

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
DOUTORADO EM HISTÓRIA SOCIAL DA CULTURA

ENAILE FLAUZINA CARVALHO

REDE DE INTERESSES:

Produção, abastecimento, cabotagem e estradas
(Espírito Santo, 1790-1831)

Belo Horizonte, 2016

ENAILE FLAUZINA CARVALHO

REDE DE INTERESSES:

Produção, abastecimento, cabotagem e estradas
(Espírito Santo, 1790-1831)

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História, para a Linha de Pesquisa em História Social da Cultura da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, como requisito para obtenção do grau de doutora em História pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

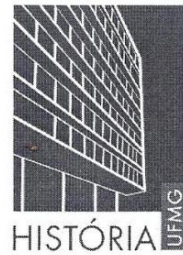
Orientador: Prof. Dr. Douglas Cole Libby

Belo Horizonte, 2016

981.52	Carvalho, Enaile Flauzina
C331r	Rede de interesses [manuscrito] : produção,
2016	abastecimento, cabotagem e estradas (Espírito Santo, 1790-1831) / Enaile Flauzina Carvalho. - 2016.
	237 f. : il.
	Orientador: Douglas Cole Libby.
	Tese (doutorado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.
	Inclui bibliografia
	1. História – Teses. 2. Comerciantes – Teses. 3. Espírito Santo (Estado) - Mercado - Teses. 4. Espírito Santo (Estado) – História – Teses. I. Libby, Douglas Cole. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



**Rede de Interesses: Produção, Abastecimento, Cabotagem e Estradas-Espírito
Santo, 1790-1831**

Enaile Flauzina Carvalho

Tese aprovada pela banca examinadora constituída pelos Professores:

Prof. Dr. Douglas Cole Libby - Orientador
UFMG

Prof. Dr. Tarcísio Rodrigues Botelho
UFMG

Prof. Dr. Marcelo Magalhães Godoy
UFMG

Prof. Dr. Afonso de Alencastro Graça Filho
UFSJ

Prof. Dr. Fábio Faria Mendes
UFV

Belo Horizonte, 05 de dezembro de 2016.

Para Eliane e Otávio, meus pais amados.

AGRADECIMENTOS

Durante estes quase cinco anos, tempo que me dediquei à pesquisa em acervos e à escrita da tese de doutoramento, muitas foram as contribuições recebidas no sentido de amenizar o trabalho cansativo e solitário que envolve a pesquisa histórica. Agradecer às pessoas que, de alguma forma, contribuíram para a realização desse trabalho envolve o reconhecimento daqueles que marcaram minha trajetória durante o doutorado. Ao Prof. Dr. Douglas Cole Libby, agradeço pela confiança e compreensão dispensadas na orientação da tese.

Em especial, deixo minha gratidão à Banca Examinadora, pelo tempo despendido na leitura e na avaliação de minha tese, os professores: Dr. Afonso de Alencastro Graça Filho, Dr. Fábio Faria Mendes, Dr. Marcelo Magalhães Godoy e Dr. Tarcísio Rodrigues Botelho. À professora Dr^a. Júnia Ferreira Furtado e ao professor Dr. José Newton Coelho Meneses, agradeço pelas observações na qualificação do meu trabalho, que foram fundamentais no redirecionamento da pesquisa.

De forma coletiva, agradeço a todos os docentes do Programa de Pós-graduação em História da UFMG, com destaque para aqueles com quem tive maior contato, como aluna de suas disciplinas: Prof^a. Dr^a. Eliana Regina de Freitas Dutra, Prof^a. Dr^a. Vanicleia Silva Santos, Prof. Dr. Tarcísio Rodrigues Botelho e Prof. Dr. Douglas Cole Libby. Agradecimento extensivo aos funcionários da Pós-graduação em História, Edilene Oliveira e Mauricio Mainart.

Para o desenvolvimento do trabalho, pude contar com o apoio financeiro do programa de bolsas CAPES-REUNI, a partir da concessão direcionada pela coordenação do curso de graduação em Conservação e Restauro de Bens Culturais Móveis, da Escola de Belas Artes (EBA-UFMG). A experiência adquirida no acompanhamento e monitoria de disciplinas – Artes Visuais I; Mobiliário de Reservas Técnicas e Sistemas de Embalagem, Transporte e Exposição; e Legislação de Patrimônio e Preparação de Projetos – contribuiu para a minha formação discente e docente. Em particular, agradeço às professoras Dr^a. Yacy Ara Froner e Dr^a. Rita Lages Rodrigues, tutoras em fases diferentes nos quatro anos em que transitei, como bolsista, pela EBA. Ambas, Yacy e Rita, amigas que levo comigo. Como bolsista, compartilhei o trabalho desenvolvido na EBA com demais bolsistas, dentre

os quais deixo meu obrigado aos amigos Maria Clara Caldas Soares Ferreira, Leandro Gonçalves de Rezende e Douglas Boniek.

Para além das amizades construídas durante anos de pesquisas e trabalhos desenvolvidos junto ao Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES), agradeço aos seus funcionários, nas pessoas de Ivana Araújo, Michel Caldeira e Tiago Alves, pela atenção e préstimos indispensáveis na consulta de manuscritos utilizados no decorrer do texto.

No processo de catalogação e consulta de fontes cartoriais, agradeço também ao Fábio Buaiz de Lima, coordenador de Gestão da Informação Documental do Tribunal de Justiça do Espírito Santo (TJES), sem o qual não seria possível o acesso ao acervo de inventários e testamentos, em custódia do Arquivo Permanente do Judiciário do Espírito Santo (APJES). Durante a pesquisa no APJES, o auxílio dos funcionários foi determinante, entre eles, agradeço ao Mauro Sérgio Ferreira e à Sonia de Fátima Gomes.

Durante minha permanência no Espírito Santo, quando da consulta aos arquivos mencionados, o apoio das tias Maria de Fátima Carvalho e Maria da Conceição Carvalho foi determinante, por isso, agradeço pela hospedagem durante os dois meses em que convivi com ambas. Também agradeço à recepção dos primos Zélia, Alan e os dois Andrés.

Entre os amigos, meu obrigado àqueles que compartilharam a angústia e as experiências de pesquisas nos últimos anos: Rodrigo da Silva Goularte, Fabíola Martins Bastos, Ueber Oliveira, Mateus Rezende de Andrade e Gusthavo Lemos. Aos dois últimos, juntamente com o professor Dr. Tarcísio Rodrigues Botelho, fica a dívida pelos ensinamentos sobre Análise de Redes Sociais (ARS).

Com igual importância, na finalização da tese, deixo aqui meu reconhecimento à Elodia Honse Lebourg e à Jaqueline Nascimento, a primeira pela revisão ortográfica e gramatical da tese, e a segunda pela tradução do resumo para a língua inglesa, sendo de minha responsabilidade o texto final.

Agradeço pela amizade de minha irmã, Rosângela do Carmo Carvalho. Por fim, agradeço aos meus pais, Eliane e Otávio, pelo apoio, mesmo em momentos de dificuldades e problemas de saúde. Obrigada por me acompanharem nesta caminhada, nem sempre fácil. Aos meus pais, dedico o presente trabalho.

A economia, prossegue o raciocínio, trata de analisar o comportamento humano e a maneira como as pessoas interagem por intermédio dos mercados e reagem às mudanças no seu ambiente econômico.

Roger E. Backhouse

(História da Economia Mundial, 2007)

RESUMO

Dinamizado por rotas terrestres, fluviais e marítimas, o mercado de abastecimento interno, entre os séculos XVIII e XIX, envolvia regiões com características específicas e em escalas de participação compatível com a situação produtiva e comercial de cada capitania/província. A abertura de novas rotas comerciais, a partir da segunda metade do Setecentos, passa a compor os projetos de expansão agrícola e comunicação do interior com o litoral, visando ao desenvolvimento econômico a partir do sertão. Para o Espírito Santo, a possibilidade de se estabelecer a comunicação com Minas Gerais, pelo discurso político, representava a abertura de rotas comerciais com acréscimo das relações mercantis entre as duas regiões. A proposta, contudo, não considerou as redes de relações socioeconômicas firmadas por negociantes e produtores mineiros e espírito-santenses. Considera-se que, no recorte temporal em estudo, as redes de relações mercantis já haviam se firmado. Os negociantes mineiros privilegiaram o abastecimento do mercado interno por meio do comércio com a praça do Rio de Janeiro. A abordagem do estudo considera também que as relações estabelecidas a partir da praça de Vitória, na entrada do século XIX, com outras praças costeiras – destacando-se a do Rio de Janeiro e a da Bahia –, permitiu a consolidação de uma elite local que controlava a rede de créditos acessível à boa parte da população. Compreender o quadro socioeconômico presente no Espírito Santo, entre 1790 e 1831, perpassa pela identificação dos homens dedicados aos negócios e às atividades rurais. A rede de crédito envolvendo a disponibilidade de conceder empréstimos e vendas a prazo garantia a movimentação de compra e venda no mercado varejista. Com relação à comercialização da produção agrícola e ao consumo de gêneros importados, pela cabotagem, produtores e negociantes garantiram a circulação de mercadorias.

Palavras-chave: Rede de créditos. Produção diversificada. Mercado interno. Cabotagem.

ABSTRACT

Powered by land, river and sea routes, the internal supply market, between the 18th and 19th centuries, involved regions with specific characteristics and in scales of participation compatible with the production and commercial situation of each captaincy/province. The opening of new trade routes from the second half of the 1700s begins to draw the agricultural expansion projects and the communication between the interior and the coastline, aiming the economical development in the hinterland. To the state of Espírito Santo, the possibility to establish communication with the state of Minas Gerais, by the political discourse, represented the opening of trade routes with an increase of mercantile relations between both regions. However, the proposal did not consider the networks of socioeconomic relations settled by traders and producers from both states. It is considered that, within the temporal outline of this study, the networks of mercantile relations had already been established. The traders from Minas Gerais privileged the supply of the internal market by means of the trade with Rio de Janeiro. The approach of the research also considers that the relations established from Vitória, in Espírito Santo, in the beginning of the 19th century, with other coastlands – featuring the ones in Rio de Janeiro and Bahia –, allowed the consolidation of a local elite that controlled the credit network accessible to a great part of the population. To understand the socioeconomic framework present in Espírito Santo between the years 1790 and 1831 pervades the identification of men dedicated to business and rural activities. The credit network involving the availability of granting loans and sales on credit guaranteed the movement of buying and selling in the retail market. With regards to the marketing of the agricultural production and the consumption of imported goods by cabotage, producers and traders ensured the movement of merchandise.

Keywords: Credit network. Diverse production. Internal market. Cabotage.

ÍNDICE DE TABELAS

TABELA 1: Renda <i>versus</i> propriedades (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831).....	40
TABELA 2: Montes-mores em Mil Réis (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)	41
TABELA 3: Bens inventariados (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)	45
TABELA 4: Diversificação de plantações (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)	50
TABELA 5: Diversificação de rebanhos (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831).....	55
TABELA 6: Meios de transportes (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)	56
TABELA 7: Lavradores e criadores de animais (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831).....	59
TABELA 8: Donos de Engenhos de açúcar (Juizado de Órfãos de Vitória, 1795-1831)	66
TABELA 9: Matrizes para constituição da rede de créditos.....	91
TABELA 10: Patrimônio e rede de créditos dos negociantes (Vitória, 1792-1831).....	97
TABELA 11: Inventários por década (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)	132
TABELA 12: Inventário João Martins Meireles (Juizado de Órfãos de Vitória, 1826)	136
TABELA 13: Tipos de embarcações (Porto de Vitória, 1815-1831)	167
TABELA 14: Destino das embarcações a partir de Vitória (1815-1831).....	178
TABELA 15: Tábua dos gêneros importados no ano de 1827, Espírito Santo.....	181
TABELA 16: Mapa das exportações de 1826 e 1827, Espírito Santo (em mil réis)	182
TABELA 17: Mercadorias <i>versus</i> Praça de Comercialização.....	184

ÍNDICE DE MAPAS

MAPA 1: Limites das Províncias do Espírito Santo e de Minas Gerais (1856)	199
MAPA 2: Carta Geográfica do Rio Doce e seus afluentes (1800)	203
MAPA 3: Rota Imperial São Pedro de Alcântara	220

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Pirâmide etária por sexo (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)	47
GRÁFICO 2: Diversificação de plantações (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831).....	52
GRÁFICO 3: Rede de créditos de negociantes (Vitória, 1792-1831)	99
GRÁFICO 4: Rede de dívidas ativas de negociantes (Vitória, 1792-1831).....	102
GRÁFICO 5: Rede de dívidas passivas de negociantes (Vitória, 1792-1831)	104
GRÁFICO 6: Rede de créditos de negociantes (Vitória, 1792-1807)	107
GRÁFICO 7: Rede de dívidas ativas de negociantes (Vitória, 1792-1807).....	112
GRÁFICO 8: Redes de dívidas passivas de negociantes (Vitória, 1792-1807)	116
GRÁFICO 9: Rede de créditos de negociantes (Vitória, 1809-1818)	120
GRÁFICO 10: Rede de dívidas ativas de negociantes (Vitória, 1809-1818).....	122
GRÁFICO 11: Rede de dívidas passivas de negociantes (Vitória, 1809-1818)	128
GRÁFICO 12: Rede de créditos de negociantes (Vitória, 1824-1831)	134
GRÁFICO 13: Rede de dívidas ativas de negociantes (Vitória, 1824-1831).....	141
GRÁFICO 14: Rede de dívidas passivas de negociantes (Vitória, 1824-1831)	147
GRÁFICO 15: Portos de desembarques (Porto de Vitória, 1815-1831).....	170

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Análise de Rede Social (ARS)

Arquivo Histórico Ultramarino (AHU)

Arquivo Permanente do Judiciário do Espírito Santo (APJES)

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES)

Arquivo Público Mineiro (APM)

Divisão Militar do Rio Doce (DMRD)

Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB)

Revistas do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RIHGB)

Statistical Package for the Social Sciences (SPSS)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
1. FAZENDAS, SÍTIOS E ROÇAS: ECONOMIA RURAL E DIVERSIDADE PRODUTIVA	31
1.1 – Agricultura e administração no advento do Oitocentos	34
1.2 – Patrimônio e fonte de renda	39
1.3 – Rede de produção: gêneros de subsistência e renda familiar	49
1.3.1 – Roceiros, sitiantes e criadores de animais.....	58
1.4 – Fazendas.....	62
1.5 – Engenhos de açúcar e aguardente	65
1.6 – Tradição, família e poder.....	74
1.6.1 – Fazenda, engenho e roça: os Pinto Homem de Azevedo	75
1.6.2 – Os Cunha e a descendência de Tovar.....	82
2. NEGOCIANTES E REDE DE CRÉDITOS (1790 a 1831)	86
2.1 – Rede de créditos e análise estatística: interpretação das fontes.....	89
2.2 – Rede de créditos da praça mercantil de Vitória (1792-1831)	93
2.3 – Negociantes e rede de créditos (Vitória, 1792-1807)	106
2.4 – Negociantes e rede de créditos (Vitória, 1809-1818)	118
2.5 – Negociantes e rede de créditos (Vitória, 1824-1831)	131
3. REDE DE ABASTECIMENTO: A CABOTAGEM NO CIRCUITO DA ECONOMIA INTERNA	155
3.1 – A Alfândega do Espírito Santo	158
3.2 – Termos de Fiança e Passaportes: movimento portuário em Vitória.....	164
3.3 – Fianças, importação e exportação: negociantes e a rede de abastecimento interno	180
4. PELOS CAMINHOS: A COMUNICAÇÃO DE MINAS GERAIS COM ESPÍRITO SANTO	194
4.1 – Rio Doce: caminhos de água e de terra.....	201
4.2 – Via terrestre: a estrada São Pedro de Alcântara	216
CONCLUSÃO.....	222
REFERÊNCIAS	225
Fontes Manuscritas	225
Fontes Impressas	226
Bibliografia.....	228

INTRODUÇÃO

O recorte temporal compreendido entre o final do século XVIII e as primeiras décadas do XIX levanta questões quanto às transformações no cenário político brasileiro. De coadjuvante durante o período colonial, o Brasil passou a ser o principal ambiente da administração da Coroa portuguesa ainda na primeira década do Oitocentos. Todavia, deve-se ter em mente um cenário de relativa continuidade das instituições coloniais, muito embora sobre novos parâmetros políticos, graças à chegada da Corte portuguesa, em 1808, que caracterizaram a transição para o Império. Para Maria Odila Leite da Silva Dias (2009), devem-se considerar, no período de transição da colônia para o império, alguns fatores conjunturais determinantes na ruptura do pacto colonial, como a vinda da Corte e a abertura dos portos. Já a independência do Brasil, em 1822, seria o conjunto de motivos adversos à vontade da colônia ou da metrópole, resultado da demanda imposta durante a Revolução do Porto¹.

Entre as mudanças envolvendo o cenário político-administrativo, a preocupação do Estado em estender a ocupação para o sertão do Brasil, aqui compreendido como interiorização territorial e controle do espaço, ganha destaque (PAIVA, 2013). A partir da segunda metade do século XVIII, ações coordenadas pelo governo lusitano com o propósito de investigar a fauna e a flora das colônias portuguesas – América, Ásia e África – mobilizaram naturalistas lusitanos ou nascidos nas colônias. Alguns estudos argumentam que a gerência do Estado nas pesquisas era estimulada pela necessidade de se explorarem novas alternativas econômicas nas colônias, frente à decadência aurífera, principalmente, a partir da segunda metade do século XVIII (DIAS, 2009; MUNTEAL FILHO, 1999; NEVES, 1999).

Para José Newton Coelho de Meneses (2007), as políticas portuguesas, no Setecentos, com a justificativa de salvar a economia decadente de Portugal, tentavam incentivar a cultura de gêneros comerciais em diversas regiões, com destaque para as Minas Gerais. Ministros, como Dom Martinho de Melo e Castro e Dom Rodrigo de Souza Coutinho, com políticas reformistas, “[...] visavam atender ao

¹ “A sociedade que se formara no correr de três séculos de colonização não tinha alternativa ao findar do século XVIII senão transforma-se em metrópole, a fim de manter a continuidade de sua estrutura política, administrativa, econômica e social. Foi o que os acontecimentos europeus, a pressão inglesa e a vinda da Corte tornaram possível” (DIAS, 2009, p. 19).

incremento do comércio português e buscavam dar vigor à produção de gêneros exportáveis” (MENESES, 2007, p. 338-339).

Diante da nova conjuntura que surge entre os séculos XVIII e XIX, a abordagem do estudo prima em discutir os arranjos produtivos e mercantis praticados pela população residente em Vitória e circunvizinhança, com destaque à rede de relações políticas, sociais e econômicas, que permitiram a integração dessa sociedade com o restante do Espírito Santo e do Brasil. Com o enfoque na história socioeconômica, o trabalho aqui desenvolvido pretende lançar novo olhar para um contexto que se formou tendo como ponto de partida a conjuntura brasileira oitocentista. A pesquisa destaca a rede de relações estabelecidas entre membros da sociedade, que dividiam o espaço da praça mercantil de Vitória, entre os anos de 1790 a 1831. O recorte temporal abordado no estudo abrange, pelo menos, três momentos históricos de profundas transformações político-administrativas no Brasil: a chegada da família real portuguesa ao Brasil, em 1808; o processo de independência, até 1822; e a abdicação de Dom Pedro I, em 1831, pondo fim ao Primeiro Reinado do Brasil.

Como exposto, as novas perspectivas administrativas, que tiveram lugar a partir da segunda metade do século XVIII, em grande medida, fruto do esgotamento das minas de ouro em Goiás, Mato Grosso e, principalmente, em Minas Gerais, visaram o desenvolvimento, dentre outras, a partir de um aparato de medidas vinculadas ao melhoramento da infraestrutura de transportes. Além disso, era necessário criar novas opções produtivas, para tanto, a administração lusitana se voltou para a terra em busca de alternativas lucrativas de explorações, seja com o extrativismo mineral e vegetal, ou através da abertura da fronteira agrícola em regiões anteriormente pouco utilizadas. Nesse sentido, a comunicação de Minas Gerais com o Espírito Santo, era mais uma das muitas propostas do poder público em estender a fronteira agrícola e interligar o interior com o oceano.

Em trabalho anterior, observei a existência, no Espírito Santo oitocentista, de uma coerência social formada ao longo do período colonial, decorrente de sua situação geográfica, política e econômica (CARVALHO, 2010). Fatores internos fizeram com que a capitania se integrasse ao sistema colonial, na medida em que sua produção agrícola direcionava-se para o mercado de abastecimento. O perfil produtivo e comercial do Espírito Santo prolongou-se pelo Primeiro Reinado devido à

manutenção de bases da estrutura colonial, a exemplo da escravidão. No Espírito Santo se desenvolveu uma produção que seguia a demanda do mercado interno, principalmente por açúcar, mandioca, algodão, milho etc., e que utilizava o Atlântico como principal rota comercial de ligação com os portos do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, entre outros. A cabotagem, feita por sumacas e lanchas ao longo do litoral brasileiro, permitia o escoamento da produção e a chegada de mercadorias importados como escravos, vinho, azeite, vinagre etc.

Da nova abordagem política propalada pela Coroa, entre os séculos XVIII e XIX, o Espírito Santo veio a se beneficiar, sendo alvo de várias investidas do poder público no sentido de tornar a antiga donataria de Vasco Fernandes Coutinho, considerada inóspita no decorrer do período colonial, em ambiente propício aos negócios internos. A diversidade produtiva, aliada a posição geográfica, se consolidou no século XIX como resposta à instável economia exportadora.

Diante do exposto, observa-se que temas de pesquisas que abordam o abastecimento interno, o comércio de cabotagem, as elites locais e a interiorização territorial, durante os séculos XVIII e XIX, ganharam fôlego nas últimas décadas, com a disseminação de Programas de Pós-graduação em todo o Brasil. A historiografia dedicada ao estudo do colonialismo, ainda que continuasse a considerar o mercado externo com produção baseada no sistema de *plantation*, a partir da década de 1970, dedicou espaço para a pesquisa da dinâmica comercial interna. Ou seja, a circulação de pessoas e mercadorias, com propósito de abastecer a colônia, passa a ser temática recorrente dos trabalhos historiográficos. Entre as recentes pesquisas, “[...] ganham relevo textos que discutem a dinâmica própria da economia colonial, sobretudo os que se detêm no estudo da produção e da circulação interna de mercadores e de mercadorias” (BOSCHI, 2002, p. 57-58).

O revisionismo histórico, com base na releitura de fontes oficiais e na análise de ampla documentação de âmbito “privativo” – inventários, testamentos, livros paroquiais etc. –, permitiu aos historiadores se dedicarem a antigos e novos temas através de perspectivas renovadas. Nesse viés, destacam-se as pesquisas de Maria Yedda Linhares (1979; 2002), José Roberto do Amaral Lapa (2002), Francisco Carlos Teixeira da Silva (2000; 2002), Kátia M. de Queirós Mattoso (1983; 1997), Maria Odila da Silva Dias (2009) e Alcir Lenharo (1993), dentre outros que tiveram o mérito de serem os primeiros a questionarem a validade do mesmo modelo

explicativo para as diversas sociedades do amplo território colonial, bem como destacaram, em suas pesquisas, a produção e o mercado de abastecimento interno.

Pesquisas como as de Douglas Cole Libby (2013), José Newton Coelho de Meneses (2000; 2007), Júnia Ferreira Furtado (2006a; 2006b; 2010), Marcos Ferreira de Andrade (2008), Francisco Eduardo de Andrade (2008), Ângelo Alves Carrara (2007), Afonso de Alencastro Graça Filho (2002), Flávio Marcus da Silva (2008) e Adriano Toledo Paiva (2013), dentre tantas outras, se dedicam à compreensão das Minas Gerais, entre os séculos XVIII e XIX, com abordagens direcionadas à produção agropecuária, às elites locais e ao comércio de abastecimento. Para o Rio de Janeiro, os trabalhos de João Fragoso (1990; 1998; 2000; 2001; 2010; 2014), Manolo Florentino (1998; 2001), Zephyr L. Frank (2012), Antônio Jucá de Sampaio (2003; 2014) etc., se destacam como suporte ao entendimento da formação da principal praça mercantil brasileira, entre os séculos XVIII e XIX, ambiente aglutinador de diversas regiões, a partir de uma rede de importação e redistribuição direcionada ao mercado de abastecimento interno. Com relação aos historiadores de outras regiões, observa-se a tomada do mesmo caminho, tendo como foco principal o estudo de similaridades e diferenças locais e regionais que contribuíram na formação do Brasil.

Os estudos elencados dialogam com a pesquisa aqui proposta, o que permite definir limites e considerações entre distintos contextos. A historiografia mineira, por exemplo, fornece pistas quanto às semelhanças e diferenças adotadas nos setores produtivos e comerciais entre o Espírito Santo e Minas Gerais para o recorte temporal em destaque. Já os estudos sobre o desenvolvimento do Rio de Janeiro até seu advento de principal praça mercantil oitocentista levantam hipóteses sobre o significado da praça carioca para as regiões produtoras de gêneros de consumo interno, incluindo, entre essas, Minas Gerais e Espírito Santo.

A presente tese – *Rede de interesses: produção, abastecimento, cabotagem e estradas (Espírito Santo, 1790-1831)* – objetiva descrever as redes de relações socioeconômicas que tiveram como palco a praça mercantil de Vitória. Para tanto, a identificação de uma elite local, que veio a consolidar o eixo econômico da região através do comércio de abastecimento, foi fundamental na composição do trabalho. Acrescenta-se que a temática perpassa pela dinâmica política consolidada na primeira década do Oitocentos, com o pressuposto de que a interferência pública

pretendia impor novos rumos econômicos. Para o contexto em estudo, observa-se a permanência de uma dinâmica socioeconômica forjada ainda no período colonial, tendo como bases a escravidão, a diversidade produtiva e o comércio interno. Compreender o quadro socioeconômico presente no Espírito Santo, com destaque para Vitória e região circunvizinha, entre 1790 e 1831, depende da identificação dos homens dedicados ao comércio e à produção agrícola. Comerciantes e negociantes, proprietários de engenhos e engenhocas, ou mesmo os pequenos produtores de víveres, que estiveram envolvidos em uma rede de produção e abastecimento capaz de suprir não apenas o comércio espírito-santense, como também estabelecer ligações mercantis com demais praças do Brasil.

A identificação da praça de Vitória como ambiente aglutinador das relações socioeconômicas da região circunvizinha – Cariacica, Serra, Vila do Espírito Santo (Vila Velha), Nova Almeida etc. – , essa com atividade agrícola voltada para o abastecimento interno, permite constatar que os padrões de produção e consumo eram compatíveis com a realidade patrimonial dos atores sociais. Levando em conta a produção de víveres, o mercado interno e a formação de elites política e econômica, pretende-se esclarecer algumas questões sobre a formação da sociedade brasileira oitocentista, tendo como parâmetro o estudo regional. Para tanto, buscou-se compreender alguns aspectos que envolviam:

- Os desígnios do Estado para a região;
- As formas de produção e consumo predominantes;
- O funcionamento da rede mercantil frente ao abastecimento interno;
- A abertura de caminhos no interior *versus* o predomínio da cabotagem.

Na tentativa de discutir os tópicos mencionados, a presente tese foi dividida em quatro capítulos e, sempre que possível, buscou-se estabelecer as redes relacionais imersas em diferentes setores da sociedade em destaque.

O Capítulo 1 – Fazendas, sítios e roças: economia rural e diversidade produtiva – tem como foco o ambiente rural e seus atores. Com base em inventários *post mortem* e documentos oficiais propôs-se a inserção de fazendeiros, donos de engenhos, sitiantes e roceiros na dinâmica socioeconômica do contexto em destaque. Ao se dedicarem, principalmente, à diversidade produtiva, as trajetórias destes homens comprovam a existência de um circuito econômico, iniciado no

ambiente rural, que tinha como foco o mercado de abastecimento interno. Assim, no Espírito Santo, a produção para o abastecimento caracteriza a base econômica daquele momento.

O segundo capítulo – Negociantes e rede de créditos (1790 a 1831) – dimensiona as relações de empréstimos e débitos desenvolvidas por 27 negociantes e comerciantes que atuavam na praça mercantil de Vitória, entre 1790 a 1831. Ou seja, o Capítulo 2 aborda as relações comerciais entre negociantes e o restante da população, como parâmetro para a construção de uma rede de créditos que permitiu a reprodução, no tempo e no espaço, das estruturas socioeconômicas. Muito além de estabelecer relações financeiras, a concessão de empréstimos serviu como meio de interação social que ultrapassava as fronteiras da praça de Vitória.

No Capítulo 3 – Rede de abastecimento: a cabotagem no circuito da economia interna – destaca-se a movimentação portuária a partir de Vitória para outros portos do Brasil. A adoção da navegação marítima, pela cabotagem, parece ter se perpetuado como meio de transporte preferencial para o escoamento de mercadorias entre a praça de Vitória e demais regiões.

O objeto de pesquisa inicial da tese seria o estudo dos novos caminhos abertos entre o Espírito Santo e Minas Gerais, compreendidos como rotas mercantis. Contudo, a leitura das fontes apresentou outra realidade, quer seja, o distanciamento dos projetos públicos para o desenvolvimento e a realidade socioeconômica encontrada nas duas regiões em destaque. Assim, a temática envolvendo a interiorização territorial e as vias de acesso entre Minas Gerais e Espírito Santo será abordada no Capítulo 4 – Pelos caminhos: a comunicação de Minas Gerais com Espírito Santo. Não querendo abandonar por completo a proposta inicial de pesquisa, nesse capítulo se discute a abertura de duas vias de acesso – a navegação do rio Doce e a estrada São Pedro de Alcântara – como idealização do Estado para o desenvolvimento econômico. Frente a todo um sistema socioeconômico já consolidado em ambos os limites das vias, as dificuldades foram muitas no sentido de convencer produtores e negociantes a ocuparem e utilizarem os novos caminhos. Os resultados esperados, a consolidação das estradas como rotas comerciais, somente surtem efeito algumas décadas após serem abertas.

Diante de temas tão caros à historiografia atual, preencher a lacuna quanto ao funcionamento da economia do Espírito Santo oitocentista parece justificar o desvio

feito na pesquisa, até porque o estudo das rotas de comunicação dependia do conhecimento dos arranjos produtivos e mercantis do Espírito Santo para se estabelecer os parâmetros comparativos com Minas Gerais. Perante os limites impostos pela investigação, o trabalho desenvolvido tem o mérito de apresentar um contexto pouco conhecido da historiografia brasileira.

Natureza das fontes e metodologia

Objetos de pesquisas recuados, por exemplo, aos séculos XVIII e XIX, levantam questões quanto ao acesso às fontes primárias, bem como às dificuldades que envolvem a leitura de manuscritos. Cabe destacar que compete ao historiador identificar o que, por ele, será considerado como fonte, as circunstâncias de produção desses documentos e sua importância contextual, além de conferir a finalidade, o autor e quais eram o destino e a função dos documentos históricos (KARNAL; TATSCH, 2009).

Após a definição do objeto de pesquisa, cabe aqui expor alguns dos procedimentos adotados com relação ao trabalho empírico e à metodologia empregada. No trabalho de pesquisa foram consultadas fontes primárias de cunho cartorial e documentos oficiais, como Cartas Régias, Ofícios, Memórias ou Relatórios Governamentais, Termos de Fiança de Embarcações, Passaportes de Embarcações, entre outros. Os documentos, produzidos nos limites do recorte temporal proposto entre 1790 e 1831, formam a base empírica que possibilitou discutir questões levantadas sobre a temática em estudo.

As fontes de cunho cartorial, constituídas por inventários *post mortem*² e, quando existentes, seus respectivos testamentos, uma amostra desses documentos que compõe o acervo do Arquivo Permanente do Judiciário do Espírito Santo (APJES), aonde foram consultados 452 inventários produzidos entre 1790 e 1831. O número de inventários pesquisados corresponde a uma amostra representativa do contexto em estudo, não sendo possível mensurar a quantidade de processos abertos para o período devido as condições de guarda dos documentos.

² A expressão inventários *post mortem* remete justamente ao momento em que esses são produzidos, após a morte do indivíduo (FURTADO, 2009, p. 102).

Os documentos cartoriais foram produzidos pelo Juizado de Órfãos e Ausentes de Vitória, abrangendo famílias residentes na capital e em seu entorno. A pesquisa com os inventários *post mortem* e testamentos foi realizada em duas etapas. A primeira etapa foi concluída para a construção de minha dissertação de mestrado, defendida em 2008, no Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), tendo sido catalogados 269 inventários compreendidos entre os anos de 1790 a 1821. A segunda etapa enseja a catalogação e leitura de mais 183 inventários dos anos de 1822 a 1831, conforme o recorte temporal da pesquisa de doutoramento. Com relação à guarda dos documentos cartoriais, apesar de comporem o acervo permanente do Judiciário do Espírito Santo, esses passaram por diferentes locais de acondicionamento – 1ª e 2ª Varas de Órfãos e Sucessões de Vitória – até o local onde se encontram atualmente, no APJES. No trabalho com as fontes cartoriais foi importante a revisão do material já tratado, na tentativa de preencher lacunas e solucionar possíveis equívocos de transcrição das informações já catalogadas para suprir os desígnios do projeto de pesquisa atual.

Com relação às fontes oficiais, muitos dos documentos pertencem aos acervos públicos dos arquivos estaduais – Arquivo Público Mineiro (APM) e Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) –, outros documentos contemplam projetos de digitação de fontes históricas – Projeto Resgate para preservação do acervo do Arquivo Histórico Ultramarino Português (AHU); Coleções de Leis do Império (1808-1889), organizadas no Portal da Câmara dos Deputados; e Coleção das Revistas do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RIHGB), disponíveis no site do IHGB.

Cabe destacar que, atualmente, o processo de digitalização e disponibilização dos acervos, devido a projetos governamentais e particulares, permite a consulta de uma infinidade de fontes históricas através de mídias digitais. No entanto, os arquivos digitais não dispensam a pesquisa *in loco* dos acervos, sempre que a leitura da cópia em formato de imagem tenha gerado dúvidas. A consulta nos locais de guarda da documentação, além de proporcionar a experiência quanto ao sentido estrito da profissão do historiador, permitiu a identificação de problemas quanto à preservação, organização e acondicionamento do acervo. Destarte, o trabalho do historiador depende, em grande parte, da acessibilidade às fontes primárias. Pois, coadunando com Antoine Prost (2012, p. 76):

[...] não há questão sem documento. O historiador nunca se limita a formular uma “simples questão” – até mesmo quando se trata de uma questão simples – porque, em seu bojo, traz uma ideia das fontes documentais e dos possíveis procedimentos de pesquisa. Ela supõe já um conhecimento mínimo das diversas fontes eventuais e imagina sua utilização por métodos que já tenham sido experimentados em outras pesquisas... Voltamos a encontrar outro círculo vicioso: é necessário ser já historiador para ser capaz de formular uma questão histórica.

Acrescento que a coleta e a leitura das fontes, realizadas no sentido de problematizar a história, permitem, como expõe Michel de Certeau (2011, p. 41):

[...] tornar pensáveis os documentos de que o historiador faz um inventário. [...] Esta perspectiva, cada vez mais comum hoje em dia, leva o historiador às hipóteses metodológicas de seu trabalho, à sua revisão através de intercâmbios pluridisciplinares, aos princípios de inteligibilidade suscetíveis de instaurar pertinências e de produzir “fatos” e, finalmente, à sua situação epistemológica presente no conjunto das pesquisas características da sociedade onde trabalha.

Acerca da importância da preservação e conservação dos arquivos, François Hartog (2011, p. 234) lembra que: “Se os arquivos são ‘a memória da nação’, o dever de memória e a exigência (democrática) de transparência implicam que eles estejam em condições de ser facilmente pesquisados e não apenas por investigadores licenciados”. Contudo, esse não é o caso da maioria dos arquivos, em especial os brasileiros. Apesar das dificuldades encontradas pelos historiadores, no Brasil, existe ampla legislação que assegura acessibilidade, proteção, organização e manutenção de arquivos públicos, sob a responsabilidade da União, Estados, Distrito Federal e municípios, no sentido de preservar a memória relacionada com as instituições políticas e fatos históricos³.

Correlacionando a pesquisa que venho desenvolvendo com a preservação dos acervos históricos evidencio, além dos problemas que envolvem a acessibilidade de documentos manuscritos, a questão da ação do tempo sobre a escrita em papel, o que acarreta perda de informação e remete à necessidade de intervenções para limitar e/ou controlar a degradação a que estes documentos estão sujeitos. Diante

³ A título de exemplo, na Constituição Federal Brasileira, no Capítulo II, Artigo 23, Inciso III, fica estabelecido como dever da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: “Proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais e os sítios arqueológicos” (CONARQ, 2013, p. 9). Com relação à acessibilidade, a Constituição Federal também regulamenta, em seu Capítulo I, Artigo 5º, Inciso XXXIII, quanto ao direito de todos terem acesso à informação contida em documentos sob guarda de órgãos públicos, ressalvadas as informações sob sigilo para manutenção da segurança nacional e da sociedade. Para a proteção dos acervos manuscritos coloniais e imperiais, a Lei nº. 5.471, de 9 de julho de 1968, proíbe a exportação de bibliotecas e acervos documentais, editados entre os séculos XVI e XIX (CONARQ, 2013).

dos problemas, lançar mão de artifícios tecnológicos foi determinante para otimizar a pesquisa em alguns arquivos. Assim, as fontes pesquisadas no APJES e no APEES foram fotografadas, objetivando a preservação e a consulta sempre que necessário.

Com relação ao tratamento das fontes manuscritas, quando transcritas no corpo do texto, optou-se pela adaptação do português arcaico para o atual, evitando-se notas explicativas quanto à forma da escrita antiga. Contudo, tal procedimento pode gerar equívocos na transcrição e interpretação, problema que, na medida do possível, foi sanado quando da leitura contextual de cada fonte. Uma das formas de se preservar a importância dada a determinadas palavras e expressões, por exemplo, está na manutenção das iniciais escritas em letra maiúsculas, artifício muito utilizado em pronomes de tratamento, adjetivos, substantivos, bem como na temática abordada pelos documentos em português arcaico. Com relação às dificuldades envolvendo a leitura de manuscritos, descreve Arlete Farge (2009, p. 59):

Paciência de leitura; em silêncio, o manuscrito é percorrido pelos olhos através de numerosos obstáculos. Pode-se tropeçar no defeito material do documento: os cantos corroídos e as bordas danificadas pelo tempo engolem as palavras; o que está escrito na margem [...] geralmente fica ilegível, uma palavra que falta deixa o sentido em suspenso; às vezes as partes de cima e de baixo do documento sofreram danos e as frases desapareceram, isto quando não é na dobra [...] que se constatam rasgos, portanto ausências.

Outro problema observado na pesquisa foi a organização atribuída ao acervo de inventários *post mortem* e testamentos custodiados pelo APJES. Não existindo uma sequência lógica na disposição das caixas, optou-se por adotar, como referência, o nome da instituição de guarda e os limites temporais do conjunto de processos a que se teve acesso. Como referência individual, entre parênteses, consta o nome da instituição e o ano do inventário e/ou testamento, que complementam as informações contidas no texto – nome dos envolvidos e datas de constituição de cada documento.

Ambos os documentos cartoriais seguem a legislação vigente. Portanto, os inventários e testamentos de 1790 a 1831, foram regidos pelas Ordenanças Filipinas, corpo de leis herdado de Portugal e que prevaleceu durante todo o Império do Brasil. Cabe ressaltar que inventários e testamentos são produzidos tendo em vista a transmissão de bens que motivassem a constituição dos processos, excluindo indivíduos sem ou com patrimônio insignificante. Os inventários, como documentos de partilha dos bens de determinada família, eram obrigatórios quando

da existência de herdeiros menores, incapazes ou ausentes, e mesmo quando da existência de algum litígio entre os membros da família envolvida. Assim sendo, os documentos cartoriais referenciam apenas uma parcela da sociedade, o que não diminui a importância desses tipos de fontes para a análise histórica de determinado contexto.

Os inventários constituem a base empírica dos dois primeiros capítulos da tese, pois suas informações permitem o conhecimento de uma realidade vivida, a partir do estudo patrimonial, para responder questões vinculadas aos costumes sociais, produção, consumo, religiosidade, dentre outras.

Testamentos e inventários são produzidos no contexto da morte de uma pessoa, mas, ao contrário do que possa parecer à primeira vista, esses documentos contêm ricas e variadas informações sobre múltiplos aspectos da vida do morto, bem como da sociedade em que ele viveu. Por isso, nas mãos do historiador, eles podem se transformar em testemunhos sobre a morte, mas acima de tudo sobre a vida, em suas dimensões material e espiritual (FURTADO, 2009, p. 93).

Em síntese, os testamentos regem as últimas vontades de determinado indivíduo quanto ao destino de seus bens, sendo produzidos em vida. Já os inventários são processos judiciais ou particulares – quando feitos de forma amigável entre os herdeiros – em que constam arrolados os bens e as dívidas passivas e ativas dos falecidos, com a finalidade de procederem aos atos necessários para a transmissão ou partilha entre cônjuges, herdeiros e credores, respeitando-se, quando existentes, declarações testamentárias.

Devido às suas especificidades, os testamentos serão tratados de forma individualizada e qualitativamente para responder questões sobre os atores sociais e suas famílias, enquanto a análise dos inventários, em conjunto, propicia um estudo mais abrangente da cultura material de determinado contexto.

Essa fonte cartorial, segundo o Direito Civil, é uma ação processual que visa fazer um balanço dos bens e dívidas de uma pessoa quando do seu falecimento. Nesse sentido, o arrolamento de todos os inventários, em um dado período permite-nos fotografar a estrutura econômica da região estudada (FRAGOSO, 1998, p. 46).

Portanto, como se trata de um conjunto documental de extrema importância na constituição da presente tese, os inventários foram inqueridos de forma a captar tanto suas informações qualitativas quanto as quantitativas, objetivando não apenas o conhecimento de questões individuais e familiares, mas dando destaque às redes de relações socioeconômicas estabelecidas em múltiplos espaços e tempos.

[...] é exatamente esta cotidianidade de uma situação vivida por um grupo de pessoas envolvidas em acontecimentos locais, mas, ao mesmo tempo, interligados a fatos políticos e econômicos que fogem a seu controle direto, a nos colocar problemas bem interessantes no que concerne às motivações e estratégias da ação política (LEVI, 2000, p. 46).

