos paulistas e nem dos emboabas já instalados nas minas. Dito de outra forma, o sertão começava a ganhar seu *status* de território, uma vez que passava a ser incorporado como condição fundamental para definir e delimitar [novas] relações de poder, e, por fim, maior controle territorial por parte da Coroa.

Nas condições de apropriação e de escassez encontradas nas minas, os interesses do governador do Rio de Janeiro não poderiam ser impostos unilateralmente sobre o território que começava a ser engendrado. Pelo contrário, era preciso acondicioná-los às lógicas locais, recriando-os segundo os interesses políticos ali presentes. Assim, continua em sua carta ao Rei: [...] o que tudo redundará em grande utilidade da fazenda de Vossa Majestade, o que obrigou [-me] a fazer diligência em São Paulo por pessoa, que abrisse o caminho do Rio de Janeiro para as Minas.

Ao mesmo tempo em que a busca por um paulista para a realização da “dita obra” poderia pôr em risco o redirecionamento político que começava a ser forjado na América Portuguesa, para os paulistas um novo caminho também poderia pôr em risco todos os seus investimentos nas minas e ao longo do primeiro caminho de acesso às minas – o Caminho Geral do Sertão. Mas, na lógica de um território que começava a se formar, cujo poder ainda se apresentava difuso e pouco coeso, a convergência de interesses entre ambos poderia ser acatada naquele momento e retrabalhada em seguida. Naqueles idos, a ameaça maior para os paulistas não vinha de um caminho novo para o Rio de Janeiro, mas sim do Caminho da Bahia, que se apresentava tão mais favorável para a circulação de toda e qualquer tipo de mercadoria e dos seus reais inimigos – os emboabas -, tanto que imediatamente se prontificaram a realizar a empreitada Real da abertura do caminho novo.

Na própria carta, o Governador informa que um certo Amador Bueno havia se oferecido para a abertura do caminho, porém “eram tão grandes os interesses que me pedia, que o excusei sobre a dita diligência”. Como esse era um negócio de grandes possibilidades lucrativas, o paulista Garcia Rodrigues, descobridor das chamadas minas de esmeraldas,

[...] se me veio oferecer com todo o zelo e interesse para fazer este em menos tempo porque pende o interesse de se aumentar os quintos pela brevidade do caminho; porque por este onde agora vão aos cataguases se porá do Rio não menos de três meses e de São Paulo cinqüenta dias pelo caminho que se intenda abrir, conseguindo-se, porão pouco mais de quinze dias.<sup>11</sup>

Para Martins Filho (1965, p180), o governador Artur de Sá e Meneses teria oficialmente incumbido Garcia Rodrigues de abrir o referido caminho em 1699, quando, em seu retorno das Minas dos Cataguás, passou pela na região da Borda do Campo, onde o paulista já estava fixado com roças de abastecimento. O paulista estava interessado na possibilidade de grandes lucros com o comércio em trânsito que se realizaria no caminho novo e da apropriação de seu território via concessões de sesmarias e demais mercês. Assim nascia o mais importante Caminho Real do Ouro, o Caminho Novo, ligando diretamente e em linha reta a cidade do Rio de Janeiro ao interior aurífero.

De acordo com o “*Roteiro do Caminho Novo da Cidade do Rio de Janeiro para as Minas*” do Pe. Antonil, de 1711<sup>12</sup>, e o “*Itinerário Geográfico com a verdadeira descrição dos caminhos, estradas, roças, sítios, povoações, lugares, vilas, rios, montes e serras que há da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro até as Minas do Ouro*”, de 1732<sup>13</sup> o Caminho Novo de Garcia Rodrigues apresentava duas opções de trânsito: uma por terra (Rio de Janeiro, Irajá, engenho do Alcaide-mor Tomé Correia, porto do Nóbrega no rio Iguaçu) e outra pela baía da Guanabara (Rio de Janeiro, entrando pela foz do rio Iguaçu seguia até o porto da freguesia de Nossa Senhora do Pilar), ambas se encontrando no sítio de Manuel do Couto, já praticamente no sopé da Serra do Mar. Sucintamente, o percurso do Caminho Novo pode ser assim descrito a partir do sítio do Manuel do Couto: deste ponto em diante, transpunha-se o contraforte do Tinguá, seguindo em direção ao vale do Paraíba do Sul, que após de atravessado - localidade em que se encontrava o sítio de Garcia Rodrigues – subia-se o curso do rio Paraíba em direção a serra da Mantiqueira, atingindo uma área conhecida como Borda do Campo. Deste ponto podia-se chegar ao arraial do Rio das Mortes (São João Del Rey), descendo o rio de mesmo nome, ou seguir para Vila Rica (Ouro Preto), passando pelas localidades de Alberto Dias, Ressaca, João Batista, João da Silva Costa e Vila Rica.

Durante a década de 1710, Garcia Rodrigues conseguiu tornar do seu caminho a via oficial, ou melhor, o Caminho Real do Ouro, mesmo com inúmeras representações dos viajantes endereçadas ao Rei e aos Governadores das Capitanias do Rio de Janeiro e São Paulo e Minas de Ouro contrárias a este caminho em virtude das péssimas condições de trafegabilidade e também aos seus desmandos, sobretudo no Registro do Paraíba. Nesses idos, uma outra opção menos íngreme de transposição da serra do Mar, de mais fácil deslocamento, mais rápida e segura já estava sendo usada extra-oficialmente pelos moradores do Rio de Janeiro e pelos viajantes, a partir do fundo da baía da Guanabara, adentrando o rio Inhomirim. No requerimento em que pedem ao Rei autorização para

Straforini, R.

a abertura desse caminho, fica explícito as vantagens deste se comparado ao Caminho Novo de Garcia Rodrigues, pois:

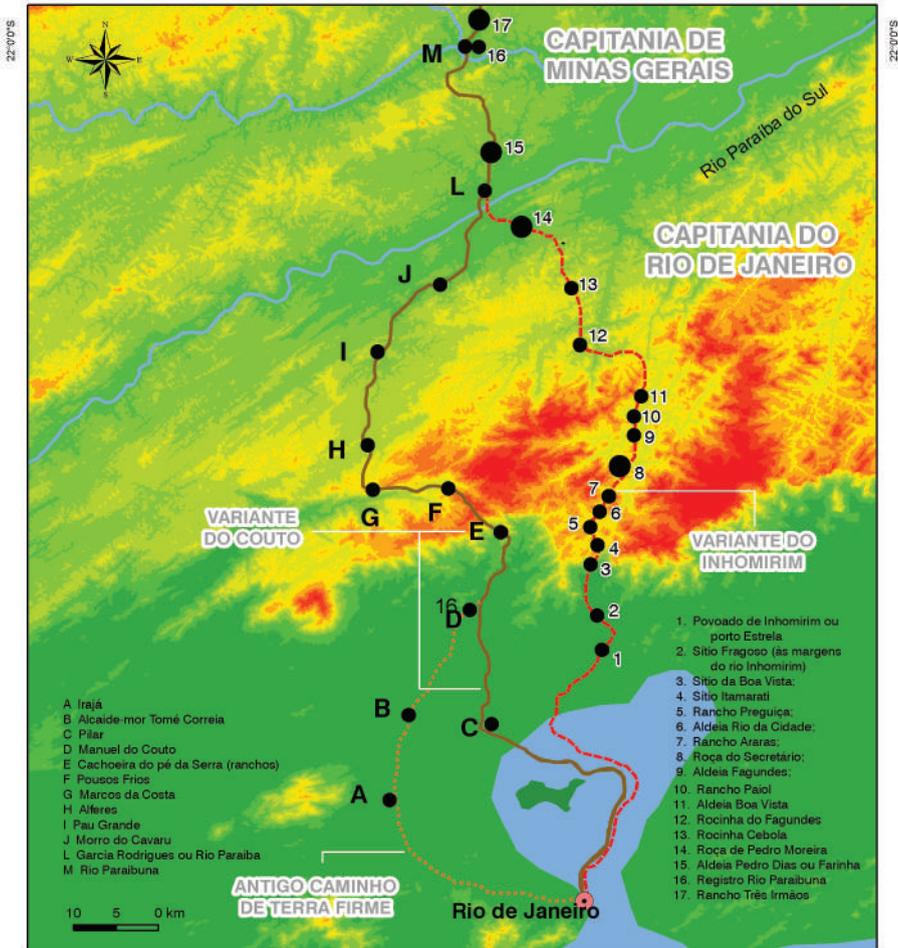
[...] fazendo-se o caminho pelo rio Inhomirim que desde a barra é povoado de moradores, com estalagem à beira d'água, cômodos pastos para as bestas até o pôrto e que as dito acomodar, porque de qualquer pôrto poderão carregar bestas e marchar até o Paraíba sem tirar cargas, nem sentirem inconveniência de subir serra nem alugarem canoas por não ser necessário e sobretudo ser o caminho muito breve que em três dias se poderá ir à Paraíba.<sup>14</sup>

Evidentemente, Garcia Rodrigues não se fez de rogado e impetrou inúmeras cartas endereçadas ao Rei contrárias a abertura deste caminho a partir do rio Inhomirim, pois sabia que se aberto e tornado um caminho real, o lucro com os seus negócios instalados no Caminho Novo ficaria reduzido. Mesmo assim, o Governador do Rio de Janeiro tem a permissão para que se averiguasse a existência e vantagens desse novo itinerário, tanto que no ano de 1723 ordena ao sargento Bernardo Soares de Proença que *“vá aquela sertão fazer o referido exame”*<sup>15</sup> para comprovar as *“ditas”* vantagens anunciadas pelos moradores do Inhomirim. *“Movido pelo zelo do Real Serviço”*, fez o sargento o:

[...] dito exame à sua custa, em que gastou cinqüenta dias examinando pessoalmente com muito trabalho e desvelo as paragens mais exquísitas encurtando em quatro dias e mais direto e suave por descobrir melhores passagens nas abertas [vales/gargantas] das serras e também com viagem mais direta e breve desta Cidade[Rio de Janeiro] para o dito Rio de Inhomirim, o qual não só tem a comodidade de ser habitado de vários moradores pelas margens dêle, logo do princípio de sua barra para cima como vários portos abundantes de tôda maré, convenientes para o desembarque da gente e cavalaria, mas também livre da pensão que há no Rio de Guaguassu de fazerem segunda viagem em canoas pequenas pela incapacidade do dito rio e não ser necessário tirarem as cargas aos cavalos nas passagens estreitas e perigosas, que não tem.<sup>16</sup>

Tão logo comprovadas as vantagens deste caminho, o sargento Bernardo de Proença colocou-se efetivamente na tarefa de torná-la em condição de circulação, levando aproximadamente quatro meses e meio nessa tarefa. Era, na verdade, apenas uma variante do Caminho Novo na Capitania do Rio de Janeiro, uma vez que partindo da baía da Guanabara e transpondo a serra do Mar se encontrava nas margens do rio Paraíba com o sítio de Garcia Rodrigues, onde também se localizava um dos mais importantes Registros de controle de entrada e saída de pessoas e mercadorias, daí seguindo até as Minas Gerais pelo mesmo trajeto do Caminho Novo aberto por Garcia Rodrigues.

[...] abandonando este ao sul do Paraíba (atual Encruzilhada), seguia para sudeste na direção do vale do Fagundes e de seu afluente Secretário, que acompanhava antes de ganhar o Piabanha, cujo curso seguia até o alto da serra. Daí descia para a Baixada pelo vale do Inhomirim ou Estrela até o porto de mesmo nome, por onde se alcançava por água o Rio de Janeiro.” (BERNARDES, 1961, p.62)



Base Cartográfica: IBGE (2005), EMBRAPA/SRTM (2006).  
 Fonte: Antonil, André João (2001) e Códice Costa Matoso (1999)  
 Autoria: Rafael Streforini  
 Execução: Fernando Bezerra

Figura 1 – Mapa altimétrico das capitânicas do Rio de Janeiro e Minas Gerais com as variantes do Caminho Real do Ouro (Couto, Inhomirim e Terra Firme)

Com a abertura do Caminho de Bernardo Proença (Caminho de Inhomirim), a circulação entre Minas Gerais e Rio de Janeiro se consolidou, limitando-se praticamente a esse trajeto, dadas as melhores condições de trafegabilidade se comparada ao Caminho de Garcia Rodrigues (Caminho do Couto). Em 1749, Caetano da Costa Matoso, ao relatar sua jornada às Minas Gerais, nos diz que o caminho aberto por Garcia Rodrigues dado à condição “*mais áspera*”, apresentava-se “*pouco frequentado*”. Mas não podemos tomar essas palavras como resultado de um avanço técnico na construção do Caminho de Inhomirim em detrimento do Caminho do Couto nessa primeira metade do século XVIII. Ambos continuavam - numa leitura da história das técnicas de circulação (SANTOS, 1997, p.210) - sob o “império dos dados naturais, subordinados às contingências da natureza”.

### **Apropriação Territorial dos Caminhos Reais do Ouro**

Originário da tradição medieval portuguesa, o sistema sesmarial foi incorporado às Ordenações Afonsinas em 1446 e mantido com poucas alterações nas Ordenações Manuelinas, de 1521, e nas Ordenações Filipinas, de 1603. Todavia, sua transposição para a América Portuguesa exigiu, segundo Abreu (1997), adaptações de tempo e espaço. A primeira adaptação refere-se ao caráter perpétuo das doações, contrariando os textos régios que estabeleciam que a doação deveria ser vitalícia. Outra adaptação foi o não cumprimento do período obrigatório de cinco anos que os sesmeiros tinham para colocar suas terras (sesmarias) em produção e, por fim, a liberdade de concessão que o capitão donatário passou a ter para conceder mais de uma sesmaria à mesma pessoa.

A partir do século XVII, as sesmarias foram concedidas, com raríssimas exceções, aos “homens bons”, ou àqueles que possuíam as qualidades validadas pelo pensamento do Antigo Regime português como dignas de receberem uma mercê do Soberano. Para tanto, era preciso ter ascendência portuguesa, ter contribuído “na obra” expansionista do Rei, tradição familiar, cabedal e não ter origem judaica, moura ou mestiça. Como lembrou Andrade (2002), além de todas essas qualidades, era preciso também saber qualificar-se nas petições sem deixar de se posicionar na condição de vassalo ou subalterno ao Rei. Tais prerrogativas excluíam a “arraia miúda” do acesso à terra, isto é, os homens livres, porém de poucas posses, os degredados e os de origem indígena e africana.

Para Abreu (1997), as sesmarias no Brasil começaram a se desvincular das Ordenações a partir do final do século XVII. A questão aurífera foi tratada de forma especial na Colônia, tanto no que diz respeito ao seu abastecimento, quanto ao acesso e ao tamanho das sesmarias nas proximidades das minas e ao longo dos caminhos existentes. Em 15 de junho de 1711, uma provisão determinava que as sesmarias de terras doadas ao longo do Caminho Novo fossem de “uma légua em quadra<sup>17</sup>, respeitadas as que já tinham sido concedidas anteriormente”<sup>18</sup>. Vinte anos mais tarde, em 15 de março de 1731, uma nova Ordem Régia estabeleceu que as sesmarias próximas às minas e aos caminhos fossem de meia légua em quadra, enquanto nos sertões elas poderiam ser de até três léguas em quadra<sup>19</sup>. “Outra importante decisão foi a obrigatoriedade de confirmação régia de doação

para a garantia da propriedade plena, introduzida pela Carta Régia de 23 de novembro de 1768” (ABREU, 1997, p.226). Essa decisão também passou por várias adaptações ao longo dos Setecentos.

No Caminho Novo ou no Caminho Real do Ouro, em suas duas variantes (Couto e Inhomirim), toda essa normatização sesmarial ou “estatuto” sesmarial não se aplicou sem antes se adequar ou se adaptar às especificidades sócio-espaciais que começavam a ser engendradas. Garcia Rodrigues, por exemplo, foi o primeiro a impor seus interesses à normatização régia, ao utilizar da tradição bandeirantista de sua família e de descobridor do Caminho Novo para justificar sua solicitação de sesmaria de quatro léguas na passagem do rio Paraíba do Sul para a construção de uma vila, onde pudesse exercer a condição de capitão donatário. Em Carta Régia de 14 de agosto de 1711, o próprio Rei abriu exceção às Leis previamente impostas quanto ao tamanho das sesmarias, pois houve “por bem fazer doação ao dito Garcia Rodrigues de huma datta de terras com a natureza de sesmaria que comprehenda o mesmo número de legoas como se houvessem de dar repartidas a quatro pessoas.”<sup>20</sup>

Como entender, então, “larguíssimas” sesmarias ao longo do Caminho Novo se o sistema sesmarial limitava o seu tamanho, impunha prazos pô-las em produtividade e exigia carta de confirmação da sesmaria? Primeiramente, assim como acontecia com todas as concessões de mercês, a partilha das terras por meio de sesmarias também deve ser enquadrada dentro da relação de clientelismo estabelecida entre a Coroa e aqueles que possuíam as qualidades necessárias para recebê-las. Enquadrando-se nessa lógica, todas as estratégias eram válidas e as exceções permitidas.

Como era proibido que um indivíduo recebesse em doação mais de uma sesmaria nos caminhos de Minas, a solicitação poderia ser feita em nome de outras pessoas, geralmente familiares de primeiro grau, não importando a quantidade de sesmarias solicitadas e já recebidas, como bem fez Garcia Rodrigues, que solicitou sesmarias para seus doze filhos, garantindo a ele aos seus descendentes uma imensa área que começava nas margens do rio Paraíba do Sul e seguia até a serra da Mantiqueira, na Borda do Campo.

Também era possível obter sesmarias por compra e/ou herança, fossem elas anexadas ou separadas da primeira unidade. Segundo Carrara (1997), a prática de comercialização das terras foi tão comum nas Minas Gerais e em seus caminhos que as cartas de sesmarias eram consideradas muito mais como garantias de posses já lançadas ou de terras já compradas, conforme se verifica na solicitação de Matias Barbosa, de 17 de dezembro de 1716, que “queria ter o título de sesmaria de um sítio já comprado”<sup>21</sup>.

Mesmo valendo-se do título de guarda-mor Geral das Minas, Garcia Rodrigues dedicou-se muito mais aos negócios do caminho do que à própria mineração a que tinha direito. Para que pudesse permanecer e dedicar-se a exploração de suas sesmarias localizadas ao longo do Caminho Novo, utilizou-se do direito conseguido junto ao Rei de indicar guardas-mores para lhe substituir em suas funções obrigatórias nas minas. Esse procedimento chegou a causar indignação ao governador da capitania de São Paulo e Minas de Ouro, que escreveu ao Rei dizendo “que não lhe parecia de direito o guarda-Mor Geral morar longe das minas”<sup>22</sup>. Diante dessas condições de adaptações normativas, podemos dizer que o estatuto sesmarial se instalou ao longo do Caminho Novo sob um regime de exceção, segundo os interesses locais e também metropolitanos.

O Caminho Novo já nascera com promessas de grandes lucros imediatos, tanto no fornecimento de gêneros da terra e víveres aos viajantes, quanto na cobrança dos direitos de passagem pelos rios (HOLANDA, 1975). A fazenda da Paraíba do Sul de Garcia Rodrigues saía em vantagem nesse uso em virtude de seu próprio sítio geográfico, que favorecia a convergência de toda “a gente” que partia do Rio de Janeiro para as Minas Gerais e vice-versa, bem como a obrigatoriedade da passagem do rio Paraíba do Sul, que era muito demorada. Evidentemente, Garcia Rodrigues se aproveitou da situação e construiu, na margem direita, uma venda e vários ranchos para os tropeiros e viajantes e, na margem esquerda, a sua casa e roças de abastecimento<sup>23</sup>. A fazenda estabeleceu-se, desta forma, como o mais importante entreposto entre as Minas Gerais e o Rio de Janeiro, abastecendo os tropeiros e a todos que pelo caminho circulavam. Não foi impunemente que ali também se estabeleceu um dos primeiros e mais importantes Registros ao longo do Caminho Novo.

O Ouvidor Geral das Minas Gerais, Caetano da Costa Matoso, ao passar pela região dos rios Paraíba e Paraibuna, em 1704, não deixou de registrar em seu “diário de viagem” a grande propriedade deixada por Garcia Rodrigues aos seus herdeiros:

Ao passar este rio está um lugar de várias choupanas, também do mesmo nome, com outras mais palhoças e ermida, e entre elas umas casas de madeira e sobrado de telha, com dez janelas de sacada, e nos lados duas grandes varandas com boas acomodações por dentro, em que hoje reside um doutor Pedro Dias, guarda-mor de todas as Minas e senhor de duas léguas de terreno pelo caminho que vim até a borda deste rio, de cinco até o Paraibuna, de mais duas até Três Irmãos, e sem medida pela largura, por ser tudo sertão, de que usa como lhe parece.<sup>24</sup>

Segundo Mello e Souza (1999), além dos filhos de Garcia Rodrigues, ainda tinham terras ao longo do caminho outros aparentados: o sogro, alcaide-mor do Rio de Janeiro, que emprestara o nome a uma das roças onde paravam os viajantes; o cunhado Manuel de Sá, casado com uma de suas irmãs; o juiz de fora<sup>25</sup> do Rio de Janeiro, Luís Fortes, que vinha a ser irmão de Manuel de Sá. “Esta constelação é um exemplo das redes de famílias extensas típicas dos tempos antigos, e que, no caso, tinham por coluna dorsal o Caminho Novo das Minas” (MELLO E SOUZA, 1999, p. 387-8).

Costa Matoso também nos informa que o filho herdeiro de Garcia Rodrigues, Pedro Dias, não estava no sítio para lhe receber “porque ficava no Rio de Janeiro”, mas que, sabendo de sua viagem, “lhe tinha feito a lisonja de mandar antecipadamente hospedar-me, o que se me fez com toda a boa comodidade”<sup>26</sup>. Também informa que o mesmo Pedro Dias “andou por Coimbra e se formou”. Além deste, também encontrou, um pouco mais à frente, nas proximidades do Registro Velho, na Borda do Campo, mais dois contemporâneos de “seu tempo de Coimbra”. Tais informações evidenciam que as sesmarias ao longo do Caminho Novo foram apropriadas por homens coloniais que sabiam se projetar e se reproduzir enquanto elite colonial para além da escala da unidade sesmarial. Negócios esses que não se limitavam ao comércio, mas também às relações interpessoais, ampliando suas redes de favorecimento tanto no Reino, quanto nas principais praças da Colônia. Mandar os filhos para estudar em Coimbra era a chance dos grandes sesmeiros de inseri-los, bem como a si próprios, no quadro das redes sociais mais altas do

segmento jurídico-administrativo do Poder Metropolitano, garantindo nomeações de altos cargos administrativos na Colônia, bem como privilégios.

Mas a ocupação das margens do Caminho Real do Ouro não se restringiu às fazendas de Garcia Rodrigues. Desde sua abertura, os “homens bons” dos principais núcleos coloniais, principalmente os de São Paulo e do Rio de Janeiro, lançaram seus olhos e suas garras para aquelas terras e também fizeram uso do poder de crédito que possuíam junto ao Rei para se apossar delas sob a forma de sesmarias. Outra condição presente no sistema sesmarial para a manutenção da posse da sesmaria era pô-la em produtividade num prazo determinado<sup>27</sup>, no entanto, como bem apontou Abreu (1997, p.221), o “termo produção” não se projetava para toda a área recebida, mas aplicava-se apenas a “uma parte da terra recebida”. Ao longo do caminho a estratégia empregada para pôr a terra em produção materializou na forma de inúmeras “rocinhas” não contíguas e pertencentes ao mesmo sesmeiro, pois algumas sesmarias eram tão grandes que apresentavam uma rocinha antes e outra depois de sua sede principal. O Ouvidor Caetano da Costa Matoso identificou, em 1749, pelo menos treze rocinhas em sua viagem a Minas Gerais (Mapa 2).

Carrara (1997), Abreu (1997) e Rodrigues (2002) nos dizem que uma outra estratégia utilizada pelos homens coloniais para apropriarem ou expandirem suas terras era a prática da grilagem. Nesses casos, somente depois de algum tempo de ocupação das terras é que solicitavam cartas de sesmaria garantindo-lhes o título definitivo.

No Caminho Novo, essa prática foi amplamente empregada, em suas duas variantes (Caminho do Couto e Caminho de Inhomirim). Em 1736, Antonio de Proença Coutinho, filho do “descobridor” do Inhomirim, encaminhou um requerimento ao Rei contestando o pedido de um certo João Rodrigues dos Santos, que solicitara o fechamento da variante do Caminho Novo, aberta por seu pai. Dentre as suas justificativas que apresentou para manter o caminho aberto, dizia que o caminho já estava ocupado por moradores, dos quais muitos eram “parentes ou amigos de seu pai” que para lá foram na promessa de que após “trabalharem na obra e colocarem-na em perfeito estado”, poderiam “pedir aquelas terras por sesmarias e recuperar as despesas que fizeram na feitura do caminho”<sup>28</sup>. Pela data da referida carta (1736) e da carta que confirma a abertura da variante do Inhomirim (1728), podemos inferir que os tais moradores que ajudaram na obra do caminho já estavam assentados ao longo de seu percurso há pelo menos oito anos.

Evidentemente, ao longo do Caminho Real do Ouro inúmeros conflitos pela posse de terras foram travados entre os posseiros e os sesmeiros, pois além dos homens de maior poder de crédito, uma quantidade sem fim de homens livres, porém, não pertencentes ao seletto grupo social dos “homens bons”, se fixaram nas margens do Caminho Novo como posseiros, estabelecendo pequenas unidades produtivas, principalmente de milho<sup>29</sup> voltadas para o auto-abastecimento e fornecimento de gêneros da terra aos viajantes, tropeiros e suas tropas de muare. Segundo Goulart (1961), em muitas dessas pequenas unidades, a “lida na roça” era familiar, já que não possuíam a valiosa mão de obra escrava, condição necessária para ser um sesmeiro. A presença de posseiros ao longo do Caminho Novo teve início logo após a sua abertura, como pôde ser constatado na delação feita por Garcia Rodrigues, em 1710, que acusava a presença de posseiros ao longo do “seu” caminho, sob a alegação de estarem “impedindo o acabamento da obra”<sup>30</sup>, isto é, o alargamento do leito do dito caminho.

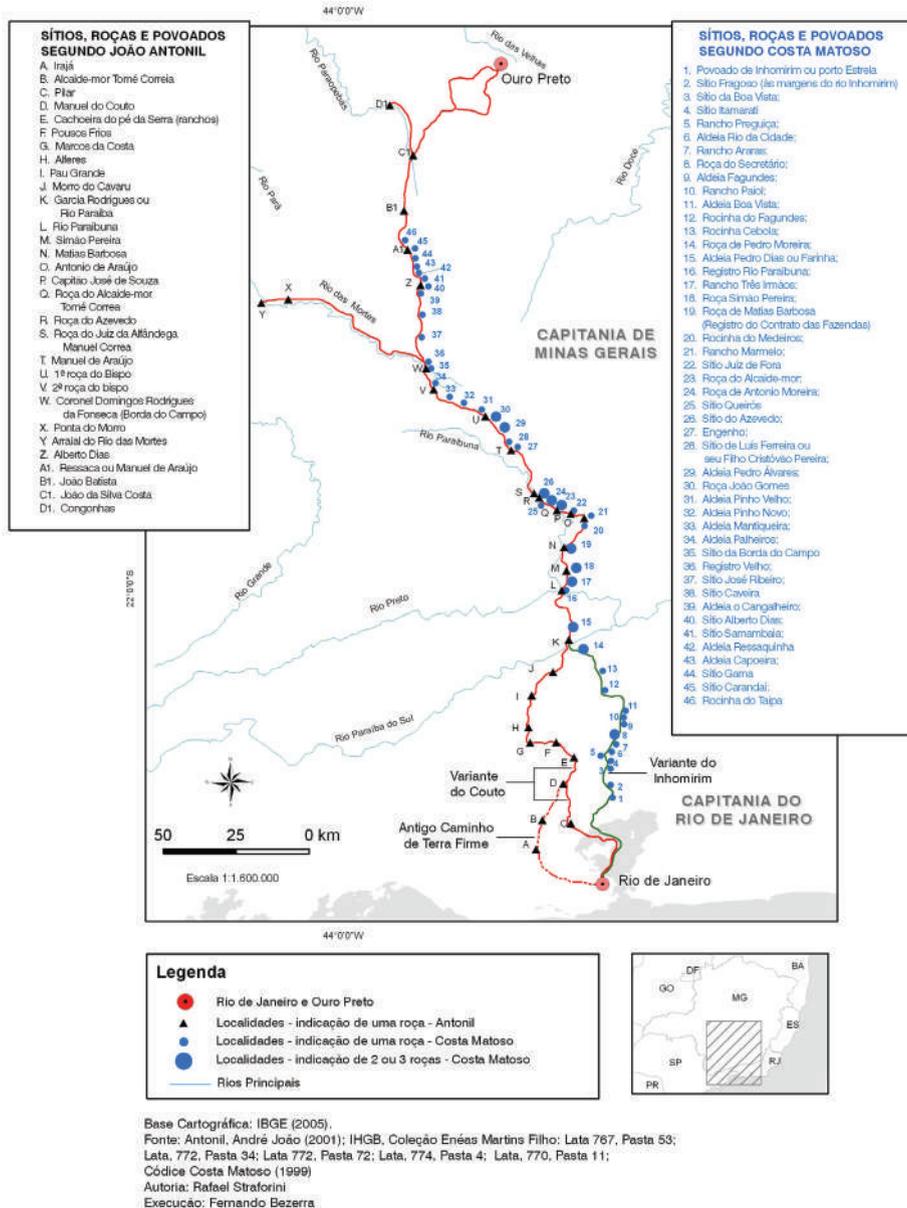


Figura 2 – Caminho Real do Ouro com suas variantes do Couto e Inhomirim e indicações de sítios, roças e pousos segundo João Antonil (1711) e Caetano da Costa Matoso (1749)

A delação, enquanto um procedimento incentivado pela Coroa, enquadrava-se como uma “obra” ou serviço prestado à Majestade, logo, era qualificada como justificativa para a solicitação mercês posteriormente, de preferência se elas viessem com léguas de sesmarias tomadas desses posseiros. No que se refere ao “sertão proibido da Mantiqueira”, os posseiros tiveram importante papel na sua ocupação.<sup>31</sup> No entanto, ao contrário dos grandes sesmeiros, tal parcela da população de trabalhadores livres vivia, nas palavras de Rodrigues (2002, p.171), de forma:

[...] dispersa e de modo irregular, deslocando-se continuamente pelas florestas virgens, sem bens e raiz e, de modo geral, sem nada a perder. Como pertences, possuíam objetos de sua labuta diária: redes de pescar e também de dormir, alguns utensílios para plantar suas roças de subsistência, além de algumas poucas vestimentas. Geralmente, eram pessoas livres e não proprietárias de escravos, haja vista que nenhum dos posseiros listados conseguiu carta de sesmaria, legitimando o seu quinhão.

Para Abreu (1997, p.224), as imprecisões das cartas de sesmarias também eram geradoras de conflitos entre os sesmeiros e posseiros, haja vista que “o uso de marcos que não tinham perenidade era comum na demarcação dos lotes, não sendo raro a ausência total de qualquer identificação precisa.” Tal imprecisão era muito comum nas sesmarias concedidas ao longo dos caminhos, como pode ser observado pela Carta Régia de 14 de agosto de 1711, que concedeu a Garcia Rodrigues sesmarias para criação da vila de Paraíba, “sendo a demarcação e território, o que vae da serra dos Órgãos, águas vertentes da Parayba do sul, até a sahida dos Campos Gerais, com dez léguas de estradas, cinco para uma parte e cinco para outra”<sup>32</sup>. Procedimento muito comum era informar o tamanho da *testada* (sic) ao longo do caminho, porém com imprecisão para o sertão adentro. Para os sesmeiros, essa imprecisão poderia ser bastante vantajosa, uma vez que eles sempre demandavam por mais terras. Para Rodrigues (2002, p.189):

Possuir uma fazenda demarcada era ter uma propriedade finita, limitada, sem recursos à ampliação de terras. A indefinição dos limites geográficos criava ao sesmeiro a possibilidade de expandir no futuro área sob seu domínio, conseguindo terras públicas ou de terceiros.

Havendo pequenos roceiros ou trabalhadores livres convivendo com os grandes sesmeiros ao longo do Caminho Novo, ou mesmo interiorizados, a questão que emerge é: por que Costa Matoso e a cartografia setecentista não fizeram nenhuma referência a eles ou a esse tipo de ocupação? Acreditamos que, enquanto representante direto da Coroa, Matoso não podia fazer existir, via suas palavras, aquilo que era visível e concreto na paisagem, porém, invisível e proibido para o poder metropolitano. Negando completamente a existência dos pequenos roceiros e valorizando os grandes sesmeiros, exaltando suas roças, rocinhas e construções, o ouvidor ocultava os conflitos iminentes e reais e, ao mesmo tempo, validava a existência das grandes sesmarias e as estratégias de apropriação territorial por esses homens poderosos.