Lançando mão da estatística, foi possível construir indicadores adaptados aos fatos recolhidos. Para tanto, dados foram agrupados em categorias que poderão propiciar a generalização da análise para explicar outros contextos. A pretensão é a utilização do método quantitativo no estudo de formas de comportamento e atitudes humanas, além do econômico, por meio da elaboração de análises de redes a partir de medidas estatísticas (BURKE, 2002).

As informações passíveis de quantificação, agrupadas em categorias e séries e depois arquivadas em bancos de dados estatísticos, com a utilização do *software* aplicativo do tipo SPSS – *Statistical Package for the Social Sciences*⁴ – constituem bancos de dados para análises.

A partir dos bancos de dados foi possível a geração de tabelas e gráficos, com a frequência com que determinadas categorias analíticas aparecem nas fontes (LEVI, 2000). No caso de dados numéricos, a dificuldade em atribuir probabilidades a cada valor não impede a análise estatística quando adequados a intervalos: de faixas etárias, de montes-mores, de valores de bens, entre outros.

Além dos 452 inventários catalogados, os Termos de Fiança e Passaportes para passagem de pedestres e embarcações, parte do acervo do APEES que foi pesquisado, também se caracterizam como fontes passíveis de quantificação, permitindo a utilização do mesmo *software* SPSS.

Os Termos de Fiança⁵ (dois livros com recortes temporais entre 1815 e 1827) e os Passaportes para passagem de pedestres e embarcações⁶ (apenas um livro que abrange os anos de 1827 e 1831) compreendem documentos produzidos com o mesmo propósito: o de fiscalizar a passagem de embarcações pelo porto de Vitória, muitas vezes, com destino a diferentes portos do Brasil e do exterior.

⁴ Pacote Estatístico para as Ciências Sociais. Serviço de distribuição do *software* licenciado SPSS, para utilização com fins acadêmicos, licença fornecida pela Diretoria de Tecnologia da Informação da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

⁵ APEES, Fundo Governadoria, Livros 24 (1815-1820) e 26 (1822-1827) – Termos de Fiança dos Mestres de Navios Mercantes.

⁶ APEES, Fundo Governadoria, Antigo Livro 25 (1827-1831) – Passaportes para passagens de pedestres e embarcações.

A semelhança dos documentos e a sucessão de um pelo outro, indica que os Passaportes substituíram os Termos de Fiança na fiscalização dos embarques a partir do porto de Vitória. Devido à semelhança das informações contidas em ambas as fontes – nome da embarcação, proprietário, mestre, porto de embarque, porto de desembarque –, o procedimento foi agrupá-las como um conjunto de fontes primárias relacionadas, principalmente, ao comércio de cabotagem, respeitando as informações complementares em campo específico do banco de dados. Destarte, no caso dos Passaportes, apenas aqueles relacionados às embarcações foram catalogados. Assim, a pesquisa com os Termos de Fiança e Passaportes chegou ao número de 1.487 embarcações fiscalizadas e com registro nos citados livros, o que permitiu a elaboração do banco de dados que muito contribuiu para o estudo do comércio de abastecimento a partir de medidas estatísticas e interpretações qualitativas, tema abordado no Capítulo 3.

A pesquisa também se dedicou a recolher documentos de cunho administrativo, produzidos no contexto em estudo e que compõem diversos acervos – APM, APEES, AHU, RIHGB etc. –, com a pesquisa *in loco* ou por mídias digitais. Contudo, a utilização desse tipo de documento, como, por exemplo, cartas, ofícios, relatórios e, incluindo entre esses, as Memórias Estatísticas, acabam por fornecer, além de informações pertinentes, uma dúvida com relação à finalidade de sua confecção: “Os registros oficiais em geral expressam o ponto de vista oficial” (BURKE, 1992, p. 13). Ou seja, os documentos de cunho administrativo exprimem muito mais o olhar de seu agente do que a realidade do contexto.

Acredito que a crítica desse tipo de fonte, apesar de valiosa, deve ser confrontada, sempre que possível, com outras fontes do mesmo período e com informações relevantes ao propósito do narrador, identificando-o em seu contexto histórico. Destaca-se que o princípio do Estado português era a confiabilidade de que os nomeados para cargos de capitães-mores e governadores representariam o trono português nas capitanias. A partir da independência do Brasil, a nomeação dos presidentes de província seguia a mesma linha adotada do período colonial. Portanto, as nomeações aos principais cargos administrativos representaram a ligação do poder central com as diferentes regiões. Consequentemente, muitas vezes, o primeiro contato do maior representante político dentro das capitanias/províncias ocorria quando de sua posse. Além disso, os administradores

nomeados compartilhavam a mesma visão desenvolvimentista com o Estado, expressa na documentação produzida por cada um deles. Por exemplo, as Memórias ou Relatórios Governamentais, documentos obrigatórios enviados ao Governo Geral do Brasil pelo governador e depois presidente provincial, informavam dados estatísticos relevantes à administração do Estado. Este tipo de documentação, possivelmente, pretendia seguir a mesma linha proposta pelas memórias⁷ escritas por botânicos, geógrafos, biólogos, naturalistas etc.

As memórias escritas a partir da segunda metade do século XVIII, estavam comprometidas com os saberes ilustrados daquele período e com o “redescobrimento” do Brasil. A partir da nomeação de Dom Rodrigo de Souza Coutinho ao cargo de ministro de Dona Maria I, os governadores das capitanias tinham como obrigação a confecção deste tipo de documento, pois o ministro:

[...] mandava pedir aos governadores das capitanias relatórios sobre os processos empregados no preparo e cultivo dos gêneros exportáveis ordenava que se procedesse o levantamento de plantas nativas a serem remetidas para o Reino e às explorações mineralógicas; prometia prêmios aos lavadores mais industriosos; tratava de promover a introdução do arado e a cultura de novos gêneros (DIAS, 2009, p. 56-57).

Nesses relatórios, encontram-se dados sobre natureza, mineralogia, população, produção, geografia, economia, como também noções históricas sobre a sociedade do contexto de cada administrador nomeado. O propósito destes documentos era o de servir de instrução ao Estado com informações no sentido de viabilizar alternativas de desenvolvimento, principalmente quanto à ocupação agrícola e extrativista da terra. Tendo em mente o panorama administrativo e na tentativa de abarcar o recorte temporal previsto pela pesquisa, optou-se em trabalhar com três Memórias produzidas por dois governadores e um presidente nomeado para o Espírito Santo, escritas nos anos de 1802, 1817 e 1828⁸.

⁷ Para Maria Odila Leite da Silva Dias (2009, p. 49): “A publicação de memórias patrocinadas pela Coroa, sobretudo a partir de 1770, é fruto de uma política consciente e preocupada em fomentar a produção de matérias-primas para a industrialização de Portugal, em promover um renascimento da agricultura para compensar as oscilações dos rendimentos do “quinto”, os inconvenientes de um sistema fiscal sobrecarregado e a baixa do preço do açúcar em virtude da concorrência estrangeira e, sobretudo, a partir do último quartel do século, em aproveitar as novas perspectivas que a conjuntura internacional parecia apresentar para o Brasil em razão de desajustes ocasionados pela Revolução Francesa e pelas guerras napoleônicas”.

⁸ Pré-memória do Governador do Espírito Santo, escrita em 1802, por Antônio Pires da Silva Pontes, governador entre 1800 e 1804; Memória para servir à história de 1817, escrita por Francisco Alberto Rubim (1840), governador entre 1812 e 1819; Memória Estatística da Província do Espírito Santo, de 1828, escrita por Ignacio Accioli de Vasconcelos (1978), presidente provincial entre 1823 e 1829.

Já as Cartas Régias expõem a legislação corrente e, em muitos casos, direcionada a assuntos específicos, sendo possível traçar a correlação desse tipo de fonte com Petições, Ofícios, Informações e Relatórios direcionados pelos administradores, locais e regionais, ao poder central. As mencionadas fontes, juntamente com as Memórias, fornecem uma margem de interpretação quanto o cotidiano político do contexto em estudo, a partir do sistema de representações nelas encontrado. Em particular, o Capítulo 4, por tratar de questões que envolviam o poder público, como a abertura de estradas pelo sertão, foram adotadas as fontes oficiais como base de interpretação das intenções e expectativas do Estado em abrir novos caminhos entre Minas Gerais e o Espírito Santo, frente às demandas do poder público e da população em geral.

Seguindo o modelo dos Relatórios e Memórias, as crônicas, mesmo que produzidas anos após os acontecimentos narrados, também compõem importantes fontes de pesquisa, apesar de secundárias, ao passo que os cronistas, ao longo do século XIX, compartilham relatos baseados em fontes primárias que, em muitos casos, não sobreviveram ao tempo. Como os documentos oficiais, as crônicas abordam questões relevantes quanto à população, produção, comércio etc.⁹.

Feitas essas considerações com relação às fontes primárias, torna-se importante elencar alguns conceitos atribuídos à formação de redes – sociais, econômicas, políticas, parentais, de compadrio, de reciprocidade, de sociabilidade, entre outras nomenclaturas –, como metodologia de pesquisa que permite o conhecimento das relações entre duas ou mais pessoas, firmadas em determinado contexto. Para a pesquisa, o conceito de rede social foi atribuído a partir de um conjunto específico de fonte, bem como da correlação de diferentes documentos. Seguindo a definição básica de rede social, como ação individual e coletiva em que as pessoas tenham acesso à informação e recursos mediante relações entre si (parentesco, de amizade, políticas, de negócios etc.), a partir da década de 1950, antropólogos e sociólogos passaram a se dedicar ao estudo da dinâmica social, consideram não apenas os atributos individuais, mas também as estruturas relacionais (GIL, 2009; MENDES, 2011; BOTELHO; ANDRADE; LEMOS, 2013).

⁹ Entre os cronistas utilizados: José Saturnino da Costa Pereira (1848), José Marcelino Pereira de Vasconcelos (1858), Braz da Costa Rubim (1861), Mário Aristides Freire (2006), Basílio Carvalho Daemon (2010), entre outros.

Torna-se objetivo de diferentes áreas de pesquisa, vinculadas às Humanidades, dimensionar o prestígio social, individual e/ou coletivo, como forma de explicar o comportamento de determinada sociedade. Complementarmente, a evolução dos computadores pessoais acompanhou o desenvolvimento teórico-metodológico e possibilitou a utilização de ferramentas específicas para análise de redes. Um bom exemplo é o *software Pajek*¹⁰, utilizado aqui para representar a rede de crédito de que se trata no Capítulo 2. Já nos demais capítulos, com base nos conceitos atribuídos à formação de redes sociais, as relações estabelecidas entre os atores históricos serviram de base analítica para compor a argumentação da pesquisa.

Retomando os aspectos conceituais, John A. Barnes (1954; 2010) foi o primeiro a teorizar “rede social” como relações entre indivíduos, procurando não utilizar o critério econômico como fator de desigualdade, pelo contrário. Ou seja, sua ênfase recai sobre as questões relacionais e a capacidade individual de estabelecer e manter o contato com os outros a partir de escolhas próprias:

Cada pessoa está em contato com outras, e algumas delas não. De modo similar, cada pessoa tem certo número de amigos, e estes amigos tem seus próprios amigos. Alguns desses amigos conhecem-se uns aos outros, outros não. Considero conveniente chamar de *rede* um campo social como esse (BARNES, 1954, p. 43).

Mediante a constatação de John Barnes, a definição de rede social não teria limites externos ao estabelecer um sistema de laços entre duas ou mais pessoas que se consideram praticamente iguais, como no caso de seu estudo de 1954, em uma comunidade norueguesa. O mesmo autor acrescenta que:

A noção de rede social está sendo desenvolvida na Antropologia Social tendo em vista a análise e a descrição dos processos sociais que envolvem conexões que transpassam os limites de grupos e categorias. As conexões interpessoais que surgem a partir da afiliação de um grupo fazem parte da rede social total tanto quanto as que vinculam pessoas de grupos diferentes (BARNES, 2010, p. 175).

Para a análise de redes sociais, cabe ao pesquisador fazer seu próprio recorte, definindo os limites de sua pesquisa e fontes primárias, mediante a escolha do objeto em estudo e a delimitação do contexto em si. Mesmo com os limites impostos, com a visualização de determinada rede social pode-se chegar à conclusão, quase

¹⁰ *Pajek* (aranha em esloveno) é um *software* de código livre para ambiente *Windows*, desenhado especificamente para análise e visualização de *networks* de grandes dimensões, que pode armazenar bases com milhões de vértices, *links* e atributos. O programa possui recursos sofisticados de análise e decomposição de redes em vários níveis, incorporando uma série de algoritmos para análise das propriedades estruturais das redes e seus fragmentos (MENDES, 2011, p. 13).

sempre, de que existe uma interdependência entre as pessoas e suas ações com outras partes da rede parcial ou total. As relações sociais empreendidas teriam a função de transmitir recursos materiais, informacionais e culturais entre os atores em determinado espaço e tempo, o que permite traçarem-se ligações, mesmo que esses atores não possuam uma relação direta, como o parentesco, mas que se comunicam, direta ou indiretamente, a partir de interesses em comum dentro da sociedade (MENDES, 2011). Cabe destacar que, como parte de uma totalidade, a rede construída através do conhecimento das relações de determinado grupo possui elementos comuns a uma escala maior da realidade, sendo uma representação da mesma totalidade (BARNES, 2010). Com relação ao tratamento das fontes, coadunando com Fábio Faria Mendes (2011, p. 6), creio que, mediante a identificação e construção de determinada rede:

[...] a representação visual permite sumarizar, decompor e reorganizar grandes volumes de dados relacionais históricos, como aqueles oriundos dos registros vitais nominativos do passado. Ela permite operacionalizar decomposições e recombinações de informação para identificar, descrever e analisar padrões relacionais. Pode-se, assim, identificar com maior acuidade subgrupos coesivos e componentes densos, cliques ou atores-ponte em meio a milhares de vértices e linhas. Ela permite também a mensuração de propriedades estruturais emergentes de *networks* completas ou centradas em um *ego*, utilizando-se de medidas como coesão, centralidade, densidade etc., que permitem comparar padrões de diferentes tipos de laços ou diferentes partes de uma rede.

Ainda que se utilizem métodos matemáticos em sua composição, a Análise de Rede Social (ARS) não fornece necessariamente resultados quantitativos, mas sim a visualização das relações entre indivíduos. “Esses conceitos enfatizam a observação das características das ligações entre indivíduos, uns em relação aos outros, como forma de explicar a opção em ação social e os motivos pelos quais um indivíduo escolhe, em um contexto específico, um curso de ação e não outro” (FELDMAN-BIANCO, 2010, p. 44). Portanto, as redes socioeconômicas, por exemplo, se estabelecem segundo critérios de escolhas firmadas pelos pares de indivíduos, quando consolidado um empréstimo ou uma venda a prazo. Ou seja:

A preocupação central desta abordagem são os tipos e formas de relacionamentos mantidos pelas unidades de análise (que podem ser pessoas, empresas, cidades, palavras) e como estes laços podem interferir no comportamento e nas escolhas destas unidades (GIL, 2009, p. 19).

O que torna necessário, quando o objeto tem como foco principal a economia, como o aqui proposto, é coadunar duas ou mais metodologias que se complementam, por exemplo, a ARS com análises estatística e qualitativa.

1. FAZENDAS, SÍTIOS E ROÇAS: ECONOMIA RURAL E DIVERSIDADE PRODUTIVA

Em tempos de reordenação política, social e econômica da colônia, o século XVIII fomenta os parâmetros que passaram a gerir os rumos da sociedade no século seguinte. Acrescenta-se que, nas primeiras décadas do século XIX, o Brasil foi palco de diversas rupturas políticas, mas também dos desdobramentos de estruturas socioeconômicas construídas ao longo dos três séculos anteriores. A dependência pela mão de obra escrava no trabalho e pela terra como principal ambiente produtivo são as principais características do período colonial que sobreviveram mesmo após a independência.

Assim, coadunando com Sérgio Buarque de Holanda (1995, p. 73): “Toda a estrutura de nossa sociedade colonial teve sua base fora dos meios urbanos”. Para o autor, a mudança efetiva somente ocorreu com a abolição da escravidão, em 1888, época em que a importância do ambiente urbano se sobressai. Ao mesmo tempo, nessa estrutura colonial com foco na agroexportação, formaram-se os arranjos produtivos voltados à subsistência interna, estendidos ao Oitocentos.

Segundo Manuel Correia de Andrade (2002), o povoamento do Brasil foi encarado como meio de extrair riquezas não encontradas na Europa, portanto, justificável que os portugueses dispensassem uma importância maior aos produtos exportáveis do que àqueles destinados ao seu próprio consumo, pelo menos nos primeiros tempos do “descobrimento”. Com o advento da mineração, entre os séculos XVII e XVIII, a manutenção da produção aurífera exigia nova postura por parte da Coroa portuguesa. Em Minas Gerais, a demanda gerada pela economia mineradora, marcada pela alta densidade demográfica, impulsionou o mercado interno e, conseqüentemente, a agricultura de abastecimento, viabilizando, com isso, o deslocamento de parte dos investimentos particulares para o setor primário (CARRARA, 2007; ANDRADE, 2008; SILVA, 2008).

Quando da fixação das *plantations*, voltadas para a agroexportação, a visão dos trabalhos dedicados à história do abastecimento, é que houve uma interiorização do território, por parte dos pequenos lavradores de alimentos e criadores de gado, apenas no sentido de suprir a necessidade alimentícia dos trabalhadores nos latifúndios. Ou seja, o cultivo de alimentos, até bem pouco tempo, foi encarado como

temática relegada a papel secundário nas pesquisas historiográficas, por ser considerado como sem relevância no desenvolvimento da colônia (PEDROZA, 2014).

Contrário às expectativas, os trabalhos historiográficos envolvendo as singularidades locais e regionais ganham destaque, nas últimas décadas, em decorrência da disseminação de pesquisas com a identificação de novos problemas, abordagens e objetivos. Assim, temáticas com enfoque em setores socioculturais, produtivos e mercantis, de uma região a outra, passaram a compor pesquisas históricas dedicadas à compreensão das diferenças que permearam o Brasil durante os séculos coloniais. Nesse viés, temas envolvendo a produção e o mercado interno são recorrentes nas pesquisas atuais, na tentativa de tornar visível a ampla rede de relações que interligava diferentes ambientes produtivos.

Por exemplo, com relação à produção de alimentos, Antônio Carlos Jucá de Sampaio (2014) chama a atenção para a dependência de gêneros de primeira necessidade, como pressuposto para a existência das atividades exportadoras durante o período colonial. Para o autor, ainda no século XVII pode-se verificar uma considerável expansão agrícola, vinculada tanto pela demanda do mercado externo, como também pelo crescimento das relações entre as regiões da colônia.

Neste capítulo pretende-se justamente identificar a experiência do Espírito Santo com a produção de víveres, tendo como parâmetro Vitória e região – Vitória, Serra, Vila Velha, Cariacica, Nova Almeida, dentre outras. Trata-se de um estudo do grupo social que manteve suas principais rendas no trabalho da terra. Aqui serão observadas as trajetórias de alguns fazendeiros, donos de engenhos, roceiros e sitiantes que compunham a rede produtiva do contexto em estudo. Contudo, deve-se ter em mente que os padrões de produção ocorriam em escala reduzida, mesmo assim, garantiram a manutenção desta sociedade no decorrer dos anos.

O principal instrumento de pesquisa foi a análise estatística de dados catalogados em 452 inventários *post mortem*, sob custódia do APJES, produzidos entre os anos de 1790 e 1831.

Sejam pelas dificuldades de expansão territorial para o interior – propiciadas por proibições régias e/ou ataques indígenas, questões que serão tratadas mais adiante – ou pela ineficiência em se manter a cultura açucareira – devido à instabilidade

política quanto à manutenção de uma Alfândega¹¹ operante para as exportações –, a população estabelecida na costa do Espírito Santo acabou por encontrar, na diversificação das atividades rurais e urbanas, o mecanismo para o próprio abastecimento e as condições de consumo de gêneros importados.

Com relação ao setor primário, ao término do século XVI, a capitania do Espírito Santo já contava com uma produção bem diversificada, dando destaque para o cultivo do algodão e alimentos e a incipiente criação de gado bovino, diversificação essa que veio a acompanhar a produção espírito-santense até meados do século XIX. Assevera-se que não se tratava de uma lavoura voltada apenas para a subsistência, mas destinada também aos mercados consumidores locais e de outras regiões. Até porque, coadunando com Ângelo Alves Carrara (2007, p. 63):

[...] todo lavrador ou roceiro precisava dispor de alguma produção comercializável, porquanto era no mercado que ia buscar as mercadorias que não produzia e das quais necessitava para a manutenção da sua própria produção (ferramentas, roupas etc.). É nesse sentido que produz excedentes. Mas não cabe no caráter da produção escravista destinada ao abastecimento o termo excedente; a razão de ser da sua produção era o mercado.

Marcada pela pequena propriedade, com base no trabalho familiar e dos escravos, a produção rural insere o Espírito Santo na lógica da economia interna. Cabe destacar que, nesse espaço, a criação de animais e plantação das roças ocorreu na faixa litorânea e somente no século XIX houve a interiorização efetiva do território, sendo seguida pela expansão da lavoura cafeeira.

Em determinados casos, as lavouras de subsistência denotam atividade subsidiária a outras fontes de rendas, mas, no tocante ao contexto em estudo, estas se revelam como base econômica daquele momento, das quais o mercado consumidor, desenvolvido na praça mercantil de Vitória, estava dependente.

¹¹ Somente pelo Decreto de 10 de janeiro de 1820 cria-se a Alfândega provisória na capital do Espírito Santo e uma Casa de Registros na foz do Rio Doce. A Alfândega tinha o propósito de estimular a importação e exportação de quaisquer mercadorias ou gêneros, com a inspeção e fiscalização da Junta da Real Fazenda da capitania. A Casa de Registro no rio Doce visava à fiscalização dos direitos das mercadorias que pela região transitassem. Segundo o mesmo Decreto, ambas, Alfândega e Casa de Registros, direcionavam-se à prosperidade da agricultura e do comércio (COLEÇÕES DAS LEIS DO BRAZIL DE 1820, 1889, p. 5).

1.1 – Agricultura e administração no advento do Oitocentos

A Gente desta Província, se acha toda acomodada, lavrando algodão, e algum açúcar, e milhos, com a venda dos quais gêneros, que exportam para a Bahia, e Rio de Janeiro, suprem as necessidades do Vestuário Europeu, sendo-lhe suficiente a farinha de mandioca da Província, e o peixe da sua Costa para se manterem [...] (PONTES, 1802, cx. 3).

O trecho do documento enviado por Antônio Pires da Silva Pontes¹² para Portugal serve como suporte para identificar os mecanismos produtivos e de consumo predominantes no Espírito Santo na entrada do Oitocentos. Destarte, a nomeação de Silva Pontes, primeiro governador da capitania, seguia os novos arranjos administrativos da Coroa portuguesa com a finalidade de promover o desenvolvimento econômico, visando beneficiar a metrópole. Pelo Decreto de 11 de novembro de 1797, o príncipe regente, Dom João VI, nomeou Silva Pontes para o cargo de governador: “[...] para melhor regimento da Capitania do Espírito Santo, e para se tirarem dela as vantagens que até agora se não tem procurado aproveitar” (AHU: Espírito Santo, cx. 05, doc. 46).

Diante da leitura dos dois documentos, fica evidente que a proposta política destoava da realidade local. A partir da segunda metade do século XVIII, principalmente com o esgotamento das minas, o Estado português pretendeu desenvolver novas formas de exploração colonial, promovendo o “redescobrimto” da fauna e da flora do Brasil, e incentivando também a produção agroexportadora como mecanismo de recuperação da instabilidade econômica interna de Portugal (DIAS, 2009; MALERBA, 2007). Também para o Espírito Santo, as nomeações de governadores tiveram o propósito de expandir a fronteira agrícola para o interior, com a abertura de estradas e a promoção da navegabilidade dos rios, principalmente do Doce, além dos incentivos as novas descobertas de jazidas minerais passíveis de exploração¹³.

¹² Antônio Pires da Silva Pontes Pais Leme e Camargo, natural de Mariana, em Minas Gerais, capitão de fragata, intelectual ilustrado, cartógrafo oficial do Estado português e doutor em Matemática, foi o primeiro governador nomeado, em 1797, tomando posse em 1800 com a finalidade de promover o desenvolvimento do Espírito Santo. Seu governo estava subordinado à administração do governo da Bahia e, somente em 1810, findou a dependência administrativa e militar do Espírito Santo com relação ao governo baiano (CARVALHO, 2010).

¹³ Antes de 1797 eram nomeados homens, entre os principais da terra, para o posto de capitão-mor do Espírito Santo. Após esse ano, as nomeações para administrar a capitania eram confiadas a oficiais superiores do exército, preferindo-se aqueles com formação acadêmica concluída em Portugal (RUBIM, 1861).

A nomeação de Silva Pontes coadunava com a proposta de manter indivíduos letrados, a partir de Portugal, em cargos-chave dentro da colônia, garantindo a manutenção de uma política homogênea que seguia os preceitos do colonialismo a partir das necessidades da metrópole. Contudo, a realidade encontrada por Silva Pontes foi completamente diferente a que esperava. Mesmo após dois anos à frente do Espírito Santo, o governador observou que sua população mantinha costumes e formas de sobrevivência “rústicas”, difíceis de serem modificados em curto prazo.

A identificação da população, lavrando e vendendo seus feitos para garantir o consumo de gêneros importados, permaneceu como característica preponderante na formação da sociedade espírito-santense, pelo menos até o término do recorte temporal da pesquisa. Ao contrário do governador, entende-se que os mecanismos de sobrevivência adotados pelos espírito-santenses seguiam a lógica do contexto.

Em 1804, com a posse do segundo governador nomeado, Manoel Vieira da Silva de Albuquerque Tovar¹⁴, a situação econômica parece que permanecia a mesma da entrada do século. No mesmo ano de sua posse, Tovar pediu isenção de impostos para os gêneros que se importavam e exportavam pelo Espírito Santo, evidenciando a capacidade para escoamento de produtos, como açúcar, aguardente, algodão, farinha de mandioca, milho e arroz (AHU: Espírito Santo, cx. 07, doc. 41). Pelo ofício enviado por Tovar, parece que esse governador compreendia a agricultura de gêneros para o abastecimento como a resposta perante o fraco desempenho econômico, vislumbrando, no incremento das vendas para outras regiões, a partir de isenções de impostos do Estado, uma solução para o problema envolvendo o desenvolvimento do Espírito Santo.

Complementando as informações proferidas pelos dois governadores quanto ao consumo e produção de gêneros de abastecimento, acrescentam-se o feijão, as favas, o café, as verduras, as frutas e a criação de animais. Muito embora a participação nas exportações desses produtos fosse quase nula, os mesmos garantiam a diversidade alimentícia da população local através do comércio varejista, principalmente aquele desenvolvido em Vitória (RUBIM, 1861).

¹⁴ Descendente de família nobre portuguesa, fidalgo da casa real e sargento-mor da cavalaria, Manoel Vieira da Silva de Albuquerque Tovar governou o Espírito Santo entre 1804 e 1812, partindo para Portugal em seguida e deixando dois filhos naturais na capitania (DAEMON, 2010).

Quando da nomeação do terceiro governador, Francisco Alberto Rubim¹⁵, que exerceu o cargo entre os anos de 1812 a 1819, a agricultura ganha ainda mais destaque na administração. Anos após seu governo, Braz da Costa Rubim (1861, p. 112), filho do governador, assim o descreveu:

Era o Governador entusiasta da agricultura, conhecia que a ela se devem os primeiros elementos de política social, e o meio de satisfazer a maior parte das necessidades dos povos; que aos progressos da lavoura estava ligada a civilização, a povoação e o comércio desta capitania, porque dizia ele: “Se a terra é cultivada, a população tende a crescer e a manter um número de indivíduos aos quais no estado de sua cultura, ela poderá fornecer, ano comum, uma nutrição conveniente”.

Segundo o relato do filho, Francisco Rubim seguia os preceitos fisiocráticos com relação à importância da agricultura no desenvolvimento da sociedade. Em seu governo, a introdução de novas culturas e o desenvolvimento das já existentes compunham a pauta administrativa. Em sua *Memória Estatística*, escrita em 1818, o governador Rubim expôs as iniciativas por ele intentadas de promover a agricultura e o comércio, através da produção de trigo, linho e seda, essa última a partir de experiências feitas com a criação do casulo “Bombix” em lavouras de mamonas (RUBIM, 1840).

Com relação à vila da Vitória¹⁶, capital administrativa do Espírito Santo, desde meados do século XVI, no século XIX essa representa o principal ambiente urbano e o local em que se formou a estrutura mercantil frequentada pelos habitantes e produtores rurais dos arredores. Essa *urbe* pouco se assemelha ao sentido dado, na atualidade, ao termo. Entre os séculos XVIII e XIX, Vitória representaria a mistura de dois ambientes distintos, o rural e o urbano, prerrogativa identificada pelo terceiro governador, quando, em trecho de sua Memória, chama a atenção para a qualidade de seus solos na produção de diferentes gêneros: “Seus ares são benignos, o terreno fértil, produz todos os gêneros próprios do reino, e da Europa, além de outros, o trigo e o linho mourisco é de excelente qualidade provado por repetidas experiências de 1813 em diante [...]” (RUBIM, 1840, p. 4).

Pela avaliação dos documentos citados, os últimos governadores da era colonial encontraram, no Espírito Santo, um ambiente definido pela produção agrícola de

¹⁵ Francisco Alberto Rubim da Fonseca e Sá Pereira tomou posse em 5 de outubro de 1812. Entregou o cargo em 12 de setembro de 1819, sendo nesse ano nomeado ao governo do Ceará Grande. Nascido em Lisboa em 1768, faleceu em Portugal em 1842 (RUBIM, 1861).

¹⁶ A vila Nossa Senhora da Vitória, ou simplesmente vila da Vitória, foi elevada à categoria de cidade em 2 de novembro de 1823, por Provisão-Carta Imperial (EDITO DE 2 DE NOVEMBRO DE 1823).

gêneros de primeira necessidade, com direcionamento próprio e sem muita intervenção do Estado. As nomeações dos governadores tinham o propósito de expandir a agricultura para áreas do interior, bem como diversificar a produção com a introdução de novos gêneros, a exemplo do trigo, do anil e da seda.

O último governador nomeado, Baltazar de Souza Botelho¹⁷, tomou posse em 1820, período conturbado pela instabilidade política que precedeu a Independência do Brasil. Esse governador pouco fez pelo desenvolvimento da agricultura, a não ser dar prosseguimento à política de abertura de estradas e de doações de sesmarias nas margens dos rios, até ser substituído pela Junta Provisória, que assumiu o governo do Espírito Santo em março de 1822 (VASCONCELOS, 1978; RUBIM, 1861).

Contudo, tudo leva a crer que a situação advinda da entrada do século XIX se manteve a mesma no pós-Independência. Em 1823, as Juntas Provisórias passam a nomear os presidentes para cada província. No Espírito Santo, o primeiro presidente nomeado foi seu antigo ouvidor, Ignácio Accioli de Vasconcelos¹⁸, que tomou posse de seu cargo em 1824, permanecendo até 1829. Em sua *Memória Estatística da Província do Espírito Santo*, escrita em 1828 e enviada ao Governo Geral do Brasil, Accioli de Vasconcelos destaca a preferência pela agricultura como atividade que empregava a maior parte da população. Para Vasconcelos, o trabalho era feito de forma rudimentar a partir de técnicas antigas no cultivo da cana-de-açúcar, mandioca, algodão, milho, café, feijão e arroz, produtos consumidos e exportados; além de verduras, legumes e frutos para consumo familiar e/ou local. A criação de gado, atividade subsidiária à agricultura e a produção de açúcar e aguardente, era praticada por alguns lavradores e donos de engenhos (VASCONCELOS, 1978).

Além da agricultura e da criação de animais, o extrativismo vegetal se converteu em atividade que teve destaque na visão dos governadores e presidente mencionados,

¹⁷ Baltazar de Souza Botelho permaneceu no cargo de governador do Espírito Santo até a instalação da Junta Provisória, em 1º de março de 1822. O governador enfrentou levantes da Tropa de Linha de Vitória e insubordinação da Tropa Militar que não mais aceitava a Constituição Portuguesa (RUBIM, 1861).

¹⁸ “Nasceu no final do século XVIII, na capitania de Pernambuco. Formou-se bacharel em direito canônico pela Universidade de Coimbra, onde participou como soldado voluntário na 2ª Companhia de Fuzileiros do Corpo Acadêmico. [...] Juiz de fora nas ilhas Grande e Paraty de 1812 a 1816, é o primeiro ocupante deste mesmo cargo na cidade de Cabo Frio e Vila de São João de Macaé a partir de 1817. [...] Em seguida ocupou os cargos de Ouvidor da Comarca da Capitania do Espírito Santo e, após a independência o de Presidente da Província capixaba (de 24 de fevereiro de 1824 a 21 de outubro de 1829)” (ACHIAMÉ, 1978 in VASCONCELOS, 1978, p. 10-11).

principalmente do pau-brasil e de madeiras destinadas à construção naval. Contudo, a extração das madeiras de lei, nas matas do Espírito Santo, enviadas a Portugal com a “Marca Real”, seguiu como monopólio do Estado após a Independência do Brasil, sendo pouco relevante para a sociedade em geral, a não ser pela via do contrabando (AHU: Espírito Santo, cx. 06, doc. 39A; cx. 08, doc. 12; VASCONCELOS, 1978).

Apesar da identificação de determinados indivíduos enriquecendo através do contrabando de madeira de lei, por ser atividade proibida naquele momento, as fontes sobre o assunto, quando existem, são limitadas a denúncias e processos criminais.

Neste tópico, de forma sucinta, foi dado destaque à situação da produção agrícola encontrada por cinco administradores entre 1800 e 1829, tentando expor como cada um dos governantes do Espírito Santo encarou o perfil produtivo daquele momento. Pelo quadro apresentado, os governadores e o presidente encontraram, no Espírito Santo, obstáculos que dificultariam as demandas concebidas pela Coroa portuguesa e depois pelo Estado imperial brasileiro.

Apesar de Silva Pontes manter um discurso pessimista frente à agricultura de gêneros de abastecimento, ao contrário, os demais governantes encararam o perfil produtivo como uma possibilidade ao desenvolvimento econômico. Ademais, a chegada da família real portuguesa, em 1808, elevou o *status* da antiga colônia à sede administrativa, o que gerou benefícios aos produtores locais e comerciantes brasileiros, fator que pode ter contribuído para a mudança do pensamento dos administradores nomeados. Outro dado relevante, a preocupação com o abastecimento da colônia, principalmente no século XVIII, com a demanda das regiões mineradoras, serviu de estímulo para o investimento no setor agropecuário voltado ao mercado interno. Com relação ao Espírito Santo, a demanda impulsionou as relações produtivas já bem sedimentadas por longa data.

1.2 – Patrimônio e fonte de renda

Para se compreender o papel do abastecimento interno na formação da sociedade do Espírito Santo oitocentista, além dos relatos produzidos pelos administradores já mencionados, a pesquisa inclui a análise de documentos de cunho particular, inventários *post mortem*, produzidos entre 1790 e 1831, em custódia do APJES.

O estudo dos patrimônios familiares dialoga com o quadro econômico encontrado pelos administradores nomeados para gerir o Espírito Santo. A análise dos documentos cartoriais confirmou haver uma diversidade de atividades no tocante à fonte de renda das famílias espírito-santenses, com uma considerável parcela acumulando propriedades rurais e urbanas. Coadunando com Francisco Alberto Rubim (1840) e Ignácio Accioli de Vasconcelos (1978), identificou-se a tênue ligação entre os ambientes rural e urbano que circundavam a ilha de Vitória. Por exemplo, em sua Memória, o presidente Accioli de Vasconcelos menciona que parte da população era composta por proprietários de bens rurais e urbanos, fato semelhante ao encontrado na maioria dos 452 inventários, e que confirma a concentração de rendas provenientes da produção agrícola e do comércio praticado no meio urbano.

A Tabela 1 expõe a relação entre a principal fonte de renda familiar e a propriedade de imóveis rurais e urbanos. Entende-se que a classificação quanto à fonte de renda simula a principal forma de sustento das famílias a partir da composição dos patrimônios. Não obstante, outros documentos, como ofícios e petições, confirmam os dados coletados nos espólios. Muito embora, nem sempre foi possível a identificação da fonte de renda familiar e/ou individual, sendo 68 inventários classificados com “informações insuficientes”.

TABELA 1: Renda *versus* propriedades (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)

Fonte de renda	Presença de bens				Total
	Rurais	Urbanos	Rurais e urbanos	Sem informação	
Negócios*	2	11	12	1	26
Comércio**	0	7	6	0	13
Fazenda	0	0	9	0	9
Engenho de açúcar	4	0	18	0	22
Engenhoca e/ou alambique	10	0	28	0	38
Plantações e/ou criação de animais	33	0	56	0	89
Roça ou sítio	49	0	55	0	104
Escravos de aluguel e de ganho***	8	30	4	10	52
Soldo	2	11	1	5	19
Profissional liberal	0	4	1	1	6
Informações insuficientes	3	37	14	14	68
Pesca	1	5	0	0	6
Total	112	105	204	31	452

Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1790-1831. Observação: os números não indicam todo o patrimônio, mas os bens vinculados à manutenção familiar e a presença ou não de bens de raiz. *Negócio: fonte de renda vinculada a atividades mercantes. **Comércio: fonte de renda ligada a estabelecimentos varejistas. ***Escravos de aluguel e de ganho: inventários em que as famílias dependiam do trabalho dos escravos em propriedades de terceiros ou como ferreiros, pedreiros, carpinteiros etc.

Na Tabela 1 observa-se que, da análise de patrimônios rurais ou urbanos, 112 famílias que tiveram seus bens avaliados entre 1790 e 1831 mantinham, como única fonte de renda, as atividades ligadas à terra, com propriedades apenas no ambiente rural. Com relação aos proprietários de apenas bens urbanos, 105 famílias com bens inventariados mantinham apenas esse tipo de patrimônio de raiz. Contudo, a diversificação das rendas pode ser comprovada com a identificação de 204 famílias, mais de 45% dos 452 inventários pesquisados, vinculados a setores agrícolas com a manutenção de imóveis urbanos. Ou seja, as fortunas de quase metade dos inventários são formadas por bens e atividades ligadas ao campo e ao ambiente urbano, sendo comum um dono de terras, plantações e rebanhos manter patrimônios e formas de rendas em Vitória, principal núcleo urbano do Espírito

Santo. Nota-se que as atividades agropastoris vinculadas ao abastecimento interno, como a produção de aguardente, de alimentos e a criação de animais, fomentam a maioria das famílias, num total de 231 inventários, cerca de 50% dos casos. Não obstante, a identificação de “Fazenda” e “Engenho de açúcar” como renda principal de algumas famílias contribui para aumentar o número dos patrimônios envolvidos com o abastecimento interno por ser constante a presença de lavouras diversas e a criação de animais nestas unidades produtivas.

No que concerne ao montante do patrimônio total de cada inventário, a Tabela 2 exemplifica as variações entre as fortunas levantadas durante a pesquisa. Embora possa parecer pouco relevante, os valores demonstram, quando visualizada a lista dos bens inventariados (Tabela 3), que o poder aquisitivo despendido com o consumo não dependia de grandes fortunas.

TABELA 2: Montes-mores em Mil Réis (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)

Faixa de valores	Frequência	Percentual	Percentual acumulado
0 — 200	44	9,7	9,7
200 — 500	96	21,2	31,0
500 — 1:000	104	23,0	54,0
1:000 — 1:500	67	14,8	68,8
1:500 — 2:000	38	8,4	77,2
2:000 — 5:000	68	15,0	92,3
5:000 — 7:500	11	2,4	94,7
7:500 — 10:000	12	2,7	97,3
10:000 — 15:000	5	1,1	98,5
15:000 — 20:000	0	0,0	98,5
20:000 — 30:000	4	0,9	99,3
30:000 — 40:000	1	0,2	99,6
40:000 — 50:000	0	0,0	99,6
50:000 — 60:000	1	0,2	99,8
Sem informação	1	0,2	100,0
TOTAL	452	100,0	

Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1790-1831.

Pela Tabela 2, constata-se que a maioria das fortunas inventariadas oscilava entre 200\$000 e 5:000\$000, ou seja, 417, ou próximo a 92% dos 452 inventários possuíam menos de cinco contos de réis como patrimônio familiar, o que limita a maioria das fortunas inventariadas entre as seis primeiras faixas de valores aqui adotadas. Quando comparadas às grandes fortunas de outras regiões, o patrimônio familiar dos espírito-santenses demonstra ser pouco significativo numa dinâmica econômica mercantil exportadora. Apesar disso, a diferença entre contextos impede o estabelecimento de uma correlação efetiva.

A título de exemplo, ao se considerar os parâmetros de classificação proposta por Kátia M. Queirós Mattoso (1997)¹⁹, pode-se chegar a conclusão de que não era expressivo o montante dos bens das famílias em estudo. Quando muito, os inventários arrolam “Grandes Baixas” fortunas a partir de seus montes-mores, com apenas uma exceção nessa classificação.

No tocante às fortunas fluminenses, segundo João Luís Ribeiro Fragoso e Manolo Florentino (1998), 2/3 do patrimônio inventariado estava em poder de 10% dos homens mais ricos do Rio de Janeiro. Para Carla Maria Carvalho de Almeida (2010, p. 146): “Minas apresentava um padrão de distribuição da riqueza que ficava a meio caminho entre a extrema desigualdade econômica verificada no Rio de Janeiro e o maior equilíbrio do Rio Grande do Sul”. No Espírito Santo, guardando suas dimensões, a semelhança pedia para o ocorrido no Rio de Janeiro.

Quando calculada a soma dos 45 inventários com maiores valores, aproximadamente 10% da amostra, fica nítida a discrepância em relação à concentração de rendas, dado que correspondem a 476:475\$650, ou seja, mais da metade do arrolamento de todos os montes-mores, no total de 903:393\$296 (Tabela 3). Enquanto o pecúlio dos menores inventários, aproximadamente 90%, totaliza o restante do montante de 426:917\$646, o que corresponde à porcentagem de 47,25% do total do arrolamento dos bens avaliados estava presente em 407 processos cartoriais. Ao considerar as fortunas superiores a 20:000\$000, apenas seis casos, a discrepância entre os patrimônios fica ainda mais evidente, pois essas

¹⁹ Kátia Mattoso (1997) classifica as fortunas baianas para os anos de 1801 a 1889 como: Muito Pequenas (até 200\$000), Pequenas (201\$000 a 1:000\$000), Médias Baixas (1:100\$000 a 2:000\$000), Médias (2:100\$000 a 10:000\$000), Médias Altas (10:100\$000 a 50:000\$000), Grandes Baixas (50:000\$000 a 200:000\$000), Grandes Médias (200:100\$000 a 500:000\$000), Grandes (500:100\$000 a 500:1:000:000\$000).

somam 195:204\$276, o que representa mais de 20% do valor total de todos os 452 montes-mores. Ou seja, a riqueza acumulava-se nas mãos de poucos privilegiados, e menos de 1,5% dos inventários detinham as maiores fortunas.

Destaca também que, das seis maiores fortunas presentes na amostra entre as quatro últimas faixas de valores, quatro tinham como fonte de renda os negócios: capitão-mor José Ribeiro Pinto, com, pelo menos, 20:194\$205 de patrimônio, em 1811; o capitão João Martins Meireles, com 57:655\$876, em 1827; Antônio José Ferreira de Araújo, com 42:597\$463, em 1827; e José Francisco dos Reis Malta, com 27:096\$810, no ano de 1831.

As outras duas fortunas entre as maiores estavam vinculadas ao ambiente rural: Ignácio Pereira Barcelos, dono de engenho em 1815, com patrimônio de 20:036\$422; e Francisco Pinto Homem de Azevedo, identificado como fazendeiro, sendo calculado seu patrimônio em 27:623\$500, no ano de 1818, quando faleceu sua primeira esposa, Maria Pereira de Sampaio. Os casos aqui mencionados serão discutidos no decorrer do texto, mas, no momento, deve-se ter em mente que, mesmo em se tratando de patrimônios com a renda principal vinculada à terra, a leitura mais detida dos processos permite averiguar a estreita ligação de Ignácio Pereira de Barcelos e Francisco Pinto Homem de Azevedo com atividades mercantis.

Marcos Ferreira de Andrade (2008), sobre a classificação das fontes de rendas dos indivíduos mais ricos do sul de Minas, entre 1803 e 1865, verificou a presença de 29 (45%) donos de engenhos, 26 (40%) agropecuaristas, 6 (9%) mineradores e 3 (5%) comerciantes. Contrapondo os dados referentes à Vitória com os colhidos por Andrade, nota-se que, no caso espírito-santense, houve uma superioridade para as atividades comerciais, enquanto, no sul de Minas, o comércio estava sub-representado nos inventários. Apesar disso, semelhanças são encontradas entre os dois quadros. Por exemplo, o referido autor admite a interligação entre as duas esferas de atividades, rurais e urbanas, na formação patrimonial dos inventários por ele pesquisados.

Retomando a análise patrimonial da amostra, apesar da discrepância dos valores dos montes-mores, ao se considerar a correlação desses com a presença de propriedades imobiliárias, nota-se que não se precisava de grandes somas, no contexto em destaque, para se adquirir imóveis urbanos. Ser dono de casas térreas

e mesmo de sobrados em Vitória corresponde a uma característica comum nos inventários classificados como “pequenas fortunas”. Observa-se que o acesso a bens urbanos ocorreu em 309 documentos, ou seja, aproximadamente 68% dos inventariados possuíam imóveis na *urbe*. Perspectiva muito diferente da encontrada na cidade do Rio de Janeiro. Diante dos dados coletados pelos historiadores João Luís Ribeiro Fragoso e Manolo Florentino²⁰, 50% dos inventários arrolados entre 1790 a 1835 possuíam menos de 2:000\$000, o que inviabilizaria o acesso de seus donos aos bens urbanos, cujo valor poderia ultrapassar 3:000\$000.

Em oposição à situação observada pelos autores, para o Espírito Santo, dos 349 patrimônios com faixas menores que 2:000\$000, próximo a 77% dos inventários, 216 possuíam declarados bens relacionados ao meio urbano. Talvez a explicação esteja numa menor valorização imobiliária no espaço de Vitória, se comparada com o Rio de Janeiro. Na primeira, sobrados com paredes mestras à francesa chegaram a ser avaliados por 500\$000; enquanto que, na segunda, conforme já exposto, imóveis semelhantes e até inferiores possuíam um preço bem mais elevado.

A falta de escrituração de terras impede que se chegue ao valor preciso desse tipo de imóvel²¹, porém a consideração qualitativa das avaliações presentes nos inventários explica a predominância desse bem entre as seis primeiras faixas de fortunas, com a presença em 231 processos, sendo comum a informação sobre compra e venda de terras em que um quinhão custou 4\$000 ou menos, dependendo de seu estado de conservação e localização. Para o Recôncavo Baiano, o valor da terra girava em torno de 1\$000 a 1\$500 o hectare (MATTOSO, 1983).

Se considerarmos as informações dos inventários individualmente, conforme a Tabela 3, o número de imóveis rurais é superior ao de urbanos, aumentando ainda mais quando somados aos bens de âmbito rural: plantações, engenhos, engenhocas e criação de animais. Contudo, a identificação do território rural e do urbano era tênue e, pela análise qualitativa, parece que fazendas e chácaras se situavam no perímetro de vilas e povoados. Como forma de sanar tal problema, para a classificação dos bens, além da localização, foram observadas características como função e utilização. Segundo Kátia M. Queirós Mattoso (1983), os dois ambientes se

²⁰ Cabe aqui uma ressalva, Fragoso e Florentino (1998) tratam, essencialmente, de patrimônios escriturados com alto valor imobiliário e/ou voltados para o comércio: embarcações e lojas.

²¹ O Presidente Accioli de Vasconcelos (1978) assevera, em 1828, ser o valor da terra muito variável, podendo uma sesmaria de meia légua, dependendo do seu estado, custar 500\$000.

interligavam, nem mesmo existindo uma fronteira entre ambos, portanto, a separação entre rural e urbano pode ser mais bem compreendida a partir da utilização dos espaços.

TABELA 3: Bens inventariados (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)

Categoria do bem	Frequência	Valor arrolado	Porcentagem sobre valor*
Escravos	3.953	453:776\$258	50,25
Imóveis urbanos	608	168:883\$076	18,70
Dinheiro líquido e dívidas a receber	2.042	94:965\$229	10,50
Imóveis rurais	748	75:758\$063	8,40
Criações de animais	4.772	28:426\$130	3,15
Mercadorias	1.671	17:098\$706	1,90
Plantações**	428	10:383\$946	1,15
Engenhos, engenhocas e alambiques	127	9:205\$685	1,02
Embarcações***	168	8:878\$766	1,00
Ouro	559	7:311\$596	0,80
Móveis	1.808	6:075\$070	0,65
Prata	634	5:396\$275	0,60
Ferramentas e utensílios de trabalho	1.068	4:740\$374	0,50
Cobre	351	4:079\$713	0,45
Relógios, joias e instrumentos musicais	333	2:221\$610	0,25
Panos e roupas	814	1:871\$970	0,21
Oratórios e imagens	432	1:692\$596	0,19
Materiais de construção	106	711\$630	0,08
Armas	100	340\$040	0,04
Utensílios domésticos, louças e vidros	251	205\$730	0,02
Livros	58	47\$340	0,00
Ilegível, doc. Perdido	69	1:323\$493	0,14
Total	21.029	903:393\$296	100,00

Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1790-1831. *Porcentagem aproximada. **O valor atribuído corresponde à avaliação de 357 plantações diversas, as outras 71 aparecem vinculadas na avaliação de propriedades rurais como fazendas, sítios, terras e logradouros. ***Canoas, lanchas, sumacas, barcos de pesca e pertences das embarcações.

A Tabela 3 diz respeito justamente à categoria e à frequência dos bens arrolados nos 452 processos, correspondentes ao período de 1790 a 1831. Separados em categorias, os dados expõem a diversificação patrimonial, evidenciando a riqueza

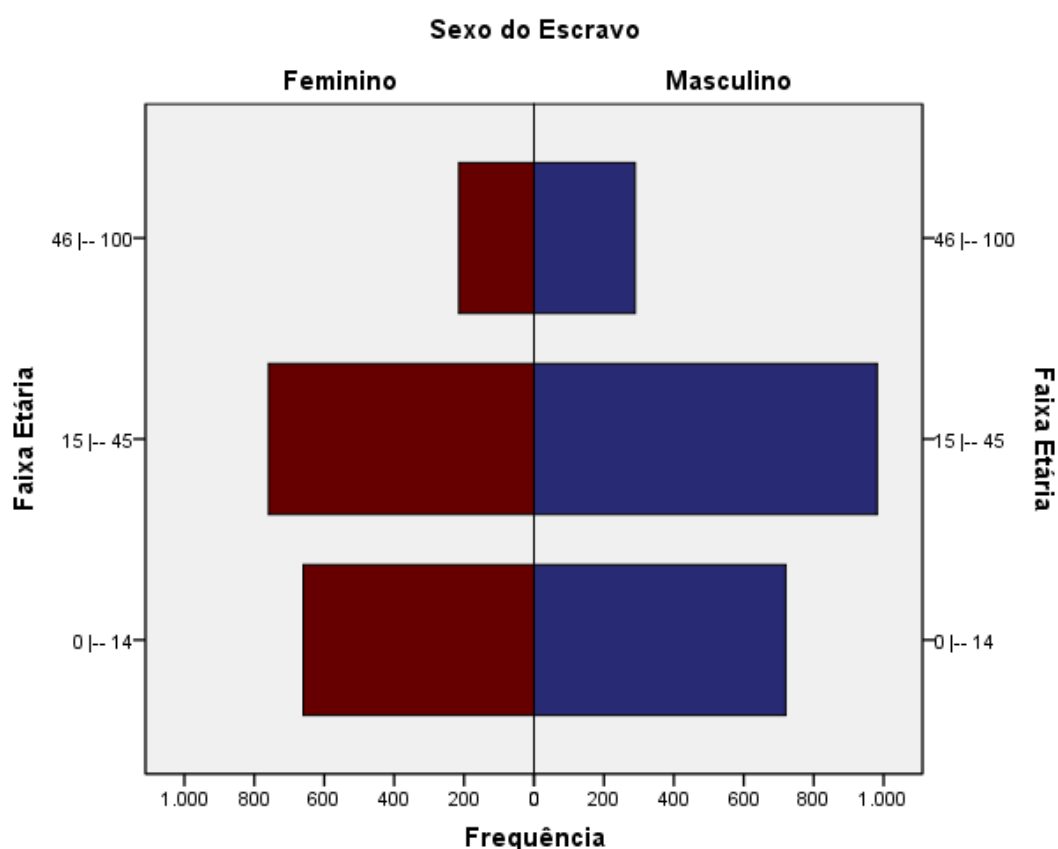
das famílias envolvidas nos processos e a participação de cada tipo de bem na composição do conjunto de inventários avaliados.

Com base na Tabela 3, verifica-se a predominância dos cativos como principal fração arrolada nos espólios do período. Do total dos bens de 903:393\$296, os escravos correspondem a 453:776\$258 ou 50,25% sobre as avaliações. Nos inventários, o número de cativos era bastante irregular e as posses consideradas modestas, mesmo assim, o uso da mão de obra escrava compôs a maioria dos inventários, estando presentes em mais de 93% dos patrimônios, sendo que, em apenas 31 casos, os cativos não aparecem entre os bens. A média de escravos por inventário se aproxima a nove, sendo que 50% dos proprietários possuíam até cinco cativos, e os outros 50% superior número. Considerando as maiores escravarias, menos de 10% dos inventários apresentam 20 ou mais cativos. Como exceção, em quatro inventários aparecem proprietários com mais de 100 escravos: Ignácio Pereira de Barcelos, com 119 escravos, em 1815; Maria Pereira de Sampaio, com 146 escravos, em 1818; João Martins Meireles, com 254 escravos, em 1826; e José Francisco dos Reis Malta, com 116 escravos, em 1831. Nota-se nos quatro casos patrimônios relevantes, já mencionados entre as seis maiores fortunas, confirmando a valorização desse tipo de bem na formação patrimonial do contexto.

Considerando a média de nove escravos por inventário, observa-se a semelhança encontrada em Vitória e região circunvizinha com demais regiões do Brasil. Marcos Ferreira de Andrade (2008) afirma, para o sul de Minas, entre 1802 e 1865, que 44% dos proprietários, num total de 499 inventários por ele pesquisados, possuíam escravarias entre um e cinco cativos, enquanto apenas 13% detinham mais de 20 escravos. Coadunando com essa informação, João Luís Ribeiro Fragoso (1998) admite que 60% a 70% dos mineiros, excetuando os do Triângulo, possuíam plantéis com até cinco cativos, em sua maioria, utilizados na produção de gêneros destinados ao abastecimento interno. Nesta mesma vertente, argumenta Douglas Cole Libby (2013, p. 186-187), através do estudo das listas nominativas e considerando Minas Gerais como um todo, que a utilização da mão de obra escrava se fez presente em amplos setores da sociedade mineira oitocentista, com a existência de inúmeras pequenas posses de cativos.

A população do Espírito Santo, em 1812, de 11.900 habitantes livres e 12.000 escravos, observa-se o equilíbrio entre livres e cativos (FREIRE, 2006)²². Os dados reforçam as informações obtidas pela leitura dos inventários, pois a presença de escravos avaliados demonstrou ser constante. Uma questão que envolve a disseminação da mão de obra escrava, a forma de reposição dos cativos, também pode ser levantada quando da análise do conjunto de escravos inventariados. O Gráfico 1 diz respeito à pirâmide etária dos escravos, divididos pelo sexo.

GRÁFICO 1: Pirâmide etária por sexo (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)



Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1790-1831.

Pelo Gráfico 1, nota-se o equilíbrio entre os sexos dos escravos, nas três faixas etárias. A divisão por idades leva em consideração que, preferencialmente, os

²² Francisco Alberto Rubim (1840), em sua *Memória para servir a História*, escrita em 1818, também levantou números sobre a população até 1817: com 3.729 fogos e 24.585 almas para toda a capitania. Já Ignacio Accioli de Vasconcelos (1978) levanta o mapa da população para os anos de 1824 e 1827. Em 1824, a população do Espírito Santo chega ao número de 35.353 habitantes, dos quais 13.188 cativos e 16.377 livres divididos entre brancos, índios, pardos e negros. Para o ano de 1827, a população, segundo Accioli de Vasconcelos, era de 35.879 habitantes, com 12.948 escravos e 22.948 livres, esses divididos entre brancos, índios, pardos e negros.

escravos entre 15 e 46 anos eram mais valorizados para o trabalho, prevalecendo o maior número de cativos, de ambos os sexos, nessa faixa etária. Em termos de quantidade destaca-se a primeira faixa de idades, com escravos entre 0 e 14 anos, indício de que a reposição da mão de obra, em parte, dependia dos nascimentos dos cativos.

Quanto à origem dos escravos inventariados, 2.842, ou próximo a 72%, foram identificados como “crioulos”. Os “africanos”, com 714 ou 18,10%, foram classificados, quanto à origem, a partir de diferentes localidades do continente africano: Angola (656), Benguela (6), Congo (7), Mina (38), Guiné (1), Teulão (1), Monjolo (3), Macoço (1) e Nagô (1). O restante não apresentava a informação ou a conservação do documento impediu a leitura. Diante do quadro apresentado, para o recorte temporal da pesquisa, pode-se dizer que uma das formas de reposição dos escravos no Espírito Santo tenha sido a reprodução local. Outra maneira de reposição da mão de obra foi a importação, possivelmente pela cabotagem desenvolvida com praças que recebiam africanos, assunto abordado no Capítulo 3.

Retomando a análise da Tabela 3, nota-se também a presença de bens variados nas fortunas, como móveis, imagens de santos, joias, louças, roupas e livros. Esta variabilidade patrimonial indica o poder aquisitivo das famílias, que dispunham de meios para adquirir artigos de que necessitavam em suas casas ou aqueles considerados supérfluos.

Outra característica que merece destaque refere-se à presença dos próprios produtores negociando o fruto de suas terras, fazendo a venda no atacado e a varejo na praça comercial de Vitória. Portanto, na categoria referenciada como “Mercadoria” apesar de abranger, em sua maioria, o balanço dos artigos presentes nos comércios de porta aberta arrolados em determinados inventários; uma pequena parcela corresponde aos mantimentos produzidos a fim de serem comercializados por seus donos. Seja contratando fretes para enviar as colheitas a outras regiões, ou pela venda a varejo de forma direta ao consumidor ou a comerciantes estabelecidos em Vitória, o pequeno agricultor, voltado para a produção de gêneros de subsistência, era, muitas vezes, responsável pela comercialização do fruto de seu trabalho.

Quanto à aquisição de instrumentos de trabalho, com apenas 0,5% do valor total da riqueza nos inventários, demonstra a reprodução do sistema produtivo mesmo

diante da rusticidade de ferramentas – foices, machados e enxadas –, e sem investimentos em inovações técnicas, como o arado, na atividade agrícola. Para Mariana, entre 1750 e 1850, Carla Maria Carvalho de Almeida (2004), identificou um percentual de 1,37% do total da riqueza inventariada, em 336 processos, como pertencente à categoria de instrumentos de trabalho, o que denota, para autora, um sistema produtivo não capitalista, baseado na oferta elástica de terras virgens e de mão de obra escrava.

Diante dos dados apresentados sobre a composição das fortunas inventariadas pelo Juizado de Órfãos de Vitória, observa-se que, apesar de serem limitados os valores dos patrimônios, a leitura dos inventários apresenta uma diversidade de bens, levantando a hipótese de que o consumo estava disseminado mesmo entre os que possuíam pequenas fortunas.

1.3 – Rede de produção: gêneros de subsistência e renda familiar

Compreender o quadro socioeconômico presente no Espírito Santo, entre 1790 e 1831, depende da identificação da produção agropecuária. Sejam os fazendeiros, os proprietários de engenhos e engenhocas, ou mesmo os pequenos produtores de víveres e criadores de animais, todos levantam importantes informações sobre o quadro socioeconômico desse contexto. A próxima tabela diz respeito à variabilidade de gêneros cultivados pelas famílias inventariadas nos 452 processos pesquisados. Não se trata de revelar a quantidade das plantações existentes entre 1790 a 1831, até porque os dados da Tabela 4 referem-se a uma amostra limitada de lavouras existentes na região da capital do Espírito Santo quando da constituição dos inventários em estudo. No entanto, a partir das informações obtidas, fica evidente a diversificação na agricultura e o equilíbrio entre os três principais produtos: cana, mandioca e algodão.

TABELA 4: Diversificação de plantações (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)

Tipos de plantações	Presença em inventários*	Frequência	Percentual
Canavial	52	101	23,60
Mandioca	60	95	22,20
Algodão	50	80	18,70
Frutas	63	77	18,00
Café	35	39	9,10
Milho	18	21	4,90
Feijão	8	9	2,10
Arroz	5	6	1,40
TOTAL		428	100,0

Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1790-1831. *As plantações foram arroladas em 141 inventários diferentes, podendo, num mesmo processo, aparecer uma ou mais cultura.

Ainda sobre a Tabela 4, a amostra foi recolhida em 141 inventários que possuíam esse tipo de bem no arrolamento. Significando que em quase um terço dos processos investigados, do total de 452, constava o cultivo de lavouras e roças destinadas à comercialização e/ou consumo do proprietário e de sua família. Em, pelo menos, 89 casos dos presentes na Tabela 1, a base da renda familiar dependia da lavoura e/ou criação de animais, atividades consideradas de abastecimento, fosse para o mercado interno, fosse para o consumo local.

Pelos dados da Tabela 3, as plantações contribuíram com 10:383\$946 na soma de todos os patrimônios, estando à frente da categoria que engloba os engenhos, engenhocas e alambiques em termos de valor total e frequência.

Os canaviais, com 101 identificações, representam o tipo de plantação com maior número de ocorrências nos inventários e, no início da colonização, sua cultura era feita com a espécie de cana crioula. Somente em 1810 foi introduzida a cana caiena em substituição da anterior. Com a manufatura da cana, os espírito-santenses produziam açúcar e aguardente para o consumo e exportação, além do melado, rapadura, mel de tanque e caldo de cana somente para consumo local²³.

Mesmo em escala reduzida, denota-se, pela documentação do AHU e pelas memórias e inventários, a existência de alguns engenhos, dedicados à cultura da

²³ Mel de tanque: se aproveita para fazer cachaça e produtos de uso doméstico. Caldo de cana ou garapa: consumo durante a moagem pelos trabalhadores (RUBIM, 1861).

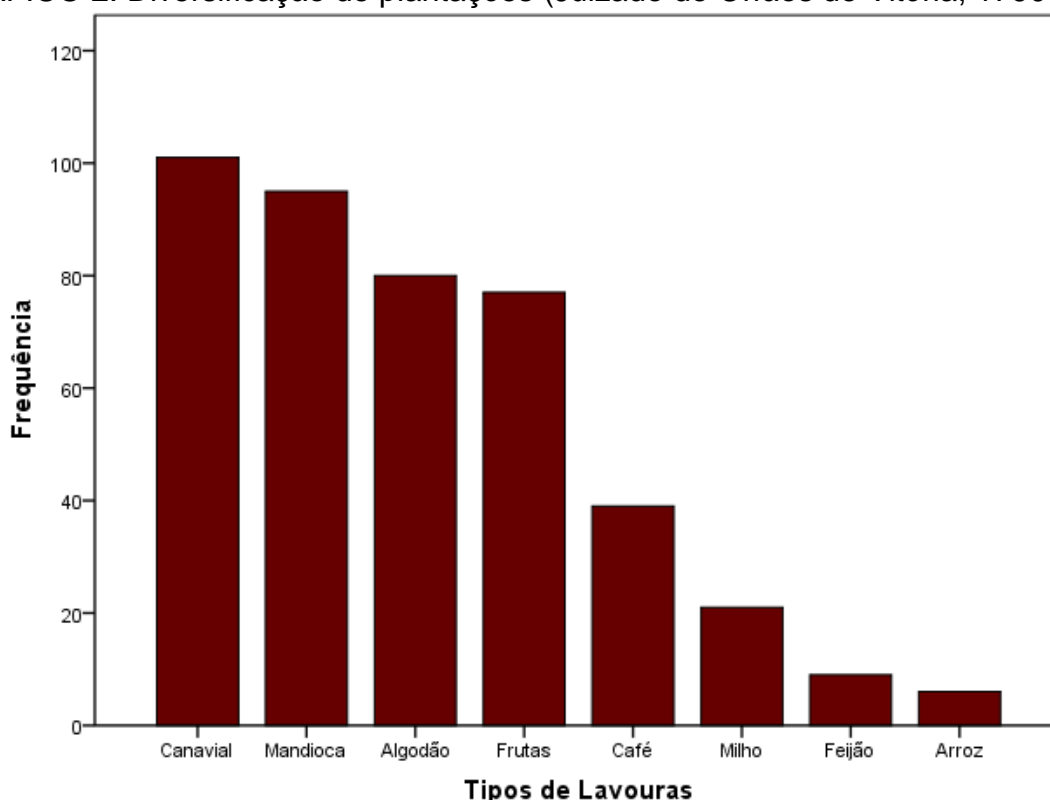
cana e à manufatura do açúcar e da aguardente com destino à exportação. Com relação ao açúcar, o escrivão da Provedoria da Real Fazenda, em 1806, declarou como um dos destinos do produto a cidade de Lisboa:

José Pinto Porto, escrivão da Provedoria da Real Fazenda nesta Capitania do Espírito Santo, certifico que revendo um caderno que em meu cartório se acha dos assentos que se fizeram dos Despachos das Embarcações que deste Porto se despacharam para fora dele consta que nesta Vila (Vitória) já houve Alfândega e que dela se exportava para a cidade de Lisboa diretamente várias caixas de açúcar [...]. Vila da Vitória, aos 29 dias de Julho de 1806 (AHU: Espírito Santo, cx. 08, doc. 08, 46, 47 – Anexo).

Sobre a presença de engenhos e engenhocas, em 1818, havia 75 engenhos e 66 engenhocas (RUBIM, 1840). Com relação ao cultivo das lavouras e às produções de açúcar e aguardente, no ano de 1820, o monsenhor José de Souza Azevedo Pizarro e Araújo (1820, p. 23) informou quanto à importância dessas atividades para o comércio do Espírito Santo: “[...] a cultura da cana doce trabalhada para açúcar em 60 engenhos, e para aguardente em 66 Fábricas semelhantes; o café, o milho, o arroz, todo o legume, o algodão e o trafego das madeiras excelentes, e de préstimo, são hoje os ramos do seu maior Comércio”.

Observa-se que as diferenças quanto ao número de engenhos e engenhocas permanece constante de um documento a outro. Por exemplo, Ignácio Accioli de Vasconcelos (1978), em 1828, argumenta ser o número de fábricas de açúcar e de destilar cana apenas 68, com as maiores produzindo 150 caixas de açúcar, de 40 a 50 arrobas cada caixa. Mesmo apresentando números de engenhos e engenhocas distintos, os três textos expõem o escoamento do açúcar e de outros gêneros como mandioca, milho e algodão, como atividade responsável pelo movimento comercial do Espírito Santo, entre os séculos XVIII e XIX. Pelo Gráfico 2, elaborado com os mesmos dados da Tabela 4, visualiza-se não existir predominância significativa entre os três principais produtos: cana-de-açúcar, mandioca e algodão.

GRÁFICO 2: Diversificação de plantações (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)



Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1790-1831.

Do indígena, sitiantes e roceiros herdaram o cultivo da mandioca, do milho e do algodão. A mandioca plantada servia para o consumo da população além de abastecer o comércio. Próximo à plantação armava-se a fábrica de farinha, também denominada “quitungo”, onde se desmanchava a raiz e se fabricava a farinha, considerada, na época, o “pão” cotidiano da alimentação de grande parte da população. A partir da mandioca se fabricava a farinha para consumo e abastecimento do mercado interno, como também, em âmbito doméstico, se fazia o polvilho, a tapioca, os beijus e o carimã, esse último uma espécie de farinha fina utilizada na preparação de bolos. Além de Vitória e região, a mandioca era cultivada, em maior escala, na barra de São Matheus, na vila de São Matheus e em Linhares (RUBIM, 1861).

A respeito do algodão, em 1806, o governador Tovar enviou Ofício ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, João Rodrigues de Sá e Melo, Visconde de Anadia, informando a existência de três qualidades de sementes utilizadas no cultivo desse produto.

Tenho a honra de por na presença de V. Ex.^a três amostras de algodão, sendo da primeira bolinha de um algodão que em fevereiro de 1805 fez

semear algumas sementes, as quais pude alcançar do algodão vulgarmente denominado da Índia, a segunda de um algodão que apanham nas margens do Rio Doce em junho do presente ano, que julgo ser ainda restos das plantações dos primeiros habitantes daquele Rio, por achar ainda alguns pés de bananeiras, limoeiros, laranjeiras etc., a terceira é a do algodão que colhem os lavradores desta capitania (AHU: Espírito Santo, cx. 08, doc. 13).

Ao celebrar a temática concernente à lavoura algodoeira, o governador expôs sua importância para os lavradores, levantando a hipótese que o fruto obtido, manufaturado ou não, fosse destinado ao abastecimento da colônia e a exportação para a Europa. O algodão era comercializado em rama, fio e tecido – trançados e redes de dormir. A atividade de processar o algodão em fio e tecido competia às mulheres, ocupadas dia após dia a fiar.

Com relação ao milho, sub-representado nos inventários, compunha a alimentação da população e dos animais, com o plantio de duas qualidades: o branco e o amarelo. A partir do milho se prepara o fubá, a canjica branca e a canjiquinha. Na segunda metade do século XIX, parece que o milho ganhou importância entre os artigos de consumo produzidos no Espírito Santo: “Em uma palavra, o milho é o principal alimento nesta província, e a sua cultura está ligada à existência da população” (RUBIM, 1861, p. 143).

Apesar da frequência, o cultivo de frutas servia como complementação alimentar do núcleo familiar. As árvores frutíferas que mais aparecem nos inventários são as de frutas cítricas – laranjeiras e limoeiros –, seguidas pelos coqueiros, cajueiros e bananeiras.

Com relação ao cultivo do café, na época ainda incipiente e praticado em escala reduzida, por pequenos agricultores, sendo a maior plantação de 1.500 pés, presente no inventário de Francisco da Fraga Morais, falecido em 1827 (APJES, 1827). No mesmo inventário consta o cultivo de algodão e milho, além da criação de 24 cabeças de gado bovino, que, juntamente com outros bens, perfazia o valor de 1:775\$500, equivalente à soma do patrimônio do falecido e de sua família. Do exemplo citado, observa-se que o cultivo de gêneros de abastecimento estava presente mesmo em fortunas reduzidas.

O arroz e o feijão, base da alimentação dos brasileiros na atualidade, no contexto em estudo representam pequenas culturas destinadas ao consumo da população local, eventualmente, eram comercializados para outras praças. Já os cultivos de favas e hortas nem mesmo aparecem entre os bens inventariados, o que não

impede sua existência como fonte complementar de alimentos para a população local.

A cultura da mamona, arbusto nativo e cultivado em todas as fazendas e sítios, não recebe avaliação nos inventários, apesar de gerar algum lucro a partir da produção do óleo de rícino, empregado na iluminação e como remédio. Durante o governo de Francisco Alberto Rubim (1840), como mencionado, o cultivo da mamona foi incentivado como forma de se produzir seda, pois o casulo da espécie “Bombix” se alimenta deste tipo de planta.

Outra atividade ligada ao mercado consumidor, a criação de animais, pode ser aferida a partir das informações contidas nos inventários. Nos engenhos e alambiques, a tração animal foi empregada para mover os moinhos na produção de açúcar e aguardente, enquanto os produtores de alimentos utilizar-se-iam também os animais para o transporte das lavouras ou como produto, com a comercialização da carne verde na própria região. Semelhante constatação fez o presidente Ignácio Accioli de Vasconcelos (1978, p. 32-33), em 1828:

Uma parte dos lavradores se emprega na criação do gado de diferentes espécies, de maneira que há na Província com pouca diferença oito mil cabeças de gado vacuum, dos quais se mata semanalmente nos açougues dez. Nem uns são empregados na lavoura, mas do gênero masculino, que são três mil e quinhentos se empregam mil e quinhentos em fábricas de Açúcar, e algumas conduções de carros. [...] O preço médio de um boi é 14\$000; e o seu peso oito arrobas; o preço de uma vaca é 12\$000, e seu peso, seis arrobas.

Ou seja, o rebanho do Espírito Santo estava empregado localmente, seja na alimentação, no trabalho dos engenhos e alambiques ou no transporte dos gêneros cultivados. Com relação ao corpo documental cartorial, este permite inferir a frequência em que os animais aparecem, conforme a Tabela 5, com a presença de 4.772 menções, vinculadas à avaliação de bovinos, equinos, suínos, caprinos, muares e aves.

TABELA 5: Diversificação de rebanhos (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)

Tipos de criação	Presença em inventários*	Frequência	Valor em réis
Bovinos	173	3.707	24:136\$850
Equinos	90	438	3:708\$800
Caprinos	19	596	502\$640
Suínos	6	22	45\$760
Muares	3	3	31\$200
Aves	1	6	\$880
TOTAL		4.772	28:426\$130

Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1790-1831. *O arrolamento de animais consta em 198 inventários diferentes. Mais de um tipo de criação pode aparecer em um mesmo inventário.

A criação de animais destacava-se como atividade alternativa ou subsidiária às outras formas produtivas. Cabe chamar atenção pela preferência em se investir na produção de outros gêneros a serem escoados para demais praças, como açúcar, aguardente, algodão, mandioca, milho etc., em detrimento da criação de gado, visto que o rebanho não era suficiente para o consumo da população, necessitando importar de outros portos brasileiros o charque como complemento da carne-verde produzida localmente.

Com relação aos números, os dados coligidos nos inventários confirmam as informações de Accioli de Vasconcelos (1978), como, por exemplo, a preferência pelo gado bovino, com 3.707 menções, o que corresponde a mais de 77% dos animais inventariados. Com relação ao valor, a média se diferencia da do presidente, pois, nos inventários, foram arrolados também novilhos e bezerros com valores menores em comparação aos bois e vacas crescidos. Observa-se que o gado bovino também ocupa valor significativo, principalmente em relação às demais criações, correspondendo a, aproximadamente, 3% de todos os montes-mores, e quase 85% em relação ao valor dos animais avaliados.

Os equinos, segundo em valor e terceiro em quantidade, com 438 cabeças entre cavalos, éguas, potros e potras, a maioria de raça mestiça, eram utilizados no transporte de pessoas e mercadorias. Segundo Accioli de Vasconcelos (1978), os equinos, em 1828, correspondiam a 1.060 cavalos e 430 éguas, com preço médio de 32\$000 e 20\$000, respectivamente. Aqui, como ocorreram com o gado bovino,

as avaliações de crias e de filhotes, associadas às éguas procriadoras, impedem chegar a uma comparação sobre os preços.

A categoria de caprinos, com 596 menções, inclui cabritos e ovelhas utilizados no consumo familiar e/ou no comércio local, nenhum abatido nos açougues. Os suínos e as aves seguem a lógica de consumo familiar, contudo, a baixa frequência desses animais nos inventários pode indicar o não arrolamento de determinados bens, seja pelo baixo valor ou por serem voltados para o próprio consumo. Em apenas um inventário aparecem aves avaliadas, isso em 1790, ano inicial do recorte temporal pesquisado. Com relação aos suínos, esses aparecem em apenas seis inventários entre os anos de 1804 e 1831, ou seja, apesar da pouca quantidade inventariada, esse tipo de bem aparece distribuído pelo recorte temporal. A ausência de aves e suínos nos inventários não significa a inexistência destes animais, possivelmente, seus baixos valores inviabilizavam o custo das avaliações. Para 1828, o presidente da província levanta a existência de 800 porcos e 4.400 galinhas e galos presentes no Espírito Santo (VASCONCELOS, 1978).

Em termos de transporte da produção, os proprietários rurais assumiram a preferência pelo uso de canoas, seguida por carros de boi, em detrimento de outros animais de carga, como burros e bestas, sendo quase nula a menção de muares entre os bens inventariados. A título de informação, no conjunto dos inventários lidos, apenas três muares foram avaliados. Ao contrário, observou-se ser comum a propriedade de canoas e carros de boi entre os bens arrolados dos produtores rurais.

TABELA 6: Meios de transportes (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)

Meio de transporte	Presença em inventários*	Frequência
Canoa	83	112
Carro de boi	54	85
Lancha	8	9
Sumaca	3	3
Barco de pesca	2	2
TOTAL		211

Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1790-1831. *Em 124 inventários aparece um ou mais meio de transporte arrolado.

Diante dos dados da Tabela 6, a tradição em se transportar mercadorias por vias terrestres e com a utilização de muares na condução das cargas – comum aos negociantes que transitavam por Minas Gerais, São Paulo e várias outras regiões dedicadas ao abastecimento – não era uma opção entre os produtores ou negociantes do Espírito Santo²⁴.

Em 116 inventários aparecem canoas e/ou carros de boi inventariados, sendo que em 20 desses documentos os dois meios de transporte, canoas e carros de boi, são avaliados. A preferência por canoas, constando 112 em 83 inventários diferentes, se explica pela geografia da região em análise, sendo comum a presença de canais e rios aptos à navegação deste tipo de embarcação, com muitos desses desaguando na costa atlântica, o que facilitaria o escoamento da produção para a praça de Vitória. Diante dos recursos fluviais, acrescentaram-se outros motivos na preferência pelas canoas para o escoamento de mercadorias:

Uma canoa conduz a carga de 10 a 11 bestas e custa 16\$000 a 18\$000, não fazendo diariamente despesa alguma, uma besta custando 40\$000 a 50\$000, faz a despesa diária de milho, ferragem, aparelhos etc., crescendo que uma canoa dura muitos anos, e as bestas morrem e adoecem com muita facilidade nas grandes e difíceis viagens principalmente no tempo das águas (TOVAR, 1839, p. 138).

A utilização dos carros de boi, tanto no trabalho quanto no transporte das mercadorias, pode estar ligada às pequenas distâncias percorridas entre o ambiente produtivo e o de comercialização, já que esse meio de transporte não se configuraria como melhor opção em grandes trajetos diante de estradas mal conservadas. Outra opção aos produtores rurais espírito-santenses era a condução das colheitas por carros de boi até as margens dos rios e mesmo do oceano para, em seguida, embarcarem em canoas e seguirem até Vitória, aproveitando assim, a rede fluvial e marítima característica da região.

²⁴ Segundo Alcir Lenharo (1993, p. 25-26), pesquisando o sul de Minas Gerais: “[...] o tropeiro aparece como um prolongamento da categoria social matriz – proprietários de terras – já que, frequentemente, além de dar conta da produção, o proprietário é ele mesmo o comercializador dos seus próprios produtos”. Para Marcos Ferreira de Andrade (2004), a presença de bestas, nos inventários investigados para a Campanha da Princesa, também sul de Minas, entre 1802 e 1865, confirma a produção de gêneros voltados para o abastecimento do mercado interno, com a utilização desses animais no comércio de produtos entre Minas e o Rio de Janeiro. Hebe Maria Mattos de Castro (2009, p. 42), em seu estudo sobre a região de Capivary, afirma que a presença de burros e bestas nos inventários por ela pesquisados era constante, devido ao papel essencial desses animais na comercialização da produção local de fazendeiros e sitiantes. Nesses três casos, e em outras regiões dependentes de rotas terrestres, o tropeiro e/ou proprietário de terras utilizar-se-ia de tropas de muares para o escoamento de seus gêneros de abastecimento.

Diante das informações, pode-se dizer que os espírito-santenses dedicados à produção para o abastecimento não estavam dispostos a se aventurar no escoamento de suas produções através de tropas de burros e bestas, tão pouco, os negociantes locais se especializaram nesse tipo de viagem, preferindo, a grande maioria, o transporte costeiro. Portanto, a cabotagem, assunto a ser abordado no Capítulo 3, converteu-se no principal mecanismo de transporte da produção agrícola da região e de mercadorias para atender a demanda do comércio, no contexto em estudo.

Em suma, para o escoamento da produção interna com destino a outras praças, em muitos casos, os próprios produtores contratavam fretes em sumacas e em lanchas que realizavam a viagem com os feitos da terra e retornavam com mercadorias importadas. Enquanto o escoamento para a praça de Vitória, geralmente, era feito com a utilização de canoas e carros de boi.

1.3.1 – Roceiros, sitiantes e criadores de animais

A proeminência econômica, vinculada à produção rural diversificada e em escala reduzida, evidencia a existência de famílias com renda principal dependente do setor mercantil de abastecimento interno. A próxima tabela apresenta a faixa de fortuna das famílias que, diante da análise dos patrimônios, foram especificadas como dedicadas à produção de gêneros para o abastecimento interno: plantações diversas, criação de animais, roceiros e sitiantes.

A identificação foi estabelecida a partir da presença de lavouras e criações de animais, como também pela constatação de logradouros e sítios sem plantações, ou mesmo pela presença de ferramentas utilizadas no trabalho da terra, como machados, foices, enxadas, rodas de ralar mandioca etc. Ou seja, as ausências de plantações e de animais nos inventários em estudo não impede a classificação da principal fonte de renda familiar ser o trabalho da terra, tendo como parâmetro a presença de outros bens vinculados ao mundo rural. Estes inventários aparecem nas Tabelas 1 e 7, e compõem a categoria “Roça ou Sítio” como principal posse individual e/ou familiar. Tal identificação permite concluir que, nesses casos, existiam trabalhadores à meia em propriedades de terceiros, ou mesmo que o arrolamento patrimonial foi feito após a colheita e anterior ao plantio de novas lavouras.

Constatação que permite inserir os inventariados como dedicados ao cultivo da terra, tendo como fonte de renda principal a produção de víveres.

TABELA 7: Lavradores e criadores de animais (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)

Faixa de monte-mor em mil réis	Plantações diversas e/ou criação de animais	Roça ou sítio
0 — 200	3	9
200 — 500	17	27
500 — 1:000	22	29
1:000 — 1:500	15	22
1:500 — 2:000	12	7
2:000 — 5:000	17	10
5:000 — 7:500	3	0
TOTAL	89	104

Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1790-1831.

Diante dos dados, tem-se que o patrimônio dos lavradores com plantações próprias, dos criadores de animais, dos roceiros e dos sitiante oscilava entre as sete primeiras faixas de fortuna encontradas nos inventários, o que denota ser modesto o patrimônio desses homens quando comparados aos que possuíam outras fontes de rendas, como os negociantes e os fazendeiros. Mesmo assim, os primeiros compartilhavam as mesmas estruturas que os últimos, por exemplo, a utilização da mão de obra escrava no trabalho da terra.

Quanto à mão de obra despendida, nos inventários com lavouras e criação de animais, em apenas três não consta a presença de escravos entre os bens, os outros 86 somam 800 escravos, que definem uma média aproximada de nove cativos para cada um dos 89 lavradores e/ou criadores de animais. Ainda sobre o número de escravos, 50% desses agricultores possuem até seis cativos, e os outros 50% número superior. Assim, os dados demonstram a utilização do escravo como uma constante também na agricultura de abastecimento, e quando comparados aos cálculos feitos para todos os inventários, observa-se a manutenção da média aproximada de nove cativos.

No que se refere aos proprietários de roças e sítios sem identificação de plantação, em cinco processos não foram arrolados cativos entre os bens. O restante dos 99 inventários somou 602 identificações de escravos, numa média próxima de seis para

cada um dos 104 roceiros e sitiantes, com 50% desses com até quatro cativos, e os outros 50% possuíam número entre cinco e 21 escravos.

Assim sendo, 1.402 dos 3.953 cativos levantados pela leitura feita na documentação cartorial, um pouco mais de 35% da mão de obra, estavam empregados na pequena lavoura e criação de animais. Como já mencionado, em regiões dedicadas a produção de gêneros para abastecer o mercado interno, a maioria das posses de escravos não ultrapassavam seis cativos no período em estudo. Poucas são as exceções para o exposto anteriormente. Em apenas onze processos com fonte de renda principal concernente às lavouras e/ou à criação de animais, o número de escravos foi superior a vinte. No caso dos roceiros sem plantação, em apenas um inventário o número de cativos atinge vinte²⁵.

Com relação aos criadores de gado e lavradores com plantações, podemos conhecer um pouco de suas vidas através da análise de alguns inventários relacionados a esses tipos de atividades produtivas.