## **Dinâmicas de Abastecimento e a Formação de Corredores Territoriais ao Longo dos Eixos de Circulação**

Os estudos clássicos de Zemella (1951) e de Ellis (1958) já apontavam para a importância das sesmarias ao longo dos caminhos para o abastecimento necessário à circulação entre a cidade do Rio de Janeiro e Minas Gerais, dadas as condições dilatadas de tempo e espaço entre essas duas localidades. Porém, foi a partir das pesquisas de Franco (1974), Singer (1977), Lenharo (1993), Fragoso e Florentino (1998), Carrara (1997), Chaves (1999) e Rodrigues (2002) que essa temática passou a ser estudada como objeto central de pesquisa historiográfica, revelando não somente suas respectivas produtividades agrícolas, como também suas articulações com toda a sociedade colonial do centro-sul, fosse ela urbana ou rural, dedicada à mineração, ao comércio ou à administração. Segundo Singer (1977), um dos equívocos da historiografia sobre a atividade aurífera foi a não consideração da produção de autoconsumo de gêneros da terra, que se estabeleceu desde a chegada dos primeiros mineiros. Nesse sentido, o autor afirma que:

[...] esta distorção na análise dos fatos históricos permeou toda a historiografia brasileira e se explica pelo menosprezo com que eram encaradas as atividades de subsistência pelos contemporâneos, cujos depoimentos chegaram até nós. (SINGER, 1977, p.204)

Chaves (1999), ao utilizar-se de cartas de doações de sesmarias, é categórica em afirmar que, nas primeiras décadas da colonização de Minas Gerais, já havia uma agricultura voltada para o abastecimento interno. Os Caminhos Reais de São Paulo, da Bahia e, depois, o Caminho Novo assumiram papéis centrais no abastecimento interno porque, de imediato, foram sendo ocupados por sesmeiros interessados no lucrativo negócio do abastecimento. Rodrigues (2002) e Fridman (2002) encontraram documentos que comprovam a ocupação das margens do Caminho Novo de Garcia Rodrigues ainda nos primeiros anos do século XVIII, mais precisamente nos sertões do oeste fluminense. Quanto à variante do Inhomirim, bem antes da carta Régia de 1728 que mandava agradecer a Bernardo Proença pela abertura do caminho, já havia, pelo menos, oito sesmarias em seu percurso<sup>33</sup>, comprovando que o referido caminho fora muito mais oficializado do que aberto.

Em pouco tempo, o Caminho Novo e suas variantes na capitania do Rio de Janeiro foram densamente ocupados por fazendas (sesmeiros e posseiros) com roças, ranchos, posos, vendas e povoados com o objetivo de dar apoio aos viajantes e tropeiros que circulavam por eles. Os sesmeiros sabiam que por ele passariam, obrigatoriamente, todas as frotas de comerciantes, tropeiros e viajantes em geral, demandando por pousos, pernoites, alimentação para si e para os animais de carga, além do abastecimento de toda sorte de mercadorias necessárias na tropeada, tais como redes, facas, facões, ponches, chapéus, cordas, couro, painéis, etc. A diversificação produtiva também era uma prática comum nos grandes sítios, pois além de produzirem gêneros da terra para o abastecimento dos viajantes, também produziam aguardente e açúcar (produtos altamente valorizados nas Minas).

Se nos primeiros anos do século XVIII, a mineração garantiu o pontilhamento salpicado de núcleos urbanos nessa enorme área do território da América Portuguesa, com o estabelecimento de uma rede de caminhos internos interligando tais núcleos, bem como a definição de Caminhos Reais do Ouro, dentre estes o que ligava a região aurífera ao porto do Rio de Janeiro, já considerado o principal porto de escoamento do metal para a Metrópole, acrescentou-se ao território um processo de ocupação marcado pela linearidade, chamada por Straforini (2001) de “ocupação simétrica do território”, definida pela equidistância simétrica entre um núcleo e outro, resultado do tempo de uma jornada diária de caminhada ou, como preferem outros, de uma tropeada.<sup>34</sup>

Por mais que o Caminho Novo tivesse representado “uma verdadeira revolução no sistema de circulação com as Gerais em virtude da diminuição da distância e da economia de tempo assombrosos” (ZEMELLA, 1951, p.127), a viagem, ou seja, toda a distância percorrida entre Minas Gerais e a cidade do Rio de Janeiro, que dista 80 léguas ou aproximadamente 490 quilômetros, ainda assim era muito longa espaço-temporalmente para ser percorrida. Ao fim de cada jornada ou caminhada - percurso vencido em um dia - era necessário fazer uma parada para que os peões e animais pudessem descansar e pernoitar. Na manhã seguinte, ao partirem para a jornada diária, já se estabelecia como objetivo atingir, em meados da tarde, o pouso seguinte; afinal, sua definição também era garantia de maior segurança, uma vez que nesses pontos outros viajantes e tropas de mercadores e militares também se arranchavam.

Assim, o processo de ocupação espacial - espaço simétrico - e sua evolução de simples pousos e/ou ranchos a povoados ou vilas com o decorrer do tempo foi resultado desta própria dinâmica vivenciada nas vias de circulação do Brasil Colônia, processo este complexo, uma vez que se realizou por meio da apropriação das terras ao longo dos caminhos pelos sesmeiros, por posseiros, pela política fisco-normativa e suas materialidades instaladas (registros, barreiras, postos fiscais) e pelo próprio o trabalho dos tropeiros que davam vida ao caminho, em suas tropeadas incessantes.

Franco (1974), analisando alguns relatos de viajantes que percorreram os caminhos no Brasil, encontrou uma diferenciação nas descrições quanto à tipologia dos pousos, pois estes podiam ser rancho, venda, estalagem e/ou fazenda, cada qual com características próprias. Os ranchos apresentavam em toda a parte a mesma estrutura: barracão sustentado por pilares, aberto dos lados, com simples teto coberto de palha para as mulas e camaradas. As diferenças estavam na solidez, no tamanho e na higiene. Dependiam, sobretudo, das vendas que se encontravam ao seu redor. Já as vendas tinham por objetivo abastecer as tropas e tropeiros que pernoitavam nos ranchos. A maioria delas configurava-se como pequenos casebres construídos de pau-a-pique, muito rudimentares, com mercadorias simples e básicas para os tropeiros, como feijão, farinha, carne seca e, para os animais, o farelo de milho. As vendas maiores apresentavam grande variedade de mercadorias, tais como tecidos, selas, arreios e todo tipo de ferramentas e quinquilharias que os tropeiros necessitavam. Em outras situações, também era possível encontrar o “complexo fazenda-rancho-comércio”.

Mesmo com todas as cartas régias e bandos emitidos pelos governadores obrigando os sesmeiros a deixarem o trecho do caminho que passava pela sua sesmaria em bom estado de conservação e circulação, como a construção de pontes, cortes em morros, alargamento da via, aterramento de áreas alagadas, era muito frequente que estes

Straforini, R.

forjassem as próprias dificuldades obrigando os viajantes permanecerem mais tempo arranchados do que o necessário, logo, consumindo os serviços prestados de abastecimento e o de pernoite. Nesse sentido, podemos afirmar que muitos destes complexos formados por rancho, venda, estalagem e/ou fazenda, não se formaram espontaneamente a partir de uma jornada de caminhada e pela necessidade do pernoitar, mas também de forma proposital e forçada pelos próprios sesmeiros. Uma carta do Conde de Assumar, enviada ao Rei de Portugal em 1717, registra um pedido com reclamações dessa natureza:

[...] também me requereram os homens de negócio que andam no dito caminho [novo] pusesse remédio nas desordens que os roceiros dele cometiam não só no excesso com que vendiam os mantimentos pondo-lhes preços a sua vontade, e usando de medidas falsas mas desconsertando os caminhos de propósito para os ditos homens de negócio se deterem nas suas roças do que procedia fazerem grandes gastos, e morrendo-lhe ou estropeando-se lhe os cavalos por causa dos ditos caminhos deixarem aos ditos roceiros as fazendas que nele conduziam, ou vendidos por preços muito diminutos, ou dado a guardar, o que eles faziam de sorte que depois lhes não aparecia uma grande parte delas.<sup>35</sup>

## Considerações Finais

O Caminho Novo e suas duas variantes (Couto e Inhomirim) na capitania do Rio de Janeiro possibilitou a todo o sertão - enquanto representação de tudo aquilo que está longe do litoral - uma nova socioespacialidade. Ele foi muito mais que um simples caminho de trânsito de mercadorias e pessoas, pois não apenas garantiu a ocupação efetiva dos 490 km que separam as Minas Gerais do porto do Rio de Janeiro, por meio de todo um sistema de objetos e ações intrínsecos a ele (registros, barreiras, roças de abastecimento, pousos, ranchos, sesmarias, pontes, igrejas, etc.), como também garantiu a experiência exploratória da região aurífera, uma vez que era a principal porta de entrada e saída de toda a região centro-sul.

A ação espacial do Caminho Real do Ouro que ligava as Minas Gerais ao Rio de Janeiro e demais caminhos reais instalados na América Portuguesa por onde circulavam o ouro vindo de Goiás e Mato Grosso não era pontual e não se restringia aos sítios e roças onde os viajantes podiam pernoitar, mas sim linear, dando origem a extensos e largos corredores territoriais, cortando o imenso sertão ou fundos territoriais, unindo-os às principais vilas e cidades localizadas na faixa litorânea e, fundamentalmente, ao poder metropolitano. Uma vez abertos e com a autorização Real para a circulação, inúmeros conflitos emergiram, colocando diferentes sujeitos sociais, dos mais abastados sesmeiros e administradores régios à arraia miúda formada por escravos livres, roceiros, pequenos comerciantes, tropeiros frente a frente num território que começava a se formar, tendendo, evidentemente, a favorecer os mais abastados, que rapidamente se apropriaram desses territórios utilizando-se de inúmeras estratégias que se condicionavam aos interesses ora pertencentes a si próprios, ora à Metrôpole.

## Referências Bibliográficas

ABREU, J.C. *Capítulos de História Colonial & Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil*. 5. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1963.

ABREU, M.A. A apropriação do território no Brasil Colonial. In: CASTRO, I.E. de; GOMES, P.C. da C.; CORRÊA, R.L. (orgs.). *Explorações Geográficas: percursos no fim do século*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

ALENCASTRO, L.F. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ANDRADE, F.E. *A invenção das Minas Gerais: empresas, descobrimentos e entradas nos sertões do ouro (1680-1822)*. 2002. Tese (Doutorado em História). FFLCH/USP, São Paulo, 2002.

ANDRADE, M.C. *A trajetória do Brasil (de 1500 a 2000): a produção do território, definição de fronteiras, região, nação e integração regional*. São Paulo: Contexto, 2000.

BARREIROS, E. C. *Roteiros das Esmeraldas: a Bandeira de Fernão Dias Pais*. Rio de Janeiro: José Olympio; Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1979.

BERNARDES, L.M.C. As grandes vias de comunicação do setor ocidental da baixada da Guanabara, nos primeiros séculos da colonização. *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro. ano XIV, n. 3 e 4. AGB-Seção Regional do Rio de Janeiro, 1961.

BRIOSCHI, L.R. Caminhos do Ouro. In: BACELLAR, C.A.P.; BRIOSCHI, L.R. (orgs.). *Na estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista*. São Paulo: Humanitas/FFCLH-USP, 1999.

CARRARA, A.A. *Agricultura e Pecuária na Capitania de Minas Gerais (1674-1807)*. Tese. (Doutorado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1997.

CHAVES, C.M.G. *Perfeitos negociantes: mercadores das minas setecentistas*. São Paulo: Annablume, 1999.

COSTA, A. G. (org.). Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real para as Minas. In: COSTA, A. G. (org.) *Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real*. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2005.

CUNHA, M.S. Governo e governantes do Império português do Atlântico. In: Bicalho, M.F.; FERLINI, V.L.A. *Modos de Governar: ideias e práticas políticas no Império Português – séculos XVI a XIX*. São Paulo: Alameda, 2005.

Straforini, R.

ELLIS, M. Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII. *Revista de História*. São Paulo, v.17, n.36, out/dez., 1958

FRAGOSO, J; FLORENTINO, M. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, 1790-1840*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Sete Letras, 1998.

FRANCO, M. S. C. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: Ática., 1974; 4 ed. São Paulo: Editora Unesp, 1997.

FRIDMAN, F. A formação da rede urbana no sertão do oeste fluminense. Seminário de História da Cidade do Urbanismo VII. *Anais*. Salvador: FA/UFBA, 2002.

GOULART, J.A. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

HOLANDA, S.B. *Caminhos e Fronteiras*. 2 ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975.

----- *O extremo oeste*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

----- *História geral da civilização brasileira. Tomo 1. Época Colonial. Do descobrimento à expansão territorial*. 13 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

LEITE, M. Aspectos do sistema viário interior no século XVIII. *Revista IHGB*. Rio de Janeiro, 1963.

LENHARO, A. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1993. (Coleção Biblioteca Carioca).

MARTINS FILHO, E. Os três caminhos para as Minas Gerais. *Revista do IHGB. Anais do Congresso Comemorativo do bicentenário da transferência da sede do governo do Brasil da cidade de Salvador para o Rio de Janeiro*. v. 1. Rio de Janeiro, 1965.

MELLO e SOUZA, L. Os caminhos da memória: paulistas no Códice Costa Matoso. *Varia História*. Belo Horizonte, n.21, jul. 1999.

MORAES, A.C.R. *Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no "longo" século XVI*. Hucitec, São Paulo, 2000.

PRADO Jr., C. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000. (Grandes Nomes do Pensamento Brasileiro).

QUEIROZ, P.R.C. Transportes e comunicações no Brasil: Breves considerações sobre as fontes para sua história. *América Latina en la História Económica*. México DF, n. 14, enero-diciembre, 2000.

RODRIGUES, A.F. *Um potentado na Mantiqueira: José Aires Gomes e a ocupação da terra na Borda do Campo*. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: FFLCH/USP, 2002.

SANTOS, M. *Espaço & Método*. 4 ed. São Paulo: NOBEL, 1997.

SINGER, P. *Desenvolvimento e crise*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

STRAFORINI, R. *No caminho das tropas*. Sorocaba: TCM, 2001.

ZEMELLA, M.P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Universidade de São Paulo/FFCL, 1951.

### Fontes Documentais

AHUL 10.643. *Apêndice Documental*. In: MARTINS FILHO, E. Os três caminhos para as Minas Gerais. Revista do IHGB. *Anais do Congresso Comemorativo do bicentenário da transferência da sede do governo do Brasil da cidade de Salvador para o Rio de Janeiro*. v. 1. Rio de Janeiro, 1965, p. 202.

ANTONIL, A.J. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas. Introdução e comentário crítico de André Mansuy Diniz Silva*. Lisboa: Comissão Nacional dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

Carta do Conde de Assumar ao Rei de Portugal. Vila do Carmo, 03/02/1719. *RAPM*, 1898, ano 3, fasc. 1, abr./jun., 1998, p. 262.

Carta Régia 14/08/1711 comunicando que além de outras, faz mercê a Garcia Rodrigues Paes, pelos serviços da abertura do caminho novo, de uma vila na paragem de Parahyba do Sul. *RAPM*. Ano XX, 1924, pp.512-13.

Cartas Patentes passadas por dom Braz Baltazar da Silveira a Mathias Barbosa em 17/12/1716. *RAPM*, ano XXI, fasc. III e IV, jun./dez., 1927, p. 642.

*Códice Costa Matoso. Coleção das notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América que fez o doutor Caetano da Costa Matoso sendo ouvidor-geral das do Ouro Preto, de que tomou posse em fevereiro de 1749 & outros papéis*. V.1. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1999. – (Coleção Mineiriana, Série: Obras de Referência).

*Códice Costa Matoso. Coleção das notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América que fez o doutor Caetano da Costa Matoso sendo ouvidor-geral das do Ouro Preto, de que tomou posse em fevereiro de 1749 & outros papéis*. V.2. Glossário, Biografia e Índices. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1999. – (Coleção Mineiriana, Série: Obras de Referência).

Straforini, R.

*Coleção Enéas Martins Filho*, IHGB, Lata 774, n. 4.

Informação sobre as minas de São Paulo e dos sertões da sua capitania desde o ano de 1597 até o presente 1772. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, t. 64, v. 103, 1901. p. 53.

Inventário dos Documentos relativos ao Brasil existentes no Archivo de Marinha e Ultramar de Lisboa. Rio de Janeiro. *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, 1924, vol. XLVI, pp. 32-3.

*ORDENAÇÕES AFONSINAS, LIVRO II, TÍTULO XXIII: Dos Direitos Reaes, que aos Reys pertence d'aver em seus Regnos per Direito Commum.* pp.209-218. Fac sílime disponível no Instituto de História e Teoria das Ideias, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. <<http://www.ci.uc.pt/ihti/proj/afonsinas/>>

Portaria. AHUL. 7.833. Apêndice Documental. In: MARTINS FILHO, Enéas. Os três caminhos para as Minas Gerais. *Revista do IHGB. Anais do Congresso Comemorativo do bicentenário da transferência da sede do governo do Brasil da cidade de Salvador para o Rio de Janeiro.* v. 1. Rio de Janeiro, 1965, p.200.

Provisão resolvendo que as sesmarias de terra fossem concedidas, sejam de uma legoa em quadra respeitando as que já foram concedidas. *RAPM.* Ano XX, 1924, p. 425.

Regimento do Superintendente, Guardo-mor e mais officiaes das minas de Ouro de São Paulo, de 19/04/1702. In: ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas. Introdução e comentário crítico de André Mansuy Diniz Silva.* Lisboa: Comissão Nacional dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

Requerimento do Tenente Coronel Bernardo Soares de Proença relativo à abertura de um caminho para as Minas pela Serra do Mar. AHUL. 7.832. Apêndice Documental. In: MARTINS FILHO, Enéas. Os três caminhos para as Minas Gerais. *Revista do IHGB. Anais do Congresso Comemorativo do bicentenário da transferência da sede do governo do Brasil da cidade de Salvador para o Rio de Janeiro.* v. 1. Rio de Janeiro, 1965, p.199.

Recebido em 22/05/2012

Aceito em 28/12/2012

---

<sup>1</sup> Informação sobre as minas de São Paulo e dos sertões da sua capitania desde o ano de 1597 até o presente 1772. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, t. 64, v. 103, 1901. p. 53.

<sup>2</sup> A expressão “*homens coloniais*” de Alencastro (2000) será utilizada toda vez que nos referirmos aos moradores da América Portuguesa, não só de origem lusitana direta ou de descendência, como também àqueles que forjaram a condição de “homens bons” mediante seus bens e “presteza” para com a Coroa. Desde cedo, esses homens viram na Colônia a possibilidade de constituírem riqueza e poder, configurando-se, verdadeiramente, como elites locais. Esses homens não só agiam como vassalos do Rei, como também indivíduos autônomos, seguindo seus interesses próprios e

particulares, estabelecendo uma rede de atividades comerciais que envolviam todo o Atlântico Sul: a própria América Portuguesa, a bacia do rio da Prata e mercado negreiro na África. Cunha (2005), utilizou o conceito de homens coloniais para compreender as razões que faziam com que alguns governantes coloniais se fixassem na América Portuguesa, mesmo após já terem encerrado a “governança”.

<sup>3</sup> Brioschi (1999, p. 39), também afirma que “as estradas e caminhos para as minas tornaram-se os principais eixos de ocupação das áreas do sertão, através da implantação dos pousos, nascimento dos arraiais. Do maior ou menor movimento em seu trajeto dependiam a riqueza ou, frequentemente, a simples possibilidade de sobrevivência dos seus moradores.”

<sup>4</sup> O Caminho Geral do Sertão partia da vila de São Paulo de Piratininga sentido vale do rio Paraíba e, na altura de Guaratinguetá, dobrava a oeste, cortando/atravessando a Mantiqueira pela garganta de Embau rumo à região da cabeceira do rio São Francisco, também conhecida na época como Sabarabuçu.

<sup>5</sup> O Caminho Velho de Paraty era um caminho misto por terra, mar e terra novamente. Partia da cidade do Rio de Janeiro e seguia por terra até Santa Cruz e na baía de Sepetiba seguia por mar adentrando a baía de Angra dos Reis até atingir Parati. Desse ponto seguia por terra, transpassando as íngremes montanhas deste setor da Serra do Mar, seguindo em direção ao vale do rio Paraíba, onde encontrava na altura da vila de Guaratinguetá o Caminho Velho do Sertão; e a partir deste seguia para as minas dos Cataguases.

<sup>6</sup> O Caminho da Bahia, também conhecido e citado nos documentos de época como Caminho do Sertão da Bahia e Caminhos dos Currais, esteve diretamente ligado a atividade pecuária que se estabeleceu em suas margens desde o século XVI, logo, era um caminho totalmente pontilhado por currais e roças de gêneros da terra. Também apresentava condições fisiográficas (relevo, vegetação e hidrografia) mais vantajosas para se atingir a região aurífera do que os caminhos que tinham que transpassar a Serra do Mar. Partindo de Salvador por mar, adentrava a foz do rio Paraguaçu até Cachoeira. Deste ponto seguia por terra em direção ao rio São Francisco, que subindo seu leito por terra e/ou água atingia-se a foz do rio das Velhas e deste até as minas. Segundo Antonil (2001, p.294 [1711]), “este Caminho da Bahia para as Minas é muito melhor que o do Rio de Janeiro e o da Vila de São Paulo, porque posto que mais comprido, é menos dificultoso por ser mais aberto para as boiadas, mais abundante para o sustento, e mais acomodado para as cavalgadas e para as cargas.”

<sup>7</sup> ORDENAÇÕES AFONSINAS, LIVRO II, TÍTULO XXVIII: Dos Direitos Reaes, que aos Reis pertence d'aver em seus Regnos per Direito Commum. pp.209-218. Facsímile disponível no Instituto de História e Teoria das Ideias, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. <<http://www.ci.uc.pt/ihti/proj/afonsinas/>>

<sup>8</sup> “(...) nenhuma pessoa do destrito da Bahia poderá levar as minas pelo caminho do sertão outras fazendas ou gênero que não sejam o gado, e querendo trazer outras fazendas as naveguem pela barra do Rio de Janeiro e as poderão conduzir por Taubaté ou São Paulo como fazem os mais, para que desta sorte se evite o levarem ouro em pó [...] como também não consentirão nellas outras fazendas que não for o gado”. 17º artigo do Regimento do Superintendente, Guardo-mor e mais officiaes das minas de Ouro de São Paulo, de 19/04/1702

<sup>9</sup> Mesmo proibido, inúmeros estudos apontam que o Caminho da Bahia continuou sendo um dos mais procurados tanto para a entrada de pessoas quanto para a circulação de todo o tipo de mercadorias que se destinavam às Minas Gerais na primeira metade do século XVIII, tamanha era a opção de rotas alternativas existentes pelos sertões que permitiam burlar o controle nos registros, barreiras e postos policiais ao longo do caminho principal.

<sup>10</sup> Carta de Artur de Sá e Meneses, 24 de maio de 1698. ANRJ, Códice 77, v.6, f142v-144v... Cf. Andrade (2002).

<sup>11</sup> Carta de Artur de Sá e Meneses, 24 de maio de 1698. ANRJ, Códice 77, v.6, f142v-144v... Cf. Andrade (2002).

<sup>12</sup> Cf. Antonil (2001, p.286-293).

<sup>13</sup> “Itinerário Geográfico com a verdadeira descrição dos caminhos, estradas, roças, sítios, povoações, lugares, vilas, rios, montes e serras que há da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro até as Minas do Ouro”. Composto por Francisco Tavares de Brito. Sevilha. Na Oficina de Antonio da Silva MDCCXXXII [1732]. Com todas as licenças necessárias. In: Códice Costa Matoso (1999, pp. 898-910).

<sup>14</sup> Ordem Regia de 06 de Novembro de 1717, Anais da BN, Códice 643, f.30-31. Cf. Costa (2005, p.89).

<sup>15</sup> Portaria. AHUL. 7.833. Apêndice Documental. In: Martins Filho (1965, p.200).

<sup>16</sup> Requerimento do Tenente Coronel Bernardo Soares de Proença relativo à abertura de um caminho para as Minas pela Serra do Mar. AHUL. 7.832. Apêndice Documental. In: Martins Filho (1965, p.199).

<sup>17</sup> “A légua colonial, também chamada légua de sesmaria ou légua craveira, media 6,6km. Uma légua quadrada equivalia a 4.356ha. Uma braça de sesmaria era igual a 14.520m<sup>2</sup> e uma sesmaria de terras tinha 1.125ha. Uma braça media 2,2m e 400 braças quadradas formavam um prazo, Uma tarefa equivalia a 30 braças em quadra ou 4.356m<sup>2</sup>. No Brasil Colônia e Imperial uma data totalizava aproximadamente 272ha ainda que muitas vezes a expressão fosse utilizada para designar uma pequena propriedade.” (FRIDMAN, 2002, p.9)

<sup>18</sup> Provisão resolvendo que as sesmarias de terra fossem concedidas, sejam de uma legoa em quadra respeitando as que já foram concedidas. RAPM. Ano XX, 1924, p. 425.

<sup>19</sup> Ordem Régia a Lourenço de Almeida, 15 de março de 1731. APM. Sc 29, f. 146. Cf Andrade (2002, p.213).

<sup>20</sup> Carta Régia pela qual se mandaram passar cartas de sesmaria a Garcia Rodrigues Paes e a seus 12 filhos das terras que se lhe fizera mercê, em recompensa dos serviços que prestara na abertura do caminho para as Minas. Inventário dos Documentos relativos ao Brasil existentes no Archivo de Marinha e Ultramar de Lisboa. Rio de Janeiro. Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1924, vol. XLVI, pp. 32-3.

<sup>21</sup> Cartas Patentes passadas por dom Braz Baltazar da Silveira a Mathias Barbosa em 17/12/1716. RAPM, ano XXI, fasc. III e IV, jun./dez., 1927, p. 642.

<sup>22</sup> Seção Colonial,, 04, f. 226. Carta de D. Pedro de Almeida ao Rei, 8/06/1719. Arquivo Público Mineiro. Cf. Andrade (2002, p. 168).

<sup>23</sup> Antonil (2001).

<sup>24</sup> Diário da Jornada que fez o ouvidor Caetano da Costa Matoso para as Minas Gerais. Códice Costa Matoso (1999, p. 888).

<sup>25</sup> O juiz de fora era o cargo atribuído a pessoa letrada pelo Rei, competindo-lhe funções semelhantes às do juiz ordinário, devendo administrar a justiça na vila ou cidade.

<sup>26</sup> Diário da Jornada que fez o ouvidor Caetano da Costa Matoso ... Códice Costa Matoso (1999, p. 888).

<sup>27</sup> Segundo Carrara (1997) esse prazo também variou ao longo do século setecentista, passando dos dois anos em 1698 para um ano em 1727 e, por fim, dez meses a partir de 1728.

<sup>28</sup> Requerimento de Antonio de Proença Coutinho, morador no Rio de Janeiro, no qual pede que não fosse deferida a petição de João Rodrigues dos Santos na parte que se refere à proibição da passagem pelo Caminho de Inhomirim. AHUL 10.643. Apêndice Documental. In: Martins Filho (1965, p. 202).

<sup>29</sup> Para HOLANDA (1975), dada a importância do milho na sociedade planaltina paulista e, depois, na mineira, vai usar o termo “civilização do milho” para designar essa enorme região interiorana.

<sup>30</sup> Arquivo Público Mineiro. Seção Colonial. 04, fls.233-233v. Carta do Conde de Assumar ao Rei, 24 de setembro de 1719, Cf. Andrade (2002, p.169).

<sup>31</sup> Rodrigues (2002), apresenta 198 nomes de posseiros encontrados na Serra da Mantiqueira até 1780, a partir da análise do Códice 224, fls. 41-48, da Seção Colonial do Arquivo Público Mineiro.

<sup>32</sup> Carta Régia 14/08/1711 comunicando que além de outras, faz mercê a Garcia Rodrigues Paes, pelos serviços da abertura do caminho novo, de uma vila na paragem de Parahyba do Sul. RAPM. Ano XX, 1924, pp.512-13.

<sup>33</sup> 1) 2/2/1721 - Sargento Mor Bernardo Soares de Proença - AHUL 4163/64 - MFP-15; 2) 12/11/1721 - Capitão Luis Peixoto da Silva - AHUL 4278 - MFP - 16; 3) [sem indicação de data]. Ao que parece nas anotações a data é a mesma da anterior - José Rodrigues Gomes [também sem indicação de localização]; 4) 23/02/1723 - Luiz Antunes Álvares - AHUL 5045 -MFP 32; 5) 20/04/1723 Ambrósio Dias Raposo - AHUL 4725 - MFP -38; 6) 02/05/1723 - Francisco Fagundes do Amaral AHUL 4883/84 - MFP - 18; 7) 14/09/1723 - José Borges Raymundo - AHUL 4985/86 - MFP - 27; 8) 03/12/1723 - Jorge Pedroso de Souza - AHUL 4875/76 MFP - 26. Coleção Enéas Martins Filho, IHGB, Lata 774, n. 4.

<sup>34</sup> Baeta (2004), ao estudar a importância dos Caminhos Reais na configuração urbana de Ouro Preto, também utiliza a linearidade ou a longilinearidade desenvolvido por Sylvio de Vasconcellos como o elemento diferenciador das cidades mineiras das portuguesas.

<sup>35</sup> Carta do Conde de Assumar ao Rei de Portugal. Vila do Carmo, 03/02/1719. RAPM, 1898, ano 3, fasc. I, abr./jun., 1998, p. 262.

# O Comércio Atacadista Carioca (1855-1900): Padrões e Processos Espaciais

## Wholesale Trade in Rio de Janeiro (1855-1900): Spatial Patterns and Processes

Vitor de Araujo Alves<sup>i</sup>  
Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

**Resumo:** Na segunda metade do século XIX começa a se desenrolar com mais intensidade a separação entre os usos do solo na cidade do Rio de Janeiro, processo que norteia o presente artigo. O objetivo é participar dessa discussão através da análise dos padrões e processos espaciais relacionados aos comerciantes atacadistas, que serão vistos nos anos de 1855 e 1900. Partimos da premissa de que os atacadistas, mais do que meros responsáveis pelo depósito e comercialização de produtos “em grosso”, cumprem ainda o papel da intermediação comercial. A articulação entre as escalas espaciais da produção e do consumo não deve ser subestimada, principalmente num mundo onde ainda predominam a dificuldade e a lentidão nas comunicações. Por fim, a cadeia comercial de exportação do café será vista como um caso à parte e terá mais dois recortes temporais intermediários, possibilitando uma análise espacial mais detalhada.

**Palavras-chave:** Comércio atacadista carioca; Processos espaciais; Geografia Histórica

**Abstract:** In the second half of the Nineteenth Century the separation of land uses in the City of Rio de Janeiro began to unfold with greater intensity and this process is analyzed through spatial patterns involving wholesale merchants between 1855 and 1900. Our premise is that wholesalers are not just responsible for the storage and marketing of bulk products but also play an important role in commercial intermediation. The relationship between the spatial scales of production and consumption should not be underestimated, especially in a world still characterized by difficult and slow communications. The marketing chain of coffee exports is presented as a special case and is analyzed in two sub-periods, which allow for more detailed spatial analysis.

**Keywords:** Wholesale trade, Spatial processes, Historical Geography

### Apresentação, Motivações e Dificuldades

Este artigo é fruto da Dissertação de Mestrado por mim defendida junto ao PPGG/UFRJ no ano de 2011<sup>1</sup>. E essa não teria sido possível sem o Professor Mauricio de Almeida Abreu. É muito bom que agora vejamos, em diferentes atividades científicas, uma crescente valorização da linha de pesquisa da qual ele foi um dos precursores no Brasil. Com menos brilho e muita gratidão, continuamos agora a retrair outras *geografias do passado*.

---

<sup>i</sup> Professor da Secretaria Municipal de Educação e da rede particular de ensino. [vitalves@gmail.com](mailto:vitalves@gmail.com)

A possibilidade de estudar um tema pouco explorado na geografia e na história de início não foi tão animadora, mas acabou se tornando com o tempo; o resultado foi um trabalho que, a despeito dos problemas, conseguiu reunir algumas contribuições. Uma delas é uma rápida reflexão teórica sobre a Geografia Histórica<sup>2</sup>. A segunda, uma revisão bibliográfica sobre o comércio atacadista, possibilitou que abordássemos pontos como a negligência com a temática, a evolução no seu tratamento dentro da geografia urbana e a tentativa de uma melhor delimitação de sua natureza. As funções a ele relacionadas, como veremos brevemente, são mais importantes do que tem se suposto normalmente.