Por exemplo, no inventário de Francisco Pereira Pinto e de sua mulher, Maria da Conceição, arrolado em 1804, foram avaliados 29 escravos em uma fortuna cuja fonte de renda eram lavouras de algodão, mandioca e frutas (APJES, 1804). Quando da sua morte, Francisco possuía um patrimônio de 2:906\$832, estando totalmente vinculado ao ambiente rural, não constando, entre seus bens, imóveis urbanos. Subjacente às lavouras e à produção de farinha, outra fonte de renda do casal inventariado estava na criação de bovinos.

Já Manoel da Silva Soares, ao falecer em 1813, deixou significativo patrimônio avaliado em 6:619\$462 (APJES, 1813). Manoel possuía 46 cativos dedicados ao trabalho com o rebanho, que, quando da sua morte, era composto por 81 cabeças de gado. Os escravos e o gado estavam empregados no trabalho da fábrica de farinha e nas roças de mandioca e canaviais. Manoel não possuía, entre seus bens, qualquer menção a engenhos, engenhocas ou alambiques, o que pode significar a

²⁵ Nesta mesma vertente, Hebe Maria Mattos de Castro (2009, p. 30), em sua pesquisa, afirma que o número de escravos serviu como parâmetro para identificação dos fazendeiros. A autora considerou como fazendeiros aqueles com mais de 20 escravos, já “[...] unidades produtivas que possuíam entre 15 e 20 escravos formavam como que uma zona de transição entre as fazendas e os sítios comerciais analisados”. Na pesquisa aqui desenvolvida, além do número de escravos, foi considerada a propriedade da terra e outras características na classificação de fazendeiros, lavradores, roceiros, sitiantes e criadores de animais. A identificação de “Fazendeiros” também dependeu do arrolamento de propriedades tidas como “Fazendas”.

utilização de engenhos de terceiros mediante aluguel, a divisão da manufatura da cana que plantava em sua propriedade ou mesmo a venda da matéria-prima para donos de engenhos e alambiques.

Um terceiro exemplo de lavrador com considerável posse de escravos é Francisco Rodrigues Belmudez, que, quando de seu falecimento em 1815, deixou 27 cativos para seus herdeiros (APJES, 1815). Apesar de possuir um sobrado na vila da Vitória, rua São Francisco, avaliado em 1:300\$000, Francisco Belmudez mantinha sua residência numa casa simples, com paredes de barro avaliada em 200\$000, a última, situada no sítio, onde o mesmo mantinha suas atividades econômicas. Seu monte-mor foi de 6:160\$505, soma dos bens já citados e àqueles correspondentes à fonte de renda da família, quer seja, o cultivo da mandioca, do milho e do algodão, associado à criação de animais. Francisco Rodrigues Belmudez mantinha uma renda relativamente estável, mas com vida simples, voltada para o ambiente rural.

Em se tratando dos lavradores e roceiros sem lavouras quando da constituição dos inventários, constata-se que a base da renda familiar se assemelha à dos lavradores e criadores de animais, com a presença quase que constante das rodas de ralar mandioca, machados, foices, enxadas etc., e mesmo de canoas e carros de boi destinados ao transporte dos gêneros produzidos.

Em conjunto, os montes-mores dos lavradores, criadores de animais, roceiros e sitiantes, identificados em 193 inventários, próximo a 43% da amostra, somam 232:670\$812, pouco mais de 25% do montante arrolado nos 452 processos investigados. Diante dos dados, a relação entre a quantidade de inventários com a soma dos patrimônios vinculados à produção de víveres confirma a existência de concentração de renda no contexto, no qual a grande maioria da população sobrevivia com bem pouco. Não obstante, as famílias relacionadas ao cultivo da terra e à criação de rebanhos exibem a participação econômica das pequenas fortunas no contexto espírito-santense daquela época.

Quanto às transações financeiras envolvendo empréstimos, estes homens, juntos, deviam 17:590\$597, o que comprometia pouco mais de 7% da soma de seus patrimônios com pequenos créditos adquiridos e dívidas contraídas com a realização dos funerais dos inventariados. Os dados evidenciam que, apesar da modesta participação, os pequenos produtores rurais tinham acesso a rede de relações financeiras.

1.4 – Fazendas

Com as devidas distinções, os fazendeiros foram caracterizados como proprietários de expressiva escravaria, extensas propriedades rurais e muitos deles aparecem como senhores de engenhos. Os fazendeiros empenhavam-se em produzir gêneros diversificados – açúcar, aguardente, alimentos, algodão, gado etc. Alguns se destacaram como personagens influentes no meio político, outros conquistaram patrimônio rural mesmo com reduzida capacidade financeira. Como se pode constatar em seguida, a patente militar foi uma constante entre os donos de fazendas.

A título de exemplo, o capitão Ignácio Pereira Barcelos, falecido aos 25 de maio de 1815, e seu inventário acompanhado pela viúva, Francisca Barboza Xavier, constituiu fortuna com base nas atividades rurais (APJES, 1815). O patrimônio do casal somou a quantia de 18:031\$718, composto por 119 escravos, terceira maior posse de cativos entre os inventários da amostra, esses separados entre os empregados na vila e os da fazenda. Entre os 19 escravos mantidos no meio urbano, quatro possuíam ofícios – dois sapateiros, um pedreiro e um carpinteiro. O restante dos escravos vivia na fazenda, empregados na produção de cana, nas roças de mandioca e na criação de gado bovino, equino e caprino, além do trabalho no engenho de produzir açúcar. A maior parte dos cativos possuía vínculos familiares entre si, como o casal Antônio e Anastácia: ele originário de Angola, com 52 anos, e ela crioula, com 50 anos. O casal teve quatro filhas, que, no momento das avaliações dos bens, possuíam idades entre 3 e 25 anos. A filha mais velha de Antônio e Anastácia, Ana, aos 25 anos, possuía sua própria prole formada por quatro filhos: Angélica, Serafim, Antônia e Adão, com idades de 14, 5, 4 e 3 anos, respectivamente. Na partilha dos bens, apenas Angélica, filha mais velha de Ana, não permaneceu com o mesmo dono, os demais passaram a pertencer à viúva meeira, enquanto Angélica integrou a herança de José Barboza Pereira, filho do inventariado.

A manutenção das famílias cativas pode exemplificar a existência de relações entre senhor e escravo, garantidoras da continuidade quanto à reprodução em cativeiro, além de amenizar a ocorrência de eventuais fugas. Na medida em que o escravo

criava laços afetivos estáveis no ambiente em que se encontrava, experimentava brechas de liberdade para conduzir suas próprias relações familiares e sociais²⁶.

Em relação à posse imobiliária, o capitão Ignácio Pereira mantinha 21 imóveis em Vitória, dentre os quais terrenos, casas e sobrados – como o sobrado de sua residência, na rua Grande, avaliado em 1:200\$000, e outro, no valor de 1:000\$000. Mas a concentração de seus imóveis estava mesmo entre a rua da Praia e o Porto da Lancha, com 16 propriedades nesta região, além dos três lances de chão na rua da Capixaba. Ao contrário dos demais fazendeiros em estudo, o capitão Ignácio possuía alguns investimentos financeiros na forma de concessão de empréstimos com cobrança de juros. A família Barcelos também ostentava uma vida compatível à fortuna que possuía, com mobiliário de madeira de lei, várias joias e peças de prata.

A trajetória de Julião Fernandes Leão²⁷, identificado entre os fazendeiros, exemplifica a situação econômica e familiar de personagem histórico que enveredou pelos caminhos de Minas Gerais e Espírito Santo, devido às atribuições de sua carreira militar.

²⁶ Para o Robert Slenes (2011), a argumentação da bibliografia clássica sobre a escravidão no Brasil, de que as condições de vida do escravo impediram a formação familiar em cativeiro, deixando-os na anomia – sem normas e nexos sociais, portanto, sem condições de se mobilizarem politicamente contra seus opressores –, não se sustenta com a verificação de fontes que permitem a identificação de famílias escravas e de todo um complexo simbólico de origem africana dentro das senzalas. Assim, Slenes admite a importância da família para a formação de memórias, projetos, visões de mundo e identidades, a diferença aqui está na presença da família escrava, muito mais próxima de sua ancestralidade africana do que do modelo europeu. Em particular, para a análise das famílias escravas no Espírito Santo do século XIX, sem menosprezar as raízes culturais africanas, deve-se considerar o processo de criolização como predominante na construção da identidade cultural nas senzalas.

²⁷ Julião Fernandes Leão foi alferes agregado do regimento da Cavalaria de Linha de Minas Gerais e comandou a 7ª Divisão Militar do Rio Doce (DMRD), em São Miguel; antes de se instalar, em 1821, como inspetor do Corpo de Pedestre do Espírito Santo. Em 9 de maio de 1822, já com patente de coronel, Julião assumiu o posto de comandante das armas do Espírito Santo, por ser o militar de maior e mais antiga patente na província. Personagem controverso do cenário político do Espírito Santo, durante o processo de Independência do Brasil, por possuir histórico de insubordinação perante a Junta Provisória, que dividia a administração do governo juntamente com o comandante das armas, a partir de março de 1822. O embate travado entre Julião e a Junta Provisória chegou às vias de fato quando, em 1822, o comandante das armas tentou dissolver a Junta do poder, com o auxílio da tropa de linha que acabou por abandonar seu comandante e unir-se à guarda do palácio do governo. O movimento intentado pelo coronel Julião entrou para história do Espírito Santo como “julianada”. Para Rodrigo da Silva Goularte (2015), o fato do coronel Julião Fernandes não pertencer às redes sociopolíticas do Espírito Santo contribuiu para acirrar os conflitos entre a Junta Provisória e o mesmo coronel. O historiador argumenta ainda que, como nas demais províncias, no Espírito Santo, até meados de 1822, a decisão pela cisão com o império português não era muito clara, o que impede definir a “julianada” como movimento de adeptos *versus* contrários à Independência do Brasil. Em 1824, devido à experiência adquirida como comandante da 7ª DMRD, no tratamento dos índios botocudos de Minas Gerais e do Espírito Santo, Julião Fernandes Leão passou a ocupar o cargo de Diretor dos Índios, designado diretamente pelo governo imperial.

Em 1828, o coronel Julião veio a falecer em sua fazenda, denominada São Miguel, em Regência, nas proximidades da foz do rio Doce. Dono de 43 escravos, a fazenda de Regência, gado, móveis, o patrimônio do inventariado foi avaliado em 8:945\$460 dos quais, depois de descontadas as dívidas passivas, restaram 6:712\$202 para a divisão entre as duas herdeiras, filhas do coronel Julião, Umbelina Fernandes Leão e Leopoldina Fernandes Leão. As herdeiras residiam em Minas Gerais, no Arraial de São Miguel, termo da Vila de Nossa Senhora do Bom Sucesso de Minas Novas, região da 7ª DMRD; sob os cuidados de Manoel Rodrigues Prates e sua esposa, responsáveis pela criação e educação das órfãs. O inventário foi acompanhado por Domingos Leal, procurador das herdeiras, indicando que, mesmo com o falecimento do coronel Julião Fernandes Leão e a identificação da propriedade rural, o restante da família permaneceu em Minas Gerais.

Em 4 de fevereiro de 1829, faleceu o capitão Manoel Cardoso Rangel, natural de Vitória, que também se classifica entre os proprietários de fazendas nos arredores da capital (APJES, 1829). Manoel Cardoso, em 1829, possuía uma fazenda em Paul avaliada em 1:900\$000, com terras e benfeitorias de campo, além de mais três sítios na ilha das Pedras, em Campinho e o último em Goiabeiras, que somavam 516\$400. Assim, em um patrimônio de 7:139\$000, a soma dos imóveis rurais, de 2:41\$400, representava mais de 30% do total a ser dividido com a viúva meeira, Maria da Rocha Tagarro, e os cinco filhos do casal. No mesmo inventário consta a avaliação de 19 cativos e 28 cabeças de gado *vacum* no ambiente rural, além de dois imóveis urbanos com seu mobiliário de costume. Com relação às dívidas, o capitão Manoel Rangel não se envolvera em transações financeiras como estratégia de negócios. Apesar disso, foram arroladas algumas dívidas a pagar, a maioria por ter administrado pecúlios herdados por seus filhos, deixados em testamento por Leandro da Rocha Tagarro, irmão da viúva e tio dos órfãos.

Seguindo a mesma linha patrimonial dos anteriores, o sargento-mor José Joaquim da Rocha, quando de seu falecimento na fazenda do Jucú, onde residia, em 28 de abril de 1829, deixou 12:185\$040 para a viúva inventariante, os nove filhos e três netos (APJES, 1829). Dentre os bens avaliados, ganha destaque a escravaria, com 45 cativos; o rebanho bovino, com 81 cabeças entre machos e fêmeas; o rebanho equino, com 92 cabeças entre cavalos, éguas e potros; e mais de 150 carneiros. Diante das informações, parece que a criação de animais era a principal atividade

desenvolvida na fazenda do Jucú. Contudo, na mesma propriedade, o filho do casal, Manoel da Rocha Pimentel, mantinha um engenho com todas as benfeitorias, capaz de produzir açúcar e aguardente. Além do patrimônio rural, José Joaquim da Rocha possuía duas casas de sobrado na Ladeira da Vargem, uma avaliada em 1:200\$000 e a outra em 500\$000, com mobiliário em madeira de lei, prataria e joias em ouro.

Na análise do patrimônio de José Francisco de Moraes, com inventário constituído em 1830, também fica nítida a vocação do falecido para as atividades rurais, o que permitiu sua classificação entre os fazendeiros (APJES, 1830). A especificidade desse documento está na quantidade de herdeiros apresentados, num total de 29, que dividiram a quantia de 9:360\$925 após a subtração das dívidas contraídas pelo falecido, no valor de 1:098\$061. Entre os bens, constam 25 escravos, diversas cabeças de gado vacum, plantações, terras, ferramentas etc. Entretanto, do inventário de José Francisco de Moraes pôde-se conhecer apenas o Auto de Partilha, pois o documento se apresenta incompleto, com parte substancial perdida, o que limita o acesso a informações qualitativas sobre o falecido e seus herdeiros, por exemplo, o grau de parentesco de ambos.

Proferida a constatação das fortunas de cinco dos nove fazendeiros identificados, conclui-se que o consumo de produtos mais requintados acabava por celebrar a posição social das famílias tradicionais, ligadas à elite local e com fonte de renda direcionada para o ambiente rural. As informações, referentes aos fazendeiros, expressam a correlação e dependência entre a manutenção patrimonial e o prestígio social. Diante do contexto das primeiras décadas do século XIX, a patente militar, muitas vezes, servia como forma de manutenção e ampliação das fortunas desses homens, ao passo que a terra continuava a simbolizar a importância de seus proprietários perante a sociedade.

1.5 – Engenhos de açúcar e aguardente

Com relação aos donos de engenhos, através da leitura dos inventários de 1790 a 1831, foi possível a identificação de determinadas famílias com renda principal na produção de açúcar e/ou aguardente no Espírito Santo. Na Tabela 8 consta a relação de 22 proprietários de engenhos constituídos para produzir açúcar, o principal produto agrícola na pauta de exportação do Brasil naquela época.

TABELA 8: Donos de Engenhos de açúcar (Juizado de Órfãos de Vitória, 1795-1831)

Ano	Inventariado	Inventariante	Capital do engenho*	Monte-mor
1795	Manoel de Freitas Sá	Ana Rosa de Jesus	1:063\$600	1:247\$980
1797	Luiz da Fraga Martins	Maria Francisca	574\$040	2:294\$605
1801	Luzia Gomes Rangel	Luciano Pereira Porto	120\$800	1:314\$580
1802	João Pereira de Jesus	José da Rocha Coutinho	478\$160	1:512\$870
1804	Silvestre Fernandes Gato	Clara Maria	419\$160	1:664\$310
1805	Clara Maria	Ignácio de Barcellos Pereira	534\$680	1:895\$380
1805	Antônio Correa de Andrade	Thereza de Jesus Maria	1:002\$810	4:105\$630
1810	Antônio Ribeiro de Lírio	Ignácia Maria de Jesus	181\$280	1:146\$930
1810	João Gonçalves da Costa	Mathias da Silva Borges	683\$720	4:452\$047
1817	Francisco José de Lima	Vitória Maria de Jesus	381\$820	3:323\$360
1819	Luciano Pereira Porto	Joana Maria de Jesus	679\$800	3:491\$798
1820	Manoel Ferreira dos Passos	Ana Maria da Conceição	285\$700	1:518\$007
1820	Manoel Nunes Ribeiro	Francisco Nunes Ribeiro	303\$120	3:089\$160
1820	Antônio Pinto Pereira	Luiza Maria da Assunção	300\$800	2:210\$066
1825	Gastão Rodrigues Callaça	Ana Maria da Penha	821\$640	1:983\$400
1828	Maria da Glória	Manoel Francisco Feio	2:950\$060	8:726\$740
1829	Joaquim José de Santa Ana	Catharina Nunes Pereira	792\$160	5:300\$900
1829	Miguel Freire de Andrade	Ana Maria de Jesus	787\$440	7:808\$080
1830	Ana Maria da Conceição	Joaquim dos Reis Caldas	362\$000	4:170\$840
1831	Luiz da Fraga Loureiro	Izabel Pereira da Conceição	1:165\$180	13:962\$996
1831	Vicência Maria Joaquina da Cunha	Francisca Izabel da Cunha	560\$240	11:351\$190
1831	Maria Ferreira	Antônio das Neves Teixeira	1:107\$880	4:870\$020
TOTAL			15:556\$090	91:440\$889

Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1790-1831. *Valor correspondente à avaliação de bens relacionados à produção de açúcar como: armação e casa de engenho, casa de purgar, cobres, formas, cochos, carros, canaviais, gado bovino, açúcar em espécie etc.

Diversificar as fontes de rendas parece não ter sido uma característica exclusiva dos homens de cabedal, como foi o caso dos fazendeiros. Como já visto, a Tabela 3 demonstra a presença de 127 engenhos, engenhocas ou alambiques, entre os bens avaliados, no entanto, quando qualitativamente analisados, em apenas 22 inventários pode-se considerar os engenhos de fabricar açúcar como principal fonte de renda familiar. Tal dado demonstra que outros proprietários, como os fazendeiros e mesmo lavradores e criadores de animais, empenharam-se na produção de açúcar e/ou aguardente, mesmo não sendo essa sua principal fonte de renda.

A Tabela 8 traz a relação das famílias caracterizadas por possuir, como principal fonte de renda, os engenhos de açúcar. Mais que isso, a mesma tabela informa o quanto os engenhos e demais bens vinculados à indústria açucareira somavam na quantificação patrimonial. Pelos dados em conjunto, aproximadamente 17% dos montes-mores, dos donos de engenhos, representam o patrimônio vinculado à fabricação do açúcar, o que indica terem os mesmos outras formas de subsistência, aliadas à fabricação do produto rei. Observa-se também o baixo custo com a formação de um engenho. Pela tabela, os donos de engenhos possuíam patrimônios superiores a 1:000\$000, no entanto, a parcela comprometida com bens vinculados ao engenho chegava a menos de 200\$000. Diante dos dados da Tabela 8, o baixo capital do engenho médio, em termos absolutos, evidencia a pequena dimensão das unidades produtivas, o que pode indicar que as atividades açucareiras desenvolvidas em Vitória e demais localidades ao redor da capital, tinham como destino o mercado interno.

Como exceção à regra, Manoel de Freitas Sá comprometera a maior parte de seus bens com a constituição de seu engenho (APJES, 1795). Com patrimônio de 1:247\$980, mantinha mais de 85% dos bens vinculados à sua atividade produtiva, em 1795, sendo que o engenho sozinho foi avaliado em 1:000\$000. Não se sabe se Manoel Sá estava iniciando ou encerrando sua atividade açucareira. Do levantamento patrimonial averígua-se que o engenho se encontrava em pleno funcionamento com canaviais e venda do produto final. Contudo, outros elementos fogem ao padrão produtivo dos engenhos aqui em estudo, como: a menor escravaria entre os donos de engenho, com apenas dois cativos em adiantada idade, e uma boiada composta de apenas dois bois, quatro vacas e dois bezerros, aquém das necessidades do engenho. Nem mesmo com a prole Manoel podia contar, pois, em

seu inventário, não constam filhos como herdeiros, apenas a viúva inventariante, Ana Rosa de Jesus; e uma irmã, Maria de Freitas, essa nomeada em testamento pelo falecido.

Em 1801, com 120\$800, Luciano Pereira Porto²⁸ possuía bens, como: formas de receber açúcar, caldeira de cobre, moendas de fabricar açúcar, alguns bois; investimento feito em sociedade. Não obstante, mantinha Luciano, em seu imóvel rural, a produção de farinha que lhe custava 51\$880, divididos entre as covas de mandioca e ferramentas utilizadas na lavoura. Dezoito anos mais tarde, em 1819, quando do falecimento de Luciano Pereira Porto (APJES, 1819), esse aparece como único dono de um engenho avaliado, com seus pertences, em 679\$800, valor quase seis vezes maior do que a sua primeira iniciativa em produzir açúcar. Aliado ao desenvolvimento de seu engenho, Luciano possuía, quando de sua morte, 25 escravos. Quanto aos meios de sua subsistência, naquele momento, centravam-se na produção do açúcar, o que não o impediu de manter a fábrica de farinha. Os produtos obtidos no meio rural eram transportados por canoa até Vitória, onde Luciano mantinha uma casa na rua da Praia, facilitando, assim, o desembarque e negociação de suas mercadorias – açúcar e farinha.

João Pereira de Jesus (APJES, 1802) também fez do engenho de açúcar sua principal fonte de renda, seguida pela produção de aguardente. Quando de seu falecimento, em 1802, o investimento em sua atividade produtiva ultrapassava 30% de um patrimônio avaliado em 1:512\$870. No entanto, aproximadamente 75% de seus bens foram destinados a saldar dívidas, no valor total de 1:158\$287, tanto com credores locais quanto com a Fazenda Real de Vitória.

Já Clara Maria (APJES, 1805), ao assumir o engenho de seu marido, o capitão Silvestre Fernandes Gato (APJES, 1804), obteve sucesso. Dos bens arrolados no inventário de Silvestre Fernandes, em 1804, coube à viúva 832\$155, metade do monte-mor partível. Para Clara Maria, ficaram os bens rurais, entre os quais o engenho completo, o gado, os canaviais e seis dos 13 escravos. Um ano mais tarde, seus bens foram avaliados em 1:895\$380. Mesmo que descontadas as dívidas, o patrimônio de Clara Maria alcançou a soma de 1:509\$185, o que representa um

²⁸ Inventário de Luzia Gomes Rangel, primeira esposa de Luciano Pereira Porto, inventariante do mesmo. No processo, além dos bens relacionados ao investimento feito no engenho e na produção de farinha, foram arrolados nove escravos que, juntos, correspondiam a 977\$400, equivalente à 74,35% da riqueza do casal (APJES, 1801).

aumento no pecúlio deixado por seu marido. A viúva continuou com os negócios envolvendo a produção de açúcar, com incremento na criação de animais bovinos e ovinos. Sua escravaria aumentou para 11 cativos, e seu engenho estava em plena produção quando veio a falecer, constando, dentre seus bens, seis arrobas de açúcar branco, seis arrobas de mascavo e duas arrobas de açúcar batido.

No caso do capitão Manoel Nunes Ribeiro (APJES, 1820), falecido em 1820, apesar do pequeno subsídio empregado no engenho, 303\$120, ali estava centrada sua fonte de renda. Além do engenho, que produzia açúcar e aguardente, algum lucro desse capitão provinha da criação de gado.

Outro dono de engenho que concentrou suas rendas na produção açucareira foi Manoel Ferreira dos Passos (APJES, 1820), que faleceu com 25 anos de idade, deixando uma pesada dívida, decorrente do intento de constituir seu próprio engenho. Sua viúva, Ana Maria, assim dispôs:

Manoel Ferreira dos Passos falecera em abril de 1820 e era natural desta Vila (Vitória) e não fizera testamento por morrer de uma facada que lhe dera seu irmão chamado Joaquim dos Passos e que quando ele morrera, ela inventariante ficara grávida e que agora parira um menino (Manoel). (APJES, 1820).

A morte precoce impediu que Manoel Ferreira usufrísse de seu engenho ou quitasse suas dívidas, contraídas com a constituição do mesmo. Anos antes, Manoel recebeu de herança paterna, em conjunto com seu irmão Joaquim, um sítio na Vargem com algumas benfeitorias, o que propiciou a formação da sociedade entre eles²⁹. Acrescenta-se que a esposa, Ana Maria, também recebera, em 1817, uma herança pela morte de sua mãe, Joana Maria da Penha (APJES, 1817), no valor de 358\$334. Com as respectivas heranças, o casal deu início à vida conjugal ambicionando a elevação do *status* econômico, contraindo dívidas para adquirir meios de fundar o próprio engenho de açúcar, desta vez sem estar vinculado ao sócio, irmão do falecido.

Entre os bens de Manoel Ferreira, constava uma propriedade rural, onde ele estabeleceu a fabricação do açúcar e a criação de gado, patrimônio ausente nas heranças recebidas pelo casal, e que, possivelmente, foram adquiridos mediante o endividamento do inventariado. Pelo arrolamento das dívidas, 1:203\$858, quase

²⁹ Inventário de José Vieira dos Passos, os dois irmãos eram filhos do inventariado, coube a cada filho a soma de 137\$115 (APJES, 1811).

80% do monte-mor, identifica-se pelo inventário que parte foi contraída junto a parentes, como João Pinto Ribeiro, pai de Ana Maria da Conceição, que emprestou ao casal a quantia de 321\$218; ou o valor de 85\$400, concedido pela mãe de Manoel. Não obstante, apesar das dívidas, sem cobrança de juros, feitas junto a seu sogro e sua mãe, prevaleceu a cobrança de juros nos empréstimos concedidos ao falecido. Para a viúva e o filho recém-nascido, coube a divisão de 314\$149, o que fez Ana Maria, que tinha apenas 18 anos, voltar à tutela de seu pai, por não ter meios para seu sustento e de seu filho.

O exposto revela que a segurança das fontes de renda vinculadas à terra era relativa, pois, como em qualquer outro investimento, o retorno dependia de tempo hábil para a consolidação da produção, o que não ocorreu com Manoel Ferreira dos Passos, que, além de concentrar sua renda em uma única atividade de subsistência, morreu precocemente, sem poder usufruir de seu investimento.

Já no período do império, parece que os investimentos em engenhos se avolumaram. A título de exemplo, no inventário de Maria da Glória, em 1828, mais de 30% do monte-mor, 2:950\$060, diz respeito aos bens vinculados à produção de açúcar (APJES, 1828). Em um patrimônio de 8:726\$740, eminentemente rural, com apenas uma propriedade urbana, o viúvo inventariante, Manoel Francisco Feio, converteu seus esforços na atividade açucareira e criação de gado bovino. Além dos bens de raiz, Manoel Feio mantinha uma escravaria com 29 cativos.

Seguindo o mesmo raciocínio de investimento, com o maior patrimônio entre os donos de engenho, o tenente coronel Luiz da Fraga Loureiro, em 1831, possuía uma considerável fortuna de 13:962\$996, sendo que 1:165\$180 estava direcionado à atividade açucareira. Personagem político de seu tempo e espaço, o tenente coronel mantinha considerável patrimônio em ambos os ambientes, rural e urbano. Seu patrimônio se constituía de 41 cativos, cinco imóveis em Vitória, móveis em jacarandá, prataria e joias; além dos bens existentes em Nossa Senhora da Conceição da Serra que compreendiam o engenho e seus pertences, diversos logradouros, rebanho bovino e canaviais. Acrescenta-se que Luiz da Fraga Loureiro mantinha sua residência principal na Serra, aonde veio a falecer em junho de 1831.

Da análise de todos os inventários com a renda principal vinculada aos engenhos de açúcar, a criação de gado e a presença de cativos foram constantes. Até porque o funcionamento dos engenhos era dependente da existência de tração animal e da

mão de obra cativa. Ao todo, nos 22 inventários em foco, foram avaliados 377 escravos, com uma média próxima de 17 cativos por proprietário de engenho. Com relação ao rebanho bovino, os donos de engenhos juntos possuíam 559 cabeças de gado, numa média de 25 animais por inventário. Fica visível a preferência pelo gado bovino, até porque, além da complementação da renda, a presença dos animais era essencial para a fabricação do açúcar, na medida em que os engenhos moventes e correntes dependiam da tração desses animais para funcionarem. Assim, a presença de boiadas acaba por distinguir os 22 inventários relacionados com engenhos de açúcar, estabelecidos nos limites da região que abrangia Vitória, Cariacica, Vila do Espírito Santo, Serra etc, nos anos de 1790 a 1831.

Diante dos exemplos e dados aqui apresentados, levanta-se a possibilidade de os baixos investimentos corresponderem a uma produção de açúcar quase artesanal e com retorno insuficiente, possivelmente, caracterizando uma produção com destino ao mercado interno. Portanto, competia aos senhores de pequenos engenhos desenvolverem outras fontes de rendas para complementar o sustento familiar. Com a chegada do império e todo o processo de modificações socioeconômicas, anterior e posterior à independência, parece que as expectativas frente à nova conjuntura viabilizaram um maior investimento na produção açucareira, considerando o perfil espírito-santense da época.

Quanto aos produtores de aguardente, atividade subsidiária ou não da fabricação de açúcar, em 38 processos, conforme a Tabela 1, consta ser a principal fonte de renda das famílias. Da mesma maneira que os senhores de engenhos, os produtores de aguardente dedicavam-se também a outras formas de rendas ligadas à terra, como incremento ao lucro do principal produto. O montante avaliado em todos os 38 processos corresponde a 76:108\$111, com valores individuais entre 224\$660³⁰ e 5:559\$200, o que demonstra ser a produção de aguardente menos dispendiosa quando comparada à de açúcar, existindo, portanto, inventários de donos de engenhocas e alambiques com fortuna inferior a meio conto de réis. Mesmo assim, a leitura das fontes informa que donos de alambiques e engenhocas associavam com

³⁰ O menor monte-mor entre os donos de engenhocas e alambiques foge do recorte temporal aqui proposto, tendo sido produzido em 1775, do inventariado Antônio das Neves (APJES, 1822). Mesmo para época, o dito patrimônio limitava as possibilidades produtivas a um pequeno alambique de aguardente.

a produção de cachaça, as lavouras de algodão e de alimentos, e todos possuíam escravos, com a soma de 438 cativos nos 38 inventários.

A título de exemplo, três inventários de uma mesma família, a Cordeiro de Sá, permitem o conhecimento sobre a manutenção da atividade produtiva de engenhocas e alambiques ao longo de quase duas décadas. Em 1790, com o falecimento de Jacinto Cordeiro de Sá (APJES, 1790) foi aberto seu inventário com avaliação de um alambique e demais bens direcionados à produção de aguardente, como cercado, armação de engenho, carro de carregar cana, cangas de boi, canaviais, além de sete escravos empregados na lida do engenho, e uma casa em Vitória, na rua do Colégio. Antônia Rangel de Jesus, a viúva meeira e inventariante no processo, dividiu o patrimônio, avaliado em 1:183\$940, com os cinco filhos do casal: José Cordeiro de Sá, Bernardo João, Ana Maria (casada com José Pereira Machado), Maria Rangel e Vitória Maria.

Em janeiro de 1803, foi dada entrada no inventário pelo falecimento de dona Antônia Rangel (APJES, 1803), tendo como inventariante seu filho, José Cordeiro de Sá. Nesse processo também foram arrolados bens do engenho de aguardente e o sítio aonde o mesmo se encontrava. Naquele momento, a produção de aguardente era administrada pelos dois filhos, José e Bernardo. Também foram avaliados o imóvel na rua do Colégio, cinco escravos e uma maior diversidade de móveis, de joias e de objetos de prata. Quando de seu falecimento, dona Antônia era proprietária de bens avaliados em 1:482\$772, o que demonstra certa evolução patrimonial da família que se manteve no mesmo ramo econômico do falecido Jacinto Cordeiro de Sá.

Quando da análise do inventário de um dos filhos do casal, José Cordeiro de Sá (APJES, 1809), falecido em 1809, tudo indica que esse deu prosseguimento à fabricação de aguardente como principal fonte de renda para seu sustento e de sua descendência. No processo, averigua-se que José Cordeiro manteve a produção no mesmo sítio com engenho, caldeira, moinhos e moendas. Seu patrimônio foi avaliado em 937\$124, esse adquirido a partir das heranças recebidas com os falecimentos de seus pais. Contudo, José Cordeiro de Sá se encontrava endividado quando de sua morte, devendo a credores na praça de Vitória e na da Bahia. Na praça da Bahia, um único credor, Manoel José de Mendonça Mourão, recebeu a quantia de 800\$008, num total de dívidas de 1:015\$822, valor que ultrapassava o do patrimônio de José Cordeiro. Devido ao acúmulo de dívidas, por determinação

judicial, os bens de José Cordeiro foram arrematados em praça pública, não restando nada a ser herdado pela viúva inventariante, Maria Monteiro de Moraes, e pelos três filhos do casal. Do que foi descrito com relação à família Cordeiro de Sá, tudo indica que a fabricação de aguardente tenha persistido por, pelo menos, duas gerações, já que não conhecemos a trajetória dos demais filhos do casal, Jacinto e Antônia.

Outro dono de alambique, Antônio Pinto Rangel, quando deu andamento no inventário de sua esposa, Maria Madalena (APJES, 1812), falecida em 1812, especificou ser o casal possuidor de um patrimônio no valor de 2:228\$830. Pelo arrolamento feito, Antônio Pinto Rangel era proprietário de engenho com alambique, não estando presente, entre os bens, formas ou meios de purgar açúcar, o que leva a crer ser o senhor Rangel produtor de aguardente e desta atividade sua família obter os meios de sobrevivência. O casal possuía também 17 escravos, uma roça de mandioca, algum gado e um pomar de frutas cítricas, o que permitia incrementar a renda e a alimentação familiar, em um patrimônio marcado pela posse exclusiva de bens rurais.

Em outro caso, observa-se que João Pinto Ribeiro, produtor de aguardente, coadunava a essa atividade com a posse de escravos e a criação de gado. No inventário de sua esposa, Joana Maria da Penha (APJES, 1817), o então viúvo inventariante dispunha de 32 cativos, a maior escravaria encontrada entre os donos de engenhocas e alambiques. O documento demonstra a diversidade de bens entre rurais e urbanos, ao contrário do que se observa nos demais processos vinculados com a produção de aguardente, em que se sobressai a manutenção de bens ligados à terra. Com um pecúlio considerável de 5:241\$300, não constando dívidas ativas ou passivas, todo o patrimônio avaliado com o falecimento de dona Joana Maria foi dividido entre o viúvo e os sete filhos do casal.

Por fim, pela leitura do inventário de José Freire de Andrade (APJES, 1830), falecido em abril de 1830, no processo acompanhado pela viúva inventariante, Ana da Silva, encontra-se a maior fortuna entre os produtores de aguardente. Com um patrimônio de 5:559\$200 eminentemente rural, com a declaração de apenas um imóvel na rua Grande, avaliado em 220\$000. José Freire de Andrade se enveredou na produção de aguardente, constituindo uma engenhoca que foi avaliada em 300\$000, valor superior ao do imóvel urbano. No mesmo sítio em que concentrava sua principal

fonte de renda, mantinha seus 11 escravos, sua boiada com 26 cabeças e terras, não constando mobiliário algum entre as declarações. Com poucas dívidas a pagar, o pecúlio a ser dividido entre os herdeiros, a viúva e as duas filhas, Maria e Vitória, somava 5:354\$800, permanecendo entre os bens os imóveis, a escravaria e todo gado, o que levanta a possibilidade da viúva ter dado continuidade à atividade produtiva de seu falecido marido.

Com relação aos proprietários de fazenda, engenhos e alambiques, conclui-se que as atividades subjacentes, respeitando as dimensões patrimoniais, como a criação de gado e o cultivo de lavouras – cana, algodão, mandioca etc. –, se fizeram presentes na maioria dos inventários. Outro dado relevante, a posse de escravos, foi uma constante apesar das diferentes dimensões das posses de escravos. Portanto, a maior semelhança entre os três segmentos sociais mencionados era o uso majoritário da mão de obra escrava no trabalho da terra e nas produções de açúcar e aguardente; seguida pela presença do gado vacum entre os bens. Outro fator, observado entre os fazendeiros, senhores de engenhos e alambiques, foi a presença, quase que constante, de pequenas embarcações, o que atestava a necessidade da navegação fluvial e/ou marítima para o transporte dos gêneros produzidos, devido à configuração do território circunvizinho à Vitória.

Portanto, não apenas os pequenos lavradores utilizavam canoas para escoarem seus feitos, como também os fazendeiros e produtores de açúcar e aguardente necessitavam de barcos de pequeno porte para o transporte da produção agrícola até a principal praça mercantil do Espírito Santo.

1.6 – Tradição, família e poder

A correspondência entre inventários e demais documentos pesquisados permitiu averiguar dois casos específicos que apresentam personagens que marcaram a história do Espírito Santo no contexto em estudo. Das trajetórias da família Pinto Homem de Azevedo e da família Cunha, o exame dos processos cartoriais levantam questões quanto à instabilidade das relações socioeconômicas de um membro a outro de cada linhagem. Em ambos os casos, a relação com a terra estabeleceu a principal fonte de renda familiar, aliada à influência no âmbito político.

Nem sempre a herança material e a força do sobrenome significou a ascensão social de alguns atores. Em relação aos Pinto Homem de Azevedo, a proeminência do capitão-mor Francisco não assegurou que seus irmãos tivessem o mesmo destaque na sociedade espírito-santense. Já na família Cunha, possivelmente, a relação entre Maria Madalena da Cunha com Manoel Vieira da Silva de Albuquerque Tovar, da qual nasceram dois filhos, propiciou alguma estabilidade financeira. Destarte, as três filhas do patriarca, Antônio José da Cunha, através de suas heranças paterna e materna, possuíam condições de se manterem sem a necessidade de contraírem matrimônios. Apenas uma das filhas constituiu casamento, mesmo assim, desfavorável em termos econômicos.

1.6.1 – Fazenda, engenho e roça: os Pinto Homem de Azevedo

O primeiro documento encontrado sobre a família Pinto Homem de Azevedo, nesta pesquisa, foi um requerimento de 18 de agosto de 1781, enviado por dona Maria Pinta Ribeiro, à rainha de Portugal, Dona Maria I, pedindo provisão para ser tutora de seus cinco filhos menores. Na época, a viúva do capitão José Pinto Homem de Azevedo argumentou ser capaz de gerir a educação e o sustento dos filhos, como administradora dos bens que esses adquiriram por herança paterna (AHU: Espírito Santo, cx. 05, doc. 02). Diante da informação colhida do documento encontrado no AHU, vê-se que a família Pinto Homem de Azevedo residia no Espírito Santo na década de 1780.

Muito embora, em 1819, a partir do traslado de testamento de Maria Pinta Ribeiro, nota-se ser mais antigo o estabelecimento da referida família no Espírito Santo:

Traslado do Testamento de Dona Maria Pinta Ribeiro – de 19 de setembro de 1819 – Declaro que sou natural desta Vila, filha legítima do Capitão-mor Manoel Pinto Ribeiro e de Dona Ignês Pereira de Sampaio, já falecidos. Fui casada com o Capitão José Pinto Homem de Azevedo (falecido) e do meu matrimônio existem vários filhos: o Capitão-mor Francisco Pinto Homem de Azevedo, o Tenente Manoel Pinto Homem de Azevedo, José Pinto Homem de Azevedo e Ana Clara de Azevedo (APJES, 1820).

Portanto, pelo texto transcrito, os filhos de José Pinto Homem de Azevedo, assim como sua esposa, nasceram no Espírito Santo. De ascendência portuguesa, a trajetória dessa família esteve ligada à política e à economia do Espírito Santo entre os séculos XVIII e XIX. O testamento de dona Maria Pinta Ribeiro expõe a presença

de quatro dos cinco filhos do casal, sendo desconhecido o nome ou destino do quinto filho ou filha do capitão José Pinto Homem de Azevedo.

Dos quatro filhos de dona Maria, o recorte temporal compreendido pela pesquisa abarcou inventários relacionados às trajetórias de Francisco, Manoel e José Pinto Homem de Azevedo. O conhecimento de vários processos da mesma família permite destacar que as estratégias pessoais empreendidas por cada irmão foram determinantes para definir suas posições sociais. Diante da análise de quatro inventários *post mortem*, três referentes aos patrimônios dos filhos em destaque e um sobre os bens deixados por dona Maria Pinta Ribeira, evidencia-se como as relações socioeconômicas dessa família se desenvolveram.

Quanto aos bens materiais, dona Maria, ao falecer em 14 de outubro de 1819, deixou para os filhos um patrimônio de 4:895\$020 (APJES, 1820). Patrimônio esse bem diversificado, formado por dez escravos, joias, móveis, prataria e bens de raiz, divididos entre os quatro filhos e as disposições testamentárias da falecida.

Dona Maria possuía 11 imóveis urbanos que totalizaram a quantia de 3:250\$000, ou seja, aproximadamente, 67% de seu patrimônio se encontrava em Vitória, o que permite dizer que ela mantinha rendas provenientes do aluguel de casas. Seu patrimônio rural – uma chácara, diversos quinhões de terras e plantações de café, hortaliças, árvores frutíferas e outras lavouras –, equivalia, segundo os avaliadores, à quantia de 313\$900, apenas 6,41% das avaliações. Parece justificável, diante do exposto, confirmar que a forma de subsistência de Maria Pinta Ribeira provinha dos aluguéis de seus imóveis em Vitória, o que a difere quando comparada com as fontes de renda de seus três filhos. Diante do recebimento das heranças, paterna e materna, os filhos de José Pinto Homem de Azevedo e Maria Pinta Ribeira trilharam seus próprios caminhos. Em escala bem diferente, cada filho empreendeu suas atividades produtivas, vinculando suas rendas ao ambiente rural. Francisco se firmou como rico proprietário, classificado entre os nove fazendeiros da amostra total. Manoel, também classificado entre os fazendeiros, e José, identificado entre os produtores de gêneros de abastecimento, mantinham patrimônios bem modestos quando comparados ao de Francisco.

Pela trajetória de vida de Francisco Pinto Homem de Azevedo, um dos homens mais célebres da política colonial e imperial do Espírito Santo, é possível crer na formação

de uma elite nascida no Espírito Santo. Francisco Pinto Homem de Azevedo³¹, dedicado à vida pública, com a ocupação de diversos cargos na capitania e depois província do Espírito Santo, exemplifica a existência de autoridades estabelecidas, exercendo funções públicas. Ilustre personagem da história do Espírito Santo, possuidor do título de Cavaleiro da Ordem de Cristo, angariou prestígio social acumulando a patente de capitão-mor das Ordenanças, o cargo de Juiz de Órfãos entre 1811 e 1814, além de ter assumido, por diversas ocasiões, o maior cargo político do Espírito Santo³².

Quanto às formas de acumulação, a fortuna do capitão-mor Francisco, provavelmente, teve início com o recebimento da herança de seu pai, capitão José Pinto Homem de Azevedo e, em seguida, com o dote de casamento aferido por seu tio, Gonçalo Pereira Porto de Sampaio. Em 1818, conforme inventário de Maria Pereira de Sampaio³³, o casal possuía uma fortuna avaliada em 27:963\$500, como já mencionado, estando entre os seis maiores patrimônios encontrados na amostra de 452 inventários. No documento foram avaliados 146 escravos, segunda maior posse de cativos catalogada no período, juntamente com a identificação de duas fazendas dentre os demais bens. Além das propriedades rurais, Francisco possuía vários outros bens, entre eles, sítios, chácaras, terras e até mesmo duas ilhas, uma delas a do Boi, atualmente uma das localidades mais valorizadas de Vitória, em termos imobiliários. Esse homem de cabedal possuía não somente bens rurais, mas também imóveis em Vitória, como quatro sobrados à rua Pernambuco, duas casas alugadas, uma na rua da Bandeira e outra na rua Grande, bem como o sobrado de residência do inventariante, avaliado em 1:600\$000, entre outros. Francisco diversificou suas rendas entre os ambientes rural e urbano. Assim como sua mãe, o capitão-mor investiu em casas de aluguel em Vitória.

Pela relação dos bens, nota-se que a família de Francisco vivia de forma requintada, constando, além dos bens de raiz, vários móveis de jacarandá, muitas joias e peças

³¹ Em algumas fontes, aparece a grafia Francisco Pinto Omem de Azevedo, no entanto, diz respeito à mesma pessoa; da mesma forma, para designar a família desse personagem histórico, observaram-se duas variantes: Pinto Homem de Azevedo, e Pinto Omem de Azevedo.

³² Francisco Pinto Homem de Azevedo, durante o período colonial, assumiu a administração da capitania em duas ocasiões. Após a Independência, aparece como membro do Conselho do Governo, deputado e vice-presidente provincial. Na ausência dos presidentes, foi empossado nos anos de 1829, 1833, 1835, 1843 e 1844 (DAEMON, 2010; VASCONCELOS, 1858).

³³ Em outras fontes, consta ser o nome da primeira esposa do capitão-mor, Francisca Sampaio Porto, no entanto, as diferentes versões referem à mesma pessoa. Aqui será mantido o nome encontrado no inventário, Maria Pereira de Sampaio (APJES, 1818).

de prata – faqueiros, castiçais, salvas, jarros etc. Enfim, possuía *status*, proporcionado graças à variabilidade das fontes de renda, que conjugava o pecúlio estável proveniente de seus ordenados, as rendas obtidas com a produção nas propriedades rurais e os rendimentos advindos dos aluguéis de imóveis urbanos.

Mesmo não constando dívidas, passivas ou ativas, do inventário da senhora Maria Pereira de Sampaio, vê-se que seu viúvo possuía qualidades necessárias a configurar-se também como atuante no mundo dos negócios. Portanto, não se deve desconsiderar a possibilidade do próprio Francisco administrar seus bens e rendas, estando à frente das vendas dos gêneros obtidos em suas fazendas.

Quanto à escravaria, compunha-se de várias famílias: 27 casais e 56 filhos distribuídos entre eles, ou seja, 110 cativos ou 75,34% do total da escravaria possuíam vínculos parentais que os fixavam também de forma simbólica no ambiente que habitavam. Nessa escravaria, os filhos dos cativos foram identificados a partir do laço paterno, o que pode significar uma reprodução, aliada aos vínculos matrimoniais. Ou ainda, a estratégia adotada pelo proprietário de permitir a constituição das famílias escravas pode ter sanado a necessidade de reposição da mão de obra, principalmente em suas propriedades fundiárias. Uma das fazendas, a de Maruípe, região pertencente à freguesia de Vitória, com casa de vivenda e terras anexas, além de cercado e benfeitorias, foi avaliada em 1:000\$000. A outra, de nome Jucutuquara, também próxima à sede da vila, com suas terras anexas, cercado, casa de vivenda, engenho, moenda e algumas benfeitorias, onde se produzia não só açúcar, mas também algodão, mamona, mandioca, cereais, gado etc., foi avaliada em 2:400\$000. A fazenda Jucutuquara compunha o dote quando das núpcias do casal Maria de Sampaio e Francisco Pinto Homem de Azevedo, oferecido por Gonçalo Pereira Porto de Sampaio, pároco e tio dos noivos³⁴.

³⁴ Em 1800, consta, em um dos ofícios do governado Silva Pontes, enviado ao Secretário da Marinha e Ultramar, Dom Rodrigo de Souza Coutinho, que o sítio de Itapoca, antes de propriedade de Gonçalo Pereira Porto de Sampaio, já havia sido passado a seu sobrinho Francisco Pinto Homem de Azevedo (AHU: Espírito Santo, cx. 06, doc. 26, 38A). A Fazenda de Jucutuquara, onde se encontra, atualmente, o Solar de Monjardim, também pertencia a Gonçalo Pereira Porto de Sampaio, na metade do século XVIII, e, ao término desse século, fora dada como dote de casamento à sua sobrinha, Maria Pereira de Sampaio, quando contraiu matrimônio com Francisco Pinto Homem de Azevedo. Possivelmente, Maria Pereira de Sampaio e Francisco Pinto Homem de Azevedo possuíam algum tipo de parentesco, tendo em vista que a avó materna de Francisco possuía o sobrenome Sampaio. Em algumas análises genealógicas da família, aparece o nome de Gonçalo Pereira Porto de Sampaio como pai da primeira esposa de Francisco Pinto Homem de Azevedo, sem, contudo, apresentarem documentação comprobatória.

Conforme a partilha dos bens no inventário, em 1818, as duas fazendas permaneceram em poder do viúvo meeiro, numa nítida estratégia de assegurar, nas mãos do chefe da família, o domínio da principal fonte de renda. Mais tarde, a fazenda Jucutuquara compôs o dote de casamento de uma de suas filhas, Ana Francisca Maria da Penha Homem de Azevedo, que contraiu núpcias com o coronel José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim, filho do capitão-mor do Espírito Santo, entre os anos de 1782 e 1798, Inácio João Monjardino. Ana Francisca viria a ser mãe do Barão de Monjardim, Alpheu Adelpho Monjardim de Andrade e Almeida³⁵.

O único filho do sexo masculino, batizado com o nome do tio padre, Gonçalo Pereira Porto de Sampaio, contraiu núpcias com Ana Pinta Meireles, filha do capitão João Martins Meireles. Esse último possuía a maior fortuna encontrada entre os inventários investigados, bem como era proprietário de extensa escravaria, com 254 cativos, e de três fazendas nos arredores de Vitória. Devido às relações mercantis do capitão Meireles, esse foi identificado entre os negociantes que atuavam na praça de Vitória.

Outra filha do capitão-mor Francisco, de nome Manuela, casou-se com o tenente Bernardino da Costa Sarmiento, o que demonstra a disposição daquele homem em firmar alianças mediante o casamento dos filhos, mesmo com dispêndio de dotes consideráveis.

Também em seu segundo matrimônio, já com adiantada idade, o capitão-mor Francisco lançou mão de seu prestígio para contrair segundas núpcias com a jovem filha do presidente da província, Ignácio Accioli de Vasconcelos, beneficiando a ambos. Quando de seu falecimento, em 20 de dezembro de 1846, Francisco Pinto Homem de Azevedo, possivelmente, estava próximo de completar 90 anos e mantinha não pequena fortuna (DAEMON, 2010; FREIRE, 2006).

Portanto, muitas vezes, Francisco Pinto Homem de Azevedo lançou mão de estratégias, como o casamento, para firmar alianças com as principais famílias da elite local. Em seus dois matrimônios e nos de seus filhos, nota-se a preferência pela reciprocidade de estamento social em que foram contratados os casamentos. Dessa

³⁵ Em 1924, após a morte do Barão de Monjardim, a fazenda foi desmembrada e denominada Vila de Monjardim, Chácara Barão de Monjardim e Solar de Monjardim.

maneira, o capitão-mor consolidou uma rede de relações sociais e políticas com as mais distintas famílias.

O tenente Manoel Pinto Homem de Azevedo, apesar do parentesco com o ilustre político, possuía um pecúlio muito inferior ao de seu irmão, somando 2:510\$989³⁶. O tenente Manoel foi classificado entre os fazendeiros da amostra por possuir uma fazenda consolidada em Carapina, freguesia de Vitória, com engenho de fabricar aguardente, canaviais e algumas cabeças de gado, cavalos e carneiros. Com relação à posse de cativos, consta a presença de seis escravos nos afazeres da propriedade rural. Além da fazenda, Manoel possuía quatro moradas em Vitória, por herança de sua mãe, dona Maria Pinta Ribeira (APJES, 1830).

Anos antes de seu falecimento, em 1823, por ocasião da morte de sua primeira esposa, Joaquina Maria de Santa Ana, como inventariante, Manoel Pinto Homem relacionou um patrimônio ainda menor, no valor de 1:967\$120. Parece que, quando de sua morte, em 22 de outubro de 1829, com inventário feito em janeiro de 1830, o patrimônio de Manoel sofreu alguma valorização. Pode-se considerar que Manoel encontrava-se em processo de ampliação de suas rendas, já que, em 1823, como viúvo meeiro, coube-lhe 983\$560 referentes à metade do patrimônio, e a outra metade foi dividida entre os sete filhos do casal – Cirilo, Dorotheia, Edwiges, Domitila, Manuela, Ana e José. A diferença do patrimônio do tenente Manoel, entre os dois falecimentos, comprova sua ascensão econômica, posto que esse aumentou 1:527\$429 no período de seis anos.

Em 1830, a então viúva do tenente Manoel, Luísa Maria da Penha, filha do escrivão de órfãos, José Duarte Carneiro, respondeu como inventariante no processo que previa a divisão entre ela, como meeira, e os nove filhos do falecido, sendo seis de seu primeiro matrimônio e três concebidos em segundas núpcias com a referida inventariante – Lina, Francisco e outro ainda por nascer. O filho José não consta na relação dos herdeiros do inventário aberto em 1830, possivelmente, esse faleceu antes do pai.

Um elemento que assemelha o patrimônio de Manoel Pinto Homem de Azevedo com o de seu irmão Francisco, a ausência de dívidas ativas e passivas, chama

³⁶ Ambos os inventários, de Joaquina Maria de Santa Ana (APJES, 1823) e de Manoel Pinto Homem de Azevedo (APJES, 1830), foram classificados entre os “Fazendeiros”, com a principal renda sendo a mesma fazenda de Carapina.

atenção. Parece que as relações familiares supriam possíveis necessidades financeiras, ao passo que os irmãos não se comprometeram com a rede de créditos ativos e passivos. No caso de Manoel, a herança de sua mãe foi primordial para a formação de seu modesto patrimônio. Já o capitão-mor Francisco, além da herança material e prestígio político, adquiridos através de seus pais, também acumulou fortuna quando de seus casamentos e com o direcionamento de sua carreira pública.

Entre os dedicados a produção de gêneros para o abastecimento, destaca-se José Pinto Homem de Azevedo não pelo valor de seu patrimônio, mas sim pelo parentesco do inventariado com uma das famílias mais tradicionais do Espírito Santo no contexto em debate. Apesar das relações familiares, José não conquistou fortuna durante sua vida, ao contrário do que se observa na trajetória de seu irmão, capitão-mor Francisco Pinto Homem de Azevedo. Quando de seu falecimento, em 1826, José Pinto Homem de Azevedo deixara para a viúva e cinco filhos, sendo quatro naturais, um patrimônio avaliado em 1:472\$040, composto, dentre outros, por um escravo, o sítio Porto Velho, algumas cabeças de gado, uma canoa, vários móveis e uma casa situada na rua do Porto do Santíssimo, em Vitória. O inventariado também mantinha dívidas na soma de 322\$511, o que comprometia mais de 20% do pecúlio destinado aos herdeiros. A existência de filhos naturais – Frederico, Miquelina, Claudina e José – pode indicar a condição de sacerdote de José Pinto Homem de Azevedo que, possivelmente, contraiu matrimônio com dona Ana Maria da Penha um pouco antes do nascimento do quinto filho, Antônio, com idade de cinco anos, sendo o único identificado como filho legítimo no inventário.

Provavelmente, Francisco herdou de seu pai e de seu avô materno mais que o pecúlio material, acrescenta-se a esse o prestígio que o investiria na carreira militar e política. Seus irmãos, Manoel e José, apesar das oportunidades geradas pela herança material e imaterial, não obtiveram o mesmo sucesso financeiro no Espírito Santo. Diante da complexidade de relações que envolveram a família Pinto Homem de Azevedo, observa-se que o parentesco nem sempre garantiu a estabilidade socioeconômica de seus membros.

1.6.2 – Os Cunha e a descendência de Tovar

A família Cunha teve sua trajetória exposta em três inventários arrolados nos anos de 1826, 1828 e 1831. Da leitura da documentação observa-se que as três filhas de Antônio José da Cunha, Joaquina Ignácia da Cunha Mascarenhas, Francisca Izabel da Cunha e Maria Madalena da Cunha, alvitram seus próprios destinos. Além disso, os mesmos inventários prestam dados da genealogia de Manoel Vieira da Silva de Albuquerque Tovar, importante personagem no cenário político do Espírito Santo ao término do período colonial.

Tudo leva a crer que o patrimônio da família Cunha, quando do falecimento do capitão Antônio José da Cunha, em 1826, inventário não encontrado durante a pesquisa, estava entre os maiores do contexto em estudo. Dona Joaquina Ignácia da Cunha Mascarenhas contribuiu, quando se casou com Joaquim Oliveira Mascarenhas, com 3:987\$441 de herança paterna na formação do patrimônio do casal. Diante dos dados apresentados, estima-se que o monte-mor do capitão Antônio deve ter alcançado a cifra de 23:924\$646, dividido pelas três filhas e a viúva meeira.

Classificado entre os fazendeiros, Joaquim de Oliveira Mascarenhas, capitão da cavalaria, natural de Vitória, veio a falecer em 1826, deixando um patrimônio de 4:739\$901 para a viúva inventariante, Joaquina Ignácia da Cunha Mascarenhas³⁷ e os três filhos do casal: Manoel Vieira da Cunha, Joaquim da Cunha e Vicência da Cunha Mascarenhas (APJES, 1826).

A principal fonte de renda da família, a fazenda situada em Viana, foi apresentada como herança paterna da viúva. Consta, em declaração da viúva, em outubro de 1826:

[...] que a muito poucos dias a sua mãe Dona Vicência Maria Joaquina fizera o seu inventário dos bens do seu casal, dos que lhe ficaram por falecimento do falecido Capitão Antônio José da Cunha, pai desta inventariante, no qual se acharam todos os bens do seu casal, cujo inventário sendo feito amigável por serem seus herdeiros de maior idade, coube a ela inventariante vários bens (APJES, 1826).

³⁷ Constam, no decorrer do processo, três nomes para designar a mesma viúva: Joaquina Ignácia da Cunha, Joaquina Ignácia da Cunha Mascarenhas e Joaquina Ignácia da Silveira. Trata-se da filha de dona Vicência Maria Joaquina da Cunha, essa falecida em 1831, com seu inventário referenciado adiante como proprietária de engenho de açúcar.

A proximidade entre os inventários, de seu pai e de seu marido, dispensou a necessidade de nova avaliação com relação aos bens de sua herança paterna, que, além da fazenda de Viana, era composta de 24 escravos, cinco cabeças de gado bovino, parte de um engenho e seus pertences, e bens urbanos formados por uma casa situada em Vitória, algumas joias de ouro, prataria e móveis. Quanto ao valor, como mencionado, os bens da herança paterna de Joaquina Ignácia, na quantia de 3:987\$441, representaram quase 85% do patrimônio do casal.

Entre os bens não identificados como herança paterna da viúva, foram avaliados: três escravos, mais gado, cavalos, joias, prataria, móveis de madeira de lei, fardas da cavalaria, bem como dois retratos – do Imperador e da Imperatriz. Ao contrário dos demais fazendeiros já citados, Joaquim de Oliveira Mascarenhas possuía dívidas ativas com vários credores, entre os quais alguns negociantes estabelecidos na praça de Vitória, como: Francisco de Paula Rodrigues Batalha, Domingos Rodrigues Souto, capitão Manoel Pinto de Castro, alferes Manoel Alves da Cunha e alferes Justiniano Martins Meireles. A soma das dívidas chegou a 977\$970, o que comprometia pouco mais de 20% do patrimônio familiar. Conclui-se que o capitão Mascarenhas se envolveu com as atividades rurais a partir de seu casamento, coadunando suas atribuições de capitão da cavalaria com a administração da fazenda de Viana.

Já a filha Maria Madalena da Cunha (APJES, 1829), classificada na pesquisa entre os produtores de aguardente, falecida três anos antes de sua mãe, em 27 de novembro de 1828, garantiu condições de sobrevivência a partir da composição patrimonial de sua família e de seus relacionamentos amorosos. A avaliação de seu patrimônio foi de 5:507\$451, composto por 28 escravos e demais bens vinculados à produção de aguardente, além de parte de uma propriedade na rua do Porto dos Padres. Em seu testamento, Maria Madalena assim declarou:

[...] que sou filha legítima do falecido capitão Antônio José da Cunha e dona Vicência Maria Joaquina da Cunha e sou solteira e neste estado por miséria humana tenho cinco filhos a saber: Ayres, Francisco, José, Antônio e Josefina que são meus herdeiros forçados.

Os filhos de Maria Madalena possuíam idades entre dezenove e dez anos quando da confecção de seu inventário, em 1829. Outro dado relevante, diz respeito à paternidade de, pelo menos, dois dos cinco filhos da inventariada, o alferes Ayres Vieira de Albuquerque Tovar e Francisco Vieira de Albuquerque Tovar, o primeiro

com dezenove anos e o segundo com dezoito anos em 1829. Ayres e Francisco, frutos do relacionamento de Maria com Manoel Vieira da Silva de Albuquerque Tovar, governador do Espírito Santo entre 1804 e 1812, foram beneficiados em testamento tanto pela mãe quanto pela avó materna, dona Vicência Maria Joaquina da Cunha (APJES, 1831). A informação levanta a hipótese de que o governador Tovar tenha contribuído na formação do patrimônio da família Cunha, o que propiciou a seus filhos naturais maior herança nas partilhas dos bens da avó e da mãe, em relação aos demais herdeiros.

A matriarca da família, dona Vicência, era natural do Rio Grande de São Pedro do Sul e, quando de seu falecimento, em 21 de agosto de 1831, se encontrava no estado de viúva do capitão Antônio José da Cunha, com quem teve as três filhas. Dona Vicência, apesar de possuir 11:351\$190 em bens, pouco mais de 500\$000 representava os bens do engenho, sua principal fonte de renda. Mesmo assim, dona Vicência mantinha a maior parte do patrimônio no ambiente rural, excetuando um sobrado em Vitória avaliado em 2:000\$000, além do mobiliário de costume.

Entre os bens avaliados na vila do Espírito Santo, atual Vila Velha, dona Vicência mantinha boa parte de seus 42 escravos, sua criação de gado vacum, terras e todos os pertences que compunham o engenho de açúcar. Pelos dados, nota-se ser a atividade do ambiente rural a que garantia o sustento de dona Vicência e de sua família, não obstante a existência de outras fontes de rendas.

Com relação à filha Francisca Izabel da Cunha, inventariante no processo de sua mãe e de sua irmã, tudo indica que essa se manteve solteira, condição garantida por suas heranças, paterna e materna. Francisca Izabel residia no sobrado de Vitória, com os três sobrinhos menores. Quando do falecimento da avó materna, em 1831, Ayres e Francisco se encontravam na Corte do Rio de Janeiro, como declarado por sua tia, inventariante no processo. Os cinco netos afiguraram-se como herdeiros da parte que cabia à mãe, Maria Madalena, além disso, Ayres e Francisco receberam doações da avó ainda em vida.

Em 1840, Ayres Vieira de Albuquerque Tovar já havia retornado para Vitória com o propósito de instalar a primeira tipografia no Espírito Santo, “[...] com o fim de ser publicado o periódico nesta cidade e ser também contratada a publicação dos atos do governo provincial” (DAEMON, 2010, p. 357). O empreendimento entrou em funcionamento em 1849, após a morte de seu fundador, com a publicação do

Correio da Victoria e da folha oficial. Estabelecido como fazendeiro, Ayres talvez tenha vislumbrado na tipografia uma possibilidade de diversificar suas rendas ou mesmo por em prática o que aprendeu na Corte. Contudo, sua morte precoce, em 1841, antes mesmo de a tipografia iniciar seus trabalhos, impediu-lhe de desfrutar de seu empreendimento.

Conclui-se que o relacionamento de Maria Madalena da Cunha com o governador Tovar pode ter favorecido o enriquecimento da família Cunha, não o contrário. Até porque a falta de legalização da relação, mediante o casamento, levanta a questão do *status* de Maria da Cunha ser inferior ao de Manoel Tovar. Logo que terminou seu governo, em 1812, Tovar partiu para Portugal, deixando os dois filhos naturais, Ayres, com dois anos, e Francisco, com apenas um ano de idade. No entanto, Manoel Tovar pode ter garantido o sustento e a educação de sua prole, com a doação de terras e outros benefícios à família Cunha.

As duas famílias em destaque, Pinto Homem de Azevedo e Cunha, mantinham estreita ligação com a elite política, ao mesmo tempo em que suas fontes de renda estavam vinculadas ao ambiente rural. Com relação ao Espírito Santo, pela análise, na chegada do século XIX, as atividades produtivas integravam a capitania, depois província, na lógica do sistema escravista vigente no período, inclusive com grau de diversificação e complexidade bem maiores do que tradicionalmente se supõe. Mesmo em escala compatível com a realidade local, a produção de víveres garantia o consumo de gêneros de abastecimento e a comercialização do excedente permitiu a entrada de mercadorias importadas, como escravos, tecidos, carne, queijos, fumo, vinhos e especiarias, para atender à demanda da população espírito-santense. Ou seja, diante de uma produção agrícola diversificada – cana, algodão, milho, mandioca etc. –, as relações estabelecidas no ambiente urbano, com negociantes e comerciantes de porta aberta, foram determinantes para o escoamento dos excedentes e consumo de artigos não produzidos na região.

Cabe agora conhecer um pouco mais da rede de relações estabelecida pelos negociantes com a população em geral, lembrando que a maior parte dessa população estava envolvida com o trabalho da terra e o cultivo de gêneros destinados ao comércio interno.

2. NEGOCIANTES E REDE DE CRÉDITOS (1790 a 1831)

Como praça mercantil, concentravam-se, em Vitória, entre os anos 1790 a 1831, homens dedicados às atividades comerciais, sejam aqueles responsáveis pelos negócios e transportes de mercadorias para outras regiões, ou estabelecidos em comércios com venda a varejo. Os primeiros desempenhavam importante papel como intermediários e investidores dentro do mercado produtivo, através da cabotagem, principal meio de escoamento da produção agrícola. Os últimos exerciam função mecânica perante a sociedade mais tradicional da época, o que não impediu a ascensão social de alguns. Este capítulo visa identificar como negociantes e comerciantes mantinham relações financeiras informais, de crédito e débito, com boa parte da sociedade em que estavam inseridos.

Como já exposto, em um momento com constantes transformações políticas que muito influenciaram para consolidar práticas socioeconômicas, como a produção para o abastecimento voltada ao consumo brasileiro, as atividades envolvendo o mercado interno assumiram papel significativo nessa conjuntura. Portanto, compreende-se que o conhecimento do quadro mercantil espírito-santense, entre o final do período colonial e princípio do imperial, permite estabelecer comparações com a realidade encontrada em grande parte do Brasil. Segundo José Roberto do Amaral Lapa (2002, p. 163): “[...] amplo e complexo sistema de troca (escambo), economia natural e compra e venda (economia de mercado) [...] cobria em extensão o território da Colônia”. Ou seja, diante da identificação de uma circulação inter-regional de produtos agrícolas, naturais e manufaturados, não se pode considerar como economia de autoconsumo quando a produção tende a abastecer o mercado interno, a exemplo da do Espírito Santo. A existência de homens dedicados às atividades comerciais em uma época com reduzida circulação monetária foi determinante no trato mercantil interno.

Corroborando a existência de um dinamismo comercial, em 12 de julho de 1806, os negociantes de grosso trato da praça mercantil de Vitória dirigiram à câmara um requerimento para pedir à Sua Majestade a mesma concessão feita ao Ceará Grande, por decreto de 1803. Entre outros pedidos, almejaram os suplicantes obter a isenção de impostos sobre gêneros importados e exportados por, pelo menos, seis anos. As alegações dos homens de negócios fundamentavam-se na importância do

incentivo para animar a agricultura e a navegação direta entre o Espírito Santo e a metrópole, que, apesar de principiada, ainda era carente de muito apoio por parte do governo português. Nos termos do documento:

Dizem os Negociantes desta Praça da Vitória abaixo assinados, que o Príncipe regente Nosso Senhor foi servido por alvará de 27 de maio do ano de 1803 para animar e favorecer o comércio da capitania do Ceará Grande, isentar por tempo de seis anos a satisfação dos [mesmos] direitos todos os gêneros que para ali se importarem ou exportarem diretamente para o Reino. E porque nesta capitania presentemente se firmou pelos [?] Rio Doce, a comunicação com as Minas Gerais, tendo já dele indo, várias pessoas e confirmando ela há de ser muito útil ao comércio e as Rendas Reais [...] requerem os suplicantes a VEMM como cabeça desta República, se [sirvam] implorarem a sua Alteza Real, os isente pelo tempo que for servido de meios diretos de todos os gêneros que exportarem ou importarem para o Reino e seus portos. Assinaram: Manoel (ou Miguel) Fernandes Oliveira, Manoel Pinto de Castro, Antônio Felipe Soares de Mesquita, Antônio Joaquim Franco, José Francisco de Melo, Antônio de Alvarenga Rangel, Manoel Alves da Cunha, Matheus de Araújo Braga, Matheus José Vieira, José Francisco Antunes, José Ribeiro Pinto, Manoel Siqueira de Sá, Antônio José Ferreira de Araújo, Pedro, [José Correia de Jesus] e João Pinto Ribeiro de [Lira] (Grifo nosso) (AHU: Espírito Santo, cx. 08, docs. 8, 46, 47).

Procurando o “bem comum do comércio”, os quinze principais homens de negócios da capitania assinaram a Petição. Dentre esses homens, foi possível conhecer a trajetória pessoal de alguns, através do levantamento de suas fortunas, cuja descrição se realizará no transcórre da escrita. Compete, no momento, ressaltar que a população do termo da vila da Vitória, em 1808, era de 11.000 a 12.000 habitantes (FREIRE, 2006, p. 221-224). Ou seja, a presença de quinze homens que se diziam negociantes estabelecidos na vila, dois anos antes, levanta questões sobre a abrangência de suas relações no restante do Brasil.

Outra questão abordada pela mesma Petição, a ligação entre o Espírito Santo com as Minas Gerais, pelo rio Doce, será tratada no Capítulo 4. No momento, destaca-se que a navegação dos rios e a abertura de novos caminhos veem ao encontro das ambições dos homens de negócios, ávidos pela ampliação dos mercados consumidores e produtores. Para o Estado, as ditas medidas tinham como finalidades a interiorização e a colonização territorial, também visando o desenvolvimento econômico.

Como forma de fundamentar a Petição transcrita acima, os negociantes anexaram um “Tratado do Comércio” contra o estanco e o monopólio de produtos importados e exportados. O documento diz respeito às capitanias do Maranhão e Pará e chama a atenção para os prejuízos dos vassallos da Coroa com a instalação de uma

Companhia de Comércio naquela região, suscitando, com isso, o estabelecimento do monopólio de determinados produtos nas relações comerciais que envolviam importações e exportações. O dito Tratado estava anexado ao requerimento dos negociantes da capitania do Espírito Santo com o objetivo de os mesmos garantirem maiores liberdades na atuação do mercado. Portanto, havia uma nítida assimilação entre os negociantes estabelecidos no Espírito Santo com os do Maranhão e Pará. Destarte, a tomada de uma identidade coletiva, por parte dos negociantes, assegurava a adoção do ser português, frente às diferentes identidades locais e regionais.

Segundo o documento, a existência de mecanismos mercantis – como estanco e monopólio – submetia vassallos (luso-brasileiros) a outros vassallos (portugueses). Cabe aqui verificar a identidade adotada pelos negociantes estabelecidos na colônia do Brasil, a mesma, em termos de vassalagem ao rei de Portugal, quando comparados aos negociantes estabelecidos nas praças mercantis na sede do governo lusitano.

Em trecho do Tratado:

O lavrador na justa [experiência] do interesse que consegue na venda dos frutos, adianta as lavouras consumindo nelas a mesma sustância dos seus interesses. O mercador na provável certeza do seu lucro faz duplicar as receitas que pode aos correspondentes e com elas duplica os direitos nas Alfândegas de Vossa Majestade. Os pais de famílias que empregando os filhos no tráfico e manejo do comércio mandam um deles ao Reino vender os frutos daquele Estado, espera que o filho se restitua com fazendas, com negócio e com utilidade recíproca. Assim negociam e assim vivem os moradores daquele Estado [...] (AHU: Espírito Santo, cx. 08, docs. 8, 46, 47).

Pela análise do documento pode-se chegar a uma contextualização do quadro produtivo: os lavradores consumiam mercadorias de natureza variada no comércio, dando como garantia colheitas futuras, enquanto os mercadores propiciavam tal consumo com a manutenção do pagamento a prazo. Observa-se também, pela transcrição, a iniciativa do agricultor de se inserir nas atividades mercantis, via preparação de um dos filhos para atuar como negociante.

Em tempos de reordenação da economia colonial, como no Maranhão e no Pará, igualmente no Espírito Santo, os produtores almejavam conquistar maior liberdade de negociação de seus frutos, ou seja, ter o direito de comercializar com quem melhor lhes conviesse. Portanto, a partir do documento, se identifica a presença de

grupos sociais atuando em vários setores de acumulação – produção, negociação e comercialização.

Diante do quadro apresentado e com a utilização de conceitos de ARS, pretendo expor uma possibilidade de interpretação de inventários *post mortem* para discutir a formação de uma rede creditícia na praça de Vitória, entre 1790 e 1831. As opções metodológicas incluem análises estatísticas e de redes sociais como forma de interpretação de fontes históricas.

Da mesma forma, essas abordagens ajudam a entender melhor as estratégias de uma família ao longo de sua vida e, em particular, suas opções entre consumo e a “poupança” ou, ainda, seus gastos diferenciados (ou não) na formação de filhos e filhas. Enfim, tais pesquisas auxiliam, também, na análise da passagem de patrimônios de uma geração a outra (FRAGOSO, 2002, p. 4).

Acrescento que tratar de relações financeiras depende da coexistência do envolvimento creditício entre pares de pessoas, somente possível mediante opções individuais, tomadas a partir do comprometimento com relações de confiança entre credores e devedores, o que acrescenta às relações financeiras aspectos mais pessoais de escolha, até porque cada negociante, “[...] para conquistar um freguês tinha necessidade de fazer dele um amigo” (HOLANDA, 1995, p. 149). Trata-se, portanto, de um estudo voltado à reflexão sobre experiências pessoais que, juntas, compõem uma rede de relações socioeconômicas.

Com uma população reduzida, que limitava as chances de grandes negócios, a estratégia adotada pelos negociantes era estabelecer uma rede de relações que ultrapassava mecanismos de compra e venda de mercadorias. Até porque a atuação e a permanência de um determinado negociante no mercado estavam ligadas à aceitação por parte de seus clientes.

2.1 – Rede de créditos e análise estatística: interpretação das fontes

Mesmo que, aparentemente, articulações financeiras pareçam frias e incapazes de se traduzirem em uma trama relacional, a rede de créditos formada pelas relações estabelecidas entre negociantes e demais membros da sociedade revela que esse tipo de ligação extrapola os aspectos econômicos em si. Apesar de ser muito frequente a menção a redes sociais para análise das relações econômicas, a metodologia pouco foi utilizada, até agora, nos estudos de créditos, mesmo que

essas relações se caracterizem por ocorrer entre pares de pessoas, grupos ou empresas, premissa para a construção de uma ARS. “A preocupação central desta abordagem são os tipos e formas de relacionamentos mantidos pelas unidades de análise [...] e como estes laços podem interferir no comportamento e nas escolhas destas unidades” (GIL, 2009, p. 19). Seguindo as orientações de Tiago Luís Gil (2009) sobre a maneira de constituir uma rede social como método de análise, iniciei a elaboração das matrizes e dos gráficos a partir de informações relativas às relações financeiras constantes nos inventários *post mortem*. Optou-se por trabalhar as relações financeiras estabelecidas entre 27 negociantes/comerciantes e seus pares, credores e/ou devedores, escolhidos por simularem o contexto econômico em seu sentido estrito³⁸.

O procedimento inicial foi formar uma matriz A com a construção de um banco de dados contendo os 27 negociantes/comerciantes e suas relações de empréstimos, ativos e passivos, em duas colunas nas quais foram dispostos, na primeira, os credores, e, na segunda, os devedores. Para evitar problemas de grafias e homônimos, comuns no Oitocentos, manteve-se informações complementares pertinentes à identificação dos indivíduos no meio social, como: profissão, se cativo ou livre, patente militar, parentescos, entre outras. Em seguida, se procedeu à fragmentação da matriz base, considerando a posição de credor ou devedor dos negociantes em foco, o que gerou mais duas matrizes, B e C.

Posteriormente, de forma a permitir uma melhor visualização da rede nos gráficos, a matriz base foi dividida em três, tendo como referência a data de constituição dos inventários: a matriz D, de 1792 a 1807, com seis negociantes; a matriz G, de 1809 a 1818, com sete negociantes; e a matriz J, de 1824 a 1831, com quatorze negociantes. Em seguida, adotou-se o mesmo procedimento utilizado na matriz base, de separar as relações de empréstimos e débitos nas matrizes dos recortes

³⁸ Os 27 documentos vinculados aos patrimônios dos negociantes/comerciantes em destaque fazem parte de uma amostra de 452 inventários produzidos entre 1790 a 1831 (APJES). Importante destacar que as denominações “negociante” e “comerciante” foram atribuídas diante de informações diretas ou de análise patrimonial, além da leitura de outras fontes documentais do mesmo período. Da amostra completa pode-se observar a presença de 39 inventários em que a renda principal familiar se vinculava aos negócios, contudo, nem todos mantinham relações financeiras que os inserissem na rede de créditos aqui proposta. Optou-se pela manutenção dos comerciantes com estabelecimentos varejistas, mesmo com pouca participação na rede de crédito, para contrapor padrões de consumo do contexto em estudo.

temporais: matrizes E e F para o primeiro recorte; matrizes H e I para o segundo; e matrizes K e L para o terceiro.

A divisão temporal para construção das matrizes considerou a existência ou não de inventários com patrimônio vinculado ao mundo dos negócios, com informações sobre dívidas ativas e passivas, que possibilitassem a visualização de uma rede representativa para o período mais abrangente, de 1790 a 1831. No entanto, em geral, a irregularidade de números de inventários de um ano a outro foi transmitida para a rede de crédito.

TABELA 9: Matrizes para constituição da rede de créditos

Nome da matriz	Ano	Tipo de passivo	Negociantes*	Linhas**	Vértices***
A	1792-1831	Ativo e passivo	27	1.837	1.379
B	1792-1831	Ativo	21	1.593	1.249
C	1792-1831	Passivo	21	244	179
D	1792-1807	Ativo e passivo	6	436	348
E	1792-1807	Ativo	6	389	328
F	1801-1807	Passivo	3	47	25
G	1809-1818	Ativo e passivo	7	766	645
H	1809-1818	Ativo	6	723	617
I	1809-1818	Passivo	5	43	39
J	1824-1831	Ativo e passivo	14	635	527
K	1824-1831	Ativo	9	481	427
L	1824-1831	Passivo	13	154	121

Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1792-1831. Considerar: Ativo = dívidas a receber; Passivo = dívidas a pagar. *Correspondência entre negociantes com o número de linhas representando as relações de crédito em cada matriz construída no banco de dados. **Vértices: representação do número de indivíduos da matriz quando lançada no *software Pajek*.

Como demonstra a Tabela 9, cada matriz foi nomeada pelas letras de A a L, para, em seguida, gerar seus respectivos gráficos no *Pajek*, o *software* adotado para a ARS, o que permitiu a visualização da rede de crédito, com diferentes focos e tamanhos.

Estes gráficos diferem daqueles seriais, mais conhecidos, por não apresentar uma linearidade modulada pelo tempo. Cada matriz, e seu gráfico correspondente, equivalem a um instantâneo dos relacionamentos de um grupo. O gráfico é formado por módulos (que representam as unidades, vértices), linhas (que simbolizam as relações) e setas que indicam o sentido da ligação. De acordo com o tipo de gráfico utilizado, os

desenhos e cores dos nódulos variam, o que também ocorre com o comprimento das linhas, de forma a dar um significado visual ao que foi expresso na matriz pelo pesquisador (GIL, 2009, p. 19).

Fábio Faria Mendes (2011) acrescenta que a definição de ARS, como base metodológica, depende da utilização de conceitos, técnicas e índices desenvolvidos a partir da *graph theory* (teoria dos grafos), construídos com a utilização de programas específicos que permitem a visualização de relações entre indivíduos, mediante a utilização de bancos de dados. Os gráficos representam a forma da rede a partir do comportamento de seus atores, compostos por um conjunto de vértices (atores) e linhas (relações entre pares de vértices). Portanto, a ligação entre vértices passa a ser a representação gráfica de um conjunto de relações entre pessoas. Mendes (2011) argumenta ainda que os dados da ARS possuem a forma de matrizes de adjacência, em que linhas e colunas representam os mesmos casos, e cada célula descreve ausência/presença de uma relação entre os indivíduos.

Assim, o número de linhas especificado na Tabela 9 para cada matriz representa a quantidade de empréstimos, ativo ou passivo, concretizada na amostragem. Quando da formação dos gráficos através das respectivas matrizes nota-se uma diminuição do número de linhas, pois os nomes aparecem uma única vez, mesmo que repetidos em várias concessões de empréstimos. Na representação gráfica da rede, os vértices repetidos aparecem uma única vez e a ligação entre eles passa a ser a relação entre credor e devedor em si, não importando a quantidade de vezes que ambos concretizaram alguma relação creditícia. Por exemplo, as 1.837 linhas da matriz A representam a quantidade de relações creditícias, enquanto as 1.379 referem-se à quantidade de indivíduos envolvidos naquelas relações creditícias.

Importante destacar que, ao eliminar da representação da rede a repetição de nomes, não se excluem as relações estabelecidas entre dois ou mais atores da rede, essas são visíveis pelas linhas e sentidos das setas, o que permite estabelecer o fluxo de ativos e passivos, bem como observar as intercessões que aqui se formam quando mais de três indivíduos estão correlacionados. Assim, a metodologia permite a visualização das relações diretas e indiretas firmadas entre os negociantes/comerciantes e seus pares. As formas de medir o prestígio ou o atributo social perante a rede de créditos aqui tratada passam a ser a quantidade e a dimensão das relações assumidas pelos negociantes junto a uma parcela da população. Graficamente, é possível medir o prestígio através de convenções

aplicadas às formas, cores, densidades, rótulos etc., que distinguem indivíduos e suas relações – vértices e linhas – com ocorrências distintas.

2.2 – Rede de créditos da praça mercantil de Vitória (1792-1831)

No advento do século XIX, os negociantes agiam como os responsáveis pelo grosso da comercialização de mercadorias externas e do excedente da produção rural do Espírito Santo e, até mesmo, no incremento da atividade agrícola, por meio da aquisição de propriedades não só urbanas como também rurais. A título de exemplo, em termos gerais, a análise de 452 inventários confirmou haver uma diversidade de atividades no tocante à fonte de riqueza das famílias espírito-santenses. Compreende-se a classificação quanto à fonte de riqueza familiar, enunciada na Tabela 1, como base da principal forma de sustento, conforme o conhecimento patrimonial presente em cada inventário.

Não obstante, outros documentos estudados confirmam os dados coletados nos espólios das famílias. Foi o caso da Petição, anteriormente citada, em que consta a assinatura de cinco importantes negociantes da praça de Vitória com patrimônios inventariados no recorte temporal em estudo: Matheus José Vieira, José Ribeiro Pinto, Manoel Pinto de Castro, Antônio José Ferreira de Araújo e Manoel Alves da Cunha.

Da Tabela 1, nota-se a presença das principais fontes de renda que foram identificadas em todo o corpo documental, com a identificação de 39 homens dedicados aos negócios mercantes ou proprietários de comércios diversos. Ou seja, quase 10% das famílias que tiveram seus bens inventariados possuíam, como principal fonte de riqueza, as relações comerciais estabelecidas na praça mercantil de Vitória e, em algumas oportunidades, mantinham negócios em outras praças do Brasil.

No contexto em pesquisa, outras famílias acumulavam fontes de renda entre a produção e o comércio, caso que é também perceptível entre os negociantes em estudo. A atuação no mundo dos negócios era complementada com rendas alternativas ligadas à terra, como a produção de víveres, perceptível com a presença de bens rurais entre o patrimônio de 20 negociantes. Nota-se que em apenas um

dos patrimônios ligados ao comércio não constou arrolamento de bens rurais ou urbanos, fato confirmado pela identificação do inventariado como dedicado ao comércio de cabotagem e seu falecimento ter ocorrido durante uma de suas viagens pela costa³⁹.

Dos 39 negociantes e/ou comerciantes identificados, 18 possuíam propriedades rurais e urbanas, 18 adquiriram somente bens urbanos, dois mantinham patrimônio apenas rural e, como exposto, em apenas um dos casos não constou nenhum bem de raiz. O investimento em propriedades rurais por parte dos homens dedicados à atividade mercantil comprova existir, no Espírito Santo, a mesma tendência observada em outras praças: a transferência do pecúlio angariado no comércio para os setores agrícolas que, ao mesmo tempo, garantia a diversificação da renda do investidor, além de elevar seu *status* frente à sociedade (FRAGOSO, 1998).