Mas é outra contribuição que aqui nos interessa e da qual deriva a presente publicação. Trata-se da análise do setor atacadista carioca na segunda metade dos oitocentos, que mais amplamente se insere na evolução urbana e comercial do Rio de Janeiro. Este artigo é, portanto, essencialmente empírico e vai apresentar uma parte da discussão e dos resultados obtidos a partir do levantamento cartográfico. Por razões óbvias, não será disponibilizado o extenso conjunto de 25 mapas, 10 modelos comparativos e 71 tabelas do comércio atacadista carioca; a exposição sobre os procedimentos metodológicos utilizados para tal também será o mais breve possível. Com isso, a problematização sobre a elaboração e a interpretação cartográfica e sobre o uso das fontes históricas ficará para outra oportunidade.

Escolhas como essas, na verdade, foram a maior dificuldade enfrentada na execução do artigo. Primeiramente, pela complicada seleção dos elementos a serem tratados, que foram pensados respeitando outra ordem estrutural. Depois, por não podermos tornar muito longa esta interlocução, que (espera-se!) ainda sim deve ser capaz de apresentar uma síntese internamente coerente.

## **Objetivo, Questão Central e a Natureza do Comércio Atacadista**

A segunda metade do século XIX tem profunda relevância para os que se interessam pela evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro. É ao longo destas décadas que começa a se desenrolar o processo de separação entre os usos do solo, eixo que norteia o presente artigo. Em sentido amplo, o estudo sobre esse processo considera as funções residencial, manufatureira/industrial e comercial. Este trabalho, todavia, está restrito a esta última e tem como objetivo analisar os padrões e processos espaciais de um setor específico: o comércio atacadista. Sabidamente, isso não significa alijar da análise as outras funções urbanas e o outro ramo do setor comercial, o varejista.

A mistura quase total nos usos do solo da cidade do Rio de Janeiro, típica do espaço urbano carioca no período colonial, deve ser relativizada quando pensamos a segunda metade do século XIX – conforme têm mostrado as pesquisas no campo da geografia histórica carioca. Em uma cidade que conhece um franco crescimento físico e demográfico e um processo de modernização condizente com seu status de capital, a lógica capitalista ganha intensidade e o espaço urbano passa a apresentar tendências mais visíveis de especialização. Assim, áreas de maior nível de especialização funcional passam a contrastar com aquele aglomerado urbano que, espremido entre os morros do Castelo, Santo Antônio, São Bento e Conceição, amalgamava as diversas funções urbanas. Mas qual foi o papel que o setor atacadista desempenhou ao longo do processo de separação dos usos do solo no Rio de Janeiro oitocentista?

Para começarmos a responder esta questão é necessário lançar um olhar mais cuidadoso sobre a atividade atacadista e, de fato, muito poucos têm se dedicado a essa tarefa. A relativa negligência com o tema nos parece estranha se admitirmos que esse setor

é um dos apoios do capitalismo comercial e industrial, à medida que possibilita uma circulação de mercadorias cada vez maior em âmbito local, regional e global. Na geografia, a produção sobre os atacadistas não acompanha o grande número de trabalhos teóricos e empíricos que, na literatura brasileira e internacional, privilegiam o comércio varejista. Lembremos que uma das mais consagradas teorias em geografia urbana – a das localidades centrais, de Walter Christaller (1933) – ignora a localização do comércio por atacado, um problema que derivou da ausência quase total de uma literatura geográfica específica. O passar das décadas, todavia, não foi capaz de impedir o silêncio e como denuncia Corrêa (2000), ainda há uma geografia histórica brasileira do comércio atacadista a ser feita.

Partimos da premissa de que os atacadistas, mais do que meros responsáveis pelo depósito e comercialização de produtos “em grosso” (função mais comumente identificada) cumprem ainda o papel da intermediação comercial. Como mostram os trabalhos de Vance Jr. (1970) e Heidingsfield & Blankenship (1957), a importância dos intermediadores (comissários, corretores, representantes de firmas de exportação e importação etc.) não deve ser subestimada, principalmente num mundo onde ainda predominam a dificuldade e a lentidão nas comunicações. Trata-se de uma indispensável função de articulação entre as escalas espaciais da produção e do consumo. É partir deles, por exemplo, que a cidade do Rio de Janeiro se conecta à região cafeeira fluminense e escoar a produção direcionada aos mercados estrangeiros; do mesmo modo, máquinas têxteis e produtos manufaturados produzidos no exterior podem entrar na capital do país para, em parte, serem distribuídas a outros portos brasileiros. Foram as próprias necessidades impostas pela distância geográfica entre os produtores e o consumidor final que fizeram surgir o agente de comércio<sup>3</sup>. Para Vance Jr. (1970) a introdução do agente como um terceiro elemento (onde antes só havia produtores e compradores) é considerada uma das mudanças críticas na geografia econômica: é a partir disso que a economia local se torna parte de uma economia regional mais ampla, não se devendo negligenciar o caráter de pioneirismo proporcionado por essa expansão de horizontes.

As duas funções do comércio atacadista podem ser vistas isoladamente, mas devem ser pensadas também a partir das relações que mantêm entre si. Ao considerá-las, perceberemos que a estrutura interna das cadeias comerciais é mais ampla e complexa do que normalmente se supõe. Articulando agentes de intermédio a serviços de transporte, armazenamento e beneficiamento de mercadorias, a atividade atacadista passa a ser vista como um setor e é apenas assim que conseguimos inseri-la no estudo da separação dos usos do solo e dialogar com processos espaciais caros à cidade capitalista, como a centralização e a coesão de atividades terciárias. Além das questões intra-urbanas, inserimo-nos também em discussões mais amplas, como a evolução da atividade portuária no Rio de Janeiro e o papel da cidade na economia brasileira oitocentista, ligado à consolidação das funções de distribuição para o mercado interno e a polarização de produtos para exportação.

## **Os Recortes Temporais e a Definição das Classes e Gêneros do Comércio Atacadista**

Optou-se por dois recortes temporais sincrônicos (1855 e 1900) ligados diacronicamente, conforme proposta de Estaville Jr (1991). Isolamos assim o comércio atacadista do restante da totalidade espacial, acompanhando sua evolução ao longo de quase 50 anos. Ao trabalharmos apenas com dois recortes perdemos em detalhamento, que foi maior

no caso da cadeia comercial do café. Neste caso, são quatro recortes sincrônicos com intervalos de quinze anos (1855, 1870, 1885 e 1900) também unidos diacronicamente.

Já a divisão do setor atacadista é feita a partir de quatro classes, como mostra o Quadro 1. A Classe I é a dos intermediadores; já a segunda, terceira e quarta dizem respeito ao chamado comércio “em grosso”, representado pelos armazéns e depósitos. A Classe II traz os “Gêneros Alimentícios e afins”, a Classe III os “Gêneros Manufaturados” e a Classe IV os “Gêneros voltados à Construção e à Produção Industrial”. Os títulos das classes e dos gêneros respeitaram as nomenclaturas da documentação primária. Cada uma das quatro classes foi trabalhada de acordo com disponibilidade de dados retirados do Almanak Laemmert, uma espécie de catálogo do Rio de Janeiro no século XIX. Além da localização das atividades terciárias, esse documento disponibiliza muitos outros tipos de informações, sendo um importante instrumento de pesquisa. É importante reparar que alguns gêneros não estão disponíveis para os dois recortes temporais, demonstrando a dificuldade de se trabalhar com as fontes históricas. Vejamos o Quadro 1:

Quadro 1 - Classes e gêneros do comércio atacadista carioca (1855 e 1900).

CLASSES	Gêneros disponíveis nos dois recortes temporais	Gêneros disponíveis em apenas um dos recortes temporais
<b>Classe I: Agentes Comerciais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comissários de gêneros de importação e exportação;</li> <li>• Consignatários de gêneros de importação e exportação;</li> <li>• Comissários e consignatários de gêneros de importação e exportação;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escritórios de agências comerciais e corretores (1855);</li> <li>• Intermediários não-especificados de gêneros de importação e exportação (1900);</li> <li>• Agentes comerciais, corretores, representantes de casas estrangeiras e trapiches alfandegados (1900);</li> </ul>
<b>Classe II: Gêneros Alimentícios e afins</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Armazéns de Açúcar;</li> <li>• Armazéns de Farinha de Trigo;</li> <li>• Armazéns de Sal;</li> <li>• Armazéns de Azeite;</li> <li>• Armazéns de secos e molhados por atacado;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Armazéns de Arroz (1855);</li> <li>• Armazéns de tapioca, goma e araruta (1855);</li> <li>• Armazéns de Conservas Alimentares (1855);</li> <li>• Armazéns de carne seca (1900)</li> </ul>
<b>Classe III: Gêneros Manufaturados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Armazéns de fazendas;</li> <li>• Armazéns de fumo em rolo e em rama;</li> <li>• Armazéns de Drogas, Medicamentos e produtos químicos e farmacêuticos;</li> <li>• Armazéns de Móveis;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Armazéns de aguardente;</li> <li>• Armazéns de couros;</li> <li>• Armazéns de sabão e óleos;</li> </ul>
<b>Classe IV: Gêneros voltados à Construção e à Produção Industrial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Armazéns de Carvão (de pedra, animal e vegetal);</li> <li>• Armazéns de ferro, aço e outros metais;</li> <li>• Armazéns de madeiras e materiais para construção civil e naval;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Armazéns de materiais para obra (1855);</li> <li>• Depósitos de máquinas e instrumentos para a indústria (1900);</li> </ul>

Fonte: Almanak Laemmert (1855 e 1900).

A cadeia comercial de exportação do café, por tudo o que representa, será vista como um caso à parte e terá mais dois recortes temporais intermediários (1870 e 1885). Assim como nos casos anteriores, também respeitaremos a dupla função atacadista como critério de divisão para os comerciantes de café. Serão trabalhados os comissários e consignatários de café como representantes da função de intermediação comercial e os armazéns de ensaque como representantes da função de armazenagem.

## **Construindo a Análise Espacial: o Comércio Atacadista Carioca na Segunda Metade do Século XIX**

### **Breve contextualização e diálogo com a história econômica**

Segundo Galvão (1992), o Rio de Janeiro – comprimido entre o mar e a montanha, ladeado por praias, restingas, baixadas parcialmente pantanosas e florestas – teve seu crescimento sempre forjado na luta pelo espaço e na superação das distâncias frente às condições especiais do seu meio físico. Entretanto, é no século XIX que começa a época das grandes transformações no espaço urbano.

Até meados dos oitocentos, a área urbana do Rio de Janeiro ainda tinha como limites a orla marítima paralela à Rua Direita (atual Primeiro de Março) e o Campo de Sant' Anna (se tornando menos densa nesta direção). Lateralmente os limites eram, de um lado, os morros do Castelo, Santo Antônio e Senado; de outro, os morros de São Bento, Conceição e Providência. Esses limites correspondem, grosso modo, às atuais regiões administrativas do Centro e Zona Portuária. E se na primeira metade do século XIX a cidade passa por uma grande expansão demográfica, a maior parte da população carioca ainda tinha que se manter na parte que viria a ser chamada de “centro” como questão de sobrevivência. É apenas na segunda metade do século XIX que a cidade vence definitivamente o problema das distâncias e passa a se expandir de modo contínuo e denso, como indica Bernardes (1959). Para Abreu (2006 [1987]), o ano de 1870 é um marco divisório na história da evolução urbana do Rio de Janeiro. De acordo com o autor, a fase compreendida entre este ano e 1902, representa, para a história do Rio de Janeiro a primeira fase de expansão acelerada da malha urbana, com destaque para a atuação conjunta de bondes e trens.

Essa expansão física da cidade, baseada nos sistemas de transportes, era acompanhada pela expansão de outros serviços de consumo coletivo destinados a atender as necessidades básicas da população – como água, esgoto e iluminação. Com mostra Lamarão (1991), esses serviços reestruturaram o deslocamento de homens e mercadorias, definindo um novo contexto que ampliava consideravelmente as possibilidades de atuação do capital. Além da influência nos sistemas técnicos, a atuação capitalista se fazia sentir em outras frentes. A projeção da cidade como grande centro exportador, por exemplo, deu-se através de relações cujos montantes e trâmites exigiam um porte bem maior do que aquele conhecido no período colonial (Lobo, 1978). Vejamos mais de perto algumas questões relativas à evolução da função comercial.

A primeira delas diz respeito ao crescimento de sua importância. Na segunda metade do período oitocentista, a cidade do Rio de Janeiro continuou a exercer seu papel de escoamento de gêneros primários e ainda se consolidou como centro distribuidor de

artigos importados através do comércio de cabotagem. O número de estabelecimentos atacadistas citados no Laemmert, por exemplo, quase dobrou entre 1855 e 1900. Se no primeiro ano existiam em torno de 900 firmas voltadas para o atacado na cidade, no segundo recorte já eram mais de 1800 estabelecimentos. A classe mais importante em termos quantitativos foi a dos intermediários comerciais (Classe 1), que apresentou também o maior crescimento entre os dois recortes temporais. Dentre todas as classes, esta era a que consumia menos espaço. Já a Classe 4 (Gêneros voltados à Construção e à Produção Industrial), cujos estabelecimentos necessitavam de mais espaço, foi a que apresentou os menores números absolutos e a menor tendência de crescimento entre 1855 e 1900. Por fim, as quantidades de depósitos nas Classes 2 e 3 (gêneros alimentícios e manufaturados, respectivamente) foram quase as mesmas nos dois anos analisados; a diferença é que na Classe 3 o crescimento foi maior de um ano para outro.

A análise da documentação<sup>4</sup> mostra ainda que a importância do comércio extrapolava os níveis local e regional. Em 1850, dos 2847 navios que entraram no Brasil, 1125 tiveram como destino o Rio de Janeiro; dentre 2877, 1165 saíram do Rio. Nos outros 18 portos listados, o mais dinâmico era o de Salvador, com apenas 470 navios de entrada e 466 de saída. Segundo Lobo (1978), na virada do século XIX o movimento portuário do Rio de Janeiro esteve entre os três principais das Américas e os quinze maiores do mundo. No montante nacional, o movimento comercial do Rio de Janeiro também era impressionante: em 1855, os valores referentes às importações e exportações na capital respondiam por aproximadamente a metade dos valores totais brasileiros. Em 1888, a proporção manteve-se muito alta nas importações (131.369:306 mil réis em um total brasileiro de 260.998:859) embora, nas exportações, começasse a ganhar força a tendência que iria prevalecer a partir da virada para o século XX. Dos 212.592:272 mil réis conseguidos com as exportações, menos de um terço (95.752:919 mil) era proveniente do Rio de Janeiro. Retomaremos o assunto mais a frente, quando tratarmos isoladamente do café.

Analisando os principais produtos da alfândega carioca (e mesmo se considerarmos o total brasileiro), percebemos ainda uma enorme diferença entre as pautas de importação e exportação. De um lado, as exportações são pouco diversificadas, enquanto as importações são bem mais variadas e menos concentradas em termos de valores. Para encurtar este tópico, deixaremos de lado a comparação quantitativa detalhada de cada um dos gêneros que compõe as quatro classes do setor atacadista. Passemos ao começo da análise espacial propriamente dita.

### **As tendências gerais: os padrões espaciais predominantes**

Esta parte tem intuito de tentar organizar os atacadistas em um mesmo setor<sup>5</sup>, cuja unidade se funda, entre outras coisas, nas regularidades espaciais. Interessa-nos identificar as principais áreas ao longo das quais esteve localizado o setor atacadista carioca na segunda metade do século XIX, buscando entender os padrões que “unem” os anos de 1855 e 1900.

Em 1855, dentre as mais importantes ruas para os atacadistas estão as de São Pedro, Direita, da Alfândega, da Quitanda, do Sabão, da Candelária, das Violas, dos Pescadores, do Rosário e de São Francisco da Prainha. No ano de 1900, as ruas de São Pedro, Pri-

meiro de Março (Direita), General Câmara (Sabão) e Alfândega se mantiveram no grupo das mais significativas e as ruas do Rosário, de Teophilo Ottoni (Violas), da Quitanda, do Hospício, da Candelária e Visconde de Inhaúma (Pescadores) reaparecem com força. As novidades são as grandes concentrações nas ruas da Saúde, dos Ourives, do Ouvidor e da Gamboa. A primeira e a última, mais imediatas à zona trapicheira, merecem um olhar mais atento. O mapa na figura 1 sintetiza as regularidades que ligam os dois recortes temporais, um padrão de localização que marca toda a segunda metade do século XIX:

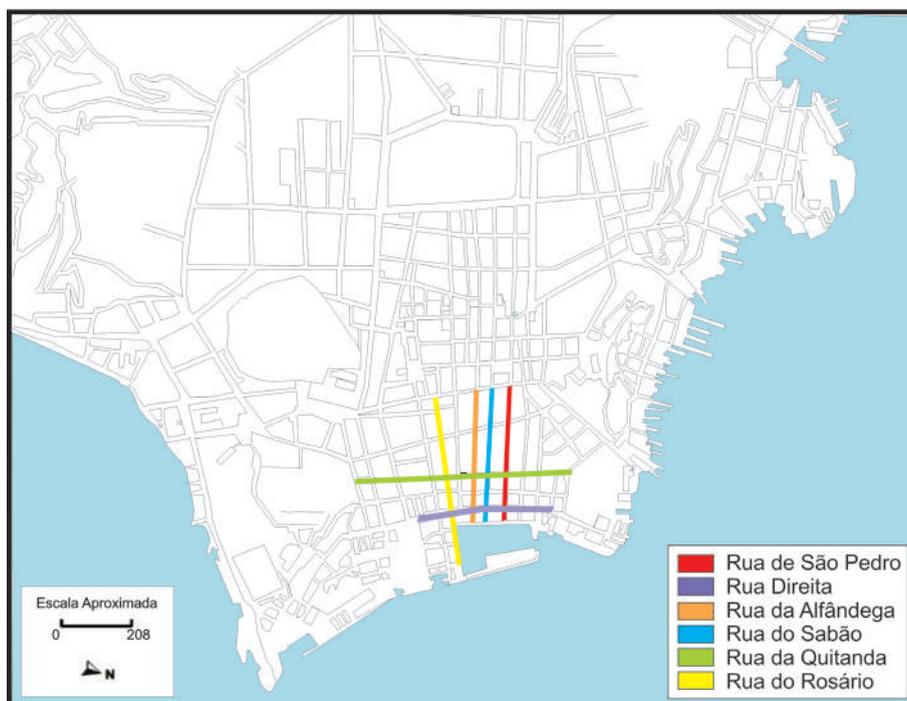


Figura 1 - Principais ruas do comércio por atacado no Rio de Janeiro (1855 e 1900) . Organizado pelo autor. Base cartográfica: Motta (2001).

A identificação das principais ruas, entretanto, não é suficiente para delimitar as tendências gerais do comércio atacadista carioca. Considerando que os estabelecimentos muitas vezes estão localizados em apenas uma parte da rua, ou seja, que existem quarteirões onde a concentração é maior, é preciso ir além desta primeira análise. Utilizou-se o artifício de dividir o espaço em outras unidades, capazes de complementar o quadro espacial mais geral; aqui chamaremos estas unidades espaciais de *áreas*, que serão representadas mais à frente (Figuras 2 e 3).

A primeira dessas áreas tem como limites as ruas Direita e da Quitanda (ao sul e ao norte); lateralmente, os limites são as ruas de Bragança e do Rosário (a leste e a oeste). A segunda área tem como limites a rua da Quitanda e dos Ourives (ao sul e ao norte) e as ruas dos Pescadores e do Rosário (a leste e a oeste). Em 1900, percebemos a manutenção

da área 1 como a mais dinâmica da cidade em relação ao comércio por atacado; a área 2, por sua vez, ganha mais importância do que no primeiro recorte, apresentando tendências maiores de concentração. Pode-se notar ainda que o aumento no número de estabelecimentos atacadistas na cidade do Rio de Janeiro é acompanhado de uma expansão no alcance espacial, nos permitindo identificar a presença de, pelo menos, mais seis áreas.

Dentre essas novas áreas de atuação marcante, destaca-se aquela limitada ao sul e ao norte pelas ruas dos Ourives e Uruguiana, e a leste e a oeste pelas ruas de Teófilo Ottoni (das Violas) e do Ouvidor, respectivamente. Trata-se da área 3. Já a área 4 está circunscrita ao polígono limitado pela rua Uruguiana e o Campo de Santana (a sul e ao norte) e pelas ruas de São Joaquim e Sete de Setembro (a leste e a oeste) e juntamente com as três anteriores está expressa abaixo:

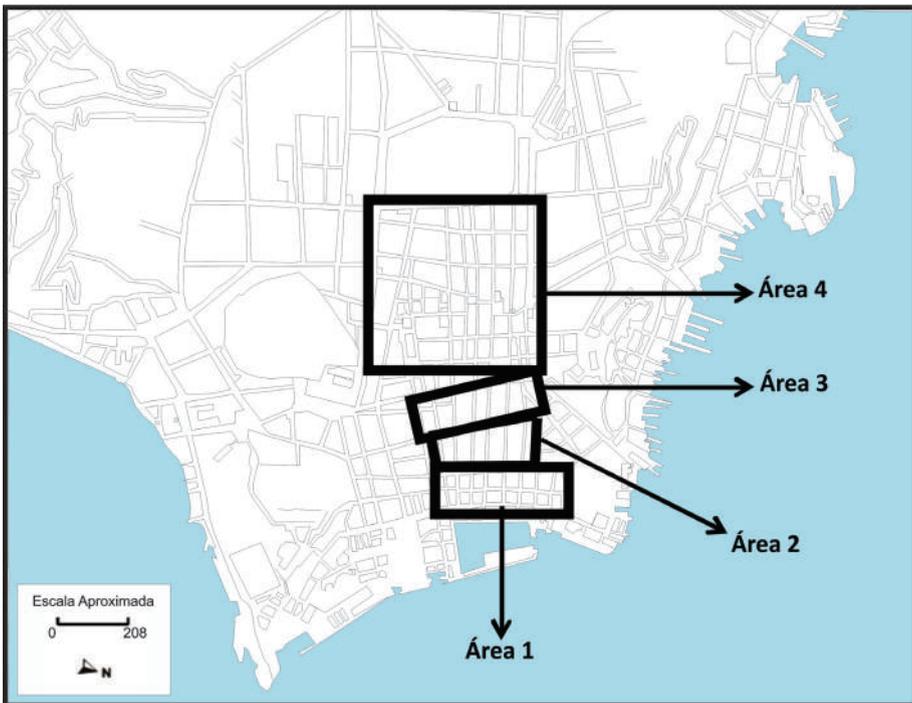


Figura 2 - Comércio atacadista carioca (áreas 1, 2, 3 e 4).  
Organizado pelo autor. Base cartográfica: Motta (2001).

As áreas 5, 6, 7 e 8 ainda que bem mais timidamente, completam as tendências gerais em 1900. A área 5 é limitada pela praça XV de novembro e pelo largo da Carioca (ao sul e ao norte) e pelas ruas do Ouvidor e de São José (a leste e a oeste). A sexta se localiza nas imediações da rua do Mercado e do Comércio. A área 7 é limitada ao sul pela rua Fresca e ao norte por parte da rua da Ajuda. A leste, o limite é a Praça XV e a oeste, a outra parte da rua da Ajuda. Por fim, a área 8 se estende pela costa leste, que vai do morro de São Bento até o saco da Gamboa, passando pelo morro da Saúde. Vejamos:

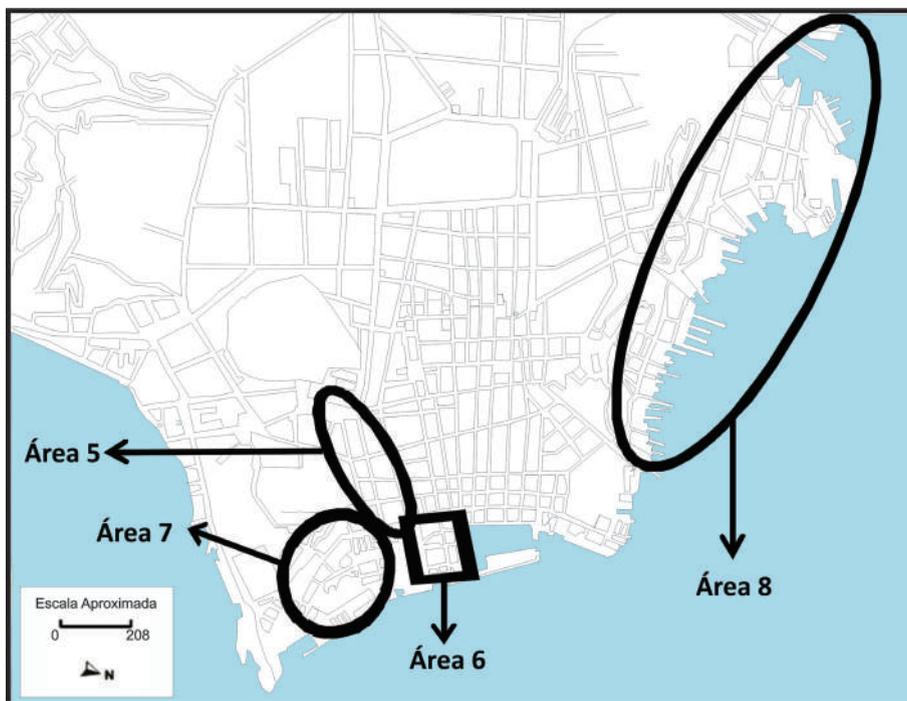


Figura 3 - Comércio atacadista carioca – áreas 5, 6, 7 e 8.  
Organizado pelo autor. Base cartográfica: Motta (2001).

### Diálogo com a geografia urbana

O conceito de *centralização*<sup>6</sup> nos interessa particularmente nesta etapa. Reflexo da separação dos usos do solo, a formação de uma área central deve ser vista como um dos mais importantes indicativos do fortalecimento capitalista no espaço urbano.

Entre 1855 e 1900, é possível perceber uma tendência geral de aglomeração da atividade atacadista, largamente concentrada nos limites de nosso recorte espacial. No primeiro corte temporal, isso não chega a ser fator de diferenciação, já que a cidade estava praticamente restrita a esses limites. Em 1900, porém, a concentração nesta parte da cidade – que já vê ocupadas outras freguesias mais longínquas – passa a ser mais importante, seguindo a mesma tendência do comércio varejista apontada por Motta (2001). Analisando o comportamento do setor secundário no período analisado, o autor conclui que o processo de centralização se fazia empurrando as unidades fabris para a periferia ou áreas mais distantes (como São Cristóvão) com terrenos ainda disponíveis e com certa quantidade de casarões que poderiam ser reaproveitados para a utilização de instalações industriais. Por último, ainda apura que os serviços foram os que mais apresentaram aumento de atividades e comportamento centralizador, chegando em alguns casos a se localizar de maneira quase especializada no espaço urbano. No caso da exportação do café, veremos que isso acontece de maneira muito clara e que a segunda metade do século XIX é o período-chave nesse desenrolar.

As áreas 1 e 2 são as que talvez mais reflitam a tendência de centralização em questão. Repare-se que nelas estão presentes as seis principais ruas do comércio por atacado em 1855 e 1900, a saber: ruas de São Pedro, Direita (Primeiro de Março), Alfândega, Sabão (General Câmara), Quitanda e Rosário. Aqui, de fato, estamos diante do “núcleo” atacadista na segunda metade do século XIX, não coincidentemente o eixo mais dinâmico do setor terciário entre 1870 e 1900; novamente com Motta (2001) este tem como limites as ruas Direita e da Quitanda. A necessidade dos atacadistas se manterem perto de onde estavam os estabelecimentos varejistas por eles abastecidos nos parece bastante clara.

Concomitantemente à expulsão da função residencial, a expansão horizontal do setor terciário é válida quando analisamos os atacadistas separadamente. As áreas 3 e 4 representam o crescimento em direção ao Campo de Santana, ou seja, para “fora” da chamada “Cidade Velha”. As áreas 5, 6 e 7, por sua vez, definiam-se pela influência de uma importante área de desembarque de mercadorias na cidade, uma localização eficiente sobretudo para artigos importados que abasteciam as adjacências de pontos comerciais como o Mercado, a praça XV e as áreas 1, 2 e 3.

Embora nosso recorte espacial apresente as características apontadas por Corrêa (1996 [1979]) – a aglomeração de atividades terciárias e a facilidade de acesso em relação às outras partes da cidade – é perigoso afirmar que já exista uma área central “propriamente dita”. Era ainda muito significativa a presença de atividades bastante diversificadas em contiguidade e de edifícios multifuncionais. Se podemos, com propriedade, afirmar que a segunda metade do século XIX é um período-chave na evolução do que Murphy & Vance (1954) chamaram de *hard core*, por outro lado é necessário reconhecer que na cidade do Rio de Janeiro a separação nos usos do solo ainda não havia se concretizado inteiramente. No caso dos atacadistas, estes ainda sequer se separaram totalmente dos varejistas. A ausência dessa repartição é um dos elementos que impede a visualização da chamada Zona Periférica do Centro. Tanto na conceituação de Horwood & Boyce (1959), quanto em outras anteriormente formuladas<sup>7</sup> (como a “Zona de transição”, a “Área cinzenta” ou a “Zona de obsolescência”), o isolamento dos depósitos atacadistas é condição básica para a formação de uma área central bipartida. Em resumo, o mais seguro é afirmar que a centralização de atividades no Rio de Janeiro se apresenta ainda num estágio inicial, em que a pressão exercida pelos preços da terra ainda não foi capaz de expulsar totalmente os atacadistas da área que passou a ser conhecida como centro. Além disso, como já dito, a presença dos atacadistas ao longo das oito áreas (principalmente no caso das áreas 1 a 7) também indica que havia interesse em reduzir os custos de transporte a partir de uma localização próxima aos varejistas. A presença de uma área específica para o comércio a varejo e “livre” dos usos sujos, portanto, teve que esperar até o século XX.

Para Vance (1977, citado por Motta, 2001:17), que propõe um modelo de longa duração para a evolução da área central dividido em seis etapas, o estágio inicial (*inception*) é caracterizado pelo surgimento do núcleo originário da cidade, via de regra, como ponto de ligação regional com o sistema de comércio a longa distância. Isso parece bastante razoável no caso do Rio de Janeiro oitocentista. O interessante é perceber que o estágio incipiente da centralização de atividades terciárias passa a conviver com pequenas tendências de “periferização”, que se confirmam pelo aumento do dinamismo ao longo da área 8. É preciso ficar claro que tais tendências não ocorrem em todo o setor atacadista, mas apenas nos armazéns e depósitos, ou seja, no chamado comércio “em

grosso". Estes representam a última etapa da cadeia comercial atacadista e são grandes consumidores de espaço, cada vez mais difícil em áreas densamente ocupadas. Quando consideramos o atacado a partir de sua outra função, qual seja, a de intermediador comercial, continua a ser predominante o comportamento centralizador. Tais diferenças funcionais, portanto, refletem-se no espaço geográfico carioca e confirmam a necessidade de um conceito de comércio atacadista que vá além do senso comum, conforme assinalou James Vance Jr. (1970); elas, inclusive, motivam a divisão do próximo item e do último, referente ao estudo da cadeia comercial do café.

## **A dupla função do comércio por atacado na cidade do Rio de Janeiro**

### Os Agentes Comerciais e as Atividades de Exportação e Importação

Inicialmente, é fundamental lembrar a importância destes comerciantes, que possibilitam as relações entre consumidores e produtores separados por muitos quilômetros de distância. De acordo com Vance Jr. (1970), a teoria explicativa sobre a "internacionalização" capitalista tem ratificado, sobretudo, o papel da evolução tecnológica nos setores de comunicações e transportes, esquecendo da necessidade do agente que opera tais transações. A cidade Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX é bom exemplo dessa necessidade: se por um lado ela experimenta novidades impostas pelo capitalismo ao seu sistema técnico, por outro ainda não pode prescindir dos negociantes dedicados à função de integração comercial.

Vejamos rapidamente o caso dos comissários e dos consignatários. Primeiramente, há de se desfazer a ideia de que o comércio por comissão e consignação estava restrito à atividade cafeeira. Na realidade, outros gêneros de exportação – e também importação – eram negociados dessa maneira. Vejamos um exemplo:

Antonio Francisco Guimarães Pinheiro (...) estabelecido com casa de comissões na rua do Hospício, nº 58 (...) Recebe à consignação mercadorias nacionaes e estrangeiras das províncias de fora do Imperio e aceita quaesquer incumbencias de compras, recebimentos (...) mediante as taxas e fazendo as vantagens mais razoáveis do estylo (Almanak Laemmert, 1855: 459; grifo meu).

Assim, os produtos com os quais estes agentes trabalhavam podiam ser os mais diversos: "Alves e Cruz, consignatários de navios, assucar, carne secca, aguardente, sebo e graxa, r. do Sabão, 46" (Almanak Laemmert, 1855: 458); isso não excluía possíveis atividades especializadas: "Antonio Marques da Silva, comissões de fumo por atacado, rua do Sabão, 57" (Almanak Laemmert, 1855: 459). A função destes agentes era encontrar compradores para os produtos oferecidos pelas firmas que representam com o melhor preço possível. Para tal, recebiam uma comissão ou consignavam parte da venda. É bastante comum que os agentes atuassem nesses dois tipos de agenciamento, muitas vezes tratado como um só.