Outro mecanismo de manutenção do *status* socioeconômico presente na sociedade oitocentista dependeu da capacidade individual de se lançar mão de estratégias, como a concessão de pequenos empréstimos e/ou adiantamentos de colheitas, o que gerou uma rede que ligava os aqui denominados negociantes com o restante da população.

Da soma dos patrimônios arrolados, entre 1790 e 1831, num total de 903:393\$296, 94:965\$229 dos bens referem-se a dinheiro líquido e dívidas a receber. A concessão de créditos representava um investimento arriscado, mas que demonstra a possibilidade de os credores acumularem fortunas e prestígio, permitindo, assim, a alternativa de aquisição de riquezas em outros setores produtivos, como a agricultura, ou até mesmo o incremento nas atividades mercantis pautadas no comércio. Diante disso, as dívidas a receber e dinheiro líquido acabam por corresponder a 10,50% do valor total inventariado, atrás somente dos escravos (50,25%) e dos imóveis urbanos (18,70%), o que corrobora para a identificação das relações financeiras como de relevância para a manutenção da sociedade em

³⁹ Inventário de José Joaquim Barboza, natural da Europa, casado com Ana Joaquina Maria dos Prazeres, residente em Pernambuco, com dois filhos em Vitória e um no Rio de Janeiro, além do que o acompanha nas viagens, Caetano Patrício Barboza, que foi inventariante no processo. Morreu no percurso que fazia para o Espírito Santo. “Declarou o inventariante que o dito falecido nada possuía. [...] confinando e vivendo de frutos desta terra para fora e lhe no regresso que fazia da cidade do Rio de Janeiro para esta Vila foi aprisionado por um ‘Brigue Francês’ o qual lhe saqueando todos os seus bens e frutos do seu negócio tanto dele como do falecido pai [...]” (APJES, 1801). A abertura do inventário, possivelmente, teve o propósito de justificar o não pagamento de dívidas constituídas em Vitória.

estudo. Fato semelhante foi constatado por Zephyr L. Frank (2012) em sua análise sobre o Rio de Janeiro oitocentista. Segundo Frank, era possível aos remediados e aos pobres, tanto do ambiente rural quanto do urbano, assumirem o papel de credor e/ou devedor perante outros membros da sociedade fluminense. A título de comparação, o mesmo autor assinala que, para o Rio de Janeiro do início do século XIX, as propriedades imobiliárias correspondiam a 29% de toda riqueza inventariada, enquanto os escravos somavam pouco mais de 14% da riqueza. Zephyr Frank acrescenta que as dívidas de crédito informal, no caso do Rio de Janeiro, seriam a segunda forma mais importante de riqueza, atrás somente dos imóveis urbanos: “Uma verdadeira rede de dívidas, elas valiam ligeiramente menos para os proprietários do Rio do que os escravos, mas, por si só, constituíam mais de 20% da riqueza” (FRANK, 2012, p. 49).

Retomando o caso espírito-santense, as relações financeiras somam 2.042 menções no conjunto de inventários, entre dinheiro líquido e dívidas ativas (Tabela 3). Considerando os valores das dívidas ativas arroladas nos inventários: 302 dos lançamentos compunham dívidas inferiores a 1\$000; 594 com valores entre 1\$000 e 5\$000; 298, acima de 5\$000 até 10\$000; 288 entre 10\$001 e 20\$000; 107 entre 20\$001 e 30\$000; 72 entre 30\$001 e 40\$000; 42 entre 40\$001 e 50\$000; e 338 acima de 50\$000. Ou seja, 58,50% das dívidas não ultrapassava o valor de 10\$000. Como exposto anteriormente na Tabela 9, os negociantes eram grandes credores, sendo que 27 desses homens acumularam 1.593 das anotações de dívidas a receber nos arrolamentos, essas formando a matriz B. Portanto, próximo a 80% das menções de dívidas ativas, contidas nos 452 inventários, pertencem aos patrimônios dos 27 negociantes/comerciantes ao conferirem empréstimos, com cobrança ou não de juros, e realizarem vendas com pagamento a prazo em seus comércios, para indivíduos de diferentes condições sociais.

As mesmas fontes revelam que todos os 452 inventariados deviam a quantia de 104:344\$922, o que denota uma gama de relações financeiras, sem distinção entre credores e devedores. Na maioria dos casos, o mesmo indivíduo acabava por se comprometer em ambas as vertentes que envolvem os empréstimos. Muito além de informar um equilíbrio das dívidas ativas e passivas, os dados demonstram a dimensão das transações financeiras, com a participação de todos os segmentos sociais nas atividades comerciais, incluindo cativos e forros.

Afonso de Alencastro Graça Filho (2002), ao analisar os mecanismos comerciais da Comarca do Rio das Mortes, com ênfase em São João del Rei entre as décadas de 1830 e 1880, também observou que a abertura de crédito, principalmente quando envolvia compras com anotação da dívida em cadernetas, ocorria indistintamente para livres e cativos. Esse fator, para o autor, denota a complexidade das relações de dominação do escravismo brasileiro. Em meio a uma sociedade hierarquizada e excludente na maioria de seus espaços, o comércio se converteu em espaço de consumo aberto à capacidade financeira individual, muitas vezes, sem considerar o *status* social do consumidor.

Nomeados na Tabela 10, os 27 negociantes/comerciantes, os quais tiveram os dados de aquisição e concessão de empréstimos capazes de representar a complexidade envolvendo as relações financeiras, compõem os principais atores da rede de créditos em análise. Outra questão, a dinâmica das atividades financeiras ao longo do tempo, demonstra haver diferenças significantes em termos de conexões entre credores e devedores de uma década a outra. A solução para o problema foi escolher três recortes temporais com o propósito de abranger o contexto da pesquisa, com ênfase nas interações entre esses indivíduos com mais representatividade em âmbito socioeconômico, visíveis na rede a partir de um recorte temporal reduzido.

A Tabela 10 expõe os patrimônios, incluindo as dívidas a receber e contraídas, dos 27 negociantes que compõem a amostra da pesquisa aqui em exame. Observa-se, pela mesma tabela e pela informação sobre o montante patrimonial arrolado nos 452 inventários, 903:393\$296, que os negociantes, juntos, participavam com 242:455\$624, aproximadamente 25% do total, o que denota certa concentração de riqueza também entre os homens de negócios, já que os 27 negociantes correspondem próximo a 6% dos 452 processos de inventários. Do total do patrimônio dos negociantes em destaque, 50:468\$631 correspondia aos créditos concedidos a 1.249 indivíduos, o que respondia por quase 20% do montante dos 27 patrimônios. Com relação às dívidas dos mesmos, 49:224\$886 de seus bens estava comprometido com a rede de crédito a pagar. Apesar do aparente equilíbrio entre dívidas ativas e passivas, predominou o desequilíbrio financeiro quando da análise individual dos patrimônios dos negociantes, conforme demonstra a Tabela 10.

TABELA 10: Patrimônio e rede de créditos dos negociantes (Vitória, 1792-1831)

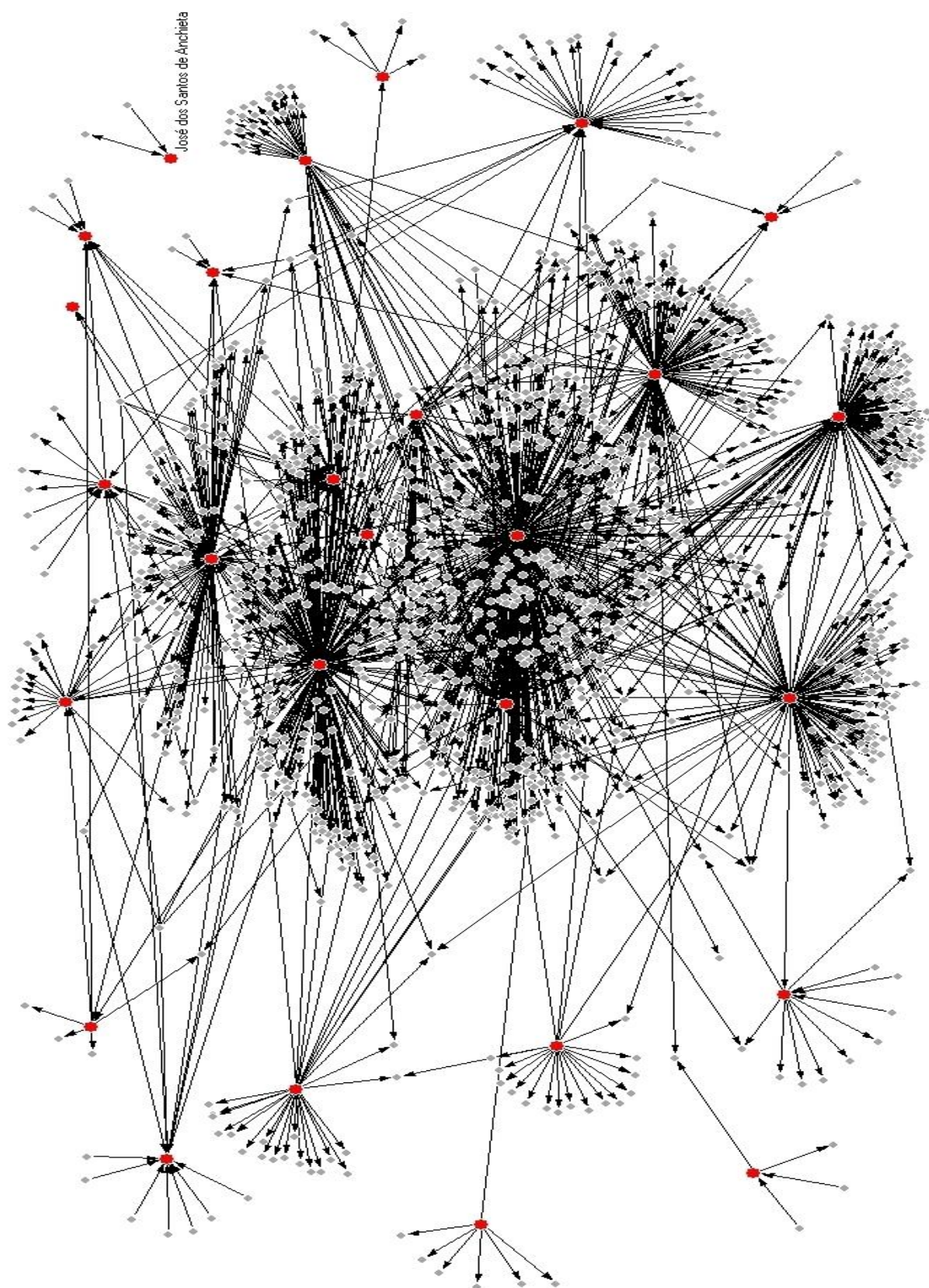
Ano	Negociante	Monte-mor	Crédito	Débito
1792	José Pedro Rangel	2:510\$860	72\$580	302\$834
1801	Francisco de Medeiros Arruda	2:194\$555	290\$795	157\$645
1801	Raphael Machado Fraga	9:533\$655	2:242\$504	0
1803	José Joaquim da Luz	1:291\$276	442\$564	674\$604
1803	Antônio Rodrigues Batalha	8:738\$196	1:179\$900	416\$298
1807	Capitão José Pinto Ribeiro de Carvalho	12:427\$309	2:919\$059	0
1809	Capitão Manoel Fernandes Lopes de Faria	4:152\$211	94\$390	471\$913
1809	Matheus José Vieira	8:709\$634	6:763\$857	5:253\$477
1811	Capitão-mor José Ribeiro Pinto	20:194\$205*	5:782\$555	0
1813	Manoel Antônio Borges	8:452\$390	4:194\$270	0
1814	Capitão Ignácio Luiz de Castro Brandão	9:176\$857	2:391\$697	2:821\$436
1817	Sebastião Nunes de Miranda	1:519\$150	554\$190	312\$769
1818	Joaquim José Ferreira	301\$400	0	928\$383
1824	José dos Santos de Anchieta	675\$280	45\$990	173\$232
1825	Joaquim Marinho da Silva	5:373\$795	342\$730	1:061\$806
1826	Capitão João Martins Meireles	57:655\$876	6:010\$120	1:982\$517
1827	Antônio José Ferreira de Araújo	42:597\$463	8:985\$722	7:035\$038
1827	Capitão Manoel Pinto de Castro	2:859\$160	0	1:055\$700
1828	Capitão José Pinto dos Santos Lisboa	1:452\$670	152\$190	1:442\$824
1828	Alferes Antônio Bento Pacheco	14:668\$480	5:176\$745	16:798\$800
1830	Narciso José Teixeira	1:440\$600	171\$730	0
1830	Antônio da Silva	1:453\$090	0	362\$876
1830	Francisco de Paula Rodrigues Batalha	3:627\$654	0	1:562\$200
1830	Alferes Luciano José de Andrade Gomes	921\$900	0	1:153\$026
1830	Alferes Manoel Alves da Cunha	7:757\$965	1:883\$805	1:799\$668
1831	Antônio José da Silva	5:867\$388	771\$238	1:563\$280
1831	José Francisco dos Reis Malta	27:096\$810	0	1:894\$560
TOTAL		242:455\$624	50:468\$631	49:224\$886

Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1792-1831. *Valor estimado, documento incompleto.

Na maioria dos casos, apesar da concessão de créditos, esses homens de negócios não estavam livres de lançar mão de empréstimos para manterem suas atividades comerciais, o que corroborava para o endividamento de alguns, necessitando de pesquisas no sentido de se chegar a conclusões específicas para tal padrão. No momento, observa-se que a comparação entre ativos e passivos de alguns negociantes pode significar uma demanda por empréstimos que superava a capacidade credora dos homens de negócios. Outra possibilidade, que não deve ser descartada, diz respeito à dimensão dos empreendimentos comerciais no Espírito Santo que, em sua maioria, quando comparada a outras localidades, demonstra que os investimentos exigiram um capital muito menor, talvez o mesmo dos setores remediados exemplificados por Zephyr L. Frank (2012, p. 120): “[...] o papel do crédito não era enriquecer os setores medianos, mas provê-los de capital necessário para começar a tocar pequenos negócios, comprar escravos e facilitar o gerenciamento da renda e das despesas ao longo do ano”.

O Gráfico 3, produzido a partir da matriz A constante na Tabela 9, tem por objetivo demonstrar a densidade de ligações de empréstimos e débitos que, conjuntamente, os 27 negociantes acumulavam quando da abertura de seus inventários e/ou de seus cônjuges. Vale lembrar que, na coleta de dados, considerei o cônjuge do sexo masculino como representante e provedor do patrimônio familiar arrolado, independentemente do mesmo configurar como inventariante ou inventariado.

GRÁFICO 3: Rede de créditos de negociantes (Vitória, 1792-1831)



Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1792-1831.

A representação gráfica da matriz A foi orientada no sentido de identificar os negociantes pelas esferas de cor vermelha, enquanto as esferas de cor cinza representam os indivíduos com quem esses negociantes estabeleceram relações de crédito e débito. As setas indicam o sentido dos fluxos dos empréstimos, indo ao encontro dos devedores. Como forma de tornar visível a rede, apenas o nome de um negociante foi mantido para, assim, diferenciá-lo do restante dos indivíduos participantes, esses com seus nomes ocultos devido à quantidade de ocorrências, 1.379 nomes.

Com relação ao nome em destaque, José dos Santos de Anchieta, nota-se que se trata de uma exceção à regra dentro da rede de crédito por não manter ligações diretas e/ou indiretas com os demais negociantes. José dos Santos de Anchieta, natural da vila de Campos, tem sua trajetória exposta em dois processos em que participou: o primeiro como inventariante, quando da morte de sua esposa, Rosa Maria de Jesus, em 1821; e o segundo, em 1824, quando de seu falecimento⁴⁰. Em sociedade com seu genro, Antônio Rodrigues Pereira, José dos Santos de Anchieta possuía uma venda em processo de constituição entre os anos de 1821 e 1824, período em que foram produzidos os documentos cartoriais.

Em 1821, esse negociante possuía um patrimônio de 1:015\$161, três anos depois, seus bens somavam 675\$280. Além de demonstrar uma queda patrimonial – até porque, como meeiro, no primeiro processo coube a José dos Santos metade dos bens inventariados, sendo a outra metade destinada aos seis filhos do casal –, as informações servem para expor que, mesmo com capital reduzido, isso não impediu ao viúvo manter seu projeto de constituir um comércio próprio.

Em 1824, o processo de abertura de sua venda parece que estava concluído e seu balanço rendeu 497\$780, cabendo ao inventariado metade desse valor, 248\$890, o que significava quase 37% do patrimônio de José dos Santos de Anchieta. Seu sócio, Antônio Rodrigues Pereira, figurou como inventariante nesse inventário e acabou por assumir os negócios da família, como cabeça de sua mulher e herdeira, Rosa Maria do Espírito Santo.

⁴⁰ Para a constituição das matrizes se considerou o inventário de 1824 quando do falecimento de José dos Santos de Anchieta, o que não impediu a coleta de informações qualitativas no inventário de Rosa Maria de Jesus, de 1821 (APJES, 1821; 1824).

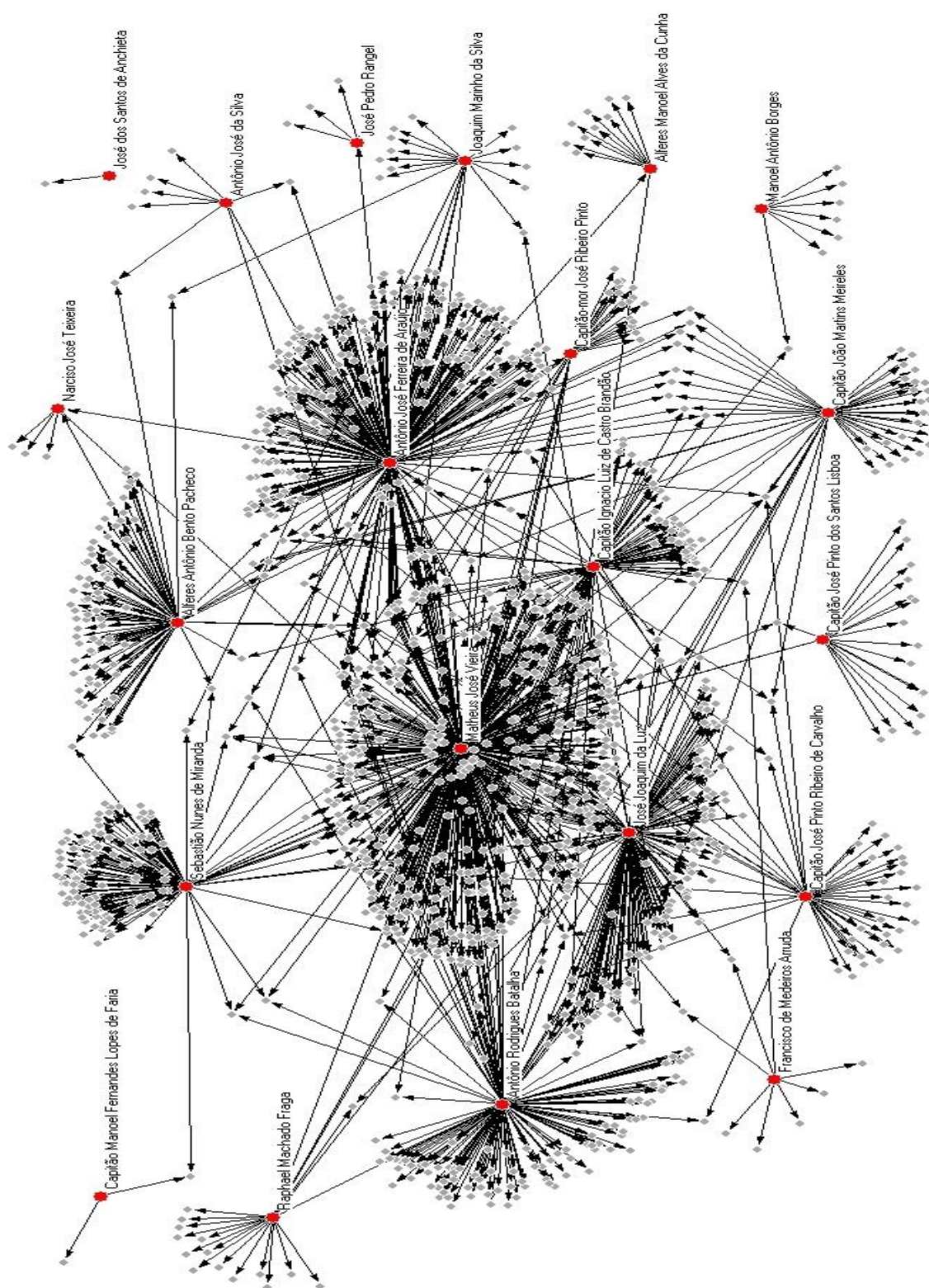
José dos Santos de Anchieta não comprometera seu patrimônio com a rede de créditos, porém informações constantes nos processos investigados levam a crer que o mesmo negociante mantinha relações financeiras em outras praças comerciais, como a do Rio de Janeiro. O negociante estava a dever, na Corte do Rio de Janeiro, a quantia de 134\$932, metade de uma despesa imposta pela constituição de sua sociedade, possivelmente com a compra de mercadorias para abertura da venda.

Voltando ao Gráfico 3, outro aspecto revelado foi às conexões formadas entre negociantes de forma direta e indireta. Mesmo considerando todo o recorte temporal, nota-se que as diversas ligações formam uma rede densa, graças às interações estabelecidas entre negociantes e seus credores e devedores, existindo a possibilidade de compartilhamento de relações de um credor/devedor com mais de um negociante. A explicação para tal fator pode residir na espacialidade de Vitória, com dimensões que favoreciam as interações diretas e indiretas entre os negociantes, ao passo que a população, em geral, tinha acesso a créditos em mais de um comércio varejista.

Com relação à rede de dívidas ativas dos mesmos negociantes, o costume de se efetuarem vendas de mercadorias a prazo no comércio local, com a utilização de anotações em cadernetas, fez com que predominassem as pequenas dívidas por compra de mercadorias.

Como demonstra o Gráfico 4, a concessão de ativos se agrupa ao redor de determinados negociantes com comércio de porta aberta, que serão detalhados mais adiante com a análise das trajetórias individuais. Entre os valores das dívidas de borrador, denominação empregada para especificar a compra no comércio varejista, com a anotação em cadernos e cadernetas para posterior pagamento, como já mencionado, com valores inferiores a 10\$000 (58,50% das dívidas arroladas). A presença de dívidas com valores superiores a 50\$000, 16,6% da amostra, chama a atenção para a frequência dos empréstimos em espécies tomados por uma parcela da população, possivelmente, vinculados a investimentos em propriedades e escravos. Mesmo os empréstimos em espécies, com cobrança ou não de juros, eram concedidos pelos homens de negócios para demais membros da sociedade.

GRÁFICO 4: Rede de dívidas ativas de negociantes (Vitória, 1792-1831)



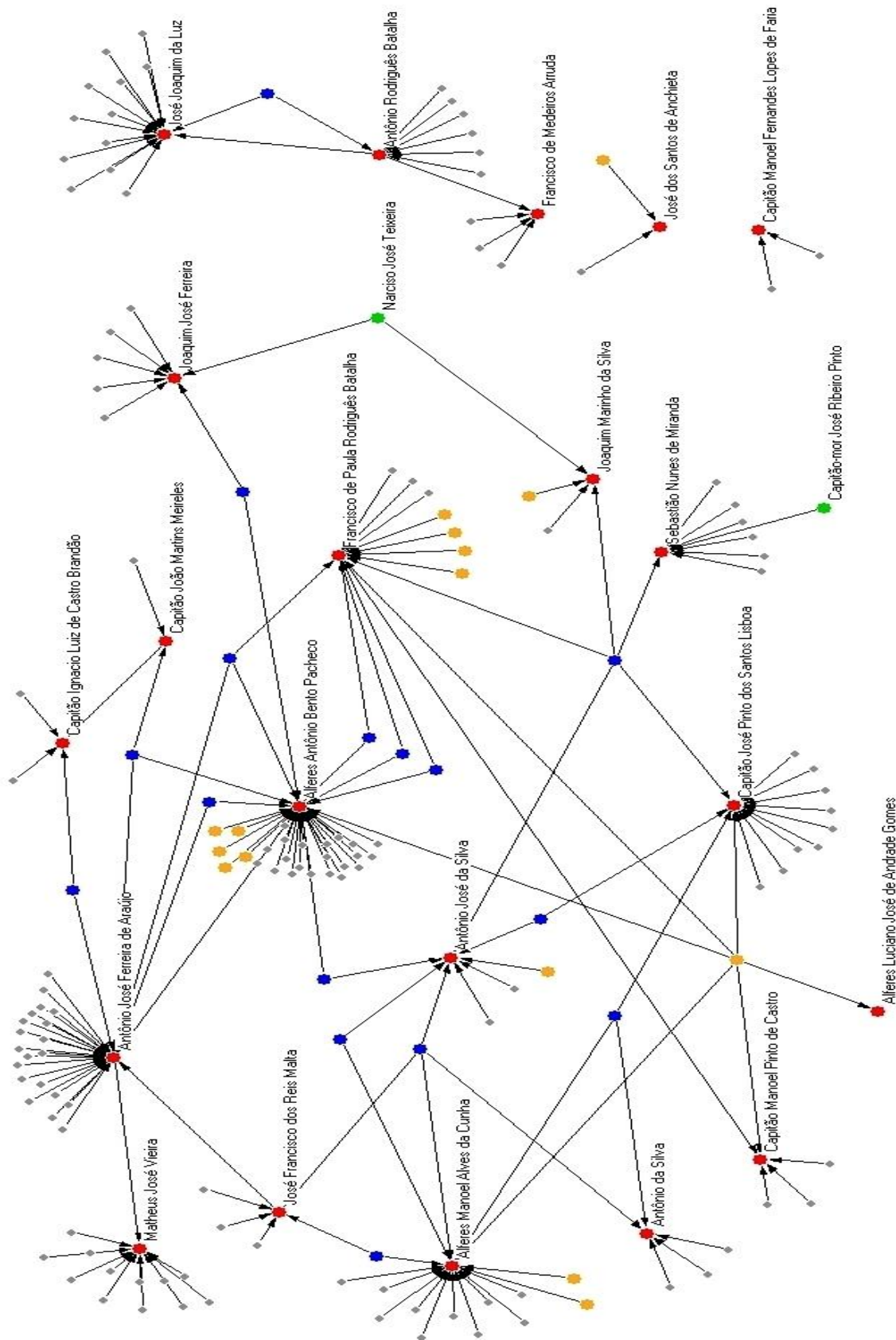
Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1792-1831.

No Gráfico 4, construído a partir da matriz B, com apenas os ativos concedidos pelos negociantes, observa-se a ausência de seis negociantes: Joaquim José Ferreira, capitão Manoel Pinto de Castro, Antônio da Silva, Francisco de Paula Rodrigues Batalha, alferes Luciano José de Andrade Gomes e José Francisco dos Reis Malta. Apesar de dedicados aos negócios, esses homens não concederam empréstimos a juros ou efetuaram vendas de mercadorias a prazo. Alguns não possuíam condições de se firmarem como credores na praça mercantil onde atuavam e outros simplesmente restringiram suas relações financeiras. Ou ainda, talvez por manterem boas relações com determinados atores sociais, os negociantes, em epígrafe, conseguiam adquirir auxílio financeiro através de empréstimos sem terem que comprometer seus patrimônios com a concessão de créditos.

Como se observa no Gráfico 4, a capacidade dos negociantes de conceder empréstimos e/ou executar vendas a prazo permanece densa e com várias intercessões representadas pelas linhas que unem negociantes de forma indireta, devido ao fato de mais de um ter concedido empréstimos a determinado indivíduo. Essa rede demonstra como os negociantes podiam funcionar como conectores entre aqueles que buscavam créditos.

Já o Gráfico 5 serve para a visualização de como se comportavam os negociantes quando adquiriam dívidas passivas. Pela visualização, observa-se que a rede de créditos passivos, disponíveis aos negociantes, estava restrita. No entanto, em termos de valores, como exposto, existe um equilíbrio entre os empréstimos concedidos e débitos contraídos pelos negociantes. Assim, entre as questões de crédito, não apenas o comércio varejista e o acúmulo de concessões feitas pelos negociantes/comerciantes deve ser considerado, mas também as relações vinculadas ao mercado atacadista frequentado por eles com a finalidade de adquirir mercadorias para a comercialização localmente. Portanto, a maioria das relações de endividamento, representadas no Gráfico 5, vinculam-se aos negócios no mercado atacadista, nos ambientes em que os negociantes adquiriam seus estoques.

GRÁFICO 5: Rede de dívidas passivas de negociantes (Vitória, 1792-1831)



Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1792-1831.

Construído a partir da matriz C, o Gráfico 5 desenha a rede formada com os dados dos empréstimos contraídos por 21 dos 27 negociantes que compõem a amostra da pesquisa aqui desenvolvida. Nessa rede foi mantido o padrão de representação, com os negociantes identificados pelas esferas vermelhas, enquanto as conexões indiretas entre eles são expostas com a cor azul. Destaca-se, ainda, pela cor verde, a ligação direta entre alguns negociantes que, apesar de não contraírem dívidas, aparecem, nessa rede, como credores de outros negociantes – capitão-mor José Ribeiro Pinto e Narciso José Teixeira. Outro destaque, pela cor laranja, diz respeito aos empréstimos contraídos pelos negociantes em outras praças comerciais.

As representações das redes até aqui expostas deixam nítida a vocação dos negociantes em conceder empréstimos e realizar vendas a prazo para uma grande parcela da sociedade, em contraposição a participação como devedores em termos de quantidades. Ou seja, pelo Gráfico 5, observa-se pouca quantidade de vértices e linhas representando o tipo de relação em questão. Mesmo assim, como mencionado, apesar da baixa ocorrência, uma característica marcante nos empréstimos contraídos pelos negociantes diz respeito ao valor, sendo mais expressivos e, na maioria dos casos, contraídos em espécie ou com a compra de estoques para abastecer seus comércios. Pode-se dizer que a rede de crédito envolvendo a disponibilidade de conceder empréstimos e vendas a prazo servia para firmar relações com uma considerável porção da população, enquanto a tomada de empréstimos acabava por garantir estabilidade e/ou recuperação financeira dos negociantes. Esses empréstimos tomados pelos negociantes provinham de credores que formavam redes distintas, até mesmo em praças comerciais de outras regiões.

Seguindo a mesma lógica, ao analisar casos específicos de negociantes de São João del Rei durante o império, Afonso de Alencastro Graça Filho (2002) nota certo equilíbrio monetário entre as dívidas ativas e passivas, estando a diferença na quantidade e qualidade das dívidas concedidas e adquiridas pelos homens de negócios. Os empréstimos e venda de mercadorias a prazo atingiam pequenos valores concedidos a um grande número de pessoas. Com relação às dívidas passivas dos negociantes sanjoanenses, esses recorriam a empréstimos com indivíduos específicos, na maioria dos casos ligados às atividades mercantes em São João ou em outras praças. Essas dívidas contraídas pelos negociantes se

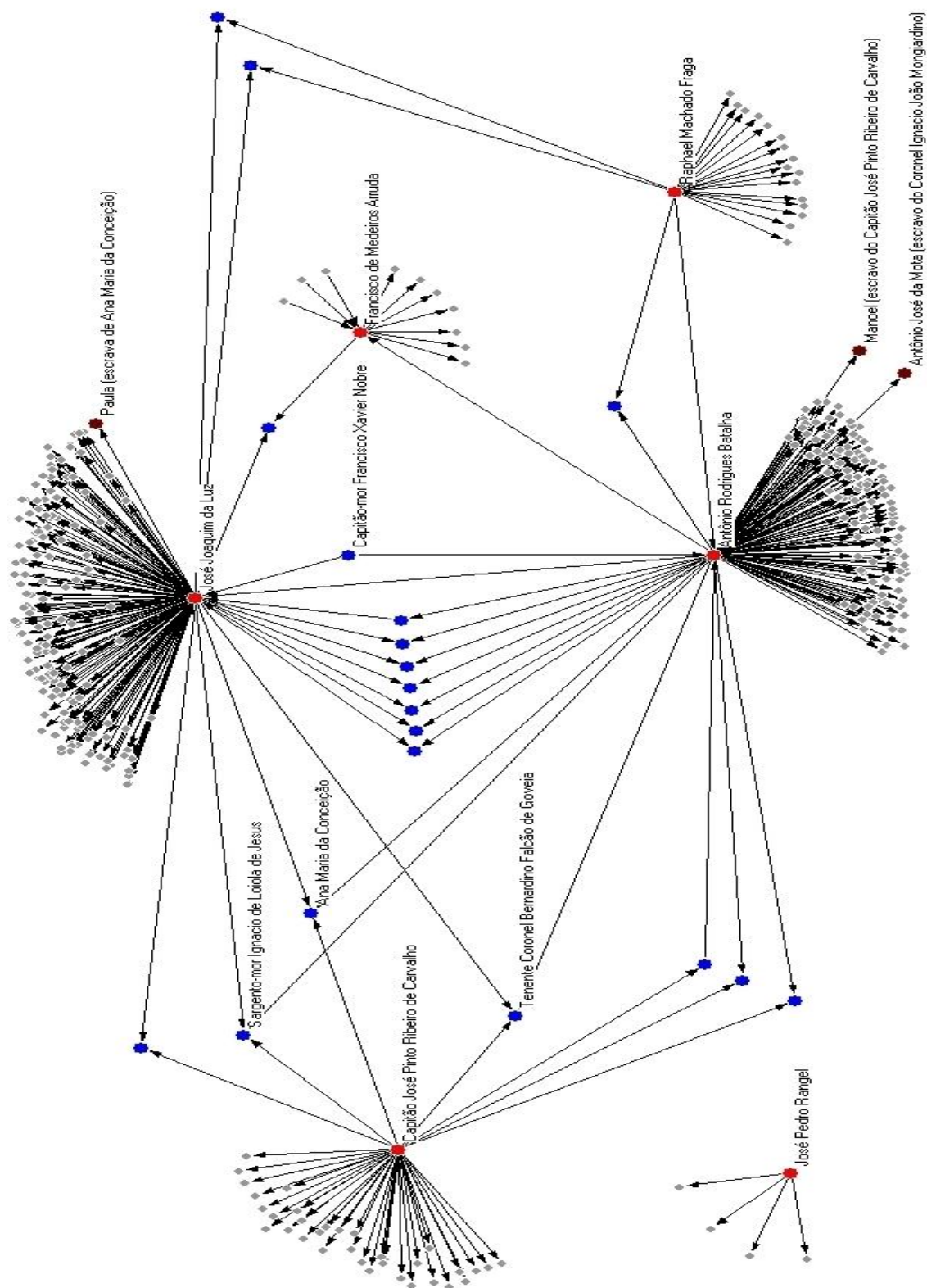
configuravam pelo menor número, quando comparados à quantidade de concessões, mas possuindo valores muito mais significativos. Para o autor citado, a dinâmica de relações financeiras pode indicar que dívidas passivas eram repassadas, como crédito em espécie, pelos homens dedicados ao trato comercial para seus clientes, tornando-se fonte de lucratividade mediante a cobrança de juros.

Essa dinâmica financeira, mesmo que com ressalvas, estava presente no contexto em estudo, permitindo que a concessão de créditos se traduzisse numa forma de consolidar as relações sociais entre a elite local e o restante da população, como demonstra o Gráfico 4. Os negociantes, muitas vezes com relações em outras praças, dedicavam-se ao comércio de abastecimento, visto que a base produtiva do Espírito Santo era o cultivo de gêneros de consumo e a distribuição desses para outras regiões do Brasil. Portanto, mesmo em se tratando de contextos diferentes, quando comparamos a pesquisa de Graça Filho (2002) com a aqui empreendida, observa-se que os estudos da dinâmica dos mercados financeiros, capixaba e sanjoanense, possuem semelhanças em muitos aspectos, o que denota a importância de estudos de regiões dedicadas à produção e ao comércio de abastecimento para a compreensão da temática de forma mais abrangente.

2.3 – Negociantes e rede de créditos (Vitória, 1792-1807)

O Gráfico 6 refere-se às dívidas ativas e passivas dos negociantes presentes no recorte temporal de 1792 a 1807, quais sejam: José Pedro Rangel, Francisco de Medeiros Arruda, Raphael Machado Fraga, José Joaquim da Luz, Antônio Rodrigues Batalha e o capitão José Pinto Ribeiro de Carvalho. O Gráfico 6 mantém o padrão dos demais, com destaque para os negociantes, esferas vermelhas, e para as personagens em geral, com a cor cinza. Além disso, foi dado destaque para algumas ligações empreendidas e identificadas, com as esferas azuis, para identificar indivíduos que mantiveram relações com mais de um negociante, enquanto a cor marrom serve para demarcar casos específicos em que escravos aparecem como devedores em estabelecimentos comerciais.

GRÁFICO 6: Rede de créditos de negociantes (Vitória, 1792-1807)



Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1792-1807.

Apesar de manter certa concentração, como ocorreu nos Gráficos 3 e 4, o Gráfico 6, feito a partir da matriz D, permite visualizar alguns aspectos anteriormente omitidos devido ao excesso de dados. Por exemplo, observa-se que José Pedro Rangel não pode ser considerado um negociante de muitas relações, quando comparado aos demais.

Falecido em Lisboa, em 1792, o patrimônio de José Pedro Rangel chegou a 2:510\$860, não estando comprometido na rede de créditos passivos e ativos de forma significativa. O isolamento dessa personagem na rede de créditos pode ser justificado pelo recorte temporal, ou seja, suas relações se consolidaram antes de 1792, ano em que veio a falecer. Outro aspecto que chama a atenção é a localização de seu falecimento em Lisboa: talvez o referido negociante tenha estabelecido sua rede de crédito no espaço em que frequentava quando de sua morte. José Pedro Rangel não se encontra isolado nas representações anteriores por ter sido relacionado entre os devedores de Antônio José Ferreira de Araújo, negociante que será tratado no terceiro recorte temporal proposto para análise da rede de créditos.

Igualmente, Raphael Machado Fraga, falecido em 1801, foge dos padrões, não podendo ser considerado um negociante de muitas relações, quando comparado a Antônio Rodrigues Batalha e José Joaquim da Luz, os dois últimos com comércios de porta aberta, elemento que favorecia a concentração de relações creditícias com a população em geral.

Continuando com a análise da trajetória de Raphael Machado Fraga (APJES, 1801), apesar de um monte-mor considerável para o contexto espírito-santense do Oitocentos, 9:533\$655, o negociante pouco se dispôs a atuar no ramo dos empréstimos. Essa personagem, que não possuía dívidas quando da sua morte, concentrou sua fortuna em escravos, num total de 54, bem como na produção de açúcar, criação de gado empregado no próprio engenho e produção de farinha, gêneros negociados no mercado interno e externo à então capitania. Sua identificação de negociante advém de declarações encontradas em seu testamento, documento anexo ao inventário.

Também no Gráfico 6, em destaque com a cor azul, encontram-se relações de atores sociais com três negociantes distintos, como, por exemplo, as ligações estabelecidas por dona Ana Maria da Conceição⁴¹.

Dona Ana demonstra ter sido pessoa de boas relações no comércio local, pois suas ligações com os negociantes José Joaquim da Luz e Antônio Rodrigues Batalha dizem respeito a compras realizadas a prazo, mediante anotações. Já a dívida contraída junto ao capitão José Pinto Ribeiro de Carvalho, devido ao seu montante de 63\$235, sugere a tomada de empréstimo em espécie, o que leva a crer que também em Vitória: “Ao comerciante poderiam ser solicitadas quantias para a compra de terras, escravos e outras necessidades da vida rural, incluindo adiantamentos para tratamento médico, funerais ou pequenos valores [...]” (GRAÇA FILHO, 2002, p. 76). Além dessas relações de crédito na praça comercial, dona Ana foi citada abonando a dívida de uma de suas escravas, de nome Paula, em destaque com a cor marrom, contraída junto a José Joaquim da Luz, dono de loja de secos e molhados.

Em outros dois exemplos, o tenente coronel Bernardino Falcão de Gouveia e o sargento-mor Ignácio de Loiola de Jesus se comprometeram com os mesmos negociantes que dona Ana Maria da Conceição. A diferença está no valor de suas dívidas, todas compatíveis com a compra de mercadorias no varejo.

No mesmo gráfico, observam-se escravos abonados por seus donos para a compra a prazo, entre os quais se destacam: o capitão José Pinto Ribeiro de Carvalho, proprietário de Manoel, e o coronel Inácio João Monjardino, dono do escravo Antônio José da Mota. Como demonstra o gráfico, essas dívidas foram contraídas junto a Antônio Rodrigues Batalha, proprietário de uma botica, onde não era comum a venda a prazo para cativos, sendo os dois casos mencionados as únicas exceções. Considerando os referidos casos, o fato de apenas dois escravos se configurarem como consumidores em um comércio dedicado à venda de medicamentos, levanta-se duas possibilidades: seria costume os proprietários arcarem com custos envolvendo o tratamento de enfermidades de seus cativos, ou a busca por

⁴¹ Dona Ana Maria da Conceição também se configura como devedora de outro negociante, Matheus José Vieira, esse estabelecido com venda de secos e molhados e elencado no segundo recorte temporal aqui proposto. As referidas ligações, estabelecidas por dona Ana com quatro negociantes, acabam por se traduzir como uma relação indireta que os uniam na rede de crédito.

tratamentos com curandeiros e benzedoras corresponderia às alternativas mais comuns entre os escravos.

Em se tratando de negociantes com estabelecimentos comerciais, o caso de José Joaquim da Luz se torna ímpar para demonstrar como funcionava a rede de créditos ministrada por ele e demais negociantes. Foi constatada nos inventários de Cândida Rosa⁴², do ano de 1799, e de seu marido, José Joaquim da Luz, confeccionado quatro anos depois, a presença do comércio de “secos e molhados”⁴³.

No estabelecimento comercial de José Joaquim da Luz, natural de Lisboa, vendia-se todo o tipo de mercadoria: panos da Índia e da Bretanha, vinho do Reino, condimentos do Oriente, carne do sul da colônia, dentre outros. Na loja também funcionava o esquema de venda a prazo, com anotação em caderno, representada pelas linhas que partem desse comerciante, com setas indicando cada devedor. O casal possuía, além do estabelecimento comercial, quando do falecimento de dona Cândida Rosa, um sítio com lavouras de cana e algodão, e três escravos.