Além da função intermediadora, os comissários e consignatários podiam estocar nas próprias firmas comissárias as mercadorias, antes de entregá-las: "Araujo e Irmãos, escritorio commercial e deposito de productos de agricultura, praia dos Mineiros, 45" (Almanak Laemmert, 1855: 458; grifo meu). Isso vem novamente a demonstrar a força que ainda tinha a mistura dos usos – mesmo dentro do setor terciário – e a dificuldade de, na prática, separar

os atacadistas através de uma dupla função. Dependendo da importância da firma, a quantidade negociada era maior e fazia-se necessário o armazenamento em depósitos maiores.

Os comissários e consignatários também podiam conceder crédito por conta própria. A presença da função financeira (mesmo que ainda não estivesse totalmente separada da função e estocagem) se fazia sentir no espaço urbano carioca a partir de localizações mais “centrais”. Isso vale para os dois recortes temporais, como mostra comparativamente a figura 4 – que trata especificamente dos comissários. As áreas 1 e 2 são as mais dinâmicas nos dois anos e intensificam-se em concentração em 1900. Neste momento, a área 3 também ganha importância, demonstrando o espraiamento do comissariado carioca. A tendência de concentração nas áreas 5 e 6 é menor, mas ainda sim contribui para o aumento do alcance espacial dos comissários na cidade do Rio de Janeiro.

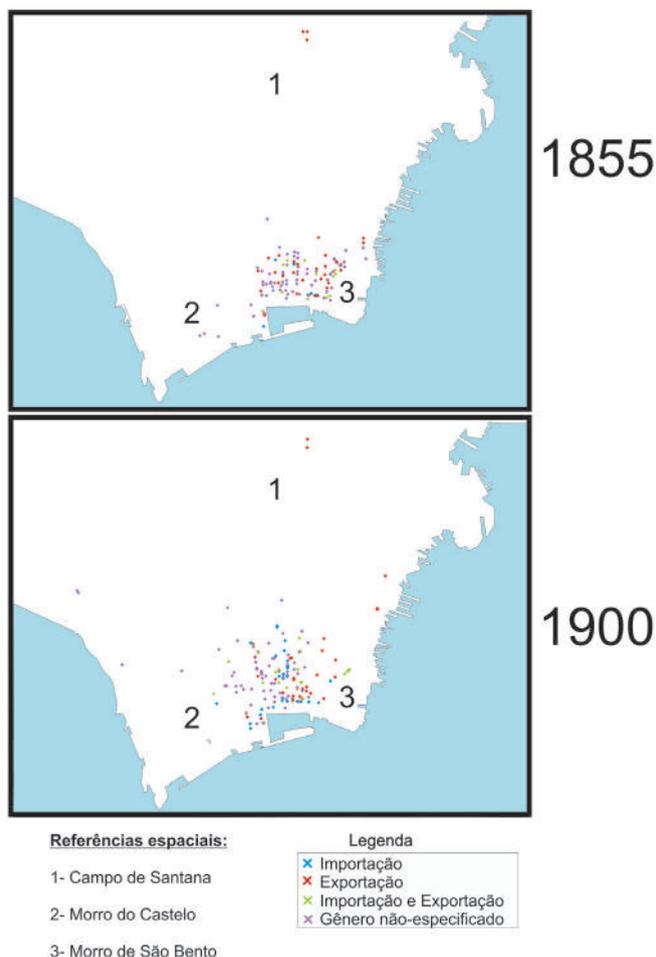


Figura 4 - Comissários de gêneros de exportação e importação em 1855 e 1900. Organizado pelo autor. Base cartográfica: Motta (2001).

Segundo Heidingsfield & Blankenship (1957), os representantes têm a função de facilitar a compra ou a venda para os clientes que representa; já o agente de vendas é um intermediário que, sob condições de contrato ao longo prazo, manipula toda a produção de determinado produtor, com liberdade quase total em questões de preço e condições de venda. Em 1900, eles estenderam suas atividades para além da área 1 e passaram a ter concentrações importantes nas áreas 2, 5 e 6. Já os comerciantes que trabalhavam exclusivamente com a consignação se encontram praticamente ausentes no ano de 1900. Considerando o ano de 1855, seu padrão espacial é bastante parecido com o dos comissários. Quanto aos intermediários não-especificados, foi esmagadora a maioria daqueles voltados à importação e espacialmente, eles apresentaram formidáveis concentrações nas áreas 1, 5 e 6 mas, principalmente, nas áreas 2 e 3. A necessidade de encurtar a análise impede-nos de ver mais calmamente essas e outras singularidades dos diversos gêneros que compõe a Classe I. É mais interessante agora apontar que os intermediários cariocas não se espacializavam a partir de uma divisão territorial do trabalho capaz de definir áreas específicas para importadores e exportadores. Ao contrário, ainda fica clara uma mistura muito significativa entre os serviços de importação e exportação.

#### Os Armazéns e o Comércio “em grosso”

A despeito da indisponibilidade de dados que impedem a espacialização de gêneros nos dois recortes, partimos da ideia de que existem características que nos permitem compará-los enquanto um grupo. É ainda preciso atentar à dificuldade de se distinguir com clareza o comércio varejista do atacadista. Esse problema deriva de dois fatos principais. Em primeiro lugar, não é rara a possibilidade de, no mesmo estabelecimento, se verificar os dois tipos de comércio. Depois, pelo fato do Almanak Laemmert não ser a base mais indicada para verificarmos os elementos que Beckman & Engle (1937 citados por Vance Jr., 1970) definiram como básicos para esta diferenciação: a condição ou o motivo do comprador em fazer a compra, a quantidade de bens envolvidos na transação e o método de operação do negócio. Passemos a uma breve análise do comércio “em grosso”, começando pela classe I (Gêneros Alimentícios e afins).

Comparados aos agentes comerciais, há menos tendências de regularidade nos gêneros alimentícios enquanto grupo e algumas permanências só são nítidas quando comparamos os mesmos gêneros em 1855 e 1900. Há um ainda um número menor de ruas com grandes concentrações e em muitos casos se torna difícil até a identificação de um padrão espacial mais nítido. Entretanto, já se nota, na passagem para o ano de 1900, uma tendência de maior dinamismo na área 8, ao longo da zona trapicheira da cidade (praias do Valongo, da Saúde e da Gamboa). Grandes consumidores de espaço, alguns destes armazéns já começam a procurar áreas maiores e mais baratas, embora o adensamento ao longo das áreas 1 e 2 ainda pareça – de maneira geral – muito interessante.

No ano de 1900 é bem maior o espraiamento dos armazéns alimentícios, representado sobretudo por um maior dinamismo nas áreas 2, 3, 6 e 7. Na área 8, as tendências

de maior concentração passam das imediações do morro de São Bento e largo da Praia (em 1855) para as proximidades da Praça Municipal e da rua da Saúde (no sentido sul-norte). Dentre os gêneros em questão (açúcar, farinha de trigo, sal, arroz, azeite e carne seca), os mais interessantes a serem analisados separadamente são o primeiro e o último. Ambos eram importados e, em parte, reexportados, embora esta função fosse menos importante. As suas tendências de concentração espacial, deste modo, fazem-nos relativizar a afirmação de Ratcliff (1959, citado por Motta, 2001): segundo este autor, o comércio atacadista voltado para o mercado interno se beneficia menos da companhia de seus competidores, dado que uma firma pode abastecer várias casas comerciais; o mercado de exportação, ao contrário, pressupõe a presença dos concorrentes em contiguidade, facilitando o processo de compra, comparação e seleção. No caso da carne seca, as vantagens oferecidas nas áreas 6 e 7 (próximos do mais importante ponto de entrada de produtos da cidade) parecem mais significativas. Por sua vez, os armazéns de farinha de trigo, sal e arroz, são surpreendentemente menos expressivos (do ponto de vista numérico e do processo de coesão) e é difícil verificar algum padrão espacial ou concentrações mais claras.

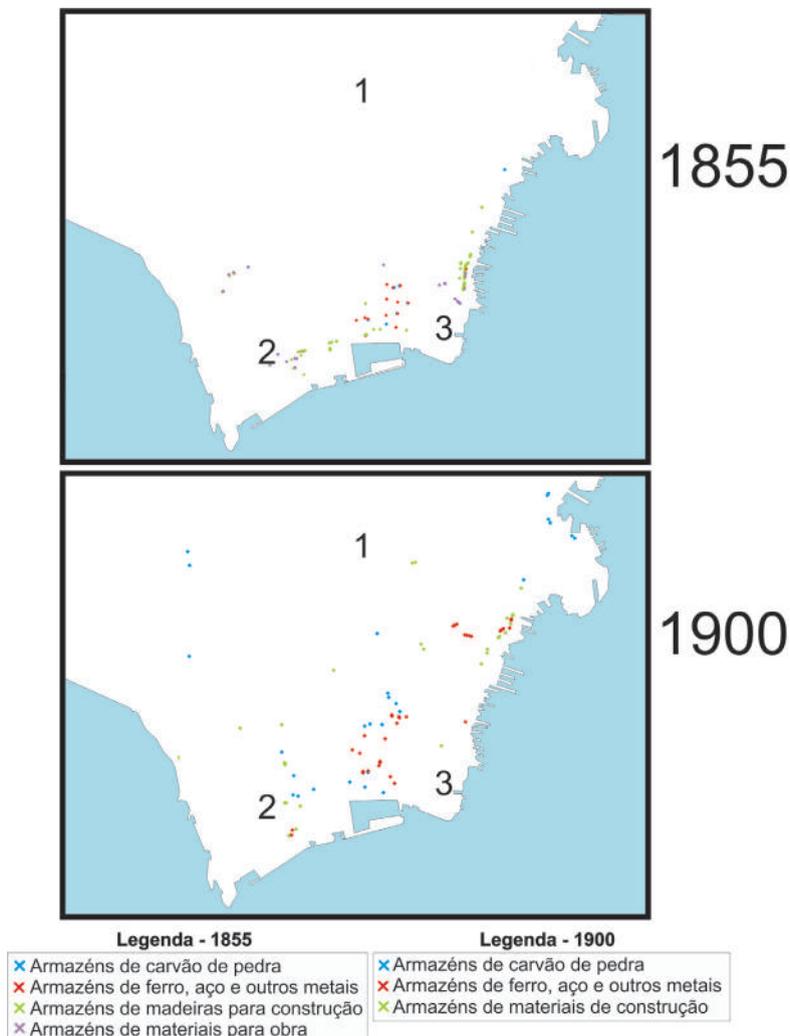
Talvez o mais importante para estes três últimos tipos de armazéns fosse se manter próximo aos comerciantes varejistas que abasteciam. É também o caso dos estabelecimentos conhecidos como secos e molhados, que acumulavam as funções de atacadistas e varejistas. Primeiramente, é interessante observar que a enorme presença destes estabelecimentos é indicativa da importância que ainda tinha a função residencial nesta área. Como a própria teoria Christalleriana aponta, o consumidor não se mostra muito disposto a percorrer grandes distâncias para adquirir gêneros corriqueiros, a exemplo dos secos e molhados. Em 1900, todavia, a área 8 (ao longo dos trapiches) passa a ser mais atrativa, sobretudo para os chamados 'mantimentos secos'. A rua da Saúde, neste caso, tem as maior concentração de estabelecimentos.

Assim como no caso dos gêneros alimentícios, é difícil perceber grandes regularidades analisando os gêneros manufaturados e industrializados. Pode-se dizer que a tendência de concentração na área 1 de alguns gêneros contrasta com a de desconcentração de outros, e com um aumento de importância das áreas 3 e 5. Vejamos rapidamente apenas um dos gêneros, os atacadistas de tecidos e fazendas. No primeiro recorte temporal, a enorme presença das chamadas 'fazendas secas de importação' demonstra a importância da importação de tecidos na década de 1850, quando a indústria de tecidos brasileira era ainda incipiente. Neste caso, quase a totalidade dos estabelecimentos está circunscrita à área 1 e mais de 60% deles concentrada ao longo das ruas da Quitanda e Direita. Em 1900, a presença das 'fazendas por atacado' é incriivelmente alta nas ruas da Alfândega e Primeiro de Março (Direita). Neste momento, a indústria têxtil na cidade já se encontrava consolidada e o mercado interno já não era dependente das importações.

Por fim, os Gêneros voltados à Construção e à Produção Industrial (Figura 5) talvez sejam aqueles que melhor demonstram o aumento de importância da área 8 e um relativo afastamento do núcleo da chamada 'cidade velha'. Ela receberá com força os armazéns que precisam de muito espaço. Vejamos alguns detalhes.

A importância dos armazéns de carvão, produto que alimentava os fornos das indústrias e das casas cariocas, só pode ser percebida (em relação à quantidade e à concentração espacial) em 1900. A partir daí esse gênero deixa de ser praticamente insignificante para apresentar pequenas concentrações em áreas ao longo da área 8, como na Gamboa e na Praia Formosa (São Cristóvão), que ficou fora da base cartográfica aqui utilizada. As áreas 3 e 5, mais timidamente, também representam o afastamento já citado. Já os armazéns de ferro, aço e outros metais apresentam uma localização importante nas áreas 1 e 2 no ano de 1855, o que se mantém no ano de 1900. Todavia, as maiores concentrações estão nas áreas 3 e 8: na primeira, a rua de Teófilo Ottoni (das Violas) é a mais importante; na segunda, as maiores concentrações estão nas ruas Camerino (da Imperatriz) e da Saúde, logo depois do Mercado Municipal. Os armazéns de madeiras para construção também têm a área 8 como a mais dinâmica. Em 1855, mais da metade deles está concentrada nas ruas de São Francisco da Prainha e da Saúde. As imediações do largo do Paço (áreas 6 e 7) também se mostraram importantes.

Repare-se que em 1900 não há nenhum armazém de madeira ao longo das áreas 1, 2 e 3, algo raro até este momento. As maiores concentrações estão novamente na área 8, nas ruas da Saúde e em São Cristóvão. Nos gêneros restritos a apenas um dos anos. Em 1855, os armazéns de materiais para obra tiveram grande concentração na rua da Prainha, na parte sul da área 8. Novamente, praticamente não há presença nas áreas 1, 2 e 3. A rua da Prainha lidera também a concentração das máquinas e equipamentos voltados à indústria, que tem ainda grandes concentrações nas ruas de Teófilo Ottoni e Travessa de Santa Rita, perto do morro de São Bento. Além dessa área, o limite entre as áreas 2 e 3 é o mais dinâmico; a área 8, por sua vez, é representada pela concentração da rua Camerino.



**Referências espaciais:**

- 1- Campo de Santana
- 2- Morro do Castelo
- 3- Morro de São Bento

Figura 5 - Armazéns de carvão, ferro, madeiras para construção (1855-1900) e de materiais para obra (1855). Organizado pelo autor. Base cartográfica: Motta (2001).

### A exportação do café: um caso à parte

Em termos de padrões de localização, a atividade de exportação do café também tem interessantes singularidades, conforme mostrará nossa análise. O nível de detalhamento será maior também em relação aos recortes temporais: ao invés de trabalharmos

apenas com dois recortes (1855 e 1900), teremos mais dois cortes intermediários (1870 e 1885). A cadeia comercial do café será vista na mesma estrutura utilizada para o restante do setor atacadista. Como anteriormente, interessam-nos tanto os agentes comerciais (vistos neste caso através dos comissários e consignatários) quanto o comércio “em grosso”, representado pelos armazéns de ensaque de café. Mas antes da análise espacial propriamente dita, vejamos rapidamente alguns pontos interessantes.

Ferreira (1977) analisa a expansão e a crise dos comissários de café no Rio de Janeiro e adverte que durante o século XIX persistiram as dificuldades em relação ao seu financiamento e à sua comercialização. Para sua comercialização, a principal questão era: como estabelecer as ligações entre as zonas de plantações e o Rio de Janeiro? Imensos eram os problemas de transporte, já que se utilizavam os precários caminhos que vinham do interior e tinham seu ponto terminal no Recôncavo da Guanabara. Assim, até a inauguração das primeiras estradas de ferro, na década de 1850, todo o escoamento da produção cafeeira era feito em lombo de mulas através de perigosos caminhos. Os carregamentos desciam das respectivas áreas de produção em direção aos entrepostos comerciais de Estrela, Iguaçu e Magé – situados no fundo da Baía de Guanabara – e Mangaratiba, na Baía de Sepetiba. Mangaratiba recebia produção de São João Marcos, Piraí, Resende e Barra Mansa; Estrela recebia produção de Minas Gerais, Vassouras, Valença e Paraíba do Sul; Magé recebia produção do Oriente Fluminense (Taunay, 1945).

Desses empórios, a produção era transportada em barcos para seu destino final, o porto do Rio de Janeiro. Daí outra questão surgia, como mostra Ferreira (1977): quem receberia e venderia o produto quando este chegasse em seus pontos terminais? O percurso feito por terra até a chegada aos portos ficava por conta dos próprios fazendeiros, que possuíam escravos e tropeiros, encarregados de conduzir as tropas. Contudo, quem se encarregaria do desembarque e armazenamento, do reembarque das cargas para o Rio e, finalmente, arranjaria um comprador para a produção?

À medida que prosperavam as áreas cafeeiras, abriam-se algumas oportunidades para consumo, ainda que restritas inicialmente. Como indica Stein (1961), os fazendeiros e suas famílias começaram a adquirir alguns bens de difícil obtenção em suas regiões, tornando-se necessário o aparecimento de algum elemento que desempenhasse tal função. A execução dessas tarefas implicava em alguma experiência comercial e tempo disponível, de forma a não precipitar as vendas do café<sup>8</sup>. Para solucionar esse conjunto de problemas, começaram a surgir os primeiros intermediários que se localizavam nos portos recebedores do produto. De acordo com Ferreira (1977), inicialmente esses elementos não passavam de representantes dos fazendeiros que para eles realizavam transações, seja de venda de seus produtos, seja de compra de bens necessários. Entretanto, pouco a pouco, esses simples representantes dos fazendeiros foram adquirindo maior autonomia, passando a realizar transações por conta própria, dando início aos negócios de consignação de café.

Surgiam, originadas desses intermediários e de algumas firmas antigas de comércio na Corte, as primeiras casas comissárias de café. Nos primeiros anos da expansão cafeeira, o comissário se dedicava essencialmente à comercialização, fazendo alguns adiantamentos apenas em caráter esporádico. Entretanto, o segundo e terceiro quartéis do século XIX trouxeram uma grande expansão para o cultivo do café. Se até então os recursos familiares e pessoais completados por empréstimos esporádicos de comerciantes haviam sido suficientes, a nova dimensão que atingiam os negócios cafeeiros exigia

amplos investimentos. Gradativamente, os comissários passaram a atuar na esfera financeira, transformando-se em banqueiros de seus comitentes (Ferreira, 1977). Uma vez organizada uma casa comissária e estabelecida a sua clientela, a transação comercial consistia no envio do café pelo fazendeiro para a venda. Esta se processava sob a forma de consignação, ou seja, o comissário recebia o produto e o vendia nas melhores condições do mercado mediante uma comissão.

Datam da década de 1850 o aparecimento de grandes firmas pertencentes a poderosos fazendeiros já enriquecidos, criando-se uma elite de cafeicultores que acumulavam a essa função atividades comerciais e financeiras, constituindo uma burguesia comercial que controlava os principais setores econômicos. Segundo Gerson (1970:71), ia-se também o tempo dos pequenos negociantes e comerciantes das comissárias localizadas no Recôncavo da Guanabara. Com a abertura das primeiras estradas de ferro, os antigos portos escoadores viam-se gradativamente marginalizados. Assistia-se assim a transferência da concentração dos negócios cafeeiros do Vale do Paraíba na Corte do Rio de Janeiro, concretizando-se dessa forma a posição dos comissários de café, o que significava fornecimento de créditos regulares à lavoura e uma plena constituição dos mecanismos comerciais.

Na cidade do Rio de Janeiro, para que a exportação de café fosse realizada, fazia-se necessário cumprir algumas etapas (Ferreira, 1977): O café era despachado do interior da Província do Rio; chegando ao Rio, o café ficava guardado em armazéns ou em depósitos dos trapiches até que fosse enviado aviso aos comissários; o próximo passo era transportar o café para as casas comissárias, onde os sacos eram contados; a seguir, os sacos de café eram transportados para os armazéns dos ensacadores, onde eram misturadas diversas qualidades de café, fazendo o que à época se chamava de "liga"; a última etapa se relacionava com o corretor, um representante das firmas estrangeiras de importação de café da Europa e dos Estados Unidos. O corretor tinha como função procurar tipos determinados de café, segundo as exigências dos mercados externos. Assim, a atuação do exportador consistia em comprar café do ensacador através da figura do corretor. Realizados os negócios, as vendas seguiam diretamente dos armazéns dos ensacadores para o porto de embarque. Como vemos, as casas exportadoras não se ocupavam em nada com a preparação do café, resumindo-se sua atividade ao repasse dos estoques adquiridos aos mercados consumidores.

O fato é que o café foi capaz de integrar uma rede de pequenas cidades apoiada no Rio de Janeiro. Um marco neste processo é a construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que substituiu o transporte anteriormente feito por tropas de mulas. Na segunda metade do século XIX, são ainda realizadas melhorias das instalações físicas da área portuária do Rio de Janeiro, como: construção de cais, docas, armazéns, aterros de determinadas áreas e introdução de maquinarias nas operações de carga e descarga (Lamarão, 1991).

### Análise Espacial da Atividade de Exportação do Café

Algumas permanências podem ser percebidas quando analisamos a cadeia de exportação do café entre 1855 e 1900. Primeiramente, as áreas 1 e 2 continuam mostrando grande dinamismo; com o tempo, entretanto, elas passam a perder importância para a região adjacente ao Morro de São Bento, que chamaremos aqui de área 9.

No primeiro recorte temporal os comissários ainda estão basicamente na área 1 e, com menos força, na área 2. As maiores concentrações de comissários são as ruas de São Pedro e de Bragança, número reduzido se considerarmos o total de 47 estabelecimentos registrados no Almanak Laemmert. Nas atividades de ensaque de café a situação é outra. No mapa de 1855 já se pode visualizar um padrão mais claramente esboçado, com os armazéns já fortemente concentrados; dos 48 estabelecimentos, apenas nove estavam fora das adjacências do Morro de São Bento. Nas ruas de São Bento, Benedictinos, Municipal, São Francisco da Prainha e no largo da Prainha, portanto, se localizavam os 39 armazéns restantes. Só a primeira dessas ruas concentrava 18 estabelecimentos. A escolha pelas adjacências do Morro de São Bento estava relacionada a dois fatores principais. Em primeiro lugar, à proximidade com o largo da Prainha, que de acordo com Gerson (2000 [1955]) era, desde o início do século XIX, o principal ponto de desembarque de café da cidade. A importância dessa área, para Lamarão (1991) nos remonta mesmo aos primeiros anos do período oitocentista, quando a Prainha já havia se convertido no principal entreposto de madeiras do Rio. Ali ainda eram desembarcados açúcar, cal de marisco (material utilizado para construções) e gêneros destinados ao abastecimento da crescente população da cidade (Santos, 1934 citado por GERSON, 1970). Em segundo lugar, para os ensacadores de café, localizar-se junto aos trapiches significava, antes de tudo, reduzir sobremaneira os custos de transportes; precisamos lembrar que eram eles que conduziam o produto – depois de vendê-los aos corretores – até o seu ponto final de embarque para a exportação.

Em 1870, as áreas 1, 2 e 9 continuam a ganhar força: nas duas primeiras, basicamente, localizavam-se os comissários, que acreditamos serem beneficiados com a presença de uma grande sorte de estabelecimentos atacadistas (como aqui mostramos) e varejistas. É preciso lembrar que os comissários, além da função financeira que foram adquirindo com o passar do tempo, tinham como uma de suas incumbências adquirir e repassar gêneros da cidade aos grandes cafeicultores. Entretanto, também se nota com mais clareza o início da aglomeração do comissariado na área 9, analogamente ao que verificamos em relação aos armazéns de ensaque. No caso destes últimos, dos 44 estabelecimentos, 33 se encontravam junto ao Morro de São Bento e, portanto, próximos ao largo da Prainha e aos trapiches.

Para melhor entendermos esta aglomeração de comissários e ensacadores, novamente recorreremos ao referencial teórico oferecido por Corrêa (1996 [1979]), a ser explorado em duas frentes. Primeiramente, destacamos a questão da complementaridade. Como já foi tratado, os comissários e os ensacadores de café encontravam-se extremamente associados na atividade de exportação cafeeira pelo Rio de Janeiro e em alguns casos podiam-se acumular as funções de comissário e de ensacador. Assim, acreditamos que os armazéns que já se localizavam junto ao Morro de São Bento acabaram atraindo – no segundo momento – outras firmas comissárias, que junto dos ensacadores reduziam ou eliminavam os custos de transporte. É necessário lembrar que o café precisava ser levado das casas comissárias para os armazéns, onde era realizado o “beneficiamento” do produto: uma mistura de grãos chamada na época de “liga”. Antes disso, porém, os comissários ainda precisavam transportar o café dos depósitos trapicheiros – onde o produto ficava armazenado quando chegava à cidade – para suas firmas. De acordo com Ferreira (1977), o café precisava ser retirado em um curto tempo, sob pena de incorrer os comissários em pesadas multas. Por essas razões, estar junto aos armazéns e aos trapiches passou a ser para os comissários, estratégia fundamental na garantia de uma maior lucratividade.

A outra característica descrita por Corrêa para a formação de áreas espacialmente coesas deriva do fato de muitas atividades exigirem contratos face-a-face e troca de informações. Esse fator foi inicialmente observado em relação a sedes sociais de grandes empresas. Todavia, também nos serve perfeitamente, já que todas as negociações do café eram realizadas dentro desse sistema. Segundo Ferreira (1977) havia, entre comissários e ensacadores, a existência de liames de confiança e uma prova disso se verifica em relação ao transporte do café das firmas comissárias para os armazéns: quando aí chegavam, os sacos do produto eram contados apenas em número e não quanto ao peso. A localização na área 9, portanto, mostrava-se duplamente vantajosa para as firmas comissárias, à medida que garantia a proximidade com os trapiches e com os armazéns de ensaque sem se afastar das atividades ligadas ao abastecimento das grandes fazendas. Por essa razão, esse padrão será aquele que prevalecerá da década de 1870 em diante. É o que mostra a figura 6:

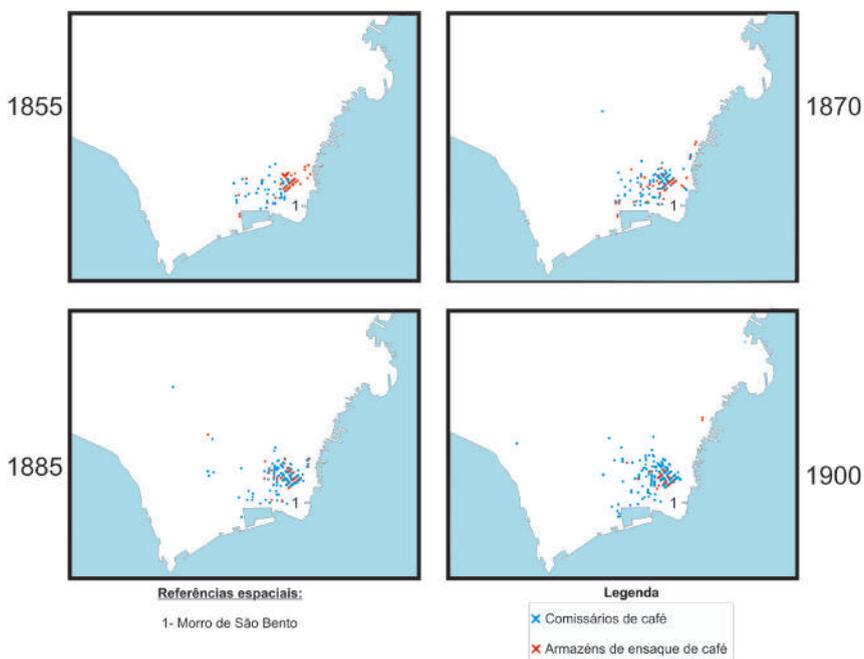


Figura 6 - Comissários e armazéns de ensaque de café (1855, 1870, 1885 e 1900). Organizado pelo autor. Base cartográfica: Motta (2001).

No terceiro recorte temporal percebe-se que praticamente não há mais armazéns de ensaque fora das imediações das ruas de São Bento, Beneditinos, Municipal e São Francisco da Prainha. A grande maioria das 117 casas comissárias existentes também aprofundam sua concentração e por isto entendemos que a partir de 1885 o processo de coesão que começou a ser verificado na década de 1870 atinge um novo estágio de desenvolvimento, se tornando ainda mais claramente visível. Voltamos à Corrêa (1996 [1979]), para quem a consequência do processo de coesão é a formação de áreas especializadas. No nosso caso, isso se confirma ainda que parcialmente<sup>9</sup>. Por fim, em 1900 a

área especializada na exportação do café se encontra consolidada e até apresenta uma pequena expansão física, atingindo inclusive o eixo 3.

### Considerações Finais

Mesmo sem contar com todos os modelos comparativos e com o conjunto original de mapas, acreditamos ter conseguido compor um quadro espacial bastante detalhado. Sem dúvida, se tornaram mais claros os padrões espaciais do comércio por atacado e os processos espaciais a ele ligados, elementos até então pouco aprofundados no estudo da evolução urbana do Rio de Janeiro.

Apresentou-se também uma visão bem ampla do comércio por atacado, cuja importância tem sido negligenciada. A despeito da dificuldade de, na prática, separar os intermediadores dos grandes depósitos, a análise do espaço urbano carioca na segunda metade do período oitocentista comprovou a coerência de estudarmos o comércio por atacado a partir de uma dupla função. Para alguns gêneros, essa divisão se tornou espacialmente muito clara.

O diálogo com a história econômica veio a comprovar a primazia da função comercial na cidade do Rio de Janeiro, mesmo com a crise de seu principal produto de exportação, o café. A análise quantitativa da Classe I (Agentes Comerciais), que apresentou o maior número dentre todas, ratificou a necessidade da intermediação comercial. Nas Classes II e III (Gêneros Alimentícios e Manufaturados, respectivamente) o aumento nos artigos importados mostrou a expansão do mercado interno carioca; no caso da primeira, em detrimento da função de exportação de gêneros tradicionais com o açúcar e o algodão.

Espacialmente, as áreas 1 e 2 foram as mais importantes na segunda metade do século XIX. Em 1900, quando a cidade já havia crescido a ponto de vencer novos sítios e ocupar freguesias mais distantes, esta tendência de concentração é mais significativa, apontando para um novo estágio no desenvolvimento da chamada *área central*. Todavia, ainda era grande a presença do uso residencial (aqui mensurada, por exemplo, pelos armazéns de gêneros secos e molhados); a separação entre os varejistas e atacadistas (e estes, entre agentes e depósitos) ainda também não estava totalmente clara. Apenas em alguns casos, principalmente nos gêneros da Classe IV, as concentrações de armazéns e depósitos foram mais significativas em localizações mais 'periféricas', como a área 8.

O processo espacial de *coesão* foi utilizado para explicar concentrações espaciais mais significativas e mostrou que não está restrito ao varejismo. No caso do café, o nível de especialização funcional foi o maior de todos os gêneros. Do ponto de vista da evolução urbana, deve ser ressaltada a presença de áreas coesas anteriormente às reformas urbanísticas do início do século XX – que aí sim transformaram forçada e definitivamente as feições do espaço urbano carioca.

Alguns detalhes da *divisão territorial do trabalho* não puderam ser captados como imaginávamos. Foi difícil distinguir uma divisão espacial entre as atividades de exportação e importação. Apenas no caso do café pudemos ser mais taxativos e a área 9, de fato, apresentou pouquíssima importância para outros gêneros. Aqui não apresentamos a dimensão quantitativa dos estabelecimentos do café, que indicaram uma tendência

Alves, V. A.

de comportamento monopolista. A perda de importância do Rio de Janeiro como porto escoador de café ao longo da segunda metade do século XIX foi confirmada no caso dos comissários, que apesar de não terem apresentado a mesma tendência de diminuição numérica verificada nos armazéns de ensaque, reduziram gradativamente seu ritmo de crescimento. Mesmo assim, o Rio de Janeiro conseguiu entrar no século XX conservando boa parte de seu dinamismo comercial, inclusive com a consolidação de novas funções portuárias. É importante lembrar-se da esmagadora maioria dos intermediários não-especificados de gêneros de importação no ano de 1900. Ela ajuda a diluir a ideia que o Rio de Janeiro era exclusivamente exportador, mostrando a importância do consumo interno.

As lacunas que não foram aqui preenchidas seguem como incentivo para seguirmos com as pesquisas que, no caso do estudo histórico, têm sempre que conviver com um incômodo número de incertezas, típicas de tempos longínquos. De qualquer forma, se tudo pudéssemos saber sobre o passado, removendo-lhe todas as dúvidas, este não seria um “país estrangeiro”, como adverte Lowenthal (1985).

## Referências Bibliográficas

ABREU, M.A. *Evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLAN/ZAHAR, 4ª edição, 2006 (1987).

BERNARDES, L. *Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX. Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, 1959.

BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo (séculos VX-VXIII)*. São Paulo: Matins Fontes, 1996.

CHRISTALLER, W. *Central places in southern Germany*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966 (1933).

CORRÊA, R.L. *Processos espaciais e a cidade. Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996 (1979).

\_\_\_\_\_. *Comércio e espaço: uma retrospectiva e algumas questões. Textos LAGET, Série Pesquisa e Ensino*. nº 2. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Laboratório de Gestão do Território, 2000.

ESTAVILLE, L. *Organizing time in Historical Geography*. In: BROOKS GREEN, D. (Ed.). *Historical geography: a methodological portrayal*. Maryland: Rowman & Littlefield Publishers, p.310-323, 1991.

FERREIRA, M. *A crise dos comissários do café do Rio de Janeiro*. Dissertação de Mestrado/História. Niterói: UFF, 1977.

GALVÃO, M.C.C. Focos sobre a Questão Ambiental no Rio de Janeiro. In: ABREU, M. A. (Org.) *Natureza e Sociedade no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.

GERSON, B. *O ouro, o café e o Rio*. Rio de Janeiro: Livraria Brasileira Editora, 1970.

HEIDINGSFIELD, M.S.; BLANKENSHIP, A.B. *Marketing: comercialização*. Rio de Janeiro: FUNDO CULT, 1957.

LAMARÃO, S.T.N. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro / Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1991.

LOWENTHAL, D. *The Past Is a Foreign Country*. Cambridge: Cambridge University Press, 1985.

MOTTA, M.P. *O centro da cidade do Rio de Janeiro no século XIX: reflexões sobre a noção de área central*. Dissertação de Mestrado / PPGG. Rio de Janeiro: UFRJ, 2001.

RIBEIRO FILHO, V. A área central e sua dinâmica: uma discussão. *Revista Sociedade e Natureza*, v. 16, n. 31. Uberlândia, 2004.

STEIN, S. *Grandeza e decadência do café no Vale do Paraíba*. São Paulo: Brasiliense, 1961.

STROHAECKER, T M. A zona periférica ao centro: uma revisão bibliográfica. *Revista Brasileira de Geografia*, nº 50, 1988.

TAUNAY, A.E. *Pequena história do café no Brasil*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1945.

VANCE JR., J. *The merchant's world: the geography of wholesaling*. New Jersey: Foundations of Economic Geography Series, 1970.

WEBER, M. *A gênese do capitalismo moderno*. São Paulo: Ática, 2006.

Recebido em: 16/07/2012

Aceito em: 28/12/2012

---

<sup>1</sup> "A Geografia do Comércio Atacadista Carioca (1855-1900)" teve como orientador o Prof. Dr. Roberto Lobato Corrêa, que assumiu tal esforço após o afastamento de Mauricio Abreu. A ele agradeço pela ajuda de sempre.

---

<sup>2</sup> Artigo aceito pela Revista Cidades no primeiro semestre de 2012.

<sup>3</sup> Para algumas considerações históricas sobre o surgimento do comércio atacadista e sua separação dos varejistas, ver: Webber (2006) e Braudel (1996).

<sup>4</sup> Para o diálogo com a história econômica, utilizou-se três grupos de documentos: “Relatórios do Ministério da Fazenda”; “Importação e exportação: movimento marítimo, cambial e do café da República dos Estados Unidos do Brazil” e “Mappas Estatísticos da Navegação e do Commercio Marítimo do Porto do Rio de Janeiro”.

<sup>5</sup> Poderíamos também considerar o comércio atacadista como um ‘sub-setor’ do setor terciário. Seguei, entretanto, a denominação utilizada na Dissertação de Mestrado.

<sup>6</sup> Para uma revisão bibliográfica sobre o conceito de área central, ver o trabalho de Ribeiro Filho (2004).

<sup>7</sup> A melhor revisão bibliográfica sobre a evolução do conceito de Zona Periférica do Centro e de outros a ele ligados ainda é o trabalho de Strohaecker (1988).

<sup>8</sup> Além das dificuldades apontadas, pode-se acrescentar as grandes distâncias que separavam as propriedades dos locais de venda e as dificuldades dos fazendeiros em se afastar da administração de suas fazendas. Uma ida ao Rio de Janeiro, nas condições da época significava várias semanas de ausência, como indica Stein (1961).

<sup>9</sup> Como vimos, no eixo 9 também se verificava a presença de outros gêneros; é mais claramente o caso de depósitos de açúcar, de máquinas para indústria e mesmo de agentes diversos. Por isso, e pelo fato de que muitos agentes e armazéns trabalhavam com mais de um gênero ao mesmo tempo, é difícil falar em uma ‘especialização total’.

# A Metr pole   Aqui: Redes de Abastecimento e o Porto do Rio de Janeiro no Século XIX

## The Metropolis is Here: Supply Networks and the Port of Rio de Janeiro in the Nineteenth Century

Patrícia Gomes da Silveira<sup>i</sup>  
Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

**Resumo:** Nesse texto iremos discutir os fatores e processos envolvidos na forma o das redes de abastecimento de gêneros alimentícios no século XIX, estabelecendo como eixo principal as intera o es sócio-espaciais que o porto do Rio de Janeiro mantinha com os portos costeiros do Brasil. Ao estudar as redes de abastecimento no século XIX não intentamos reter do passado aquilo que   essencial para a compreensão do presente, e sim entender qual a lógica e as práticas sócio-espaciais envolvidas na forma o dessa rede. A fonte primária consultada foi o Códice de Embarca o es, disponibilizada pelo Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ), que retrata o comércio de cabotagem entre 1795-1828. A rede em tela foi marcada por uma interconexão instável entre os lugares que a formavam. Onde as redes existem elas são vetores de diferencia o. Uma pluralidade de pontos estava articulada por inúmeras ramifica o es que partiam de pontos privilegiados do território, em especial do Centro-Sul.

**Palavras-chave:** Redes, Abastecimento, Porto do Rio de Janeiro, Geografia Histórica

**Abstract:** This presents factors and processes involved in the formation of networks for supplying foodstuffs in colonial Brazil, in which the port of Rio de Janeiro acted as the main hub of socio-spatial relationships with other coastal ports of the country. This study of the food supply network of the colonial period does not merely retrieve from the past what is essential for understanding the present, but instead tries to understand the original logic and socio-spatial practices involved in the rise of the network. The primary source used is the Codices of Shipping for the period of 1795-1828, which was researched in the General Archive of the City of Rio de Janeiro (AGCRJ). The supply of food in the period of study was marked by unstable interconnections between the ports. Where networks existed they took the form of differentiated vectors and a plurality of points was articulated by numerous branches stemming out from privileged territorial points, especially in the Central-South.

**Keywords:** Networks, Food supply, the Port of Rio de Janeiro, Historical Geography

### Introdu o

Durante muito tempo a história econômica interpretou a economia colonial como uma sucessão dos grandes ciclos (a u ar, ouro, café), n o valorizando as l gicas e as

---

<sup>i</sup> Mestranda do Programa de Pós-Gradua o em Geografia, patyviagem@gmail.com

práticas sócioeconômicas cotidianas estabelecidas no Brasil colônia (PRADO JUNIOR, ([1945] 1978) e FURTADO ([1959] 1989).

O mercado doméstico e a economia de subsistência, segundo Lenharo (1979), eram entendidos como complementares e subordinados à economia exportadora, esta sendo vista como a razão de ser da economia colonial.

Nas palavras de Braudel (1996) as colônias só existiam para sustentar a riqueza, o poder e o prestígio das metrópoles. No relato de um soldado inglês que regressava de uma fracassada missão diplomática na China, é possível entender a importância econômica que o Brasil representava para Portugal, bem como a diversidade de produtos aqui explorados: “O Rio de Janeiro 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).

Alguns autores, como Lenharo (1979), Fragoso (1998) e Florentino (2010), entretanto, passaram a contestar a validade desses modelos explicativos que supervalorizavam a economia exportadora em detrimento do reconhecimento de que existia um mercado interno, com uma lógica própria de organização e formado por espaços distantes das *core* áreas dos grandes ciclos econômicos.

Nesse sentido, o objetivo deste trabalho consiste na discussão sobre os fatores e processos envolvidos na formação das redes de abastecimento de gêneros alimentícios no período colonial, estabelecendo como eixo principal as relações sócioeconômicas que os lugares, especificamente os portos costeiros, estabeleciam entre si, a partir dos fluxos econômicos do comércio de cabotagem.

A discussão sobre a formação dessa rede não se encerra nos portos ou no setor marítimo, visto que, parte da produção escoada pelos portos brasileiros era proveniente dos “sertões” do Brasil. É fundamental desvendar as vias de comunicação que conectavam o litoral e o sertão, seriam os caminhos terrestres? Rios? Baías? Para Frédéric Mauro (1966) as economias do interior do Brasil estavam indiretamente vinculadas aos ciclos econômicos, permitindo a sobrevivência da economia marítima e das cidades litorâneas.

Na economia-mundo de Braudel (1996), as cidades-mundos são o centro da logística e dos negócios, porém não são eternas. Quando ocorre a substituição de uma cidade-mundo, isso revela a fragilidade do sistema anterior e a força do que vai se estabelecer. No caso do Brasil, Salvador teve seu apogeu como uma das principais cidades da América, entretanto, novos eventos no sistema econômico português, contribuíram para que o Rio de Janeiro se tornasse um ponto de convergência de diversos mercados regionais e internacionais a partir de meados do século XVIII.

Entre 1796 e 1811, o porto do Rio foi responsável por 38% das exportações e por 34% das importações, já Salvador foi responsável, respectivamente, por 27% e 26%. Esses números ilustram como o Rio de Janeiro tornou-se um espaço mercantil importante no Império português.

## Rio de Janeiro: uma *Entrepôt-city* do Brasil Colonial

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 Brasil em 1763, deslocando o eixo econômico e administrativo do Nordeste para o Sudeste, e em segundo, por a partir de 1808 ter sido a residência da Família Real, tornando-se assim a capital do Império luso.

Na última década do século XVII o pacato cotidiano da cidade fluminense foi bruscamente alterado pela notícia de descobrimento de metais preciosos nas *Gerais*. A partir desse momento o Rio de Janeiro nunca mais seria o mesmo. 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 pontos do território e com uma paisagem urbana em transformação (ABREU, 2000).

Estima-se que o porto do Rio de Janeiro tenha recebido no mínimo 50% dos escravos oriundos da África, durante o século XVIII. Em 1789, a capitania do Rio de Janeiro possuía 82.448 escravos, em 1823, esse número salta para aproximadamente 150.000 escravos (FLORENTINO, 2010).

No auge da mineração, a demanda por alimentos era crescente e para abastecer a população livre e escrava das Gerais, rotas terrestres eram criadas a partir de vários pontos do Brasil, em especial partindo do Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia. Os caminhos terrestres criados nos territórios auríferos funcionavam também como base normativa e material que iria servir como alicerce para a nova configuração territorial do Brasil (STRAFORINI, 2007).

A partir desse 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 (ABREU, 2010). No entorno da Baía existiam pequenos portos que transportavam gêneros alimentícios do recôncavo da Guanabara para o abastecimento do Rio de Janeiro e portos, como o de Guaratiba, que constituía uma passagem importante do ouro que vinha pelo Caminho Velho para o Rio de Janeiro.

O abastecimento da cidade do Rio de Janeiro provinha de freguesias, como: Itaboraí, Itaguaí, Magé, Jacutinga, Parati e Campos dos Goytacases, que enviavam pequenas embarcações para a cidade, contendo, principalmente: arroz, milho, feijão, farinha e em alguns casos: madeira, tabuado e lenha. 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 (LAVRADIO, 1779).

Para Caio Prado Jr. ([1945] 1978), a grande propriedade teve um papel pouco relevante no abastecimento dos centros urbanos, sendo os grandes abastecedores as pequenas e médias propriedades situadas na periferia imediata desses centros.

Diante da crescente demanda por alimentos, sabe-se que essa hinterlândia não conseguia abastecer o entreposto do Rio de Janeiro, sendo necessário que outras localidades fossem inseridas no comércio de cabotagem:

[...] somente o Rio de Janeiro teria sido exceção a essa regra, porque contou com o auxílio das regiões costeiras que formavam o litoral sul da Colônia (a antiga capitania de São Vicente e no século XVIII, Santa Catarina e Rio Grande do Sul), que se especializaram na produção de alimentos por terem solos pobres, não adequados à lavoura canieira. (ABREU, 2010, p. 64).

Outro evento inesperado marcou novamente a vida da cidade em todos os sentidos- econômico, político, cultural, social. 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 o desempenho de atividades econômicas (ABREU, [1987] 2006).

Ao discutir as noções de centro e periferia no contexto do Brasil colonial, Russell-Wood (1998) reconheceu que a chegada da corte, fez do Brasil o cenário central e a cidade do Rio de Janeiro, outrora tida com periferia, poderia ser considerada como centro da colônia e do Império. Essa cidade que vista de longe maravilhava os estrangeiros, com um olhar mais apurado, revelava um cenário um pouco invertido: era a metrópole improvável do Brasil.

Para Bernardes (1961) a partir de meados do século XIX, o Rio de Janeiro inicia sua caminhada como principal centro político do Brasil e polo econômico, através da função portuária e financeira e posteriormente pela função industrial e administrativa. A centralidade do Rio de Janeiro não se impôs apenas na sua posição geopolítica na América, mas em todo o Império ultramarino português.

Com o desenvolvimento dessas funções, o Rio de Janeiro passou a atrair um elevado contingente populacional. Segundo Marcondes (2001), a população da cidade em 1799 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 168.849 habitantes em 1789 para 591.000 em 1830, tendo um crescimento de 250%.

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, entretanto também acumulavam as contradições da cidade do Rio de Janeiro, que só seriam parcialmente resolvidas com as reformas do período Passos (1902-1906).

## **Das Sumacas e Bergantins: as Redes de Abastecimento e o Porto do Rio de Janeiro**

A rede deve refletir uma estrutura de interações, entre indivíduos, firmas, serviços, produtos, entre outros. Segundo Dias (1995) as redes técnicas e os equipamentos de solidariedade urbana, são os vetores principais da formação de uma rede urbana e da integração territorial, sendo as redes de transporte e de comunicações agentes importantes desse processo.

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. Isso corrobora com a afirmação de Galvão ([1966] 2009) de que a distribuição da rede

de transportes no território brasileiro é um indício do desenvolvimento econômico de certos lugares.

A formação do sistema de transportes no Brasil colônia está associada aos imperativos da natureza. 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. O desenho desta rede era também uma resposta às injunções históricas e econômicas. 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, [1945] 1978).

No período colonial, o transporte aquaviário (fluvial/marítimo) era fundamental para articular os lugares na escala regional e internacional. A navegação fluvial era muito expressiva no Brasil, sendo a principal via escolhida para a circulação de pessoas e mercadorias. 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 se chegar as Minas partindo da Bahia, a principal rota era através dos rios que cortavam os sertões do Brasil, tendo como uma espinha dorsal desse sistema de circulação o rio São Francisco e seus afluentes, como o rio das Velhas, Verde e Paracatu (PRADO JUNIOR, [1945] 1978).

Em relação aos tipos de embarcações, havia uma grande variedade e cada uma tinha sua especificidade quanto à tonelagem, tamanho, capacidade de passageiros, duração da viagem, entre outros atributos.

No caso das lanchas e sumacas, eram mais indicadas para viagens de curto a médio prazo, ao contrário do bergantim, indicado para viagens longas, o que podemos confirmar pelos dados sobre o comércio do Rio de Janeiro com o porto de Rio Grande. A tabela abaixo apresenta a tonelagem média das principais embarcações que circulavam pelo Brasil, tanto no transporte de cabotagem como no trans-oceânico (Tabela 1).

**Tabela 1:** Embarcações e a tonelagem média.

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

Fonte: SANTOS, 1993.

Em relação à circulação de mercadorias na cidade do Rio de Janeiro, a densa rede fluvial que a circunda teve papel primordial na articulação entre a cidade e seu recôncavo. Desde o século XVII, o curso dos rios Pilar, Meriti, Iguaçu e Sarapuí, já eram marcados pela “paisagem do açúcar”. O transporte das caixas de açúcar até o porto do Rio de Janeiro era realizado através dos rios tributários da Baía de Guanabara.

Podemos ver na figura 1 dois “portos das caixas” mais importantes do Recôncavo- Porto da Estrela e Porto das Caixas. Esses portos tiveram grande importância para o transporte fluvial, bem como ponto de partida para os caminhos que levavam as minas, como o Caminho Novo de Garcia Rodrigues e o Caminho da Serra (ABREU, 2010).

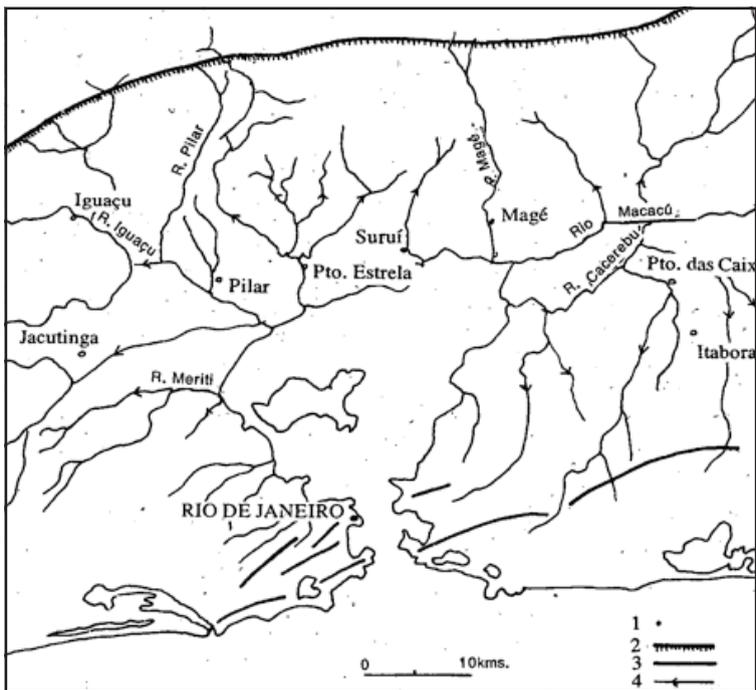


Figura 1 - Rio de Janeiro e as vias fluviais do Recôncavo da Guanabara.  
Fonte: BERNARDES, 1990.

Entretanto, segundo Abreu (2010) a cultura canieira no Recôncavo da Guanabara não produziu nesse lugar a paisagem de grandes e contínuos canaviais, como era observado na época na Zona da Mata Pernambucana e no Recôncavo Baiano.

A cidade (Rio de Janeiro) era o mercado principal dessa região e muitos produtores dessa hinterlândia podiam facilmente viajar até a cidade, para poder vender sua produção. (...) Grande parte da produção da pequena hinterlân-

A Metrópole é Aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no século XIX

dia era transportada parcialmente ou totalmente pelos canais da região [...], em geral podemos dizer que essa área era definida pela bacia de drenagem da bacia da Guanabara (BROWN, 1986, p.148).

No século XIX, os portos marítimos e fluviais do Rio de Janeiro passaram a ser procurados pelos cafeicultores da Serra e do Vale do Paraíba. Podemos destacar os portos de Angra dos Reis, Ariró, Mangaratiba, Magé, Macaé, Parati e Porto das Caixas. Os caminhos que articulavam litoral e sertão partiam principalmente de Resende, Barra Mansa, Rio Claro e São João Marcos, terminando muitas das vezes no litoral, nos portos de Angra dos Reis, Mambucaba e Mangaratiba (QUINTIERE, 1951).

A procura por determinados portos gerava disputa entre os mesmos, em especial entre os da Baía da Ilha Grande. Onde as redes existem elas são vetores de diferenciação entre os lugares, dessa forma, o que na verdade as redes criam, não são espaços duais, e sim desigualdades territoriais (PIRES DO RIO, 2009). Essa concorrência reforça a estrutura de diferenciação dos lugares que formam uma rede, fazendo com que os mesmos tenham uma posição estratégica mais ou menos duradoura. Além disso, os nós que a compõem podem fazer parte, simultaneamente, de diversas redes, tendo em cada rede uma posição diferenciada, visto que a seletividade espacial é um elemento importante para a compreensão do arranjo da rede no território.

Para Santos ([1996] 2006), as redes integram e desintegram, destroem velhos recortes espaciais e cria novos, logo, esse caráter instável, móvel e inacabado, ilumina um aspecto importante na configuração das redes territoriais.

Para entender a dimensão espacial da rede de abastecimento em tela, 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) 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, sendo assim temos dados para 1791, 1793 e 1799. Em relação à 1802, sua escolha é justificada por ser uma data anterior a chegada da família Real e a abertura dos portos; 1813 pode nos apresentar uma conjuntura pós-abertura dos portos e 1819 é um dos anos finais de nosso levantamento, o que irá permitir avaliar a evolução do comércio de cabotagem, representado nos cartogramas nas figuras 2,3,4,5 e 6.

## Origem das embarcações no porto do Rio de Janeiro - 1791



Figura 2 - Quantidade de embarcações que aportaram no porto do Rio de Janeiro e sua respectiva origem, 1791.

Fonte: RIHGB, 1965, vol. 266.

### Origem das embarcações no porto do Rio de Janeiro - 1793

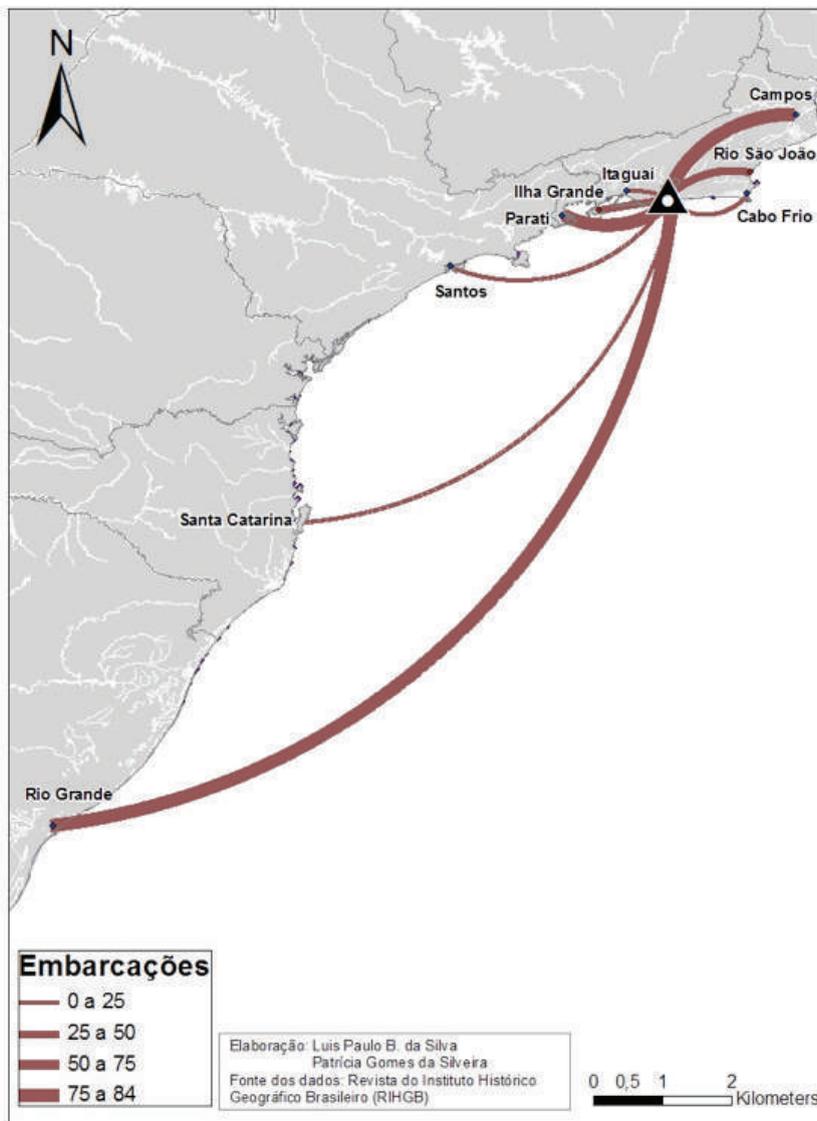


Figura 3 - Quantidade de embarcações que aportaram no porto do Rio de Janeiro e sua respectiva origem, 1793.

Fonte: RIHGB- 1965, vol. 266.

## Origem das embarcações no porto do Rio de Janeiro - 1802

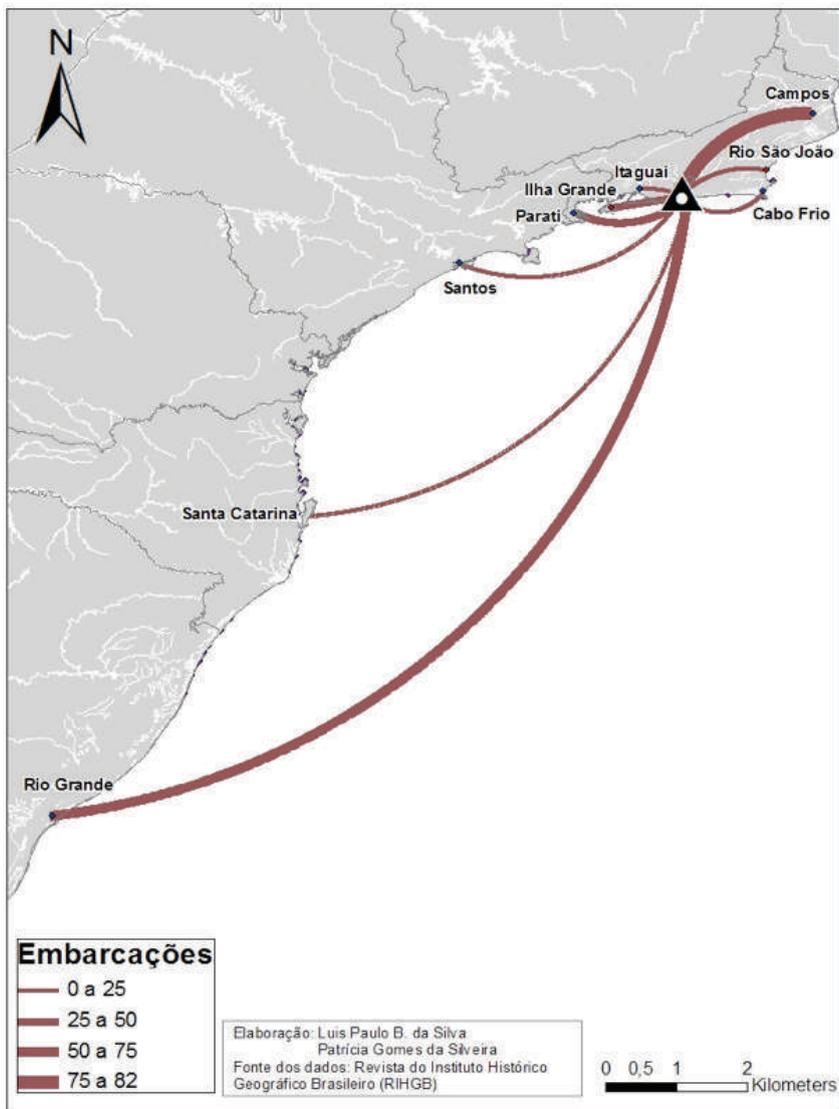


Figura 4 - Quantidade de embarcações que aportaram no porto do Rio de Janeiro e sua respectiva origem, 1802.

Fonte: Códice de Embarcações-AGCRJ.

## Origem das embarcações no porto do Rio de Janeiro - 1813

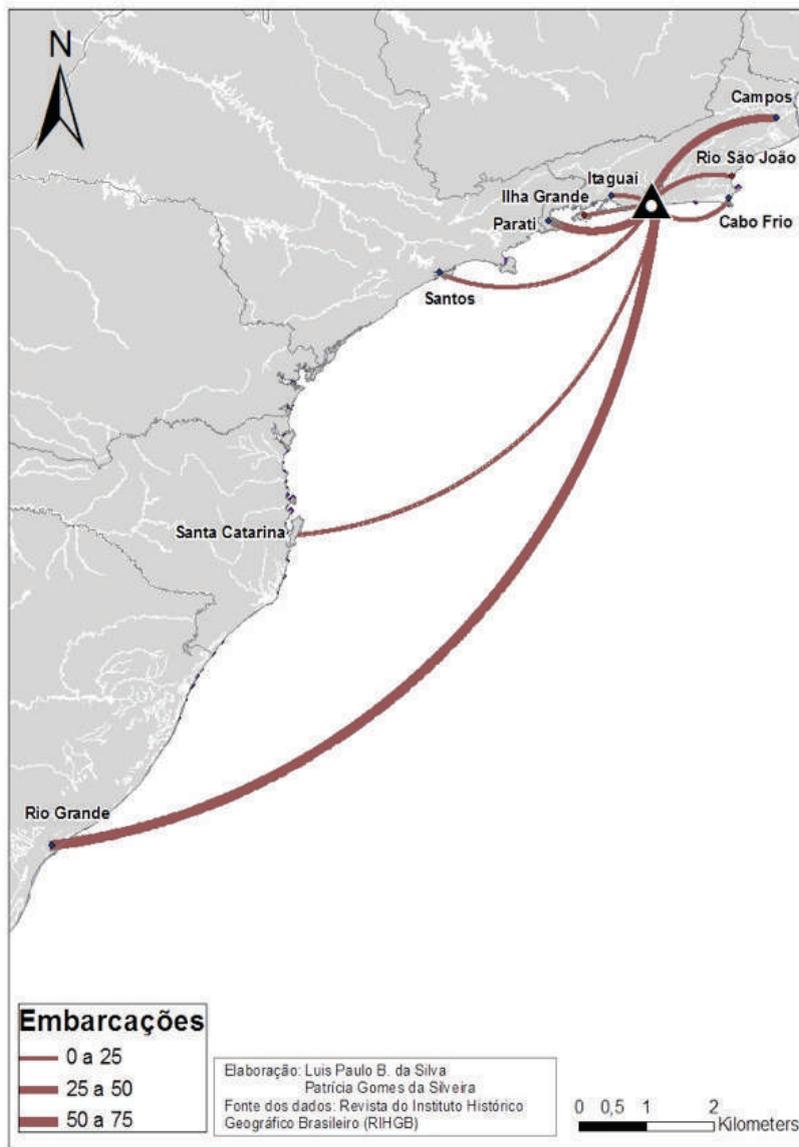


Figura 5 - Quantidade de embarcações que aportaram no porto do Rio de Janeiro e sua respectiva origem, 1813.

Fonte: Códice de Embarcações-AGCRJ.

### Origem das embarcações no porto do Rio de Janeiro - 1819

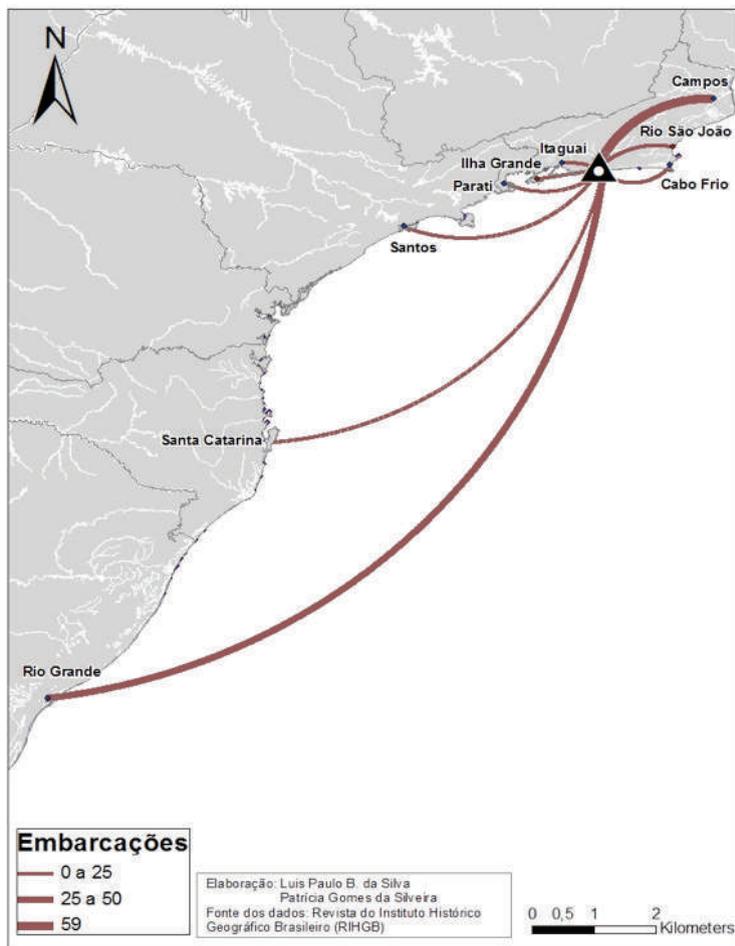


Figura 6 - Quantidade de embarcações que aportaram no porto do Rio de Janeiro e sua respectiva origem, 1819.