No entanto, o que chama a atenção na trajetória do comerciante José, diz respeito ao seu endividamento em 1799. Do monte-mor, calculado em 1:714\$475, mais de 60% foi estipulado para saldar dívidas do casal, que somavam 1:047\$463, sugerindo a extinção da loja e falência de seu proprietário.

Entretanto, em 1803, José Joaquim da Luz permanecia como dono do comércio de secos e molhados, com o mesmo número de escravos – dois diferentes dos que foram arrolados no inventário de sua esposa –, mas sem o sítio e suas plantações. Nesse processo, o monte-mor do inventariado atingiu o valor de 1:291\$276 e as dívidas a pagar somaram 674\$604. Diante dessa trajetória, deduz-se que o comerciante utilizou seu patrimônio rural e dois dos escravos presentes no inventário de sua esposa para amortizar as dívidas e renegociar as restantes, podendo, com isso, assegurar a manutenção de sua principal fonte de renda, o comércio de secos e molhados.

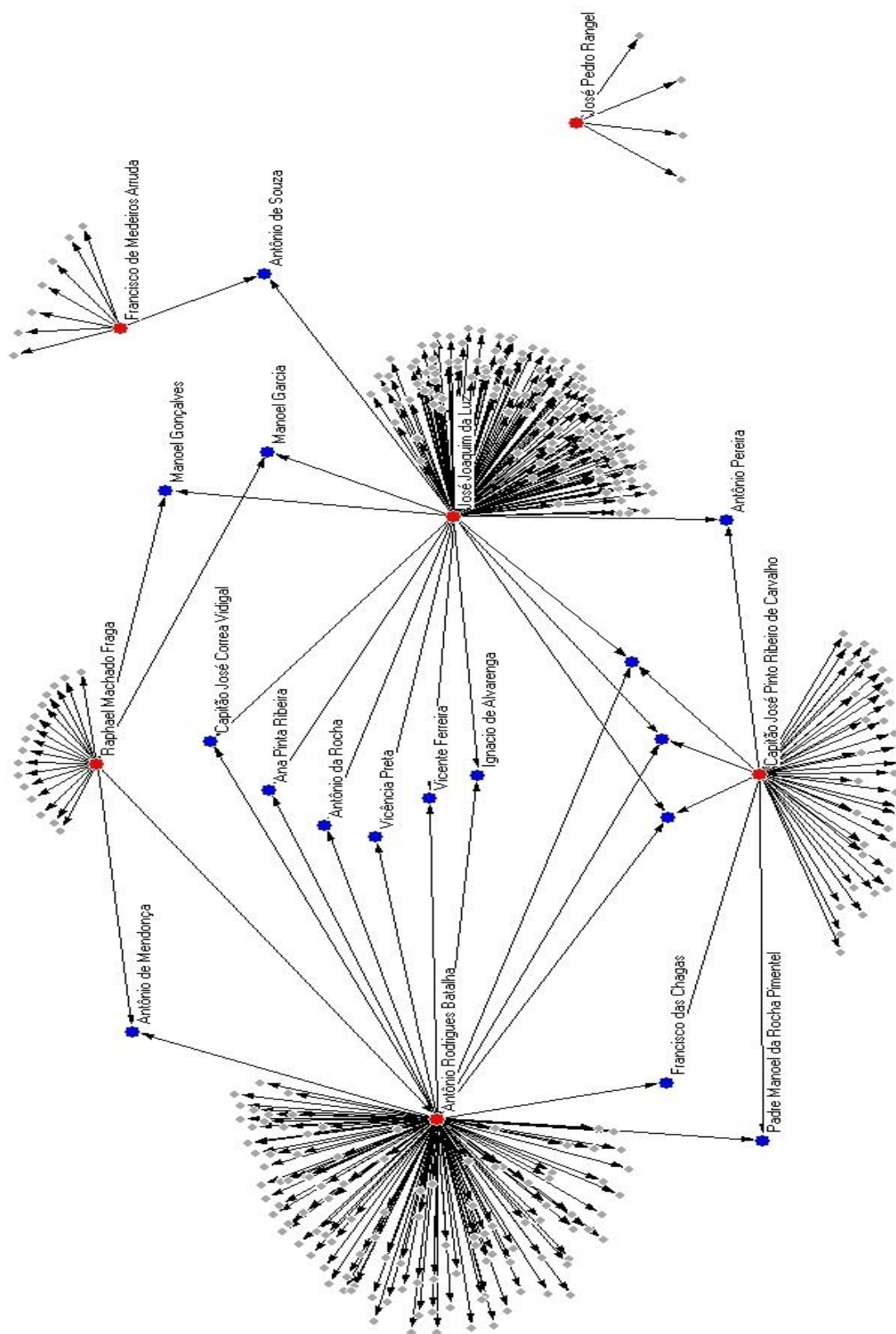
⁴² Para a constituição das matrizes que projetam as redes de créditos, foram utilizados os dados do inventário de José Joaquim da Luz, de 1803, contudo, a apreciação do inventário de Cândida Rosa aparece de forma qualitativa (APJES, 1799; 1803).

⁴³ Fazendas secas: tecidos, artigos de vestuários, aviamentos, livros, instrumentos musicais, utensílios domésticos, peças de metal, louças, especiarias, papelaria etc. Molhados, basicamente, alimentos e gêneros líquidos como: azeite, bebidas, tintas, carne seca, pólvora etc. Feitos da terra eram mercadorias produzidas na região, poderiam ser classificados como “molhados”: gêneros comestíveis e aguardente (GRAÇA FILHO, 2002).

A estratégia dos cônjuges-meeiros de não quitar as dívidas passivas com a finalização do inventário de seus consortes parece ter sido comum em Vitória do século XIX, podendo ser observada quando estabelecidas relações parentais entre os envolvidos em mais de um inventário. A atitude servia como forma de assegurar a manutenção da fonte de renda dos herdeiros, sendo mais perceptível quando o chefe da família permanecia vivo e se responsabilizava pelo pagamento aos credores, o que denota laços de confiança existentes com quem adquiria ou concedia empréstimos.

Pelo Gráfico 7, de 1792 a 1807, nota-se a concentração de dívidas ativas dos principais negociantes com estabelecimento fixo, José Joaquim da Luz e Antônio Rodrigues Batalha. A maior parte das interações, expostas no Gráfico 7, referem-se a compras a prazo no comércio varejista, realizadas pela população em geral. Os débitos eram anotados em cadernos que continham o nome do devedor e o valor da compra, além de menção do *status* dos indivíduos, sendo comum encontrar, entre os devedores das lojas de secos e molhados, a designação de escravo e o nome do proprietário do mesmo.

GRÁFICO 7: Rede de dívidas ativas de negociantes (Vitória, 1792-1807)



Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1792-1807.

Continuando com a análise da rede, Antônio Rodrigues Batalha (APJES, 1803), a partir de ações específicas, conseguiu manter sua rede de créditos, ativos e passivos, ao mesmo tempo em que ascendeu perante a rede sociopolítica local. Natural do Rio de Janeiro, bacharel, casado com Tereza Maria de Jesus, no inventário de Batalha aparecem como seus herdeiros quatro filhos: Joana Francisca dos Santos, Francisca Rosa, Francisco de Paula Rodrigues Batalha e Miguel Rodrigues Batalha. A trajetória de Antônio Rodrigues Batalha revela em que medida um comerciante proprietário de uma botica conseguia coadunar seus negócios com cargos públicos a ponto de assegurar que seus dois filhos do sexo masculino estabelecessem espaços relacionais próprios e atuassem como negociantes, anos depois de seu falecimento. Na capitania do Espírito Santo, Batalha assumiu os cargos de capitão-mor e Juiz de Órfãos, além de constituir um considerável patrimônio de 8:738\$196, formado por escravos, casas de aluguel, terrenos e seu comércio. Na botica, principal fonte de renda da família Batalha, as vendas a prazo eram comuns, com o diferencial de apresentarem apenas duas menções a escravos, como já exposto.

Quando do falecimento de dona Thereza Maria de Jesus (APJES), em 1823, não foi arrolada a botica entre os bens da viúva, e sim várias casas de aluguel como principal fonte de renda. As avaliações somaram, neste inventário, 7:864\$600, o que demonstra certa ampliação patrimonial já que a viúva, como meeira, recebera, em 1803, com o falecimento de seu marido, pouco mais de 4:000\$000. Além disso, em 1803, quando da divisão dos bens do casal, a botica e todos os seus pertences, incluindo as dívidas a receber de seus clientes, foi destinada à viúva meeira, até porque, na época, seus filhos eram menores de idade: Francisco com 15 anos e Miguel tinha apenas sete anos. Ao exercer funções públicas e se estabelecer como um comerciante bem sucedido, Antônio Rodrigues Batalha garantiu aos seus descendentes, além do pecúlio material, a ascensão política e social em Vitória. Um exemplo disso foi a nomeação de seu filho, Miguel Rodrigues Batalha, para a função de boticário oficial, em 17 de maio de 1813⁴⁴. Tudo leva a crer que Miguel Rodrigues Batalha, além do cargo de boticário oficial, tenha assumido o comércio de seu pai, pois, em diversos processos cartoriais investigados, seu nome aparece como credor

⁴⁴ Segundo Basílio Carvalho Daemon (2010), Miguel Rodrigues Batalha foi o primeiro a assumir o posto de boticário oficial, mediante exame na Corte do Rio de Janeiro, seguindo o Regulamento da época.

de contas de receituários contraídas na botica da família. Quanto a Francisco de Paula, esse foi identificado como negociante pertencente à rede de créditos aqui exposta e sua trajetória será tratada mais adiante.

Outro negociante de cabedal, estabelecido na praça de Vitória, foi o capitão José Pinto Ribeiro de Carvalho, que acumulou fortuna tendo como fonte de renda os negócios que mantinha entre as praças do Rio de Janeiro e do Espírito Santo. O capitão José faleceu em 18 de março de 1807 e, em seu solene testamento, deixou a entender que, se porventura aparecesse alguma dívida proveniente de seus negócios no Rio de Janeiro e em Vitória, fosse ela devidamente comprovada com documentação.

Eu capitão Jose Pinto Ribeiro de Carvalho, natural da cidade do Porto, morador nesta Vila de Nossa Senhora da Vitória, filho legítimo do Capitão Antônio Pinto Ribeiro e de Dona Maria de Jesus [...] falecidos. [...] Declaro que tenho vários negócios na cidade do Rio de Janeiro e nesta Vila (Vitória), e destes negócios e que tenho digo, tenha tratado não devo coisa alguma que me lembre, mas se [...] algum crédito de conta fiz que seja devidamente comprovado (APJES, 1807).

Este português, estabelecido no Espírito Santo, possuía um patrimônio bem diversificado entre bens rurais e urbanos, com 37 escravos, alguns se destacando por possuir ofícios: um oficial de ferreiro e um ajudante, um aprendiz de carpinteiro, uma costureira e uma costureira e rendeira. A fortuna arrolada, de 12:427\$309, foi dividida entre a viúva meeira, Ana Maria Moraes, e os dois filhos do casal, José e Maria, já que o inventariado não comprometeu o patrimônio familiar com a aquisição de empréstimos. Da mesma forma que os negociantes já mencionados, José Pinto Ribeiro de Carvalho mantinha créditos a juros, o que correspondia à quantia de 2:919\$059, quase 25% de seu patrimônio no momento de sua morte.

De acordo com os exemplos apresentados, na chegada do Oitocentos, a elite mercantil espírito-santense não estava circunscrita apenas à esfera do poder econômico, mas, por meio de benesses e alianças, conseguiu se firmar também como elite política. A estratégia dos negociantes em adquirir cargos públicos e patentes militares, para a manutenção de seu *status*, não revela uma singularidade do Espírito Santo, mas um fator recorrente em toda a colônia e, depois, no Império do Brasil. A historiadora Maria Fernanda Baptista Bicalho (1997, p. 381) argumenta que, durante o século XVIII, os comerciantes da Bahia tendiam a se afirmar nas

funções políticas. Destarte, a mesma historiadora enumera as estratégias empregadas pelos comerciantes no sentido de enobrecerem-se:

Almejando participar dos cargos da governança, os comerciantes radicados na Colônia desenvolviam estratégias de enobrecimento, quer casando-se com filhas da nobreza da terra, quer ingressando na carreira militar e eclesiástica, ou nas irmandades e confrarias religiosas (BICALHO, 1997, p. 381).

A transferência para formas de investimentos alheios ao comércio, como a aquisição de imóveis rurais e urbanos, prestava-se ao reconhecimento do estamento do comerciante pela sociedade. Na época, negociantes eram posicionados como praticantes de ofício mecânico e, ao adquirirem propriedades rurais ou contraírem matrimônios com filhas de fazendeiros, buscavam a ascensão social que esse tipo de investimento e/ou relação proporcionava. Além disso, a diversificação de rendas, com o cultivo da terra e as relações mercantis, proporcionou estabilidade financeira a determinados negociantes/comerciantes. Ou seja, para pertencer à elite local, o que contava era a disponibilidade individual e/ou familiar de transferir recursos de seu setor de origem, forjando uma imagem ligada à terra.

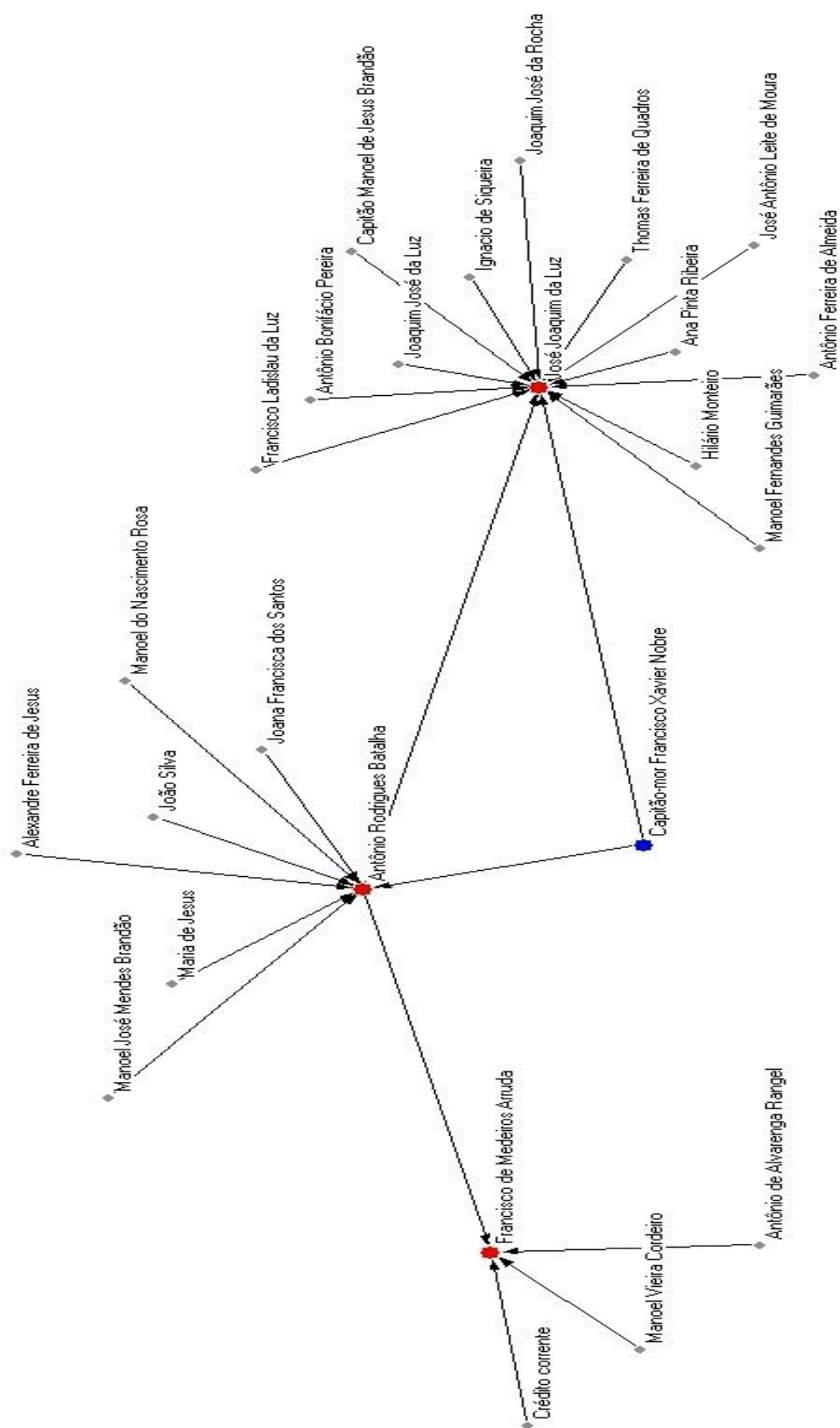
Outra forma de enobrecimento, em especial para o período colonial, estava ligada à benevolência do Estado português, garantida mediante doação financeira ou através de serviços militares e públicos em troca de mercês – títulos, cargos públicos, patentes militares, doações de terras, entre outros. Fernanda Olival (2001, p. 18) designa o mercado de mercês, entre os séculos XVII e XVIII, como:

Disponibilidade para o serviço, pedir, dar, receber e manifestar agradecimento, num verdadeiro círculo vicioso, eram realidades a que grande parte da sociedade deste período se sentia profundamente vinculada, cada um seguindo a sua condição e interesses.

Proveniente da cultura política dominante do Antigo Regime, em que as sociedades se organizavam em função do privilégio e da honra, a concessão de mercês se fez presente na administração colonial portuguesa como dever da Coroa em compensar os serviços prestados por seus vassallos (OLIVAL, 2001). Mesmo no século XIX, a concessão de benefícios por parte do Estado se converteu em mecanismo de enobrecimento e ascensão social e econômica.

Com relação às dívidas passivas, entre os anos de 1792 e 1807, o Gráfico 8 demonstra as ligações diretas e indiretas estabelecidas entre os negociantes e seus credores.

GRÁFICO 8: Redes de dívidas passivas de negociantes (Vitória, 1792-1807)



Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1792-1807.

No Gráfico 8, observa-se a ligação indireta em destaque entre dois negociantes, José Joaquim da Luz e Antônio Rodrigues Batalha, estabelecida graças aos empréstimos concedidos pelo capitão-mor Francisco Xavier Nobre. No inventário de José Joaquim da Luz, de 1803, aparece uma dívida com o referido Nobre no valor de 105\$000, com cobrança de juros de 1\$795. No mesmo ano, o valor devido por Antônio Rodrigues Batalha ao mesmo credor, à soma de 2\$120, já incluídos os juros, identifica valor bem mais modesto.

O Gráfico 8 também mostra duas ligações diretas entre negociantes, responsáveis pela construção da rede de créditos passivos em um único segmento. Antônio Rodrigues Batalha conseguiu manter sua rede de créditos aberta não somente com o restante da população, como também com demais negociantes, como José Joaquim da Luz e Francisco de Medeiros Arruda, provavelmente por conta da especificidade de seu comércio. José Joaquim da Luz devia a Batalha a quantia de 4\$760, dívida por receituário.

Os empréstimos concedidos a Francisco de Medeiros Arruda somavam 27\$914, também por compras feitas na botica da família Batalha, dentro de um total de dívidas de Arruda que chegava a 157\$645, contraídas com quatro indivíduos, como demonstra o gráfico. Apesar das dívidas contraídas, Arruda tinha a receber de oito devedores, conforme Gráfico 7, a quantia de 290\$795, que compunha seu patrimônio de 2:194\$555 (APJES, 1801).

Acrescenta-se que informações coligidas no inventário de Francisco de Medeiros Arruda, de 1801, expõem sua vocação para os negócios envolvendo o transporte de mercadorias entre as capitanias do Espírito Santo e a do Rio de Janeiro. No inventário de Arruda foram arrolados fretes da última viagem realizada pela embarcação do falecido antes de sua morte.

A lancha Nossa Senhora da Conceição, que o inventariado possuía em sociedade com Miguel João Ignácio da Fonseca, era utilizada para o transporte de fretes contratados por produtores e negociantes. Compete destacar que tais contratos poderiam ser acordados para que sua quitação se vinculasse à venda dos produtos transportados. Assim, Arruda dependia da rede de créditos, desempenhando o papel de credor e devedor, para, com isso, garantir sua fonte de renda.

A possibilidade de contratação de fretes para encaminhar produtos agrícolas a outras paragens confirma que, no contexto em estudo, o pequeno agricultor era capaz de comercializar a sua produção, e até mesmo promover sua venda em outras praças comerciais, assunto abordado no Capítulo 3. As dívidas de fretes, acima aludidas, refletem que esses pequenos produtores não possuíam meios de desenvolver tal empreitada sem a intermediação dos negociantes locais e, conseqüentemente, sem aquisição de dívidas.

2.4 – Negociantes e rede de créditos (Vitória, 1809-1818)

Passando para a análise do segundo recorte temporal aqui proposto, que concentra os anos de 1809 a 1818, pela visualização do Gráfico 9, a rede de créditos mantém a concentração de indivíduos envolvidos em relações financeiras com negociantes de porta aberta. Conforme a matriz G, em que foram representadas 766 relações de créditos, um único negociante com estabelecimento comercial, Matheus José Vieira, deteve 466 menções de dívidas a receber e a pagar, concentrando mais de 60% das relações financeiras que formam a referida rede.

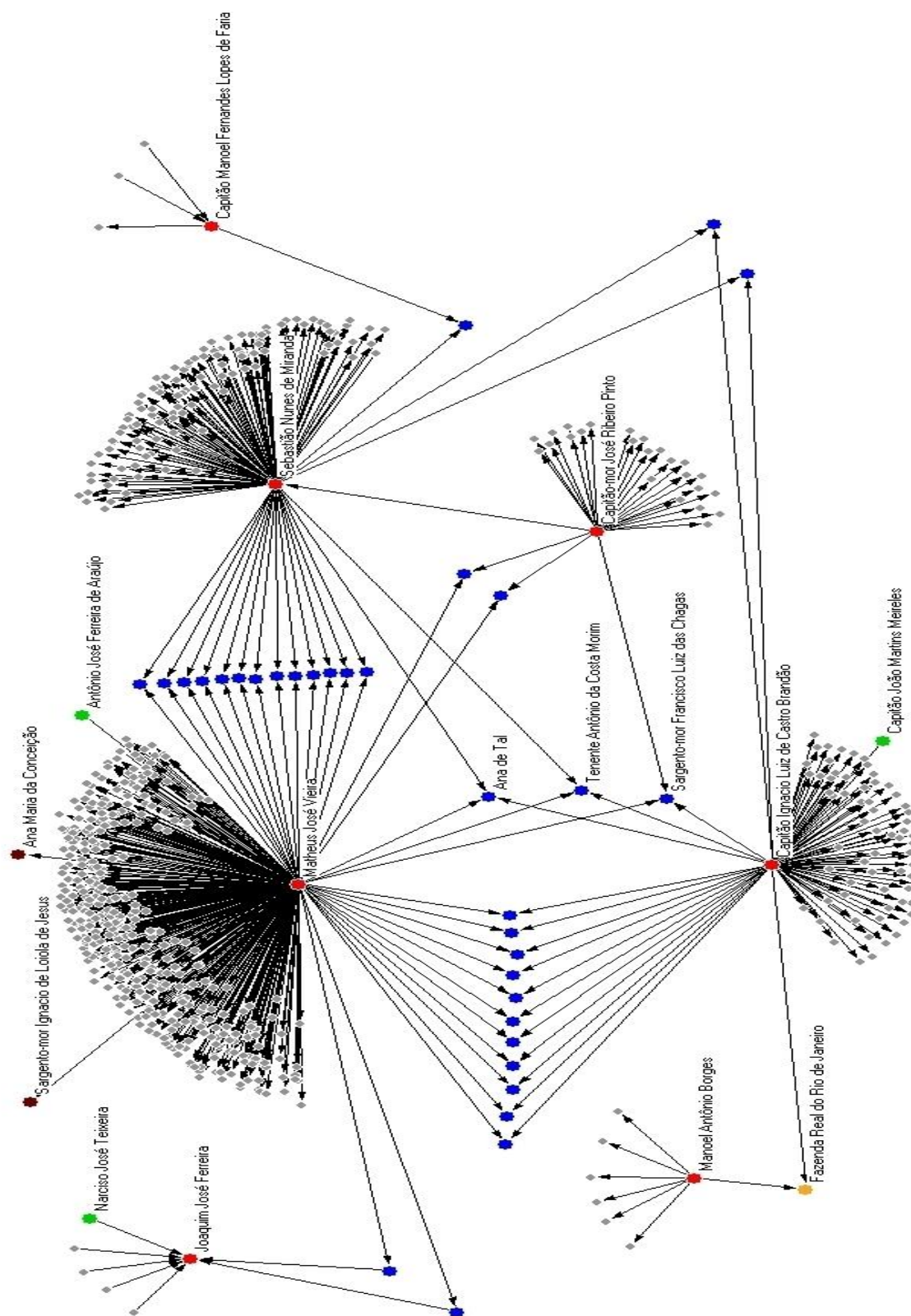
Pela trajetória de Matheus José Vieira, nota-se que esse negociante assinou, em 1806, a Petição pleiteando, junto a Sua Majestade, isenções de impostos sobre produtos importados e exportados. Passados onze anos após a assinatura da Petição, em 16 de agosto de 1817, o seu inventário foi refeito, associado ao de sua mulher, Ana Maria do Nascimento (APJES, 1817). Matheus faleceu em 1809, e sua esposa em 1812, tendo o casal, como único herdeiro, o órfão Antônio José Vieira da Vitória. Entre os bens avaliados, constaram oito escravos, dentre os quais, um com ofício de carpinteiro da ribeira; uma casa na ladeira do Pelourinho, com alguns móveis de jacarandá e prataria; nove arrobas e 24 libras de algodão em espécie; e cinco cabeças de gado. Entretanto, o principal montante arrolado compunha os créditos, com cobrança de juros, concedidos pelo casal.

Matheus José Vieira e sua mulher possuíam 8:709\$634 em bens, identificado como média fortuna para os padrões de capitânicas, como a da Bahia, mas relevante para o contexto do Espírito Santo (MATTOSO, 1997). A fortuna do falecido pautava-se, essencialmente, nas 453 dívidas a receber concedidas a indivíduos que circulavam pela capital espírito-santense. Dentre os devedores, aparecem escravos juntamente

com homens livres, totalizando 6:763\$857, ou seja, quase 80% da herança destinada ao filho e ao pagamento das dívidas do casal provinham desse tipo de transação financeira. O negociante Matheus fornecia empréstimos e/ou mantinha vendas a prazo com valores bem diversificados, como a dívida de Vicência, escrava da senhora Ignácia, no valor de 1\$440. Em meio a gama de créditos pouco significativos cedidos pelo negociante, nota-se a presença de valores expressivos. Matheus teria a receber, de um só devedor, o montante de 298\$848, dívida contraída por Ignácio de Jesus da Silva. Apesar da visível disponibilidade financeira, o então credor ativo na praça mercantil de Vitória, revelou-se também como devedor da significativa importância de 5:253\$477, soma das 13 dívidas contraídas em vida, valor superior à 60% de seu patrimônio.

Diante da análise colocada, o negociante Matheus José Vieira investiu sua fortuna, basicamente urbana, nas arriscadas transações financeiras de empréstimos em espécie e venda de mercadorias a prazo, tanto como credor quanto como devedor. Nem mesmo quando do falecimento de sua esposa, em 1812, com inventário feito três anos depois – procedimento acompanhado por José Cardozo dos Passos, pai da falecida –, as dívidas haviam sido salgadas por seu filho e único herdeiro, Antônio José Vieira da Vitória. Antônio José supôs, na época do falecimento de sua mãe, que as dívidas contraídas por seu pai não seriam muitas, motivo pelo qual os credores de Matheus pleiteassem, junto ao Poder Público, a confecção de novo inventário, arrolando as dívidas do falecido e estabelecendo a quitação das mesmas. Parece que a família deu prosseguimento aos negócios de Matheus José Vieira. Conforme a leitura do patrimônio existente quando do falecimento de Ana Maria do Nascimento, em 1812, entre outros bens, era possuidora de determinada quantidade de farinha que se achava em uma loja, no valor de 900\$000, num monte-mor de 2:712\$100, monte esse que veio a herdar o filho do casal. No procedimento, não foram arroladas dívidas, e sim uma maior diversificação patrimonial, entre bens rurais e urbanos, entre os quais se destacam os 14 cativos, sendo que sete não entraram na somatória avaliada por terem sido alforriados por José Cardozo dos Passos, pai da falecida. Pela leitura da documentação existem indícios que, sob a supervisão do avô, José Cardozo dos Passos, a fonte de renda do herdeiro foi mantida e as dívidas passivas quitadas.

GRÁFICO 9: Rede de créditos de negociantes (Vitória, 1809-1818)

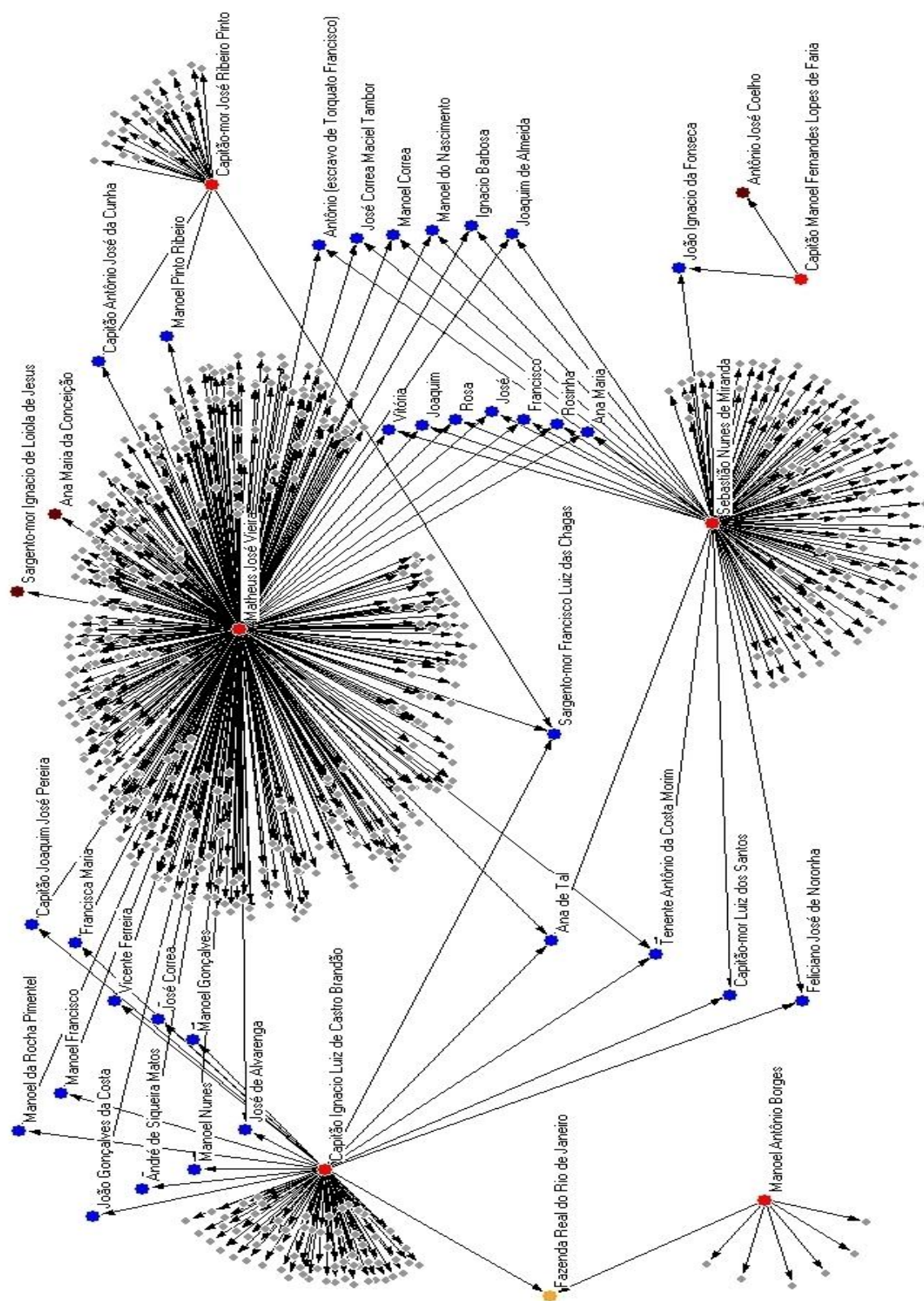


Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1809-1818.

Outro destaque levantado no Gráfico 9, diz respeito às relações indiretas mantidas entre negociantes. Nesse caso, Matheus José Vieira se torna um exemplo ímpar. Além das ligações indiretas, representadas pela cor azul, esse negociante se correlacionava com negociantes enquadrados no primeiro recorte aqui apresentado. Entre outros exemplos, como o já mencionado, encontramos Ana Maria da Conceição e o sargento-mor Ignácio de Loiola de Jesus, devedores de Matheus Vieira, e outros dois negociantes já tratados, José Joaquim da Luz e Antônio Rodrigues Batalha.

Além de Matheus José Viera, a ARS representa os contatos creditícios mantidos por mais seis negociantes: capitão Manoel Fernandes Lopes de Faria, capitão-mor José Ribeiro Pinto, Manoel Antônio Borges, capitão Ignácio Luiz de Castro Brandão, Sebastião Nunes de Miranda e Joaquim José Ferreira. Nota-se que, excetuando Joaquim José Ferreira, os demais negociantes do recorte temporal acabam por celebrar relações de dívidas ativas e ligações indiretas entre si, o que contribui para a manutenção de relações sociais entre eles.

GRÁFICO 10: Rede de dívidas ativas de negociantes (Vitória, 1809-1818)



Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1809-1818.

O Gráfico 10, executado a partir da matriz H, expõe as concessões de créditos de seis negociantes. Embora as dívidas ativas se concentrem ao redor de Matheus José Vieira, o gráfico expõe a participação dos demais negociantes que, mesmo não possuindo comércios de porta aberta, serviram como suporte financeiro para a população. Por exemplo, o capitão-mor José Ribeiro Pinto, sem dívidas passivas, mas que participa como credor na rede em análise.

O capitão-mor José Ribeiro Pinto⁴⁵, em 1806, assinou a mesma Petição que Matheus José Vieira, o que contribuiu para sua identificação como negociante. Em 1811, o capitão-mor conduziu o inventário de sua esposa, Francisca das Neves, falecida no mês de maio daquele ano (APJES, 1811). Com considerável patrimônio arrolado entre os 452 inventários levantados na pesquisa, sua fortuna ultrapassava a quantia de 20:000\$000⁴⁶.

Além do patrimônio, José Ribeiro Pinto acumulou prestígio social e político, através de títulos e cargos públicos que desempenhou – Cavaleiro da Ordem de Cristo; o posto de capitão-mor; o cargo de Juiz de Órfãos na vila da Vitória, entre os anos de 1798 a 1821; e como membro da Junta do Governo Provisório do Espírito Santo, em 1822. As articulações políticas de Ribeiro Pinto, assumindo cargos eletivos, patentes militares e títulos honoríficos, propiciaram relações sociais pertinentes às suas atividades econômicas e uma renda alternativa estável frente à instabilidade mercantil. A personagem em questão acumulou prestígio político e fortuna no Espírito Santo. Sua identificação como homem de negócios pode ser comprovada quando verificado que, dentre os bens arrolados por Ribeiro Pinto no inventário de sua esposa, constam as avaliações de duas embarcações: uma lancha nomeada Santa Rita e uma sumaca denominada Santo Antônio e São José, descritas da forma que se segue:

Foi vista e avaliada a lancha de pescaria denominada Santa Rita, com seu competente pano Massame, pronta a seguir viagem, em seu preço e valor de trezentos mil réis, cuja a quantia em frente sai. [...] Declarou o viúvo inventariante debaixo de juramento que lhe encarregado que a Sumaca Santo Antônio e São Jose [ilegível] Barra a fora importando seu casco Massame, ferros, panos e pertences, na quantia de três contos,

⁴⁵ Para evitar enganos decorrentes de homônimos, foram observadas, na documentação utilizada, as assinaturas de personagens como o capitão-mor José Ribeiro Pinto.

⁴⁶ O inventário de Francisca das Neves, como grande parte da documentação cartorial pesquisada, encontra-se deteriorado e incompleto. O valor de 20:194\$205 refere-se a uma estimativa a partir dos bens em que a leitura possibilitou a catalogação, portanto, deduz-se que o valor total ultrapasse a estimativa (APJES, 1811).

quatrocentos mil réis, cuja a quantia a margem em frente sai (APJES, 1811).

Adriana Pereira Campos (2006), ao analisar a trajetória de Ribeiro Pinto, chega à mesma conclusão de que a sumaca servia a propósitos comerciais, envolvendo a exportação de gêneros produzidos no Espírito Santo e a importação de artigos, como carnes, vinhos, panos finos, além de eventuais africanos arrematados no Rio de Janeiro.

Evidentemente, o comércio praticado por esse funcionário público favorecia-se de sua posição na burocracia local, ensejando, inclusive que ele providenciasse o ingresso do seu filho (Manoel Pinto Ribeiro) na mesma carreira, enviando-o à Corte a fim de prepará-lo para assumir o cargo de juiz de fora em Angola (CAMPOS, 2006, p. 585).

Outro elemento comprobatório de sua posição como negociante, suas relações financeiras, elevam José Ribeiro Pinto à condição de importante credor na praça de Vitória, tendo a receber 5:782\$555 de 27 devedores, dívidas ativas arroladas no inventário de sua esposa.

Com a leitura do inventário, pode-se inferir que José Ribeiro Pinto coadunava com suas funções públicas as atividades rurais e mercantis. Ele se destacou como rico negociante do Espírito Santo e, provavelmente, utilizava sua embarcação na exportação de produtos para outras praças comerciais, retornando destas com artigos consumidos pela população local. As atividades desse negociante denotam, novamente, a ligação do Espírito Santo com outras localidades – Rio de Janeiro, Bahia, Minas Gerais, Pernambuco etc. – graças ao comércio de abastecimento.

Retomando a análise da rede de créditos representada no Gráfico 10, destacam-se as relações de investimentos em títulos da Fazenda Real do Rio de Janeiro, pertencentes a Manoel Antônio Borges e ao capitão Ignácio Luiz de Castro Brandão. As dívidas ativas eram frequentes nos inventários dos negociantes, sugerindo uma forma de investimento com créditos concedidos à população em geral, principalmente com a venda de mercadorias a prazo. Ao contrário, os investimentos em títulos públicos e mesmo os depósitos bancários não faziam parte dos interesses dos homens dedicados ao mercado; seja pela ausência de instituições financeiras ou pela falta de conhecimento e acesso a esses tipos de investimentos, o que torna a compra de títulos públicos, expostas no Gráfico 10, exceções à regra.

Afonso de Alencastro Graça Filho (2002), ao analisar o ocorrido em São João del Rei, salienta que o crédito amplo continuou a ser praticado ao longo da segunda metade do século XIX, mesma época em que apólices de seguros e títulos de companhias passaram a compor as formas de investimentos das famílias. Coadunando com essa ideia, Zephyr L. Frank (2012) argumenta que, também no Rio de Janeiro, até a segunda metade do século XIX, com a ausência de bancos e com uma economia monetária incipiente, foi a disseminação da rede de créditos informais que alavancou a economia mercantil.

Foram estratégias individuais de Manoel Antônio Borges e do capitão Ignácio Luiz de Castro Brandão que os levaram a investir em títulos do Tesouro Real. Informação essa confirmada no inventário de Manoel Antônio Borges, evidenciando a relação mercante do inventariado com, pelo menos, duas praças, a de Vitória e a do Rio de Janeiro. Em 30 de abril de 1813, foi dada a entrada no inventário de Manoel Antônio Borges (APJES), expondo sua atuação em negócios nas duas capitânicas. Talvez por residir na principal praça fluminense, Borges acabou por investir parte de sua riqueza em duas apólices e duas letras, adquiridos junto à Fazenda Real do Rio de Janeiro, que, juntas, somavam 1:203\$000.

Natural da Vila Real, Arcebispado de Braga, em Portugal, Manoel Antônio Borges faleceu no estado de solteiro, deixando um filho legitimado, chamado Liberato José “Viturino”. Ambos, pai e filho, residiam na Corte do Rio de Janeiro. Mesmo não fixando residência definitiva em solo espírito-santense, nele, Borges adquiriu patrimônio que deve ter gerado os procedimentos do inventário. Firmando-se como negociante na praça mercantil da capital e até mesmo concedendo alguns empréstimos a determinados moradores de Vitória e adjacências, esse negociante conseguiu aumentar sua fortuna, provavelmente, consolidada no Rio de Janeiro, onde residia. Dentre os bens avaliados no inventário em questão, incluem-se produtos importados para atender ao comércio do Espírito Santo, como vinagre, azeite, uma diversidade de roupas e tecidos de pano de linho, e louças inglesas e da Índia. Além das mercadorias importadas, foram avaliados gêneros provindos de sua produção local, como 58 alqueires de milho e oito alqueires de arroz, alimentos que, possivelmente, foram colhidos no sítio do falecido, ou mesmo comprados de outros produtores para a revenda na Corte.

Entretanto, Manoel Antônio não mantinha imóveis em Vitória, apesar de sua estreita ligação com o ambiente urbano, perceptível tanto pelo teor de seus bens e natureza de suas atividades, quanto pelo fato de ter mantido residência no Rio de Janeiro. O fato do negociante Manoel Antônio Borges não ter patrimônio imobiliário urbano em Vitória, apesar de exceção à regra, não inviabilizou suas atividades comerciais, tão pouco desqualifica sua condição de negociante.

A soma dos bens do falecido Manoel Antônio, avaliados no Espírito Santo, totalizou a quantia de 8:452\$390, que corresponde ao valor das mercadorias já mencionadas, como também dez escravos, investimentos em títulos e vários créditos arrolados no processo. Mesmo com certa variedade patrimonial, o valor das dívidas ativas de Borges somavam 4:194\$270, ou seja, quase 50% da herança de seu filho Liberato José estava comprometida com a disposição financeira de seus devedores em saldar suas dívidas. Nos dados presentes nesse arrolamento, pressupõe-se que o português empenhava-se como mercador e mantinha seus negócios entre as praças do Rio de Janeiro e de Vitória, fornecendo, para a primeira praça, gêneros alimentícios, e, para a segunda, artigos importados.