Fonte: Códice de Embarcações-AGCRJ.

O recorte espacial dos cartogramas põe em relevo as atuais regiões Sul-Sudeste, pois conforme afirma Marcondes (2001) as principais interações espaciais na circulação regional de alimentos ocorriam nessa escala. Percebemos uma forte conexão entre o Rio de Janeiro e as “capitanias de baixo”, em especial com as cidades dos atuais estados do Rio Grande do Sul e São Paulo, por outro lado a interação com as capitanias do Nordeste era pouco significativa no comércio de cabotagem.

O Rio de Janeiro aparece como o centro da rede de abastecimento de gêneros alimentícios. Essa afirmação nos remete à classificação de E.A.J. Johnson 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).

Observando os cartogramas acima 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 Parati, que enviaram uma média de 80 embarcações para o Rio de Janeiro nos anos em tela.

Essas cidades como os principais nós da rede de abastecimento, pois o número de embarcações provenientes desses locais apresenta os maiores valores durante o período em tela, com exceção do ano de 1813, em que há uma redução nos fluxos entre o Rio de Janeiro e essas cidades.

Ao nos defrontarmos com os cartogramas acima, percebemos como um porto distante, como o de Rio Grande (RS), possuía uma forte interação espacial com a cidade-porto do Rio de Janeiro, nesse caso, o papel da distância deve ser relativizado. Entre 1799 e 1822, a exportação de charque do Rio Grande para o Rio de Janeiro cresceu 249% (FRAGOSO e FLORENTINO, 1993). O Rio de Janeiro servia como uma *entrepôt-city* do comércio atlântico, já que os couros de Rio Grande eram exportados pelo porto carioca.

Ao tratar sobre o efeito da distância, 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 frequentes. Para Rio Grande, verificamos o contrário. Nesse caso, as autoras reconhecem que caso um lugar tenha se especializado em algum produto, isso pode contribuir para individualizar essa unidade espacial, bem como para incrementar as interações espaciais entre o lugar especializado e os outros espaços que buscam complementaridade.

Com relação à Paraty, ela 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 produtos oriundos de cidades como Cunha, Guaratinguetá e do sul de Minas. Desde o final do século XVII, Parati era um importante ponto de penetração em direção aos sertões, o que lhe garantia certa centralidade em relação aos outros portos que lhe circundavam, como os de Angra e Mambucaba.

O Caminho Velho, que partia do Rio de Janeiro em direção ao sul de Minas, possuía trecho terrestre e marítimo, pois passava por Santa Cruz, Sepetiba, ilhas da baía de Angra dos Reis, Parati, Cunha, Guaratinguetá, garganta do Embaú e daí alcançava Minas Gerais. Porém, como o trecho marítimo do Caminho Velho era alvo de corsários, Garcia Rodrigues optou por não “desenhar” o Caminho Novo pelo trecho Sepetiba-Parati e sim seguir pela Serra dos Órgãos até chegar a Ouro Preto (QUINTIERE, 1951).

Qualquer caminho criado significa um progresso, condição para outros progressos. A abertura do Caminho Novo, que originalmente era uma rota indígena, foi apropriada no século XVIII pelos portugueses e paulistas. Dessa forma, seu traçado pelo território não é em si uma novidade.

A necessidade de abastecimento das minas contribuiu para as conexões de solidariedade econômica, capazes de induzir a integração regional (DIAS, 1995), nesse sentido para Straforini (2007) o Caminho Novo transformaria os sertões auríferos em territórios auríferos. Como parte desses caminhos quase sempre se deve às experiências indígenas (BRAUDEL, 1996), sua apropriação e seu uso, se devem ao colonizador, imbuído do desejo de solidariedade econômica e territorial.

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, também exportava a produção de localidades próximas, como Marapicu.

Se algum comportamento caracteriza as interações entre o porto do Rio de Janeiro e os portos mapeados, são as intensas interações sócio-espaciais estabelecidas entre o Rio de Janeiro e as cidades de Rio Grande, Campos e Parati, que concentravam a produção de sua hinterlândia e a embarcavam para a “urbe carioca”.

Concordamos com Brown (1986) ao afirmar que a “hinterlândia interior” do Rio de Janeiro era constituída por: capitanias 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).

Os dados aqui utilizados nos mostram o quão complexo era a circulação de gêneros alimentícios no período em tela, visto que a mesma se espraiava pelos sertões do Brasil, suprindo-os não apenas com manufaturados e escravos do setor marítimo, mas adicionalmente, com alimentos destinados ao abastecimento das cidades que nasceram a partir da mineração.

O centro se distingue da periferia pela sua capacidade de concentrar elementos que exprimem centralidade, sejam eles, econômicos, culturais, políticos, ou pela sua capacidade de exercer atração ou dominação sobre outros espaços (PUMAIN E SAINT-JULIEN, 2010). 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 na cidade do Rio de Janeiro após ter se tornado capital do império português em 1808. Esse evento veio reforçar o papel de centro que essa antiga periferia passou a assumir na escala do império ultramarino português.

## **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, tendo o passado sua própria importância, não sendo mais preciso ser estendido até o presente.

As interações espaciais são marcadas por fluxos assimétricos que percorrem as redes, reforçando a atratividade que cada lugar oferece. Instável no tempo, móvel e inacabada, são os elementos que põe em relevo as características das redes e que de fato contribuem para sua compreensão e seu desenho no território.

A rede de abastecimento de gêneros alimentícios foi marcada por uma interconexão instável entre os lugares que a formavam. Uma pluralidade de pontos, nesse caso representado pelos portos e/ou pelas cidades no sertão do Brasil, estavam articuladas por inúmeras ramificações que partiam de lugares privilegiados do território, responsáveis por estreitar os laços entre os subespaços econômicos da colônia, sustentando o argumento da crescente importância que o mercado interno assumiu para a expansão econômica da época. Estima-se que em torno de 85% da produção brasileira no início do século XIX era consumida na própria colônia.

A mineração foi capaz de oferecer maior fluidez e articulação entre as regiões mineradoras e o litoral, desse modo, os sertões passaram a integrar a complexa rede de abastecimento.

Os antigos sertões auríferos também desenvolveram atividades agrícolas, como foi o caso da região de Baependi, Airuoca e Carrancas, que se especializaram na produção de tabaco. As interações entre o sertão e o porto do Rio envolviam a circulação terrestre do fumo até Paraty, que após fazer escala no Rio de Janeiro seguia para seu principal mercado consumidor: Rio da Prata. Parafraseando Milton Santos, as redes seriam incompreensíveis se apenas as estudássemos a partir de manifestações locais.

O mercado ultramarino formado por Portugal e seus domínios no além-mar era complexo e formado por uma intrincada rede de negócios que se espraiavam pelo *mare lusitano*. No caso do Brasil, a partir de meados do século XVIII, o Rio de Janeiro se tornou um dos principais nós das redes que percorriam o território. O porto do Rio era um dos atores principais dessa encruzilhada de redes de comércio que se espraiavam pelo Atlântico e pelas terras brasileiras.

## Referências Bibliográficas

ABREU, M.A. Construindo uma Geografia do Passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. In: *GEOSP- Espaço e Tempo*. São Paulo, nº7, 2000. p. 13-25.

ABREU, M.A. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Rio de Janeiro, Andrea Jakobsson Estúdio, 2v, 2010.

BERNARDES, L.M.C. Expansão do Espaço Urbano no Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*. Jul-set, 1961.

BERNARDES, L.M.C. Importância da Posição como Fator do Desenvolvimento do Rio de Janeiro. In: BERNARDES, L.M.C.; SOARES, M.T.S. (Orgs.). *Rio de Janeiro: cidade e região*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1990. p. 21-38.

BRAUDEL, F. *Civilização Material, Economia e Capitalismo- séculos XV-XVIII - O Tempo do Mundo*. São Paulo: Martins Fontes, 3º volume, 1996.

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

Silveira, P. G.

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

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, 2010.

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.

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

FURTADO, C. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional, [1959] 1989.

GALVÃO, M.C.C. Características da Geografia dos Transportes no Brasil. In: GALVÃO, M.C.C. *Percursos Geográficos*. Rio de Janeiro: Lamparina, PGG/UFRJ, [1966] 2009. p. 19-47.

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

LENHARO, A. *As Tropas da Moderação*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes- Biblioteca Carioca, 1979.

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

MAURO, F. Os Espaços Marítimos e a Economia Colonial Brasileira. *Do Brasil à América*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1966. p. 77-85.

MORAES, A.C.R. O Sertão: um "outro" geográfico. *Terra Brasilis*, nº4-5, 2002. p. 11-23.

PIRES DO RIO, G.A. Território, Instituições e Superfícies de Regulação. In: BICALHO, A.M.S; GOMES, P.C.C. (Orgs.). *Questões Metodológicas e Novas Temáticas na Pesquisa Geográfica*. Rio de Janeiro: Publit, 2009. p. 27-44.

PRADO JUNIOR, C. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, [1945] 1978.

PUMAIN, D.; 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.

A Metrópole é Aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no século XIX

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

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO (RIHGB)- 1965, jan/mar, vol. 266, p.227-229; p.298-301.

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, 4ª edição, ([1996] 2006).

STRAFORINI, R. *Tramas que Brilham*. Tese de Doutorado – Programa de Pós Graduação em Geografia, 2007, Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPGG/UFRJ).

Recebido em: 13/07/2012

Aceito em: 28/12/2012

---

<sup>1</sup>A 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 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 Littlefield Publishers, Ltd., p. 310-324.



# Formação da Cidade de Belém (PA): Área Central e seu Papel Histórico e Geográfico

## Formation of the City of Belém (PA): Central Area and its Paper Historical and Geographical

Antônio Carlos Ribeiro Araújo Júnior<sup>i</sup>  
Universidade Federal do Pará  
Pará, Brasil

Adriane Karina Amin de Azevedo<sup>ii</sup>  
Universidade Federal do Pará  
Pará, Brasil

**Resumo:** Belém teve em um promontório localizado no vértice da baía do Guajará e do rio Guamá no século XVII seu ponto irradiador da vida urbana, o qual teve em alguns “obstáculos naturais” (cursos d’água e áreas de várzea e igapós) empecilhos momentâneos para desenvolver-se com plenitude. Superados os obstáculos, a cidade de Belém expandiu-se tendo em sua área central expressões de mudanças e permanências. Logo, torna-se interessante identificar e analisar as alterações histórico-geográficas na área central de Belém para entender o processo de refuncionalização ocorrente nesta área e suas novas funcionalidades refletidas no espaço urbano.

Palavras-chave: Área central, Revitalização, Funcionalidades.

**Abstract:** In the 17<sup>th</sup> Century the urban life of Belém spread out from a promontory located at the meeting point of Guajará Bay and Guamá River. These “natural obstacles” (waterways, floodplains and flooded forest) presented momentary setbacks to urban expansion. Overcoming these obstacles the city of Belém developed a central area characterized by change and continuity. By identifying and analyzing historical and geographical changes in the central area of Belém a better understanding can be obtained of new functions and features of urban space in Belém today.

Keywords: Central area, Revitalization, New urban functions.

### Espacialização da Cidade de Belém: uma Breve Introdução

Pode-se dizer, a princípio, que a cidade nasce da necessidade de se organizar um dado espaço no sentido de integrá-lo e aumentar sua independência visando determinado fim, isto é, a sobrevivência do grupo no lugar e o rompimento do isolamento das áreas agora sob sua influência (CARLOS, 1992).

O uso e a ocupação da cidade de Belém pelos portugueses no início do século XVII obedecem esta lógica, pois o centro irradiador de sua expansão partiu do hoje conhe-

<sup>i</sup> Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia/Inst. Filosofia e Ciências Humanas.

<sup>ii</sup> Estudante de Graduação em Geografia, drikazvdo@yahoo.com.br

cido Forte do Presépio localizado no Complexo Feliz Lusitânia, delineando as direções para onde a cidade distinguiria o lineamento de suas primeiras ruas.

Situada no vértice de um estuário, Belém nasceu e cresceu ao influxo das atrações do interior e do mar. O rio Guamá prendia-se ao continente e o estuário guajarino ao oceano Atlântico (TOURINHO; MEIRA FILHO & COUTO, 1976), ou seja, percebe-se que seu crescimento tem como vetores orientadores de crescimento, um voltado para o rio e outro voltado para o mar.

Por estar em um terraço fluvial, protegido do fenômeno das marés, tem-se aí o início da formação da cidade de Belém. A importância de citar Carlos (1992) se faz por Belém ter seu processo de ocupação ocorrido de forma não contínua, pois existiam obstáculos naturais que não permitiam tal irradiação, porém, sua importância primeira residia no fato de que esta área apresentava condições favoráveis no concernente a fins político-militares.

O alagado do Piry de Jussara foi um desses obstáculos, uma vez que impedia a integração física entre os bairros da Cidade e o da Campina, bem como sua expansão no sentido nordeste, leste e sudeste, além de impedir o aumento da independência do lugar neste espaço recém-ocupado.

As missões religiosas tiveram importante papel no concernente ao processo de ocupação, não somente no sentido físico-territorial, pois a catequização permitiu a “domesticação” da população nativa e posterior irradiação dos costumes ocidentais (europeus).

Todo o conjunto arquitetônico de Igrejas obedece a um traçado bastante peculiar (Figura 1), partindo das imediações do Forte do Castelo com a Igreja da Sé, seguindo a direção sul pela Rua Siqueira Mendes (antiga Rua do Norte) com a Igreja de Nossa Senhora do Carmo da Ordem dos Carmelitas; no sentido nordeste e leste tem-se um conjunto formado pelas igrejas de Nossa Senhora das Mercês, Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, Igreja de Sant’ana, dentre outras, o que mostra a espacialização das forças eclesiásticas retratando muito bem o período da “cruz e da espada”, lembrando que segundo Gonçalves (2005) a ocupação da Amazônia nasceu sob o signo da disputa territorial de uma geopolítica de caráter colonial, tendo-a como uma reserva, mas precisar-se-ia antes afirmar sua soberania.

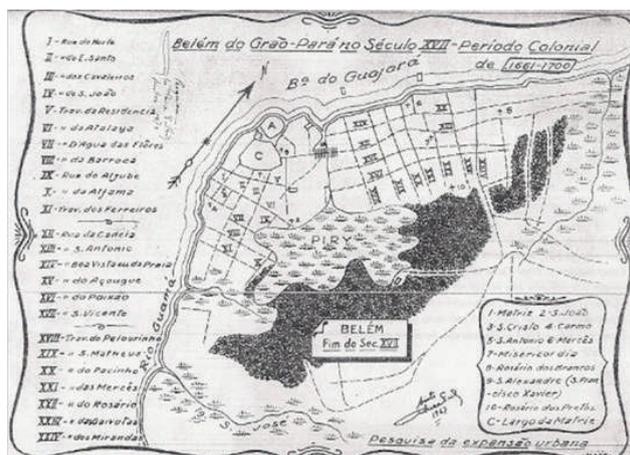


Figura 1 - Croqui do início do processo de ocupação da cidade de Belém, com espacialização das primeiras ruas (números romanos) e igrejas (números arábicos), tendo o alagado do Piry como um de seus primeiros “obstáculos” naturais à expansão urbana.

Fonte: Meira Filho (1976).

Para tanto, a colonização portuguesa vinculou a Igreja à sua política de domínio territorial, tendo sobremaneira as fortificações como as primeiras marcas da civilização ocidental na Amazônia.

Os núcleos religiosos que se fixaram no correr dos anos, Carmelitas, Mercedários, Jesuítas, Capuchos de Santo Antônio influíram decisivamente no agrupamento da gente e na irradiação urbana, funcionando tais núcleos, como centros gravitacionais da futura malha urbana da cidade, obedecida a sua natural formação do primitivo bairro (Cidade Velha) e no segundo (Campina), conforme Belém se expandiria do rio para o sertão (CHAVES, COELHO & SILVEIRA NETO, 1975).

Porém, segundo Gonçalves (2005), a partir de 1750, no governo do primeiro-ministro Marquês de Pombal, tem início uma nova fase na adequação da Amazônia ao domínio colonial português. Dessa vez o caráter mercantil se torna mais evidente com a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão.

Os interesses das ordens religiosas entram em conflito com o monopólio estabelecido pela Companhia Geral e aqueles que outrora foram de suma importância para a colonização inicial do território amazônico são expulsos e tem seus bens confiscados, para então uma nova série de medidas serem colocadas em prática com o intuito de modernizar a região (Quadro 1).

Quadro 1 - Medidas pombalinas.

<b>Medida I</b>	Doação de terras (sesmarias) a colonos e soldados que se comprometessem a cultivá-las;
<b>Medida II</b>	Introdução do trabalho escravo (1756), procurando reforçar a agricultura do cacau, café, algodão, cana-de-açúcar, fumo, anil e arroz;
<b>Medida III</b>	Estímulo à implementação da pecuária nos campos de Rio Branco (Roraima), baixo amazonas e na região das ilhas (Marajó inclusive).

Fonte: adaptado de Gonçalves (2005).

A nova fase de modernização da Amazônia tem no dinheiro e na escravidão a mola propulsora da colonização, marcando um período denominado, segundo o autor supracitado, como do “dinheiro e da espada”.

Este esforço inicial se faz importante para entender que durante o século da sua fundação e a primeira metade do século seguinte (XVIII), Belém vai viver à beira-rio, crescendo bastante em termos periféricos e muito pouco quanto à penetração e somente durante a segunda metade do século XVIII é que a cidade começa a conhecer um processo de interiorização, principalmente por conta do insecamento do igarapé do Piry de Jussara, da catequização e da inserção de atividades comerciais.

Ao examinar-se este processo de interiorização, quando naturalmente a cidade começou a receber os seus primeiros equipamentos urbanos, verifica-se que o deslocamento dessa frente de penetração encontrou quase sempre os

mesmos obstáculos de sua fase pioneira, os acidentes hídricos. E a preferência pelos terrenos de cotas mais altas levou a uma tendência na ocupação: a de sempre que um incidente impedia a passagem, este era contornado em vez de saneado ou obstruído. Com isto, a malha urbana começava a apresentar um perfil irregular, com grandes claros desocupados, correspondendo aos terrenos de cotas baixas (terras alagadas ou alagáveis). (TOURINHO; MEIRA FILHO & COUTO, 1976).

O desvio destes “acidentes geográficos” fez com que a malha urbana procurasse os terrenos com cotas altimétricas mais elevadas – livres da influência das marés – acima de 4 m, fazendo com que a cidade aumentasse, sobretudo, em extensão territorial. É claro que este processo teve seus limites.

Após o “saneamento” da área central de Belém o processo de consolidação do centro teve seu início no século XVIII, avançando durante todo o século XIX e no final do século XX e início do XXI passaria por processos de revitalização e refuncionalização.

Tendo em conta que para Corrêa (1995) o processo de centralização ao estabelecer a área central configurou-a de modo segmentado com dois setores: (i) o núcleo central e (ii) a zona periférica do centro, cabendo caracterizá-los para melhor compreender as mudanças empreendidas no espaço belenense.

Coaduna-se com Trindade Jr (2008) quando este caracteriza a área central pelo papel e a importância que essas áreas assumem nos contextos de reestruturação das cidades, movidos pela definição de novas centralidades no conjunto do espaço urbano e/ou pela necessidade de desenhar uma imagem atrativa à cidade em face de afirmação dos espaços locais nos processos competitivos que demarcam os papéis econômicos dos centros urbanos.

O centro das cidades é um patrimônio que se constituiu pelo seu papel estruturador das primeiras formas e funções urbanas na criação das cidades e pela sua vitalidade permanente no decorrer da história. A vitalidade e o movimento presente nas suas formas-conteúdo (SANTOS, 2009) são da própria natureza dos centros urbanos, por isso neles encontra-se a convivência de uma diversidade de formas e funções, pretéritas e presentes, de signos e significados que ganharam ou perderam a importância social no decorrer do tempo (PAES-LUCHIARI, 2006).

A formação histórico-geográfica e a estruturação da cidade de Belém ao longo dos séculos faz com que se indague acerca do papel da área central, tendo como objetivos do estudo (i) identificar e analisar as alterações histórico-geográficas na área central de Belém e (ii) entender o processo de revitalização ocorrente nesta área e suas novas funcionalidades refletidas no espaço urbano.

Por se tratar de pesquisa científica independente, estimulada pelo Programa de Educação Tutorial de Geografia (PET-Geografia) e pela disciplina Geografia Urbana optou-se pelo levantamento histórico-geográfico e bibliográfico sobre a temática, bem como trabalhos de campo na área central de Belém, focando em empreendimentos da gestão municipal e estadual para revitalização e refuncionalização do centro de Belém.

## **Área Central e o Processo de Uso e Ocupação da Cidade de Belém do Grão-Pará**

A contextualização da realidade belenense no concernente ao arranjo da rede urbana processada na Amazônia far-se-á com ênfase em Corrêa (2006), por meio de sua periodização espacial, a qual coloca como sendo a reconstrução do tempo espacial, isto

é, a colocação em evidência dos momentos diferenciados que caracterizam o processo de elaboração da organização espacial e sua conformação na rede urbana.

Ao se considerar a rede urbana objeto da periodização, é necessário que se considerem como elementos de variação espaço-temporal aqueles elementos gerais pertinentes à rede urbana, a) a gênese dos núcleos urbanos; b) as funções que desempenham; c) a dependência a determinados produtos; d) o sítio urbano; e) a paisagem urbana; f) a ampliação do número de centros a rede; g) o padrão espacial da rede; h) o papel dos diferentes agentes sociais no processo produtivo; e i) as articulações com os espaços exteriores à rede em questão (CORRÊA, 2006).

A exposição de Corrêa (2006) tenta colocar em evidência o processo de elaboração da rede urbana amazônica, buscando amarrar temporal e espacialmente as modificações processadas. Para tanto, em termos sistemáticos, estas ideias serão apresentadas por meio do Quadro 2.

Quadro 2 - Produção do espaço urbano regional.

Periodização	Características	Configuração da rede urbana
1616 a 1655	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Início da conquista do território amazônico.</li> <li>• Interesse em assegurar a defesa do território.</li> <li>• Perspectiva de controle econômico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fundação da cidade de Belém (1616) localização estratégica de caráter político-militar.</li> <li>• Criação dos núcleos de Souza do Caeté (Bragança) 1633 e Vila Viçosa de Santa Cruz do Cameté (Cameté) a partir de Belém.</li> </ul>
1655 a 1750	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Economia baseada no trabalho indígena e no sistema de aviamento.</li> <li>• Controle e gestão da vida econômica e social pelas ordens religiosas.</li> <li>• Economia voltada para a exportação das “drogas do sertão”.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Surgimento de núcleos populacionais ao longo do Vale do Amazonas – embrião de rede urbana.</li> <li>• Presença de fortins e aldeias missionárias ao longo dos vales dos rios.</li> <li>• Criação do Forte de São José do Rio Negro (1669)- próximo a embocadura do Rio Negro;</li> <li>• Reafirmação de Belém como centro regional.</li> </ul>
1750 a 1778	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expansão das atividades produtivas.</li> <li>• A Cia. Mercantil do Grão-Pará e Maranhão assume o controle econômico e mercantil.</li> <li>• Doação de terras para colonos e soldados.</li> <li>• Política Pombalina de inserção da economia amazônica no mercado mundial – expulsão dos jesuítas.</li> <li>• Introdução da mão de obra escrava africana e estímulo a agricultura comercial (cacau, café, fumo, anil, etc) e a pecuária.</li> <li>• Retificação do sistema de aviamento – importação de produtos manufaturados e produção exportável.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ratificação e esforço da Rede Urbana e da primazia de Belém.</li> <li>• As aldeias missionárias são transformadas em vilas, recebendo outras denominações.</li> <li>• Belém passa a ser a capital do Grão-Pará e Maranhão - fator locacional.</li> <li>• Criação de novos fortes.</li> <li>• Cria-se a Capitania de São José do Rio Negro, com capital em Barcelos.</li> </ul>
1778 a 1850	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estagnação econômica regional.</li> <li>• Queda da demanda de produtos regionais no mercado europeu – declínio econômico regional;</li> <li>• Extinção da Cia. Do Grão-Pará e Maranhão;</li> <li>• Arrefecimento da expansão agrária.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estagnação na vida urbana.</li> <li>• Transferência da capital de São José do Rio Negro (1808) de Barcelos para Lugar da Barra (Manaus).</li> <li>• Concentração dos recursos e das riquezas em Belém;</li> <li>• Existência de vários núcleos pequenos.</li> <li>• Ausência de cidades de tamanho intermediário.</li> <li>• Cristalização de uma rede urbana dendrítica.</li> </ul>
1850 a 1920	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Período do <i>boom</i> econômico da borracha.</li> <li>• Superação do problema do sistema de transportes e da escassez da mão de obra.</li> <li>• Oferta de capitais para o financiamento da produção.</li> <li>• Reforço ao sistema de “aviamento”, viabilizando a produção, circulação, consumo e estrutura de poder.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revigoração econômico e demográfico das cidades já existentes.</li> <li>• Intensificação das relações entre os núcleos de povoamento.</li> <li>• Surgimento de novos centros urbanos na Amazônia Ocidental em sua maioria sedes de seringais.</li> <li>• Prosperidade de cidades como Belém, Manaus e Santarém.</li> </ul>

<p>1920 a 1960</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nova estagnação econômica, fruto da queda da demanda da borracha.</li> <li>• Diminuição do afluxo migratório para a Amazônia;</li> <li>• Existência de um certo refluxo para as áreas de origem das populações aí instaladas.</li> <li>• Impacto na rede urbana por meio da perda de mercado (fator população).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estagnação urbana.</li> <li>• Prosperidade urbana é restrita às cidades do médio Amazonas em virtude da produção da Juta (Santarém).</li> <li>• Criação de territórios do Amapá, do Rio Branco (atual Roraima) e Guaporé (atual estado de Rondônia).</li> <li>• A estagnação econômica e regional, por inércia, iria ratificar a posição de Belém e Manaus na rede urbana regional – focos parciais de êxodo proveniente dos seringais.</li> </ul>
<p>A partir de 1960</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rodovias com novos eixos de circulação.</li> <li>• Ação intensiva de empresas capitalistas na exploração dos recursos.</li> <li>• Presença marcante do Estado – PIN.</li> <li>• Criação de órgãos de planejamentos e financiamentos.</li> <li>• Projetos de colonização agropecuários e minerais.</li> <li>• Estrutura fundiária marcada pela grande propriedade rural.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reorganização da Rede Urbana – Rede Complexa.</li> <li>• Maior incentivo da urbanização regional.</li> <li>• Surgimento e crescimento de núcleos urbanos e povoados ao longo das rodovias.</li> <li>• Instalação de núcleos de apoio à colonização;</li> <li>• Construção de <i>Company Towns</i>.</li> <li>• Revigoreamento de centros antigos articulados a uma nova dinâmica local (Ex: Marabá).</li> <li>• Estagnação de cidades em áreas pouco dinâmicas.</li> <li>• Criação da Zona Franca e ascensão de Manaus a condição de Metrópole da Amazônia Ocidental.</li> <li>• Urbanização concentrada nas capitais estaduais.</li> <li>• Conformação metropolitana de Belém e incremento das atividades industriais, com o auxílio dos incentivos fiscais.</li> </ul>

Fonte: Adaptado de Corrêa (2006).

O exposto na periodização realizada por Corrêa abarca os acontecimentos têmporo-espaciais experimentados pelo espaço urbano belenense. Pelo exposto, vê-se ainda que a expansão da área urbana de Belém (Figura 2) sob o ponto de vista geográfico pode ser dividida em três fases segundo Moreira (1966):

- a) A fase periférica ou ribeirinha (da fundação da cidade até meados do século XVIII);
- b) A fase de penetração (de meados do Século XVIII a meados do Século XIX);
- c) A fase de continentalização (de meados do Século XIX até 1960-1970);

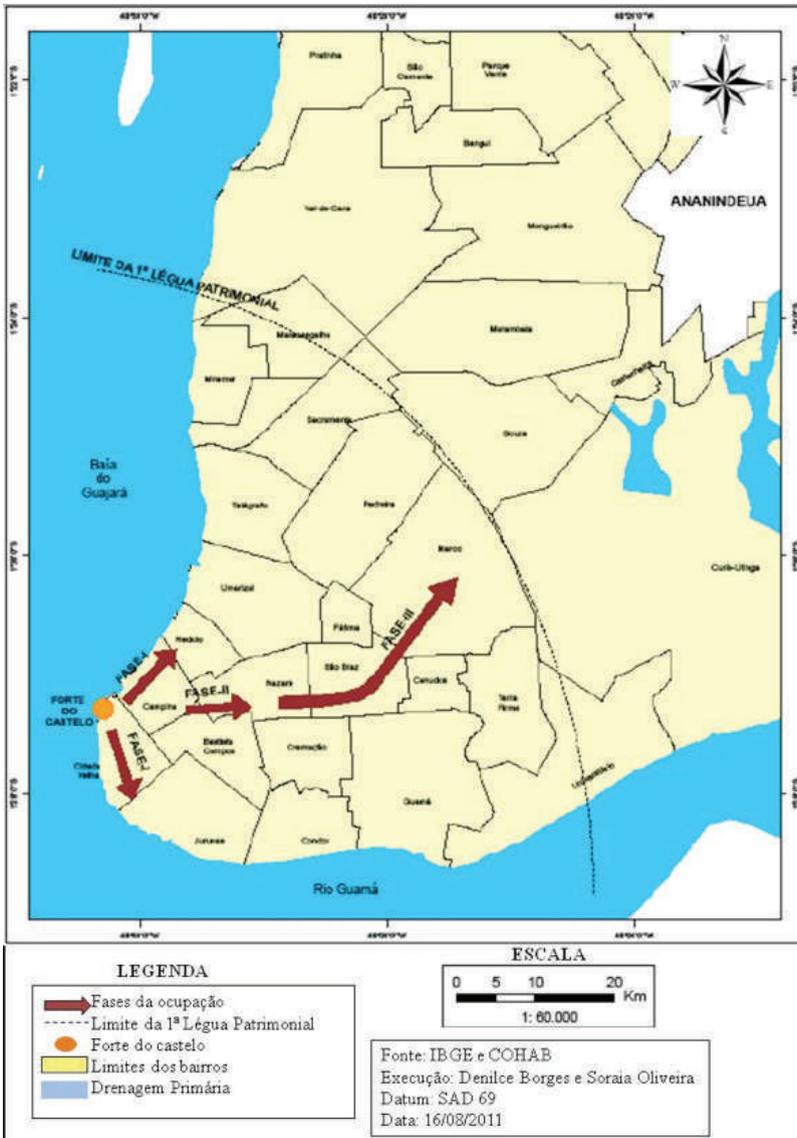


Figura 2 - Mapa com o sentido da expansão urbana da cidade de Belém.

Fonte: Adaptado de ABELÉM (1989) por Borges e Silva (2011).

Segundo Trindade Jr (1998) há ocorrência de uma quarta fase, denominada fase de metropolização (dias atuais) que ultrapassa o município de Belém.

Fazendo uma rápida retomada tem-se que o bairro da Cidade Velha se caracteriza por casaríos e arruamentos antigos aos moldes portugueses, tendo a Rua Siqueira Mendes como sua primeira rua seguindo sentido contrário ao do curso do rio Guamá

por se tratar de um terreno geomorfologicamente mais propício ao desenvolvimento de construções.

Este bairro abriga prédios religiosos antigos, como as igrejas da Sé, de Santo Alexandre e São João Batista, do século XVIII, as quais segundo a periodização de Corrêa (2006) perdem a função primeira de concentrar a economia e o controle da população/mão de obra tão importante para o desenvolvimento da Cia. do Grão Pará e Maranhão até meados do segundo quartel do século XIX.

É notório na área central de Belém e na zona periférica do centro projetos de intervenção, marcando o revigoração de centros antigos articulados a uma nova dinâmica local como bem explicitada por Corrêa (2006) no período pós 1960, os quais,

[...] situam-se na faixa de orla integrante da área central, seja no núcleo central – caracterizado por apresentar uso intensivo do solo, ampla verticalização, limitada escala de expansão horizontal, foco dos transportes intra-urbanos e intra-regionais – seja na zona periférica do centro – que tem como principais características: uso semi-intensivo do solo, com atividades de comércio atacadista, armazenagem e indústrias leves, além da existência de terrenos abandonados; a ocupação de prédios baixos que consomem bastante espaço; extensa área de canais, armazéns e atividades conexas ao sistema portuário; associado a estas atividades, mas não exclusivamente, aparece um sub-setor de diversões de baixo status social e área residencial de baixo status social. (TRINDADE JR. *et al.*, 2006).

Para tanto, na primeira gestão do Governo Almir Gabriel (1995-1998) houve a revitalização processada no Museu de Arte Sacra e na “Casa das Onze Janelas” em uma tentativa de volta ao centro, como nos países desenvolvidos, porém neste caso ocorreu uma gentrificação do consumo e do viver, ou seja, espaços antigos são revitalizados, assumindo novas funções.

Gentrificação, segundo Hoffmann (2007) seria o enobrecimento urbano, respeitando a uma intervenção em espaços urbanos (com ou sem auxílio governamental), que provocam sua melhoria e consequente valorização, com retirada de moradores tradicionais que geralmente pertencem a classes sociais menos favorecidas dos espaços urbanos e usos voltados para classes como maior poder aquisitivo.

Este processo foi impulsionado em grande medida pelas diretrizes urbanas, as quais impedem a construção de prédios no centro histórico das cidades, bem como a intenção de se produzir uma identidade urbana para Belém, atendendo as necessidades do setor turístico, ressaltando que o retorno ao centro de Belém foi financiado pelo governo e organismos externos, como o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD).

A síntese destes projetos na orla belenense, especialmente no caso da “Casa das Onze Janelas” e “Estação das Docas” é a contemplação/consumo da paisagem.

O “Complexo Feliz Lusitânia” (Figuras 3, 4 e 5) projeto pensado para o plano de desenvolvimento do turismo no Pará, envolve a revitalização do Forte do Castelo, Museu do Encontro, da Igreja de Santo Alexandre (tornando-os espaços culturais e Museu de Arte Sacra) e da “Casa das Onze Janelas.” (TRINDADE JR., AMARAL & SANTOS, 2006) em um verdadeiro “marketing urbano”.



Figura 3 – Igreja da Sé com início de construção em 1748 e término em 1782.

Figura 4 – Igreja de Santo Alexandre, a qual também tem nesse prédio funcionando o Museu de Arte Sacra pertencente ao complexo Feliz Lusitânia.

Figura 5 – Forte do Castelo após a intervenção urbana com aproximação do rio (baía de Guajará).

Fonte: Trabalho de Campo dos autores (2010).

Há presença de várias rugosidades, como casaríos antigos, palácios, etc, os quais retratam a história da cidade, bem como é possível observar os processos de (i) centralização, local onde se concentram as principais atividades comerciais e de serviços (CORRÊA, 1997) e (ii) coesão, sendo o processo que estimula aglomeração de atividades tendo em vista a afinidade dessas atividades e para onde convergem os fluxos de transportes.

Obras como “Estação das Docas”, “Feliz Lusitânia” e “Mangal das Garças” representam intervenções pontuais na orla, preocupadas principalmente em definir uma nova imagem para a cidade; daí as marcas arrojadas com que essas formas espaciais são pensadas, quando se leva em conta a concepção arquitetônica e urbanística. Desses, exemplos, o mais paradigmático é o complexo turístico-cultural “Estação das Docas”, pensado a partir do reaproveitamento e refuncionalização dos galpões desativados do antigo porto, herdado do período áureo da economia da borracha na Amazônia. Através do “urbanismo espetáculo” são criados e/ou reforçados valores culturais e representações sociais. (TRINDADE JR., AMARAL e SANTOS, 2006).

Estes projetos de revigoramento são frutos dos objetivos do Estado, visando à qualificação da área central da cidade de Belém à classe média em detrimento da maioria da população. Este projeto modernizador está assentado no argumento de que a cidade cresceu de “costas para o rio”, no entanto é possível observar a função contemplativa da paisagem, como exposto, bem como a importância dos portos, sendo entrepostos comerciais onde as atividades relacionam-se principalmente com a subsistência e as relações sociais são muito fortes, transformando-se então em um espaço de vivência, no qual circula a tradição ribeirinha na metrópole e a relação da cidade com sua hinterlândia, evidenciando a importância do rio para a (re) produção do espaço belenense e a desconstrução da falácia “cidade de costas para o rio”.

Os portos possuem relevante importância para a cidade por serem fontes de abastecimento de produtos regionais como o açaí, a farinha, verduras, carvão, etc, e ilustrando a existência do circuito inferior da economia (SANTOS, 2004), por vezes devido se pres-

tar a atender a uma demanda populacional local, pouco capitalizada, embebidas nas relações de troca baseadas em crédito pessoal.

Tais espaços assumem caráter tão significativo quanto o Ver-o-Peso, mas por não apresentarem infraestrutura adequada acabam não recebendo a mesma valorização. Haja vista que o espaço Ver-o-Peso, o qual por meio de intervenção urbana na gestão municipal de Edmilson Rodrigues (1995-1998 e 1999-2003) além de ter reafirmado seu caráter comercial, agrega um caráter turístico, verticalizando as relações, as quais não mais somente acontecem entre ribeirinhos-comerciantes-consumidores locais, mas entre ribeirinhos-comerciantes-consumidores locais/regionais/globais.

Em se tratando da área central torna-se relevante pensar que o bairro da Campina através da implantação do convento e igreja das Mercês, da feira do Largo das Mercês, do edifício da Santa Casa e da construção da fortaleza de São Pedro Nolasco, na segunda metade do século XVII, teve a intensificação do processo de ocupação. A partir daí pôde a Campina retomar o processo de crescimento mais ordenado e regular. Assim, ao final do século XVII, já se pode verificar um claro vetor de expansão da cidade em direção ao novo bairro da Campina.

Até a segunda metade do século seguinte, Belém assistiu a transferência dos principais prédios administrativos para essa região. Esse deslocamento parece corresponder igualmente à ascensão de uma classe mercantil que elegerá o antigo caminho de Santo Antônio como principal via para a construção de suas residências, armazéns e lojas comerciais. Sintomaticamente ocorrerá a mudança do nome desta via no trecho compreendido entre o Igarapé (que separava a Cidade Velha da Campina) e a Igreja das Mercês, passando a ser chamada de Rua dos Mercadores (hoje, Av. Conselheiro João Alfredo), dando início ao centro comercial de Belém.

Percebe-se que o centro comercial apresenta-se altamente degradado no sentido da não valorização das formas arquitetônicas produzidas no passado, cumprindo, no entanto, função imprescindível, a qual seria a abertura dos vãos térreos das fachadas correspondendo aos objetivos de “trazer a rua (e os clientes) para dentro das lojas” e ao mesmo tempo, “levar a loja (e as mercadorias) para a rua”.

A supressão das fachadas elimina o elemento arquitetônico responsável pela separação física e simbólica entre a loja e a rua. Deste modo, o comércio passa a tratar o espaço público como extensão da atividade privada, dissolvendo a fronteira existente entre ambos, além do que os transtornos provocados pela presença dos camelôs no eixo das ruas Cons. João Alfredo e Santo Antônio vêm contribuindo para acelerar o processo de degradação urbana.

Várias divagações poderiam ser empreendidas sobre o fenômeno urbano, porém um destaque merece ser dado não somente à questão de pensar em estratégias de transformação da realidade, mas projetar a realidade de forma a minimizar a implantação futura de medidas mitigadoras.

O projeto de desenho urbano desenvolvido para o eixo comercial “Via dos Mercadores”, por exemplo, pretende ser mais do que uma contribuição ao debate iniciado pela Prefeitura Municipal sobre os destinos do Centro Histórico de Belém, como ser também um instrumento de ação concreta sobre a realidade que se quer transformar, sendo que a principal diretriz assumida pelo Projeto consiste na requalificação urbanística da área de intervenção, visando recuperar o potencial turístico e econômico representado pelo centro histórico de Belém.

## Refuncionalização do Espaço Urbano Belenense

Retomando a periodização de Corrêa (2006), no período do *boom* econômico da borracha, o bairro do Reduto vai paulatinamente se tornar um bairro industrial. As primeiras indústrias se alocam neste espaço até a década de 1960.

Atualmente, a zona periférica do centro é referência de rugosidades em virtude dos grandes prédios remanescentes possuírem novos usos, a exemplo do edifício que em outro tempo funcionava a fábrica Perseverança e na atualidade abriga a Escola Superior da Amazônia (ESAMAZ) (Ver figuras 6 e 7).



Figuras 6 e 7 - Edificação tinha como sede a fábrica Perseverança e na atualidade abriga a Escola Superior da Amazônia (ESAMAZ), caracterizando um processo de refuncionalização. Fonte: Trabalho de Campo (2012).

O bairro do Reduto entra em declínio do ponto de vista industrial quando se abre a Rodovia Bernardo Sayão, atual Belém-Brasília (BR-010), devido às políticas de abertura dos eixos de integração nacional, pois a chegada de produtos industriais do Centro-Sul acentua a competitividade, dando início ao processo de corrosão das indústrias locais. O bairro vai perdendo sua função industrial e os prédios são refuncionalizados, culminando num processo de substituição dos conteúdos, mas não necessariamente das formas.

No bairro do Reduto existiam ocupações de baixo padrão econômico, a mais conhecida era a Vila Sarara. O saneamento vagaroso das áreas de baixada iniciado na década de 1960 que abarcou a Av. Tamandaré, a Av. Doca de Souza Franco e o bairro de mesmo nome, deu início a um processo de substituição invasão-sucessão, que segundo Corrêa (1997), acontece em função da substituição de agentes, sujeitos sociais, dentro do espaço da cidade, principalmente levando em conta o aspecto do uso residencial, no qual um espaço se valoriza através da modernização (infraestrutura), fazendo com que a população residente (de classe baixa) vá para outros espaços, havendo a substituição do uso residencial, agora com estabelecimento de uma classe alta.

No contexto da década de 1960 nas imediações do bairro do Reduto tal processo se fez presente por conta da remoção da população de classe baixa que habitava este local. As ocupações de baixo padrão econômico deixam de existir em grande parte a partir de uma política do Banco Nacional de Habitação (BNH), o qual remove essa população

para o primeiro conjunto habitacional da COHAB de Belém, o conjunto Gleba I, localizado no início da Av. Augusto Montenegro.

Estes sujeitos removidos passaram pelo processo de segregação imposta, promovendo um processo de aceleração, via COHAB, de periferação na Região Metropolitana de Belém, em que a população removida começa a formar a área de expansão.

O processo de invasão-sucessão percebido também no bairro Umarizal é observado em dois momentos, primeiro da verticalização (Figura 8) e segundo de usos comerciais e de serviços acompanhando o circuito superior de economia urbana (Figura 9).



Figura 8 – vista do bairro do Umarizal voltado para a avenida Visconde de Souza Franco, mostrando alguns de seus inúmeros prédios e

Figura 9 – Boulevard Shopping Belém.

Fonte: Trabalho de campo (2012).

A área acabou virando uma avenida de fundo de vale, canalizada, com enchimentos/inundações naturais (águas de março) ou por não limpeza dos canais, tornando-se uma área comprometida por ser um aterramento, devendo-se investir no estaqueamento do terreno para dar suporte aos prédios. Além disso, é importante salientar, que o bairro do Reduto é o único que apresenta esgoto asséptico, os demais possuem fossas biológicas.

E ainda, o canal da Av. Visconde de Souza Franco, limite entre os bairros do Reduto e do Umarizal, dá uma característica degradada a estas áreas, visto que se torna um esgoto a céu aberto, apresentando poucos atrativos em relação às amenidades (arborização, por exemplo), porém, não deixando a desejar no quesito concentração de serviços, agora, também, por conta da implantação do Shopping Boulevard (Figura 9).

Outra intervenção que merece destaque, estando também voltado para as margens da baía do Guajará é o Projeto Ver-o-Rio, área antes obstruída por usos diversos, de caráter privado, a qual foi retomada pelo poder público municipal para fins de intervenção urbana, transformando-a em área de lazer (TRINDADE JR. *et al.*, 2006).

Segundo o Plano de reestruturação da Orla de Belém (PRO - Belém) o projeto objetiva-se reestruturar e requalificar a orla, tendo em vista a valorização da fisionomia da cidade, por meio da visualização de seus elementos peculiares, integrando-a ao convívio da população, ordenando as atividades culturais, de lazer, de tráfego e transportes e recuperando a paisagem urbana, bem como a qualidade ambiental (BELÉM, 2000).

Uma característica marcante deste espaço é o fato de que,

[...] a praça que integra o projeto é frequentada por pessoas das diversas faixas etárias e de renda, ganhando destaque para as crianças e jovens e o público de menor poder aquisitivo. À noite e, especialmente nos fins de semana, os bares da praça e os localizados em seu entorno ficam movimentados, sendo forte a presença do comércio informal, como por exemplo, carros de lanche, venda de comidas típicas, aluguel de carrinhos motorizados para crianças, pipoqueiros, bomboneiros, etc. Todos, principalmente no final da tarde, começam a chegar e a demarcar seus territórios de comércio, ou simplesmente ficam circulando a praça (TRINDADE JR., AMARAL e SANTOS, 2006).

Um importante contraponto pode aqui ser feito entre o Projeto do estado “Estação das Docas” e o Projeto municipal “Ver-o-Rio”. O primeiro pensado como uma “Janela para o Rio” em um sentido contemplativo assume um caráter mais suntuoso e cheio de detalhes, com a incorporação de paredes de vidro fumê, climatização, escadas rolantes e elevadores, palco móvel, etc, essas mudanças não só encareceram a obra, mas também promoveram a diferenciação do público-alvo, dizendo respeito principalmente a uma demanda de mercado associada a uma política de incentivo ao turismo e às classes de médio e alto status local, inculcando ainda nestes usuários o orgulho de um novo equipamento urbano, a elevação da autoestima por ele proporcionada e a modernização da própria cidade (Figuras 10 e 113).



Figuras 10 e 11 - A esquerda a “estação da docas” empreendimento urbanístico do governo do estado com caráter contemplativo, que atende uma demanda “exclusiva” de consumidores; a direita o complexo “Ver-o-Rio” projeto da gestão municipal que tem caráter popular, tendo características que exaltam o regional.

Fonte: Trabalho de Campo (2012).

Diferentemente, a intervenção urbanística proposta pelo município na gestão Edmilson Rodrigues, tende a contemplar, em maior grau, uma demanda bem diferenciada da anterior, ou seja, a parcela da população com baixo poder aquisitivo, tornando este espaço refuncionalizado uma propriedade de uso mais coletivo.

A ideia de refuncionalização está ligada à permanência das formas e a mudança das antigas funções, ou seja, os conteúdos que ali existiam, além de tratar a forma e a função como dois conceitos indissociáveis.

Optou-se pela ideia de refuncionalização já que as formas permanecem e os conteúdos se alteram e este processo de mudança só ocorre devido às características únicas que cada forma contém. Isto demonstra que é preciso considerar que uma mesma forma pode realizar-se em diversos conteúdos, pois,

[...] ideia de forma-conteúdo une o processo e o resultado, a função e a forma, o passado e o futuro, o objeto e o sujeito, o natural e o social. Essa ideia também supõe o tratamento analítico do espaço como um conjunto inseparável de sistemas de objetos e sistemas de ações (SANTOS, 2009, p. 103).

As ações impressas na área central denotam o intenso processo de incorporação dos objetos espaciais aí presentes, uma vez que a refuncionalização dos espaços tem papel de atrair em razão de

[...] a recuperação de áreas urbanas degradadas ou abandonadas (...) possam trazer de volta aos centros, aos portos, às vilas operárias ou outras áreas refuncionalizadas, as classes sociais com maior poder aquisitivo e capital cultural mais valorizados. Por isso, neste momento, a cultura se torna mercadoria e moeda de troca que impregna os objetos, os bens culturais e a própria paisagem urbana (PAES-LUCHIARI, 2006, p.47).

Remetendo ao processo de gentrificação ocorrente principalmente na “Estação das Docas”, o mesmo não pode se dizer do Complexo “Ver-o-Rio”, mas ambos os projetos têm em comum o fato das complexas ações dos agentes sociais incluir práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial, o qual se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, renovação urbana, relocação diferenciada da infraestrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade (CORRÊA, 1989).

As intervenções na área central de Belém por parte do governo do estado (Estação das Docas) e do município (“Ver-o-Rio”) aconteceram de forma coincidente, com e suas inaugurações nos anos de 2000 e de 2001, respectivamente. Ambos os projetos adotam a tônica contemplativa do “de volta para o rio”, no entanto, a refuncionalização dos espaços se deu de maneira diferenciada, estando desconexos o contemplar e o consumir.

Não foi pensada uma refuncionalização de caráter democrático, que abarque indistintamente os diferentes setores sociais belenenses, sendo percebido de forma cabal e sintomática, não só o descompasso entre as políticas de governo do estado e do município, como um reforço aos processos de segregação socioespacial na capital Belém, sendo estes processos claramente observados em sua área central.

## **Considerações Finais**

Desde o início da conquista do território amazônico houve o interesse em assegurar a defesa do território sob perspectiva de controle econômico da região, e a fundação da cidade de Belém (1616) em localização estratégica assume caráter decisivo principalmente no concernente a questão político-militar como também a posterior constituição de outros núcleos partindo de Belém.

Neste primeiro momento o controle e a gestão da vida econômica e social são feitos pelas ordens religiosas, tendo Belém experimentado sobremaneira tal influência por conta da grande quantidade de igrejas espalhadas principalmente na área central da cidade. Porém, a expansão das atividades produtivas com a Companhia Mercantil do Grão-Pará e Maranhão retira o controle econômico e mercantil da mão das ordens religiosas, em razão da Política Pombalina de inserção da economia amazônica no mercado mundial, incorrendo na expulsão dos jesuítas e transformação das aldeias missionárias em vilas, recebendo outras denominações. Neste contexto Belém passa a ser a capital do Grão-Pará e Maranhão por fatores locais (desembocadura do rio Guamá, estando ainda às portas do oceano Atlântico).

Já no período do *boom* econômico da borracha ocorre a superação do problema do sistema de transportes, intensificando as relações entre os núcleos de povoamento e da escassez da mão de obra já que o revigoração econômico atrai um grande contingente de pessoas para as cidades já existentes. Em virtude da oferta de capitais para o financiamento da produção e o reforço ao sistema de “aviamento” que promove a viabilização da produção, circulação, consumo e estrutura de poder, com o surgimento de novos centros urbanos na Amazônia Ocidental, em sua maioria sedes de seringais e prosperidade de cidades como Belém, Manaus e Santarém.

Em decorrência de uma nova estagnação econômica fruto da queda da demanda da borracha, ocorre diminuição do fluxo migratório para a Amazônia com existência de certo refluxo para as áreas de origem das populações aí instaladas, acarretando impacto na rede urbana por meio da perda de mercado (fator população). A estagnação econômica e regional, por inércia, iria ratificar a posição de Belém e Manaus na rede urbana regional – focos parciais de êxodo proveniente dos seringais, os quais perderam sua função, outrora movedora da economia amazônica.

A partir de 1960 se processa na Amazônia uma reorganização da Rede Urbana, passando de rede urbana dendrítica para rede urbana complexa, tendo maior incentivo da urbanização regional, com surgimento e crescimento de núcleos urbanos e povoados ao longo das rodovias e o revigoração de centros antigos articulados a uma nova dinâmica local, a exemplo de Marabá, e ainda com urbanização concentrada nas capitais estaduais, e também projetos de cunho intervencionista nas áreas centrais.

Tais considerações coadunam-se com a periodização de Corrêa (2006), as quais mesmo tratando da região amazônica de forma geral enquadram a cidade de Belém no contexto das transformações ocorridas ao longo destes 4 (quatro) séculos, desde a fundação da cidade de Belém.

A ênfase dada aos processos de intervenção na área central de Belém se faz importante para mostrar que o passado esta presente nas formas espaciais, tanto no bairro da Cidade Velha com o complexo “Feliz Lusitânia”, como no bairro da Campina com a Estação das Docas, no bairro do Reduto e seus galpões refuncionalizados, assim como no bairro do Umarizal com o Complexo Ver-o-Rio, ganhando ares com forte apelo ao regionalismo.

Tais projetos de intervenção guardam em seus cernes uma tentativa de promoção por parte do governo (nas esferas estadual e municipal) de volta ao centro, incorrendo em um verdadeiro processo de gentrificação, seja devido ao lazer (para classe média e alta na “Estação das Docas” e classe baixa no “Ver-o-Rio”) ou a questão da moradia,

Araújo Júnior, A. C. R. A. e Azevedo, A. K. A.

casos do complexo Feliz Lusitânia na área central de Belém, principalmente em suas imediações e também das refuncionalizações vividas nos galpões do bairro do Reduto, os quais atuaram como polos atratores (devido à concentração de serviços) de pessoas das classes média e alta.

Por tanto, verifica-se que a cidade de Belém (em especial a área central localizada a beira-rio) assumiu, desde o seu processo de colonização, papel fundamental no contexto amazônico por concentrar atividades econômicas fundamentais para o desenvolvimento da região, sendo um verdadeiro “centro” dinâmico no concernente a (re) organização da rede urbana na Amazônia.

Cabe ao poder público, no entanto, proceder sistematicamente articulado (governos Federal, Estadual e Municipal), para a promoção de políticas públicas não segregadoras do espaço urbano, nas quais os diferentes níveis sociais possam coexistir harmonicamente.

### Referências Bibliográficas

A BELÉM, A.G. *Urbanização e Remoção – Por que e para quem?* Belém: CFCH, NAEA, UFPA: Col. Igarapé, 1989.

BELÉM. Prefeitura Municipal. *Plano de reestruturação da orla de Belém (PRO - Belém)*. Belém: PMB, 2000.

BORGES, D.R.; SILVA, J.M.P. A influência da doação e ocupação de terra urbana em Belém nos atuais conflitos de dominialidades sobre os terrenos de marinha. In: XII Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2011, Belo Horizonte - MG. *Anais...* Editora Belo Horizonte, 2011.

CARLOS, A.F.A. *Cidade*. São Paulo: Contexto (Coleção Repensando a Geografia), 1992.

CHAVES, M.A.R.; COELHO, I.M.; SILVEIRA NETO, J.R.; *Revista de Cultura do Pará*. Belém: Conselho Estadual de Cultura. Ano 5 – nº 20 e nº 21 – Jul-Dez, 1975.

CORRÊA, R.L. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

\_\_\_\_\_. *Trajetórias Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

\_\_\_\_\_. *O Espaço Urbano*. Editora Ática, Série Princípios, 3ª Ed., 1995.

GONÇALVES, C.V.P. *Amazônia, Amazônia*. 2ª Ed. – São Paulo: Contexto, 2005.

HOFFMANN, F. *Istanbul: Living Together Separately*. Urban Action 2007, College of Behavioral and Social Sciences, San Francisco State University, 2007.

MEIRA FILHO, A. *Evolução Histórica de Belém do Grão-Pará*. 1ª. Ed. Belém, Grafisa, 1976.

MOREIRA, E. *Belém e sua expressão geográfica*. Belém: Imprensa Universitária, 1966.

PAES-LUCHIARI, M.T.D. Centros históricos – mercantilização e territorialidades do patrimônio cultural urbano. *Revista GEOgraphia* – Ano 7 – n. 14, 2006, p. 43-58.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4ª. Ed. - São Paulo: Edusp, 2009.

\_\_\_\_\_. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. São Paulo: EDUSP, 2ª Ed. 2004.

\_\_\_\_\_. *Por uma Geografia Nova: da crítica da Geografia a uma Geografia crítica*. São Paulo: Hucitec, 1978.

TOURINHO, R.; MEIRA FILHO, A.; COUTO, C.A.O. CONVÊNIO SUDAM-DNOS-GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. *Monografia das baixadas de Belém: subsídios para um projeto de recuperação*. 2ª Ed. rev. SUDAM, 1976.

TRINDADE JR, S.C., AMARAL, M.D.B., e SANTOS, E.R.C. Estado, políticas urbanas e gestão do espaço na orla fluvial de Belém. In: CASTRO, E. (Org.). *Belém de águas e ilhas*. Belém: CEJUP, 2006, p. 59-84.

TRINDADE JR, S.C. *A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana*. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, 1998, Universidade de São Paulo.

\_\_\_\_\_. De volta ao rio: estratégias de gestão e de (re) apropriação do espaço urbano na área central de Belém. In: TRINDADE JR, S. C.; TAVARES, M. G. C. (Orgs.). *Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008, p. 145-156.

Recebido em 22/05/2012

Aceito em: 28/12/2012

---

<sup>1</sup> Segundo Santos (1978) a noção de rugosidades complementa a concepção de que a produção do espaço é, ao mesmo tempo, construção e destruição de formas e funções sociais dos lugares. Ou seja, a (des) construção do espaço não se refere apenas à destruição e à construção de objetos fixos, mas também às relações que os unem em combinações distintas ao longo do tempo.



# Território e Romanização no Império Romano: o Caso das Cidades Planejadas a Partir do Padrão Linear

## Territory and Romanization of the Roman Empire: the Case of Planned Cities of Linear Pattern

João Carlos de Mattos Freitas<sup>i</sup>  
Universidade do Estado do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

**Resumo:** Roma foi uma cidade que expandiu seu poder ao ponto de se tornar um grande Império da Idade Antiga. Suas táticas de territorialização eram executadas a partir das políticas de romanização, onde incluímos o domínio militar, a introdução dos costumes romanos – como a religião, as tradições, entre outras – usadas numa clara tentativa de transformar os povos sob o domínio de Roma em romanos. O presente artigo busca destacar a utilização da padronização da arquitetura e o planejamento urbanístico das cidades construídas ou reconstruídas por Roma como táticas de romanização, visto que essas possuíam papel fundamental na consolidação da estratégia de domínio romano. Dessa forma, pretendemos propor uma análise Histórico-geográfica do Império Romano – aliando conceitos e métodos presentes nesses dois campos de conhecimento – na tentativa de contribuir para um maior diálogo entre a História e a Geografia.

Palavras-chave: Território, Romanização, Padrão Linear, Império Romano.

**Abstract:** Rome was a city that has expanded its power to the point of becoming one of the greatest empires of Antiquity. Tactics for territorialization involved Romanization, which included the military conquest and the introduction of Roman customs such as religion and traditions in a clear attempt to transform the peoples incorporated into the empire into Romans. This article seeks to highlight the use of standardized architecture and urban planning of cities built or rebuilt by Rome as a tactic of Romanization and to show that they were central to the consolidation of Roman rule. This geographical and historical analysis of the Roman Empire combines concepts and methods from these two fields of knowledge in an attempt to contribute to greater dialogue between History and Geography.

Keywords: Territory, Romanization, Linear urban pattern, The Roman Empire.

### Introdução

A Geografia enquanto ciência busca entender os processos de produção do espaço humano. Para tanto ela necessita dialogar com diversas áreas do conhecimento, buscando um olhar sobre a totalidade dos elementos que compõem e influenciam o espaço.

---

<sup>i</sup> Discente do Curso de Especialização em Educação Básica *Lato Sensu* – Ensino de Geografia/ Faculdade de Formação de Professores.

joaoCarlosdem@yahoo.com.br

É dessa forma que percebemos ao longo da história do pensamento geográfico, correntes influenciadas por áreas como a História, a Geologia, a Sociologia, entre outras.

A geografia, tal como todas as disciplinas, entendidas como científicas ou não, tem a sua existência e o seu significado condicionado pela fuga de seus territórios, edificados ao longo da história da modernidade. Não há a geografia sem a transgressão de suas próprias fronteiras, assim como não há a geografia sem a transgressão, assim como não há qualquer outra disciplina na ausência da contínua ultrapassagem de seus próprios territórios, tão sonhados como rigidamente demarcados [...] (HISSA, 2002:14-15).

Dentre essas transgressões uma que merece destaque está relacionada ao papel da História no desenvolvimento da Geografia enquanto ciência – a exemplo da importância dos *Annales*<sup>1</sup> para a definição desse campo disciplinar e acadêmico – visto que não podemos compreender as condições essenciais para a produção do espaço sem incluirmos os processos históricos. Contudo é notório perceber que esse diálogo é pouco explorado nos meios acadêmicos da atualidade, como explica Abreu:

Há, entretanto, algo que as diferencia, que as separa, e que vem limitando a contribuição de ambas, não só para o entendimento do que venha a ser a memória dos lugares, mas para o entendimento mesmo dos lugares. Por uma tradição nefasta, que teve origem em Kant e se materializou no estabelecimento de limites disciplinares rígidos em fins do século XIX, geografia e história vêm crescentemente dando as costas uma à outra (ABREU, 1998:20).

Cada sociedade necessita criar formas responsáveis por reproduzir sua existência e permanência numa determinada porção da superfície terrestre – essas podendo se mostrar mais ou menos duráveis – obedecendo às diretrizes do grupo hegemônico, regulando assim o uso do espaço. Tal processo só acontece porque existiu um anterior.

Tem-se, assim, um espaço produzido herdado (formas pretéritas, estoques de valor concentrados pontualmente na superfície da Terra) que sobredetermina continuamente o uso dos lugares, abrindo possibilidades analíticas para uma dimensão geográfica na interpretação da história humana (MORAES, 2005:41).

A partir dessas abordagens iremos propor um diálogo entre a História e Geografia a partir da contribuição da Geografia Histórica, entendendo-a enquanto o estudo das espacialidades do passado, pois ela, “[...] além de se preocupar em recuperar as espacialidades pretéritas que marcam as espacialidades atuais, busca metodologias apropriadas e esforça-se em refletir a categoria tempo, a fim de fornecer subsídios à abordagem espacial e temporal” (ERTHAL, 2003:30).

Dentro dessa perspectiva buscaremos focar nosso olhar sobre o planejamento urbano padronizado pelos romanos em suas cidades conquistadas e fundadas, visto que ambos os conceitos estão pautados na estratégia de dominação e exercício do poder. Contudo torna-se necessário entendermos o significado do papel da política de conquistas massificada por esse império.

Consideramos como política de conquista toda ação romana utilizada para o fim de dominar e consolidar suas conquistas. Nesse caso acreditamos que Roma revolucionou essa estratégia, impondo seu estilo de vida a partir do planejamento urbano, dos monumentos, dos cultos, entre outras táticas, a todas as cidades conquistadas, ao mesmo tempo em que tentavam ser complacentes com a cultura dos povos, caso não atrapalhasse a “legitimidade” de seu domínio. Contudo devemos ter ciência de que muitos territórios considerados conquistados pelos romanos se resumiam ao controle de uma cidade em específico, que em muitos casos não era suficiente para um domínio pleno de determinado povo.

Os períodos iniciais de Roma (entre os séculos VIII a.C. e III a.C.) tiveram um caráter muito mais defensivo do que expansionista. Essa postura mudou com o decorrer da história para uma estratégia ofensiva aos povos que ameaçavam sua soberania, pois além de desestruturar o poder militar de seus inimigos, Roma obtinha muitos lucros oriundos dos espólios das guerras vencidas. “Os soldados e os chefes tinham experimentado a pilhagem, a embriaguez do poder e, progressivamente, os espíritos começaram a imaginar a possibilidade de novas conquistas” (GRIMAL, 1984:45). Todavia ela só conseguiria de fato manter uma constância de conquistas após as Guerras Púnicas<sup>2</sup>, onde passou a ser a principal potência comercial do Ocidente, fazendo com que Roma pudesse exercer seu domínio militar, político e econômico. O controle do comércio do Mediterrâneo possibilitou a cidade absorver todas as novidades que poderiam servir para sua evolução.

No decorrer da história de Roma podemos notar uma coerência na política de conquistas. Mesmo nos imperadores menos adeptos essa política percebemos essa tendência clara, como no caso de Adriano, na tradução de Yourcenar (1980): “Dentro dos limites intransponíveis de que falava ainda há pouco, conto defender minha posição passo a passo e até mesmo reconquistar algumas polegadas de terreno perdido” (YOURCENAR, 1980:14). A política de conquista de Roma era baseada na romanização dos povos conquistados, ou seja, a tentativa de transformar ao máximo os povos sob seu domínio ao modelo da civilização romana. “Os gregos não cogitavam transformar os povos conquistados em atenienses. Roma, sim, queria exatamente uma metamorfose desse tipo” (SENNETT, 1997:87). Estavam contidas nela o incentivo aos cultos e crenças da religião oficial de Roma, a padronização arquitetônica das cidades e monumentos como réplicas da metrópole e o direito romano. A cidadania romana – iniciada no período do imperador Júlio César – estendida aos povos conquistados também era um importante tática de romanização. Com isso ficava muito mais fácil para Roma manter o controle do Império. Mesmo com toda a diferença entre os imperadores essa estratégia se manteve ao longo do apogeu de sua expansão territorial.

Estas mudanças deram origem à criação de Roma, cidade das XIV regiões, em substituição às quatro anteriormente estabelecidas, ou seja, uma nova delimitação do espaço e de seus atributos foi necessária para a construção de um novo pacto social na passagem da Roma republicana para a Roma imperial (GOMES, 2002:49).

Apesar de Roma ter conseguido se tornar um dos maiores impérios já vistos na história antiga do ocidente, sua estratégia de domínio e controle territorial não foi capaz

de suportar as proporções adquiridas após o período de Trajano (Figura 1). Acreditamos que um importante motivo responsável pelo declínio de Roma deve-se a falta de recursos tecnológicos que possibilitassem aos romanos estarem presentes em toda a extensão do Império com a mesma intensidade, tornando algumas províncias mais vulneráveis a ataques bárbaros e revoltas internas. Os fluxos de informações entre as províncias e a capital não eram rápidas o bastante para conseguir viabilizar políticas homogêneas a todo o Império.

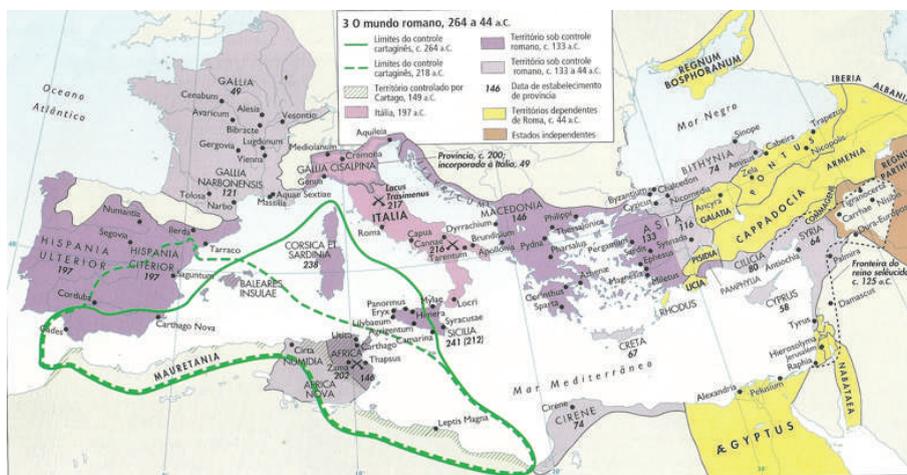


Figura 1 – Domínios do Império Romano ao longo de sua história.

Fonte: LESSA, Ana. *Atlas da História Mundial*. Rio de Janeiro: Reader's Digest Brasil, 2001, p.86.

Tendo em vista o período histórico em que Roma foi hegemônica no mundo Ocidental, podemos afirmar que os romanos revolucionaram as táticas de dominação dos povos conquistados por um Império. Sendo assim iremos a seguir especificar entre as políticas de romanização a padronização da arquitetura monumental e o ordenamento territorial das cidades romanas para assim analisá-las enquanto territorialidade do Império Romano.

### O Ordenamento Territorial das Cidades Romanas

Como vimos, Roma tinha na padronização da arquitetura monumental e no planejamento de suas cidades importante arma política para a romanização dos povos conquistados. Os romanos buscavam ao máximo reproduzir nas cidades provinciais o modelo de sua capital, construindo réplicas das edificações e distribuindo-os ao longo das cidades como em Roma.

Se, de fato, o poder militar dos povos subjulgados por Roma foi quebrantado pelas legiões, foi a cidade romana que – pelo menos nas províncias ocidentais – assegurou a “romanização” do território conquistado. Os romanos não

se deixaram induzir em erro e serviram-se do seu urbanismo como de um poderoso instrumento político (GRIMAL, 2003:10).

Contudo, a fundação de uma cidade romana era cercada de ritos e significados religiosos. O rito fundador que foi implantado em Roma por Rômulo foi o mesmo utilizado em todas as demais cidades romanas. A fundação de uma cidade era realizada por um magistrado oficialmente preparado para essa missão (geralmente ocupado por um agrimensor). Ele determinava onde ia estabelecer o *decumanus maximus* – reta que corta a cidade de leste a oeste – de acordo com a posição que o sol nasceu naquele dia. Depois era encontrado o centro dessa reta, localização do *mundus*<sup>3</sup>, onde se traçava uma outra reta perpendicular à primeira, chamada *cardo maximus*, orientada de norte a sul. Dessa forma estava pronta a base para a construção da cidade. As portas da cidade localizavam-se nos quatro pontos cardeais e as ruas adjacentes chamadas de *decumani* e *cardines* eram traçadas paralelamente aos dois eixos principais, formando um tabuleiro de xadrez. Além disso, era feito um fosso ao redor da cidade, onde mais tarde seria construída uma muralha que a cercaria. Por último construíam-se três capelas em honra aos deuses Júpiter, Juno e Minerva no alto de uma colina (capitólio), objetivando a proteção dos céus (GRIMAL, 2003).

Sabemos que nem toda cidade romana era construída como um tabuleiro, mas devido ao fato da fundação ser antes de tudo um ato religioso, os romanos sempre traçavam o *decumanus* e o *cardo*, mesmo que depois mal pudessem ser reconhecidos após o fim da construção da cidade. Dessa forma os romanos tentavam ao máximo reproduzir o modelo de fundação.

Os historiadores antigos afirmam que esse padrão quadricular das cidades romanas é originário dos etruscos, todavia não se sabe ao certo sua origem. Já se tem comprovado a existência de cidades etruscas e gregas com esse mesmo padrão na Península Itálica, mas essas civilizações não tinham em tal padrão uma regra a ser seguida. Mesmo que não tenham sido os romanos a inventarem esse tipo de ordenamento urbano, foram eles que o reproduziram com maior intensidade.

Joseph Rykwert escreve que:

[...] nenhuma outra civilização praticou, como os romanos, durante a última República e o Império, a imposição de um padrão urbanístico constante e uniforme nas cidades, na região rural e nos acantonamentos militares, com tanta persistência e quase obsessividade. (SENNETT, 1997:100).

Na verdade existiam dois tipos diferentes de traçado urbanístico das cidades romanas: a cidade “quadrada” (Figura 2) e a “retangular” (Figura 3). A primeira – já mencionada – se refere às cidades construídas em terrenos continentais. A segunda – onde podemos perceber uma forte influência grega (GRIMAL, 2003) – são aquelas fundadas em regiões litorâneas. Nelas o *decumanus* era paralelo ao litoral e bem mais alongado que o *cardo*. Esse padrão tinha como principal objetivo favorecer a construção de portos e conseqüentemente o comércio marítimo.

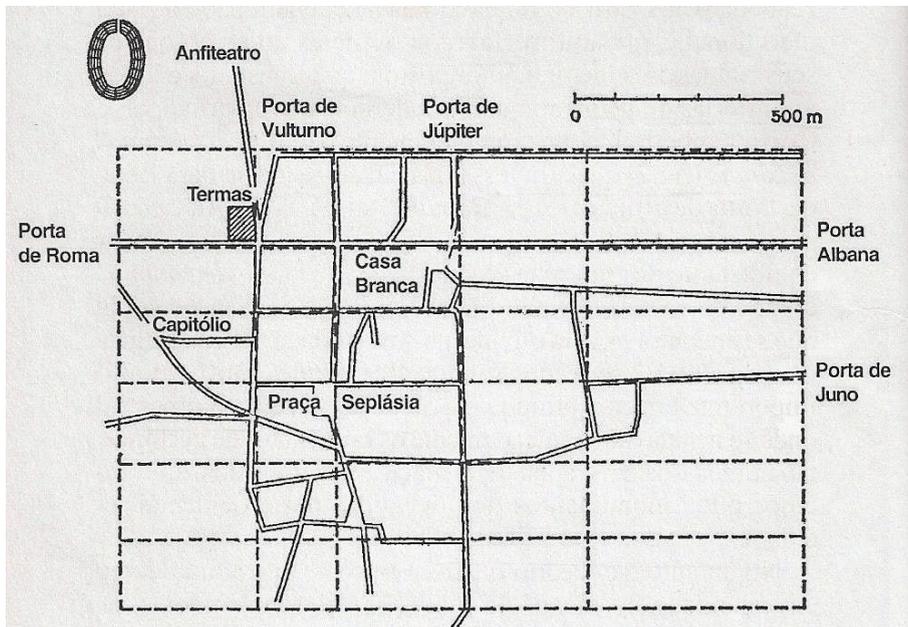


Figura 2 - Planta de Cápua antiga.

Fonte: GRIMAL, Pierre. *As Cidades Romanas*. Lisboa: Edições 70, 2003, p. 26.

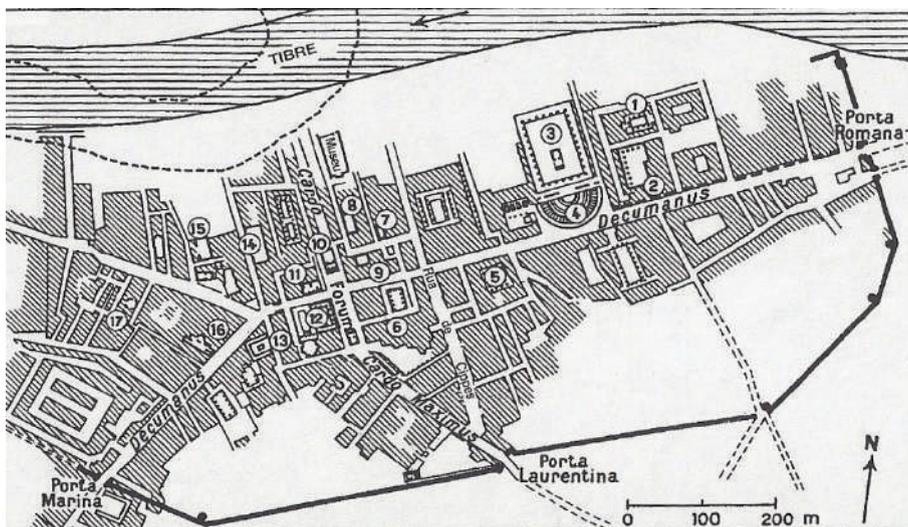


Figura 3- Planta esquemática das ruínas de Óstia.

Fonte: GRIMAL, Pierre. *As Cidades Romanas*. Lisboa: Edições 70, 2003, p.35.

Sabemos que Roma demonstrou uma forte obsessão por figuras geométricas, reproduzindo-as na sua arquitetura, estando sempre presentes em suas construções e monumentos. Assim como no caso das cidades romanas, outras civilizações possuíam essa mesma fixação, tornando difícil identificarmos sua origem em Roma. Entre os arquitetos antigos podemos destacar o romano Vitruvius como um dos mais importantes adeptos dessa linha. O arquiteto percebeu no corpo humano uma simetria que tempos mais tarde seria representada por Leonardo da Vinci em sua obra “O Homem Vitruviano” (Figura 4).

Nessa figura o umbigo é considerado o centro do corpo humano, com os membros e suas extremidades na mesma distância desse centro. Tanto Vitruvius quanto outros arquitetos romanos transformaram essa simetria do corpo humano em um padrão seguido ao longo da história romana no planejamento das cidades e nas construções. Sendo assim podemos observá-lo nos monumentos, nas residências e nas demais construções romanas.

Corpo, casa, fórum, cidade, império baseavam-se em imagens lineares. Os críticos da arquitetura mencionam a obsessão romana de organizar o espaço de forma clara e precisa – espaços ortogonais bem definidos, como a rede romana; estruturas rígidas, como o arco romano; prédios rigorosamente desenhados, encimados por *domus* – simples transferência do semicírculo para o plano tridimensional. Essa linguagem visual, ou desejo de orientação exata, demonstrava a mesma ânsia que se expressava no gosto pela repetição interminável de imagens, até que se convertessem em verdades inquestionáveis. (...) A geometria procurava dar ideia de uma Roma eterna e essencial, que permaneceria de algum modo a salvo das rupturas históricas. Embora dominando essa linguagem, Adriano sabia que ela não passava de ficção (SENNETT, 1997:107).

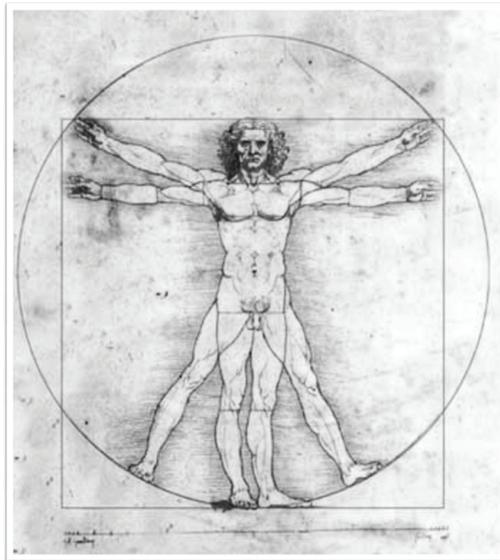


Figura 4 - O Homem Vitruviano.

Fonte: Disponível em: <<http://pedromonteiro.wordpress.com/2008/09/03/homem-vitruviano/>>.

Acessado em: 21/01/2013.

Roma buscou ao máximo reproduzir as formas geométricas em suas construções, muitas para transpor uma ideia de perfeição e com isso criar na população um sentimento de inferioridade em relação à grandeza do Império. Em alguns casos a fixação pelo padrão linear ocorria por limitação tecnológica, vide a forma como eles construíam suas estradas – onde só se permitiam construir curvas de 90° – que ligavam os pontos extremos do Império a sua capital.

Como dissemos anteriormente, os romanos tinham na cidade de Roma o modelo a ser seguido na construção de novas cidades. Contudo ela não seguia o padrão de uma cidade quadrada – passando a possuir ruas que se cruzam em forma de estrela –, adotado após o rito fundador de cidades. Dessa forma os romanos tentavam reproduzir ao máximo os elementos paisagísticos encontrados na capital e assim levar para as províncias a divisão social existente em sua própria cidade, periferezando os pobres e centralizando os ricos.

Como sabemos a população romana era dividida entre patrícios e plebeus, sendo os primeiros os cidadãos providos de posses (terras, escravos etc.) e a segunda ocupada pelos menos favorecidos. Durante a história de Roma esses dois grupos estiveram em constante conflito, principalmente no período republicano, onde o senado – que era composto de patrícios – buscava sempre o benefício da aristocracia. Essa divisão acabou sendo expressa na própria distribuição dos espaços da cidade.

Durante o período dos Tarquínios, Roma se limitava aos montes Palatino, Capitolino e Aventino. À medida que a população foi crescendo ela se estendeu para os outros montes que juntos originaram o apelido de ‘cidade das sete colinas: Quirinal, Viminal, Oppius e Célio; sendo esses prolongamentos do planalto Esquilino (Figura 5).



Figura 5 - Planta de Roma.

Fonte: GRIMAL, Pierre. *As Cidades Romanas*. Lisboa: Edições 70, 2003, p.40.

Os patrícios – por serem descendentes da tribo do Lácio – ocupavam desde os tempos primitivos o monte Palatino. Com o tempo eles também ocuparam o monte Quirinal. Já os plebeus ocupavam o monte Aventino, mas de forma dispersa devido a sua posição pouco central. Com o passar do tempo e o crescimento populacional da cidade, a periferização sócio-espacial em Roma torna-se cada vez mais evidente, centralizando os mais favorecidos e periferizando os desprovidos de posses (GRIMAL, 1987).

Cabe destacar que os patrícios usavam do seu poder econômico objetivando arrebatar um número considerado de plebeus, ajudando-os em trocas de favores que iam desde uma simples compra no mercado até crimes como roubos e assassinatos. Com isso eles agrupavam um grande contingente de desprovidos para servirem como massa de manobra.

À medida que o Império crescia, surgia na capital uma série de grupos que se diferenciavam culturalmente dos romanos, como no caso dos judeus e dos próprios cristãos. Suas crenças – em muitos aspectos contrárias a religião oficial romana – os tornavam alheios ao estilo de vida romano, onde praticamente todas as atividades eram associadas a um tipo de culto pagão.

Nas cidades provinciais essa divisão ganhava uma outra característica. Após uma conquista os romanos buscavam estabelecer sua política de romanização, começando pela fundação ou reconstrução da cidade nos seus moldes. Com os edifícios romanos prontos iniciava-se a introdução do seu modo de vida e os cargos políticos eram ocupados pelos romanos. No entanto, entre a população conquistada já existia uma divisão entre a oligarquia local e os desprovidos e com o tempo os primeiros começavam a buscar um lugar na vida política da nova cidade. Para tanto era necessário que se fizessem alianças com os romanos instalados na província, numa postura contrária à massa desfavorecida que ainda sofria com as mudanças no modo de vida.

Dessa forma podemos identificar nas cidades provinciais uma divisão entre os oligarcas locais e os romanos, sendo que os segundos detinham o controle da província até que as políticas de romanização obtivessem o sucesso desejado. Como nem sempre os romanos eram bem-sucedidos muitas vezes era necessário um controle mais efetivo da província, limitando o papel da oligarquia local, como no caso das províncias britânicas que durante todo o tempo de ocupação romana não se renderam às políticas de romanização, principalmente na região norte, o que obrigou o imperador Adriano a construir uma muralha para conter os constantes ataques dos povos que lá viviam (MONTEIRO, 1963).

Numa cidade em que a romanização foi consolidada, a divisão social era bem próxima da existente na capital do Império, salve as particularidades de cada província. Os romanos buscavam exercer sua vontade tentando deixar a impressão de que a romanização era um favor oferecido aos povos conquistados e assim tinha-se o cuidado de não parecer estar impondo-a.

A capital do Império servia como inspiração para as cidades fundadas ou reconstruídas, contudo nem sempre isso era possível, principalmente devido às diferenças na topografia. Mesmo assim, os romanos tentavam pelo menos reproduzir seus edifícios mais importantes, com o objetivo de levar o estilo de vida romano para os povos conquistados.

A lenda que cerca a história da fundação de Roma menciona a existência de uma ‘cidade quadrada’ originária do ritual realizado por Rômulo. Todavia não se encontrou nenhum vestígio dela nas escavações arqueológicas. Sabemos, no entanto, que o primeiro Fórum romano localiza-se na planície entre os montes Palatino e Capitolino. Os Fóruns que foram sendo construídos com o passar do tempo continuavam nessa localidade e

toda cidade cresceu no seu entorno. A importância atribuída ao Fórum na sociedade romana é oriunda do grande número de atividades que abrigava, indo desde assembleias e atos públicos, até as atividades comerciais mais importantes (GRIMAL, 2003).

Como podemos perceber os romanos gostavam de centralizar as atividades mais importantes, o que justifica o fato do Fórum sempre estar no centro de uma cidade romana. Contudo, o crescimento da cidade se deu “[...] sem que se pudesse discernir um plano bem definido” (GRIMAL, 2003:43). Apesar das tentativas da Roma republicana crescer em volta do Fórum, não foi respeitado o plano estabelecido pela “cidade quadrada”, fato que apagou os antigos *decumanus* e *cardos*, desenhando-se no antigo cruzamento perpendicular num plano em estrela. O crescimento das atividades econômicas e políticas – além do crescimento populacional – trouxeram a Roma sérios problemas de ordem urbana que atormentaram todo período republicano.

O problema principal que então se passa a pôr aos Romanos é menos o de construir edifícios públicos do que o de encontrar espaços livres. Roma tinha permanecido uma pequena cidade ao mesmo tempo em que se tornava capital de um imenso Império. O número dos seus cidadãos tinha crescido desmesuradamente, mas os instrumentos da vida pública continuavam ainda, no fim da República, a ser aquilo que eram dois séculos antes (GRIMAL, 2003:46).

A partir da vitória de César e dos posteriores imperadores, a cidade conseguiu destinar políticas objetivando solucionar tais problemas. Nesse período Roma estava fervilhando de recursos vindos dos despojos das conquistas e os imperadores investiram massivamente na transformação de sua capital. Podemos notar uma clara competição existente no período imperial na qual um imperador tentava superar seus antecessores na grandiosidade de suas construções. Com isso de governo a governo iam surgindo novas cidades, monumentos, templos, fóruns, termas, basílicas, entre outras construções importantes para os romanos. Todos na tentativa de enaltecer a grandeza do Império Romano e na ideia de uma capital eterna, transformando Roma em um constante canteiro de obras. Essas construções seguiam o padrão linear romano, como podemos perceber nas figuras 6, 7 e 8.



Figura 6 – Anfiteatro de Nímes.

Disponível em: <<http://mopa.dream-it.org/news.php?lang=en>>.

Acessado em: 21/01/2013.



Figura7 - Templo de Maison Carree – Nîmes.

Disponível em: <[http://oc.wikipedia.org/wiki/Fichi%C3%A8:Maison\\_carr%C3%A9\\_\(6\).jpg](http://oc.wikipedia.org/wiki/Fichi%C3%A8:Maison_carr%C3%A9_(6).jpg)>. Acessado em: 21/01/2013.



Figura 8 – Arqueduto Port Du Gard.

Disponível em: <[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pont\\_du\\_Gard\\_JMN.JPG](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pont_du_Gard_JMN.JPG)>.

Acessado em: 21/01/2013.

Como vimos a capital do Império Romano tinha em sua paisagem elementos construídos que ditavam as diretrizes da civilização romana. Quando junto ao restante do pacote de políticas de romanização, representava a legitimação do domínio romano. Dessa forma, iremos a seguir propor a articulação entre os conceitos de território e territorialidade aos de romanização e a política de conquistas.

A territorialidade corresponde às táticas expressas em ações aplicadas por indivíduos sobre um determinado grupo objetivando seu controle. As ações materializam as relações de poder exercidas no espaço, conformando assim um território. Numa visão integradora<sup>4</sup> elas irão interagir umas com as outras e cada territorialidade influenciará as demais, tanto nas escalas macro quanto micro. Consideraremos com isso que um território pode ser concebido sobre muitas escalas espaciais e temporais.

No decorrer da evolução social podemos perceber o aparecimento de territorialidades antes inconcebíveis graças ao advento de aparatos tecnológicos que os possibilitaram. Contudo não podemos negar que a existência de múltiplas territorialidades sempre ocorreu na história da humanidade, de forma menos intensa e com escalas temporais mais prolongadas, mas sem deixarem de estar sobrepostas e integradas.

O Império Romano exercia sua territorialidade determinando os cultos, as leis, os entretenimentos entre outros aspectos de sua cultura e organização sócio-espacial. Contudo foi na padronização de sua arquitetura e nas construções que eles conseguiam os melhores resultados quanto ao domínio da massa. “A geometria do espaço romano disciplinava o movimento corporal e, nesse sentido, conduzia à regra de olhar e obedecer, intrinsecamente vinculada ao diktat olhar e acreditar” (SENNETT, 1997:102).

A população romana vivia sobre constante opressão, com a maior parte dos imperadores privilegiando as classes mais favorecidas, além de conviverem com as loucuras e abusos de poder desses. A grande quantidade de obras era executada a custa de muita mão de obra escrava, que apesar da exploração aceitavam sua condição sem que muitos casos de rebeliões tenham sido relatados<sup>5</sup>. Já os indivíduos pobres e livres se deixavam levar pela sedução dos grandes monumentos e do endeusamento dos imperadores. Cabe destacar que em Roma a religião misturava a crença em deuses místicos com o culto a pessoas divinizadas, como no caso da religião familiar onde se cultuava geralmente um patriarca ou alguém importante da família. Mas o culto à cidade sem dúvida era a territorialidade mais eficiente do Império.

A capacidade de construir monumentos e edifícios gigantescos como o *Pantheon* e o *Coliseu* são comparados com o poder exercido pelo avanço tecnológico de hoje. Se nos dias atuais a tecnologia dita o ritmo de vida das pessoas, o mesmo ocorria no período do Império Romano, a diferença está no tipo de tecnologia. Roma desenvolveu uma eficiência em construção só alcançada no período dos estados modernos com o advento da computação e pouco se sabe hoje sobre as técnicas de construção dos romanos.

Os romanos exerciam sua territorialidade através da força, ou melhor, pelo culto ao medo tanto em termos concretos (o medo de sofrer violência) quanto abstratos (de cunho religioso). Toda cidade romana era planejada com o objetivo de embutir o medo e a devoção na população e dessa forma conformar o domínio territorial. As construções ditavam o cotidiano dos indivíduos, com os horários para os cultos, para os banhos etc.

Geralmente os monumentos eram orlados por desenhos em alto relevo ou mosaicos contando histórias dos êxitos de Roma. Isso servia como propaganda imperial. Vide que vários imperadores construíram colunas, estátuas, entre outros monumentos de auto-promoção. Além disso, os romanos tinham obsessão em planejar suas cidades de forma prática

e ao mesmo tempo eficiente, buscando sempre um deslocamento para frente, sem que existam outros elementos que chamem a atenção lateralmente (SENNETT, 1997).

[...] Em 318, sobre um aglomerado de lojas perto do fórum, construiu-se um segundo pavimento mais comprido (*Maeniana*), onde se expunham em ordem cronológica os suvenires das conquistas do império. Andando por essa “espinha”, o visitante poderia acompanhar a história do poder que Roma acumulara nas guerras (SENNETT, 1997:101).

Roma era o modelo a ser seguido na fundação de novas cidades, dessa forma os romanos conseguiam reproduzir todo o cotidiano de sua capital nas demais cidades a partir do estilo implantado em suas edificações. Essa tática estava contida na estratégia de romanização, na qual incluíam a expansão da cidadania romana, a introdução dos cultos, entre outros. Entendemos que cada uma dessas táticas são as territorialidades exercidas pelo Estado romano para obter o domínio territorial. Dessa forma a romanização seria o conjunto de territorialidades do Império. A unidade do Império era composta por essas táticas que se formos analisar à luz da História foram bem-sucedidas, visto que o Império conseguiu manter boa parte de sua extensão territorial por vários séculos.

Vários povos da época possuíam essa mesma ânsia de conquistas, mas nenhum teve a intenção de transformar de forma tão incisiva o modo de vida dos povos conquistados quanto Roma. Hoje estamos vivendo num período em que o processo de globalização vem se intensificando pelo avanço da tecnologia, conectando redes por todo o mundo, todavia esse fenômeno é dominado pelos interesses capitalistas, onde não se preocupam com as dificuldades das economias de países frágeis, criando uma massa de excluídos. Se compararmos com o período romano, percebemos que as políticas de romanização se encontram bem próximas dessa atual globalização, visto que ambas atingem os laços culturais do indivíduo com suas origens. O domínio do meio técnico-científico-informacional norteia o ritmo de vida da população, pois cria um sentimento de dependência a partir da sedução desenvolvida pelos meios de comunicação de massa. Se em Roma o domínio de técnicas de construção era utilizado como importante tática de romanização, hoje as técnicas de propaganda e fluxos informacionais são um dos principais meios de alienação utilizados (SANTOS, 2006).

Em virtude dos fatos mencionados podemos perceber que Roma exercia sua territorialidade a partir do domínio de técnicas e táticas que postas em ação determinavam as políticas de romanização. Suas estratégias foram bem-sucedidas por séculos, subjugando e transformando culturas por toda a extensão de seus domínios, contudo a perpetuação do seu sucesso não foi possível devido principalmente à incapacidade técnica e de contingente para controlar um território com tamanha dimensão. Contudo suas táticas de romanização serviram de inspiração para muitas civilizações posteriores, como no caso das ideias do direito e da cidadania, da intensificação construção civil, entre outras, muito presentes na sociedade moderna e pós-moderna (GRIMAL, 1993).

Com isso acreditamos que o presente artigo pode ajudar a geografia a melhor entender o seu papel no cenário acadêmico, visto que não devemos estimular uma visão fragmentada e isolacionista das ciências, pois a evolução do pensamento geográfico sempre foi pautada no diálogo entre diversas ciências e, sobretudo com a História.

## Conclusão

Em virtude do que foi discutido no presente trabalho podemos perceber que as estratégias de territorialização utilizadas pelos romanos estiveram sempre apoiadas no domínio de tecnologias que os outros povos não dominavam, impondo seu controle territorial a partir da indução de sua cultura. As políticas de romanização tinham como uma das mais importantes táticas o padrão arquitetônico, visto que as demais táticas dependiam das edificações para serem implantadas, servindo de palco onde os romanos faziam as transformações no cotidiano das cidades provinciais.

A arquitetura romana era obcecada pelas figuras geométricas – associando-as com a ideia de perfeição – e principalmente o círculo e o quadrado. Esse padrão, implantado muitas vezes por motivos religiosos – como no caso das cidades –, tinha como objetivo marcar o estilo romano e construir edifícios e monumentos que facilitassem a acessibilidade de pessoas. Todavia sua arquitetura servia antes de tudo para passar a ideia de um império grandioso e eterno assim como seus edifícios pretendiam ser.

Assim percebemos que o domínio da técnica para induzir as transformações culturais de um povo se mostrou desde a idade antiga como o mais eficiente meio de sedução e conseqüentemente o controle, vide que todo grande império tinha a arquitetura monumental bem desenvolvida.

Com isso acreditamos que o trabalho pode ajudar a geografia a melhor entender o seu papel no cenário acadêmico, entendendo que não devemos estimular uma visão fragmentada e isolacionista das ciências, pois a evolução do pensamento geográfico sempre foi pautada no diálogo entre diversas ciências.

## Referências Bibliográficas

ABREU, M.A. A apropriação do território no Brasil Colônia. In: CORREA, R.L.; CASTRO, I.E.; GOMES, P.C.C. (Orgs.). *Explorações Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

ABREU, M.A. Sobre a memória das cidades. *Revista Território*, ano 3, n. 4, jan./jun. 1998. p. 5-26.

BOWDER, D. *Quem foi quem na Roma Antiga*. São Paulo: Art. Editora LTDA. 1980.

BRAUDEL, F. *O espaço e a história no mediterrâneo*. Rio de Janeiro: Martins Fontes, 1985.

ERTHAL, R. Geografia Histórica - Considerações. *GEOgrafia*, ano 5 – n. 9 – 2003, p. 29-39.

GOMES, P.C.C. *A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GONÇALVES, C.W. Da Geografia às Geo-grafias: Um mundo em busca de novas territorialidades. In: SADER, C. (Org.). *La guerra infinita: hegemonía y terror mundial*. Buenos Aires: CLACSO, 2002.

GRIMAL, P. *A Civilização Romana*. Lisboa: Edições 70, 1984.

\_\_\_\_\_. *O Império Romano*. Lisboa: Edições 70, 1993.

\_\_\_\_\_. *As Cidades Romanas*. Lisboa: Edições 70, 2003.

HADAS, M. *Roma Imperial*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora S.A., 1969.

HAESBAERT, R. Concepções de Território para Entender a Desterritorialização. In: Programa de Pós-Graduação em Geografia. *Território Territórios*. Niterói: PPGeo-UFF/AGB-Niterói, 2002.

\_\_\_\_\_. *O Mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HISSA, C.E.V. *A Mobilidade das fronteiras: Inserções da geografia na crise da modernidade*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

LESSA, A. *Atlas da história mundial*. Rio de Janeiro: Reader's Digest Brasil, 2001.

MONTEIRO, D. *O livro de todos os tempos: Roma e a Civilização*. Rio de Janeiro: Ed. Lidador LTDA, 1963.

MORAES, A.C.R. *Território e História no Brasil*. São Paulo: Annablume, 2005.

RIBEIRO, G.S. Epistemologias Braudelianas: Espaço, Tempo e Sociedade na construção da Geo-História. *GEOgraphia*. Niterói: UFF, v. 16, 2007, p. 87-114.

RIBEIRO, G.S. A Geografia testemunha a História: paisagem, região e interdisciplinaridade em Marc Bloch. *Revista de História Regional*. v. 14, 2009, p. 7-28.

SANTOS, M. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção – 4ª. Ed. 2ª. Reimpr.* - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SENNETT, R. *Carne e Pedra: O corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: Editora Record, 1997.

SILVA, J.C. 2002. O conceito de território na geografia e a territorialidade da prostituição. In: RIBEIRO, Miguel (org.). *Território e Prostituição na Metrópole Carioca*. Rio de Janeiro, Ed. Ecomuseu Fluminense.

Freitas, J. C. M.

SOUZA, M. L. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CORREA, R.L.; CASTRO, I.C.; GOMES, P.C.C. (Orgs.). *Geografia Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

YOURCENAR, M. *Memórias de Adriano*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

Recebido em 16/07/2012      Aceito em 28/12/2012

---

<sup>1</sup> “Isso corrobora a nossa hipótese de que existe um capítulo da história do pensamento geográfico que dificilmente poderá ser contado sem o exame da obra dos historiadores supracitados. Assim, avaliar como os *Annales* foram parte integrante e essencial da história do pensamento geográfico e da representação assumida pela Geografia entre as ciências vizinhas é algo que precisa ser enfatizado e no qual precisamos lançar novas luzes” (RIBEIRO, 2009:9).

<sup>2</sup> Guerra promovida em meados dos séculos III e II a.C. entre Cartago e Roma, onde disputavam principalmente o controle do Mar Mediterrâneo (GRIMAL, 1984).

<sup>3</sup> Fosso que determinava o centro da cidade e onde os romanos enterravam oferendas aos deuses de ‘baixo’ (SENNETT,1997).

<sup>4</sup> Deste modo, a existência do que estamos denominando multiterritorialidade, pelo menos no sentido de experimentar vários territórios ao mesmo tempo e de, a partir daí, formular uma territorialização efetivamente múltipla, não é exatamente uma novidade, pelo simples fato de que, se o processo de territorialização parte do nível individual ou de pequenos grupos, toda relação social implica uma interação territorial, um entrecruzamento de diferentes territórios (HAESBAERT, 2004:344).

<sup>5</sup> Um dos poucos casos de revolta escrava foi a de Espartacus, escravo que liderou uma rebelião já no final do período republicano.