Com relação ao capitão Ignácio Luiz de Castro Brandão, outro que acumulou a atividade mercantil com a patente militar, ele era natural de Vitória, onde faleceu em março de 1814 (APJES, 1814). O capitão Ignácio Brandão deixou a seus herdeiros a considerável fortuna de 9:176\$857, tendo como principal fonte de renda aquela ligada ao comércio. O diferencial do estabelecimento de Ignácio Brandão era a venda de móveis de madeira de lei e joias, associada aos produtos tradicionalmente comercializados nas lojas de secos, como tecidos e ferragens.

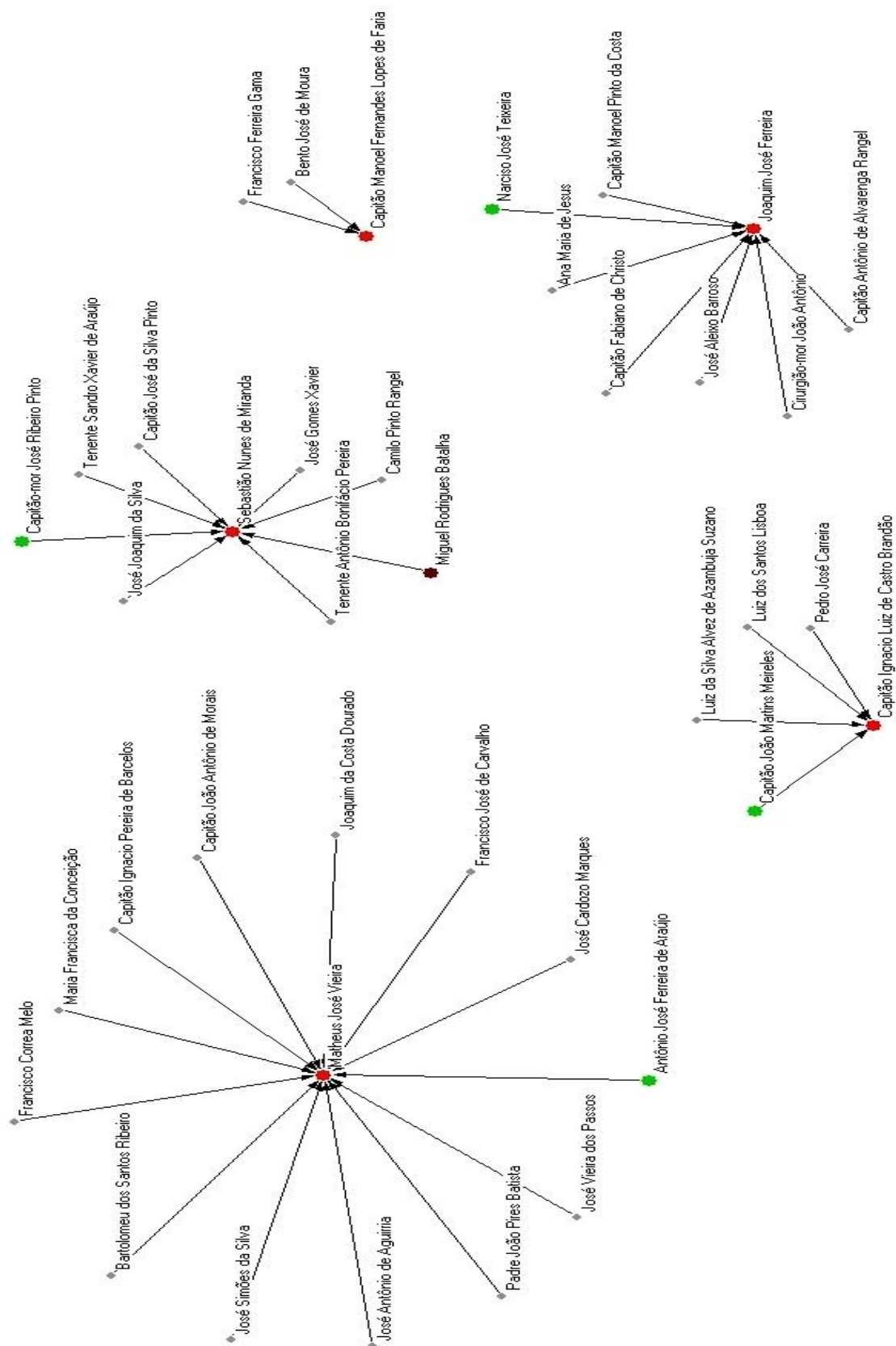
O capitão Brandão possuía também duas lanchas, provavelmente, empregadas no transporte de mercadorias para abastecer seu estabelecimento comercial. Esse comerciante era proprietário de expressiva escravaria, em se tratando de um patrimônio eminentemente urbano, contendo 18 escravos, dentre os quais um era oficial de carpintaria e outro sapateiro. À semelhança de outros negociantes, Brandão revelou ser credor/investidor de considerável montante, tendo a receber, incluindo os títulos adquiridos junto à Fazenda Real do Rio de Janeiro, a soma de 2:391\$697. No entanto, como devedor, acumulara dívidas na soma de 2:821\$436, quantia saldada com as mercadorias presentes em sua loja, levando a crer que a

família tenha abandonado o comércio fixo, mas não os negócios mercantes, haja vista que as duas lanchas continuaram a pertencer à viúva meeira.

Pelo Gráfico 10, nota-se um problema quando da ARS, a presença de nomes comuns como Vitória, Joaquim, Rosa, José, Francisco, Rosinha, Ana Maria e Ana de Tal, identificados como devedores de dois ou mais negociantes, marcados pelas esferas azuis. A opção do pesquisador seria eliminar da ARS as relações com informações insuficientes para a identificação das personagens. A manutenção dos nomes genéricos deve-se à intenção de demonstrar o tamanho da rede de créditos, sendo as análises qualitativas comprometidas. Portanto, a solução adotada foi priorizar os dados estatísticos e focar a análise qualitativa em informações específicas passíveis de comprovação.

Considerando o endividamento dos negociantes do recorte de 1809 a 1818, a análise do Gráfico 11, matriz I, demonstra que cinco contraíram dívidas, excetuando, portanto, Manoel Antônio Borges e o capitão-mor José Ribeiro Pinto, com o último aparecendo na imagem apenas como credor de outro negociante. Da mesma forma, outros três negociantes, Antônio José Ferreira de Araújo, capitão João Martins Meireles e Narciso José Teixeira, são coadjuvantes da ARS em epígrafe. Portanto, esses quatro negociantes, identificados pelas esferas verdes, no próximo gráfico, assumem o papel de credores de outros negociantes.

GRÁFICO 11: Rede de dívidas passivas de negociantes (Vitória, 1809-1818)



Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1809-1818.

A configuração dos empréstimos, adquiridos pelos negociantes, permite a visualização de todos os participantes da rede de dívidas passivas. O Gráfico 11 confirma que, apesar da disponibilidade na concessão de empréstimos e venda de mercadorias a prazo, os negociantes dispunham de uma rede de créditos passivos limitada, dependendo da rede de relações disponível a cada indivíduo na tomada de empréstimos, esses com valores bem mais expressivos quando comparados à concessão de créditos por parte dos negociantes. A rede de dívidas passivas expõe credores distintos para cada negociante, comprovando que as relações de empréstimos dependiam de articulações pessoais, individualizadas, para cada um dos atores em destaque.

Por exemplo, o capitão Manoel Fernandes Lopes de Faria possuía a maioria de seus credores e devedores distintos dos demais negociantes, havendo apenas uma ocorrência de devedor do referido capitão – João Ignácio da Fonseca –, que também estava em débito com outro negociante, Sebastião Nunes de Miranda, sendo possível observar essa relação no Gráfico 10. O devedor em comum, seguindo as definições sobre ARS, desempenharia o papel de intermediário da relação entre Faria e Miranda.

Como outros negociantes já analisados, o capitão Faria era natural de Portugal. Faleceu em 1809, deixando um patrimônio de 4:152\$211 para sua viúva, Maria de Araújo Ramalha, e suas duas filhas (APJES, 1809). Ele possuía, como principal fonte de renda, uma loja de fazendas secas: tecidos, aviamentos, ferragens, ourivesarias, prataria, especiarias etc. Seu negócio, provavelmente, se localizava em um dos imóveis urbanos que possuía entre as ruas da Praia e a do Porto dos Padres, locais que, atualmente, englobam a região portuária, no centro de Vitória. Não obstante, o capitão Manoel Lopes Faria mantinha um sítio em Maruípe, freguesia da capital, e estava construindo uma morada em Benevente (atual cidade de Anchieta), a última pode significar pretensões de o comerciante expandir seus empreendimentos comerciais naquele povoado.

O fato de Manoel Fernandes possuir patente militar, imóvel rural e comércio confirma as conclusões propostas pela historiadora Maria Fernanda Bicalho (1997), já abordadas neste texto, a respeito das estratégias dos comerciantes em adquirir enobrecimento, almejando a conquista do poder local e passando a compor a categoria dos homens ilustres da sociedade.

Já Sebastião Nunes de Miranda, mencionado anteriormente, quando do seu falecimento em 1817, possuía um patrimônio de 1:519\$150, composto principalmente por sua loja, voltada ao comércio de tecidos (APJES, 1817). Miranda se enveredou também nas transações financeiras, concedendo um montante de 554\$190, ao mesmo tempo em que contraía empréstimos na ordem de 312\$769, com as seguintes pessoas: capitão-mor José Ribeiro Pinto, Camilo Pinto Rangel, capitão José da Silva Pinto, Miguel Rodrigues Batalha, José Joaquim da Silva, José Gomes Xavier, tenente Antônio Bonifácio Pereira e tenente Sandro Xavier de Araújo. Observa-se que a documentação permitiu traçar o perfil de, pelo menos, dois dos credores de Sebastião Nunes: o capitão-mor José Ribeiro Pinto, negociante pertencente à rede de créditos; e Miguel Rodrigues Batalha, boticário em Vitória e filho de Antônio Rodrigues Batalha.

Além das dívidas convencionais, Miranda também estava a dever o soldo pela prisão de sua escrava, para cobrir as despesas com sua alimentação enquanto ela respondia por alguma infração perante a justiça da época. Débito esse que não consta da rede de dívidas representadas no Gráfico 11, devido sua natureza. Da mesma forma, eventuais dívidas adquiridas durante os funerais dos negociantes e/ou de seus cônjuges não foram inseridas na rede de créditos em estudo.

Como os demais, o negociante Joaquim José Ferreira se mantinha isolado com relação às suas dívidas passivas, não possuindo dívidas ativas, o que justifica a ausência de seu nome no Gráfico 10. Em 1818, apesar de proprietário de uma pequena venda, Ferreira somente possuía dívidas a pagar com sete credores: José Aleixo Barroso, Ana Maria de Jesus, capitão Fabiano de Christo, cirurgião-mor João Antônio, capitão Manoel Pinto da Costa, capitão Antônio de Alvarenga Rangel e o negociante Narciso José Teixeira. Os débitos de Joaquim José Ferreira totalizavam 928\$383, ultrapassando o valor de seu monte-mor de apenas 301\$400, arrolado no inventário pelo falecimento de sua esposa, Angélica Maria do Carmo (APJES, 1818). Talvez Joaquim José tenha se comprometido com vários credores para, assim, conseguir manter seu estabelecimento comercial frente às finanças desfavoráveis.

Portanto, pelas observações, a rede de créditos dos negociantes, entre 1809 a 1818, segue o mesmo padrão do primeiro recorte, de 1792 a 1809. Ou seja, concentração de dívidas ativas, principalmente entre negociantes com estabelecimentos de porta aberta, e menor quantidade de dívidas passivas. A rede de créditos, empreendida

pelos sete negociantes do segundo recorte em estudo, demonstrou ser superior em montante, com o valor de 19:780\$959 para as dívidas ativas, enquanto os empréstimos contraídos somam 9:787\$978, conforme Tabela 10. Confirmando a informação, os Gráficos 9, 10 e 11 demonstram que esses negociantes, numericamente, estabeleceram muito mais relações como credores do que como devedores, tanto em quantidade como em valores.

Demonstra-se, até aqui, o padrão seguido pelos negociantes nas últimas décadas do período colonial. A estratégia adotada para garantir a dinâmica do comércio se encontrava justamente na disponibilidade creditícia dos homens de negócios, o que garantiu a manutenção do comércio varejista, com a possibilidade dos consumidores comprarem mercadorias com pagamento a prazo e adquiriram pequenos empréstimos concedidos pelos negociantes. Resta agora conhecer o perfil dos negociantes e comerciantes presentes no último recorte temporal, de 1824 a 1831.

2.5 – Negociantes e rede de créditos (Vitória, 1824-1831)

A divisão dos recortes temporais que conduziu à análise da rede de créditos, entre 1792 e 1831, deixa claro a relação inversa entre a quantidade de anos pesquisados e o número de negociantes encontrados para cada recorte. Para o primeiro recorte, entre 1792 e 1807, encontram-se seis negociantes em 15 anos; já no segundo, de 1809 a 1818, identificam-se sete negociantes para nove anos; com relação ao último recorte, de 1824 a 1831, em apenas sete anos, 14 negociantes tiveram seus patrimônios arrolados em processos cartoriais. A presença ou não de inventários vinculados ao comércio pode ser explicada pela constituição e sobrevivência desse tipo de fonte no decorrer do tempo.

TABELA 11: Inventários por década (Juizado de Órfãos de Vitória, 1790-1831)

Década	Frequência	Percentual
1790	20	4,4
1800	84	18,6
1810	144	31,9
1820	155	34,3
1830	49	10,8
TOTAL	452	100,0

Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1790-1831.

A Tabela 11 demonstra que o número de inventários aumenta, consideravelmente, de uma década a outra. Diante da mesma tabela, observa-se que, a partir da década de 1810, a abertura de inventários se tornou mais frequente, com 144 processos nesses anos. Já as décadas de 1820 e 1830, essa última com apenas dois anos de pesquisa, juntas, somam mais de 45% dos inventários. Assim, a presença de 14 negociantes para o último recorte temporal da rede de créditos se justifica diante da quantidade de processos pesquisados para duas últimas décadas.

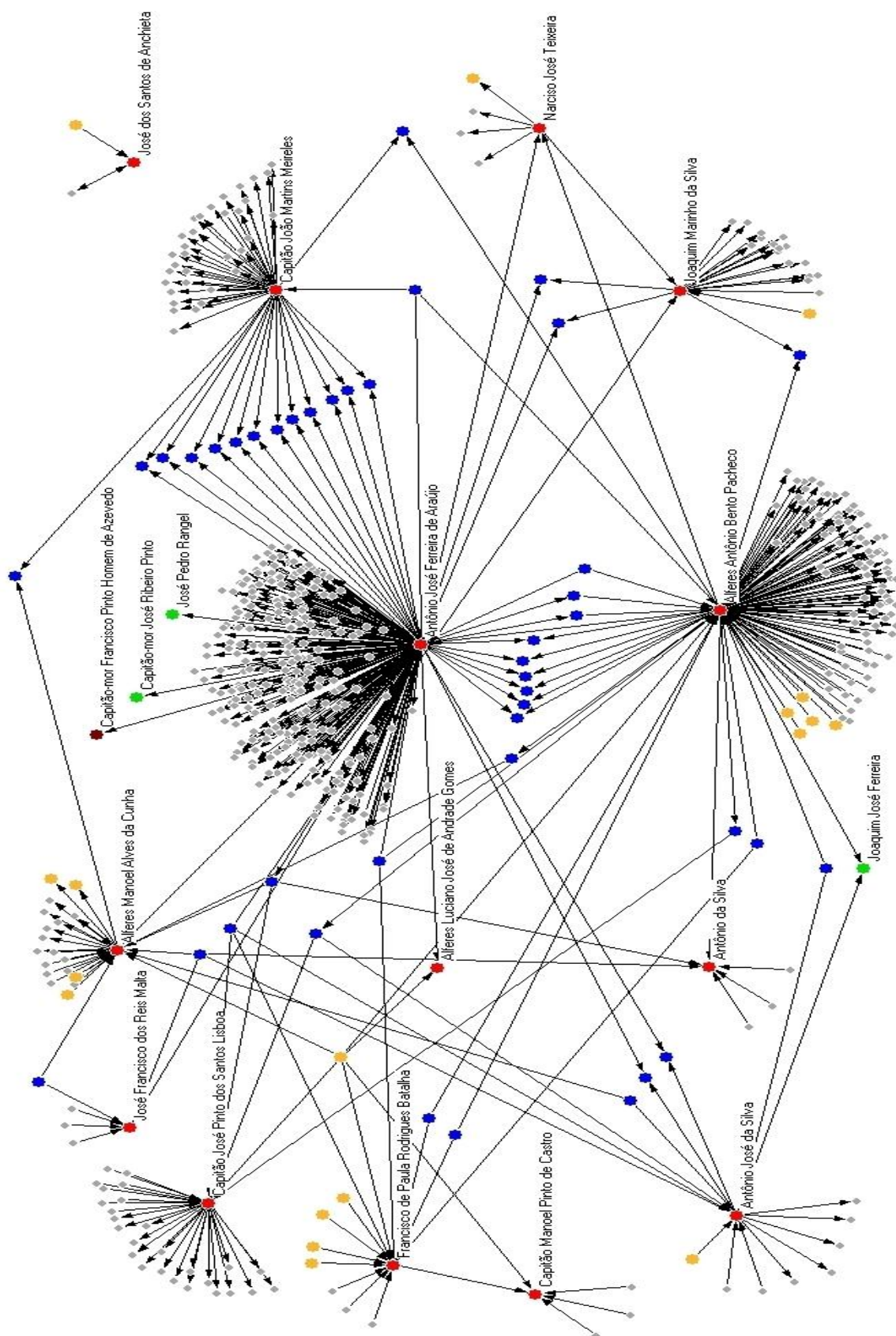
Outra característica observada, a composição dos inventários a partir da década de 1820, demonstra maior cuidado com o procedimento de arrolamento dos bens, além das avaliações identificarem patrimônios mais significativos. Como exposto no Capítulo 1, das seis maiores fortunas, quatro referem-se a patrimônios de negociantes – capitão-mor José Ribeiro Pinto, com, pelo menos, 20:194\$205 de patrimônio, em 1811; o capitão João Martins Meireles, com 57:655\$876, em 1827; Antônio José Ferreira de Araújo, com 42:597\$463, em 1827; e José Francisco dos Reis Malta, com 27:096\$810, no ano de 1831. Apenas um dos casos, o de José Ribeiro Pinto, não pertence ao recorte de 1824 a 1831.

A rede de créditos, construída a partir da matriz J, demonstra que, mesmo com o maior número de negociantes envolvidos, isso não significou o adensamento de relações em termos de quantidade. Nem a presença de estabelecimentos comerciais significou a concessão ampla de créditos ativos. Dos 14 negociantes elencados entre 1824 e 1831, 11 foram identificados como proprietários de comércios de porta aberta em Vitória: José dos Santos de Anchieta, Joaquim Marinho da Silva, Antônio José Ferreira de Araújo, alferes Antônio Bento Pacheco, capitão José Pinto dos Santos Lisboa, Narciso José Teixeira, Antônio da Silva,

alferes Luciano José de Andrade Gomes, alferes Manoel Alves da Cunha, Antônio José da Silva e José Francisco dos Reis Malta. Ou seja, nesses estabelecimentos, a venda a prazo não se converteu como uma constante.

Além disso, as informações contidas nos inventários demonstram outra modificação na rede de créditos para o terceiro recorte temporal em estudo: as relações creditícias firmadas entre os negociantes com indivíduos de outras praças comerciais. O Gráfico 12 demonstra, pelas esferas laranja, que a capacidade de buscar créditos fora da praça de Vitória se tornou mais frequente, provavelmente, devido a uma maior participação dos negociantes do Espírito Santo com o mercado de abastecimento interno. Acrescenta-se que, em três casos, dois negociantes de Vitória – alferes Manoel Alves da Cunha e Narciso José Teixeira –, aparecem como credores de indivíduos de outras localidades.

GRÁFICO 12: Rede de créditos de negociantes (Vitória, 1824-1831)



Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1824-1831.

Mesmo nos dois casos em que não se identificou a adoção de relações de créditos com indivíduos de outras praças – capitão João Martins Meireles (1826) e Antônio José Ferreira de Araújo (1827) –, a leitura mais detida de seus inventários permite perceber que as relações mercantis desses negociantes não se restringiam à praça de Vitória.

O inventário de maior valor em bens entre os 452 pesquisados foi o do capitão João Martins Meireles e de sua esposa, dona Margarida Nunes de Meireles, com patrimônio arrolado em 57:655\$876, ela falecida em 22 de março de 1826, e ele em outubro do mesmo ano (APJES, 1826). A manutenção de negócios em outras praças por parte deste negociante se confirma com o recebimento de 600\$000 pela venda de açúcar na Corte do Rio de Janeiro. Como se trata de dinheiro em espécie, não foi possível sua inclusão na rede representada pelo Gráfico 12. Observa-se que, apesar da disponibilidade financeira, as ligações entre João Martins Meireles com os demais negociantes da rede foram estabelecidas a partir de terceiros, representadas pelas intercessões.

Outro documento, um ofício de 18 de novembro de 1800, enviado pelo então governador Antônio Pires da Silva Pontes a Dom Rodrigo de Souza Coutinho, fornece pistas quanto à origem da fortuna de João Martins Meireles:

Vou por na Presença de V. Excelência que há aqui na Costa [...] para Norte deste Porto do Espírito Santo uma soma de vassalos de sua Alteza Real, que estão foragidos, e inutilizados para o serviço da defesa da mesma Costa, por estarem criminosos do infame Crime de Contrabando do Pau Brasil. Mas também é notório, que foram induzidos a ele por João Martins Meireles, que lhes dizia ter Provisão para o fazer: e com efeito este homem carregou daqui para Martinica dois Barcos, e lá dispôs desta cargação, e pela conjuntura, segundo entende o Pobre vulgo, de ser sobrinho de dois Ministros de Letras, se livrou na Bahia do dito Crime, não obstante ser o maior daquele delito (AHU: Espírito Santo, cx. 06, doc. 33A, 38A).

Diante da narrativa, o capitão Meireles, no final do século XVIII, se aventurava no contrabando do pau-brasil, atividade posta como monopólio real, confiando na impunidade da ação criminosa, graças à sua rede de parentesco mantida na Bahia. Em outro trecho do ofício, Silva Pontes pede o perdão aos cúmplices, abastados e confinados em suas fazendas, e o envio desses para povoarem as margens do rio Doce, como forma de comutação da pena prevista para o crime de contrabando. Com relação a João Martins Meireles, o governador pede em seu favor, devido “[...] a enorme ação que fez de Navegação a Fazenda Privativa de Sua Alteza Real” (AHU: Espírito Santo, cx. 06, doc. 33A, 38A). Em 1800, João Martins já possuía a

fazenda em Nossa Senhora da Conceição da Serra, com engenho em funcionamento. Parece que aqui também se desenvolveu o “comércio de mercês” via troca de favores, mediante expectativas mútuas (OLIVAL, 2001). João Martins buscava o perdão e outros benefícios reais, e Silva Pontes, ao reconhecer o empenho em servir à Coroa por parte daquele vassalo, preocupava-se em manter seus serviços. O governador recorreu, como de costume, à bondade e piedade do monarca português para conseguir o perdão de João Martins Meireles, elevando suas qualidades de súdito fiel e útil para a Coroa portuguesa.

Diante de suas atividades mercantis, o capitão João Martins Meireles foi classificado entre os negociantes a partir de sua principal fonte de renda e de suas relações creditícias, apesar da diversidade patrimonial e da extensa escravaria, arrolada em 1826. Dentre os bens deste casal, se destacam: 254 cativos, muitos deles identificados em núcleos familiares e alguns com profissões, morando em 28 senzalas; as fazendas Jacuy, Guaratiba e do Morrinho, a primeira na Serra, a segunda em Vitória e a terceira na vila do Espírito Santo; engenhos e alambiques; plantações de café, cana, algodão e frutas; rebanhos bovinos em ambas as fazendas; imóveis urbanos; canoas etc.

Seus 254 cativos estavam divididos nas três fazendas, dos quais 198 foram inseridos em núcleos familiares, conforme a Tabela 12.

TABELA 12: Inventário João Martins Meireles (Juizado de Órfãos de Vitória, 1826)

Papel na família escrava	Frequência	Percentual
Mãe	27	10,6
Pai	28	11,0
Filha	60	23,6
Filho	67	26,4
Avó	1	0,4
Avô	1	0,4
Casado(a)	14	5,5
Sem informação	56	22,0
TOTAL	254	100,0

Fonte: APJES, inventário de João Martins Meireles e sua esposa, 1826.

A identificação dos laços familiares na escravaria garantia um alto índice de natalidade entre os cativos de Meireles, sendo que 113 dos escravos tinham idades inferiores a 15 anos quando do arrolamento dos bens. Outra informação pertinente refere-se à origem dos cativos nessa escravaria, com sua grande maioria, 217, ou próximo a 85%, identificados como crioulos, ou seja, escravos nascidos no Brasil. Não obstante a formação de laços familiares entre os cativos, João Martins Meireles negociava parte de seus escravos com moradores da região. Em seu inventário foram arrolados alguns pagamentos recebidos pela venda de escravos, como os 100\$000 pagos pelo alferes José de Almeida pela compra de uma escrava.

A extensa escravaria atendia às necessidades de reposição da mão de obra nas fazendas do capitão Meireles, como também ampliava seus negócios com a venda de cativos, essas constantes em seu inventário devido aos pagamentos em dinheiro. A dimensão e as características da posse de escravos do capitão Meireles remetem à questão sobre a reprodução de cativos no Espírito Santo. Contudo, a reprodução local não elimina o tráfico de cativos como forma de suprir a demanda, nesse sentido, as relações mercantis de Meireles em outras praças comerciais podem identificar a atuação desse negociante no comércio de escravos.

Outras atividades empreendidas por João Martins Meireles auxiliaram em sua classificação como homem de negócios, como as concessões de empréstimos em forma de crédito corrente, além das relações mantidas com negociantes do Rio de Janeiro, onde vendeu sua produção de açúcar.

A associação de diversas atividades produtivas e mercantis nem sempre bem vistas, como o contrabando de madeiras e a venda de cativos, permitiu a acumulação patrimonial da família Meireles, entre os séculos XVIII e XIX. João Martins Meireles e sua esposa deixaram como herdeiros quatro filhos: alferes Justiniano Martins Meireles, inventariante no processo; Ana Pinta Meireles, casada com Gonçalo Pereira Porto de Sampaio, esse filho do capitão-mor Francisco Pinto Homem de Azevedo; José Barbosa Meireles; e Ignês Pereira de Sampaio. João Martins Meireles tinha a receber de devedores, na praça de Vitória, a quantia de 6:010\$120, enquanto devia a seus credores 1:982\$517, dívida essa insignificante frente ao patrimônio da família. Seu filho, o alferes Justiniano Martins Meireles, parece que assumiu os negócios do pai, aparecendo como credor no inventário de outro

negociante da rede, Antônio José Ferreira de Araújo, relação exposta no Gráfico 14, identificada com a esfera marrom.

O inventário de Antônio José Ferreira de Araújo, de 1827, também expõe a possibilidade do inventariado manter relações financeiras com outras praças, apesar de não identificadas no Gráfico 12⁴⁷. Por exemplo, em seu inventário aparecem fundos resultantes da venda de várias fazendas secas provenientes da cidade de Pernambuco. Sabe-se que os tecidos e aviamentos foram vendidos a Manoel Pereira e a João Coelho de Aguiar, pela quantia de 2:056\$736, dinheiro esse que se encontrava em poder da viúva.

Natural da Europa, Antônio de Araújo faleceu em Vitória, em 29 de fevereiro de 1827, deixando a viúva inventariante, dona Francisca Rosa do Amor Divino, e cinco filhos com idades entre 1 e 11 anos, como herdeiros de 42:597\$463, segunda maior fortuna arrolada. Antônio José Ferreira de Araújo assinou a Petição de 1806, o que contribuiu para sua identificação entre os negociantes que atuavam na praça de Vitória.

A participação de Antônio de Araújo nas relações comerciais locais pode ser medida por sua atuação na rede de créditos que, em termos de valores, afigura-se como maior devedor e credor entre os negociantes aqui estudados. Esse negociante devia aos seus 24 credores a quantia de 7:035\$038; enquanto era credor de 8:985\$722, de 278 dívidas ativas presentes em seu inventário. Entre os credores de Antônio de Araújo, se destacam outros negociantes da ARS aqui construída, José Francisco dos Reis Malta e o alferes Antônio Bento Pacheco, com as dívidas de 56\$714 e 67\$818, respectivamente. De forma indireta, Antônio de Araújo estabelece uma relação com o capitão João Martins Meireles, por um débito contraído com o alferes Justiniano Martins Meireles, no valor de 28\$400, relação essa expressa no Gráfico 14.

Ainda com relação à rede de créditos de Antônio José Ferreira de Araújo, essa demonstra a diversidade de negócios assumida por ele. Suas dívidas ativas foram divididas em concessão de créditos, dízimos da carne verde, contas de receituários e vendas a prazo na loja de secos e molhados. Portanto, entre os comércios abertos

⁴⁷ No Capítulo 3, quando da análise de embarques feitos a partir de Vitória, Antônio José Ferreira de Araújo aparece como fiador em 51 termos, comprometendo-se com viagens pela costa do Brasil, para diferentes praças comerciais.

e os dízimos da carne, Antônio de Araújo também se dispôs a conceder empréstimos, com 51 menções de dívidas ativas por crédito, entre as quais se destaca o empréstimo de 70\$400, feito a Narciso José Teixeira, negociante identificado na rede. Já como arrematante dos dízimos da carne, por dois triênios consecutivos, entre 1816 e 1821 – em seu inventário foram arroladas 73 cobranças de dízimos para o primeiro triênio e 108 no segundo triênio –, totalizando a quantia de 1:784\$140, quase 20% das dívidas a receber pelos herdeiros. Entre os devedores de dízimos da carne, destaca-se o negociante apresentado no primeiro recorte temporal, José Pedro Rangel, que, apesar de já falecido, consta como devedor de 16\$000. Sobre o assunto, a viúva inventariante e herdeira de todas as dívidas dos dízimos questionou a partilha dos bens alegando que: “[...] lançadas a ela inventariante todas as dívidas pertencentes a Dízimos que entrando em arrecadação deles não as cobra porque uns devedores já faleceram e outros já satisfizeram e por isso não são dívidas falidas [...]” (APJES, 1827).

As relações comerciais do inventariado não se restringiam à tomada e concessão de empréstimos e arrecadação do dízimo da carne, sendo também proprietário de dois comércios de porta aberta em Vitória. Entre seus bens foi arrolado o balanço de uma venda de molhados, fechada desde 25 de fevereiro de 1827, com as seguintes mercadorias: louças, pólvora, chumbo, manteiga, vinho Catalão, aguardente do Reino, vinho de Lisboa, vinho do Porto, vinho branco de Lisboa, vinagre Catalão, roscas, azeite doce, chá, fumo Baependi, velas de sebo, cravo da Índia, funis de Flandres, canela, trincheiras, limas, tesouras, colheres de estanho, pentes de cabeleiras, mate, charutos, água de colônia, fio de algodão, palmatorias, pederneiras de espingardas, canivetes, dobradiças, carne do sertão, sal etc. O balanço de todos os artigos da loja rendeu 588\$950.

O inventariado possuía também uma botica cujo balanço correspondeu a 1:084\$995. Dentre os compradores com dívidas de receituário, se destacam, no Gráfico 12, as dívidas do capitão-mor Francisco Pinto Homem de Azevedo, no valor de 51\$614, e do capitão-mor José Ribeiro Pinto, de 150\$609, personagens já mencionados. Diante das idades dos filhos, a loja e a botica permaneceram em poder da mãe, o que pode ter significado a manutenção dos comércios.

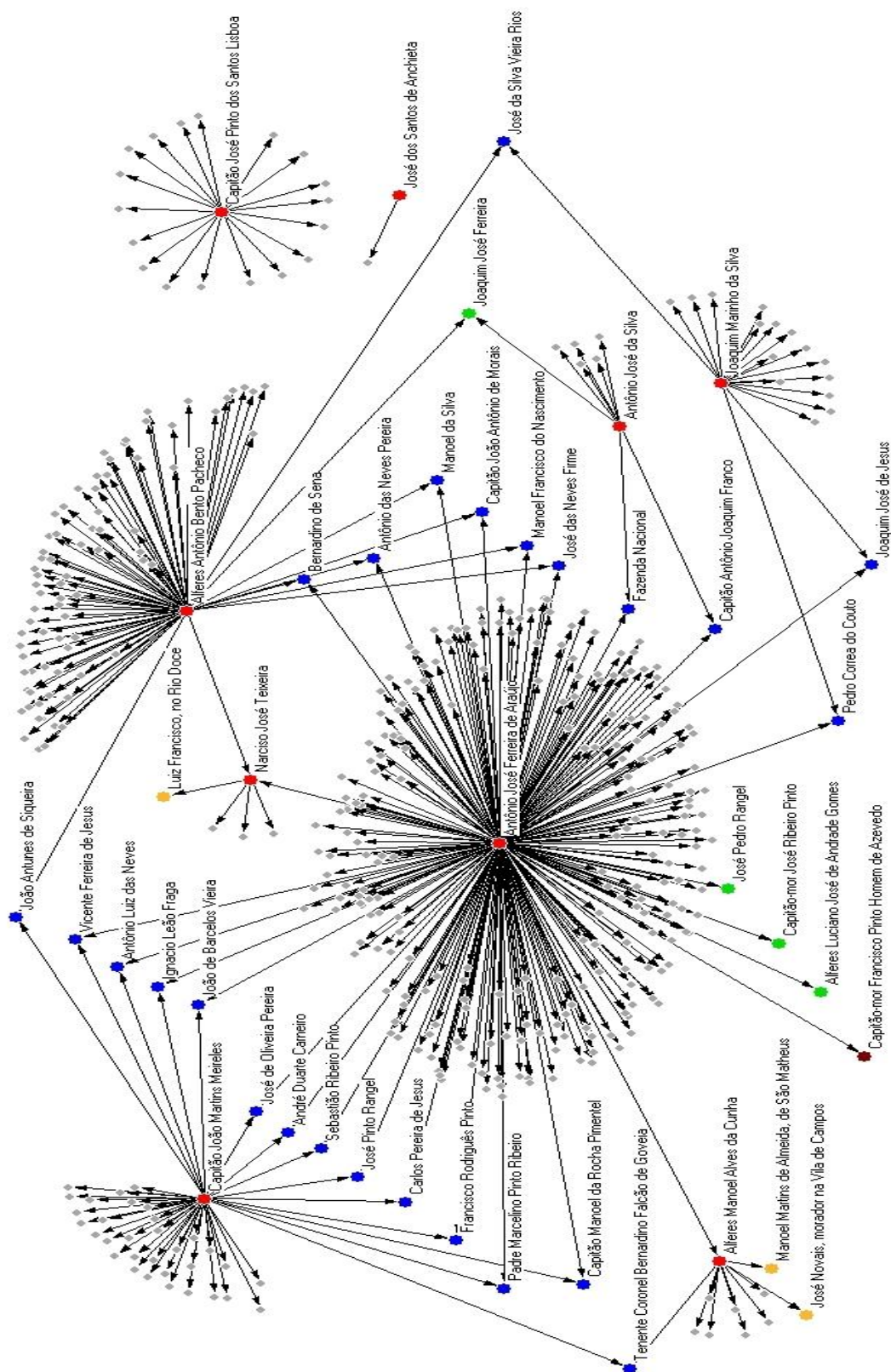
Além dos negócios, Antônio de Araújo diversificou suas rendas mediante o investimento em duas fazendas, uma em Carapina e a outra em Santa Maria, com

engenhos, alambiques, gado bovino e caprino, canaviais, roças de mandioca, 61 escravos, entre os demais bens. No ambiente urbano, a família Araújo possuía 25 imóveis entre casas e lances de chão, o que pode significar outra fonte de renda proveniente dos aluguéis das casas.

Destarte, o negociante em questão se enveredou pela rede de créditos, comprometendo-se com credores e devedores de diferentes matizes, a partir da diversidade de seus negócios. Outra característica assumida por Antônio José Ferreira de Araújo, as ligações financeiras com, pelo menos, seis negociantes da praça de Vitória, remetem à abrangência de suas relações socioeconômicas. Ademais, o equilíbrio entre as dívidas passivas e ativas do inventariado pode ter gerado algum prejuízo financeiro aos seus herdeiros. Enquanto seus débitos foram saldados com a constituição do inventário, a cobrança de muitas das dívidas ativas, principalmente dos dízimos da carne, dependeu da condição e disposição de seus devedores, como exposto por dona Francisca, viúva do inventariado.

Pode-se dizer que Antônio José Ferreira de Araújo dedicava-se a várias atividades que envolviam o mundo dos negócios, o que contribuiu para ser o principal credor e devedor, em termos de quantidade e de valor, do terceiro recorte temporal em estudo. Não obstante, a manutenção de dois comércios com a possibilidade de venda a prazo, a maioria das dívidas ativas de Antônio de Araújo, observadas no Gráfico 13, se formaram a partir da arrematação dos dízimos da carne verde, elemento que o diferencia dos demais negociantes.

GRÁFICO 13: Rede de dívidas ativas de negociantes (Vitória, 1824-1831)



Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1824-1831.

Considerando apenas as dívidas ativas dos negociantes para este recorte temporal, pelo Gráfico 13, nota-se que a concentração de relações se forma ao redor de dois negociantes, Antônio José Ferreira de Araújo e do alferes Antônio Bento Pacheco, ambos donos de comércios de porta aberta. Contudo, observa-se, que a rede de créditos ativos de Antônio José de Araújo formou-se graças sua atuação como arrematante dos dízimos da carne verde.

Ao contrário dos demais comerciantes deste recorte temporal, o alferes Antônio Bento Pacheco manteve, como estratégia, a venda a prazo em seu comércio. Além de possuir uma loja de secos e molhados com venda a varejo em Vitória, o alferes Antônio Pacheco comprometeu seu patrimônio com o escoamento de mercadorias entre as praças de Vitória, da Bahia e do Rio de Janeiro. Natural de Bastos, comarca de Guimarães, em Portugal, Antônio Bento faleceu em Vitória, onde residia, em 14 de dezembro de 1828, deixando uma filha órfã, de nome Francisca, sem herança material (APJES, 1828). O patrimônio arrolado neste inventário, de 14:668\$480, não cobria as dívidas adquiridas por Antônio Bento em vida, no valor total de 16:798\$800, composto de empréstimos contraídos e pela compra de mercadorias no Rio de Janeiro e na Bahia. A um único credor o inventariado devia 3:858\$210, por créditos em espécie e mercadorias – fumo, tabaco de cheiro e tabaco esturro – negociados com Antônio Martins, do Rio de Janeiro, relação essa visível no Gráfico 14.

Em Vitória, o inventariado era proprietário de uma loja de secos e molhados que se encontrava fechada, antes mesmo de seu falecimento, com as seguintes mercadorias: louças, ferragens, canivetes, facas, ferramentas, sabão, esturro preto, tabaco, pimenta, erva-doce, marmelada, canela da Índia, sebo de umbanda, talharim, macarrão, aletria, bacalhau, velas, manteiga, toucinho, carne seca, açúcar branco e mascavo, fio de algodão, roscas, línguas de vacas em moira, tecido da Índia, panos do Reino, pentes, tamancos de Marroquim, papel almaço, almofariz, folhas de Flandres, alfinetes de latão, escovas de sapatos, “xarmeiras” para tabaco, enfeites para espingardas, azeitonas, pedras de amolar, vinho do Porto, vinho de Lisboa, tábuas, feijão branco, arroz pilado, caixões de pinho, caixas para açúcar, sal da catinga, café, licor, cerveja, vinho Moscatel, vinho de Genebra, abajures, azeite doce, vinagre de Lisboa, vinho de Gibraltar, vinho da Figueira, vinho branco, vinho da Madeira e aguardente do Reino. O balanço da loja totalizou a quantia de

3:139\$502 correspondente às mesmas mercadorias relacionadas anteriormente. Neste comércio funcionava a venda a varejo, com 75 anotações em caderno, que somaram 3:881\$471 pela venda de mercadorias a várias pessoas. Entre as dívidas de caderno pouco significativas, consta a dívida de Vicente Pereira de Jesus e Francisco Coelho de Aguiar, de 1:700\$000, valor substancial para o comércio varejista, possivelmente, a quantia se relaciona com outra atividade de Antônio Bento, associada ao transporte de gêneros para o abastecimento interno e/ou a venda de mercadorias por atacado⁴⁸.

Antônio Bento, em sociedade com Antônio Ferreira da Rocha e José Pereira de Azevedo, possuía a lancha Guia, que transportava mercadorias entre o Rio de Janeiro, Vitória e a Bahia. Na última viagem feita ao Rio de Janeiro, a lancha Guia levou para a Corte: 580 alqueires de farinha, 134 alqueires de milho, 20 arrobas de algodão, 7 dúzias de jacarandá, 5 barricas de açúcar branco, 10 arrobas de açúcar mascavo, sobra de fio de algodão, milho, 7 dúzias de madeira etc. Diante do conhecimento da carga enviada para o Rio de Janeiro e das mercadorias presentes no estabelecimento comercial de Antônio Bento Pacheco, evidencia-se sua atuação na rede de abastecimento interno, enviando gêneros de subsistência para a Corte e trazendo, para Vitória, mercadorias importadas, caracterizando o negociante como varejista e/ou atacadista nos circuitos mercantis em que atuava.

Além da lancha e do comércio, o patrimônio do alferes Antônio Bento Pacheco se constituía por cinco escravos, diversos imóveis em Vitória, fardas, móveis e objetos de prata e de ouro. Com um patrimônio eminentemente urbano e comprometido com os negócios de transporte e de revenda de gêneros de abastecimento e importados, parece que as chances de sucesso desse negociante dependiam de tempo hábil para a consolidação dos negócios.

A falta de investimento no setor agrário limitava a fonte de renda do inventariado à instabilidade do mercado de compra e venda. Portanto, o patrimônio de Antônio Bento ficou todo comprometido com o pagamento das dívidas passivas, restando à

⁴⁸ A capacidade de conceder empréstimos em espécie também caracteriza o alferes Antônio Bento. Ao todo, esse negociante disponibilizou 1:125\$585 de seu pecúlio, para 13 pessoas distintas. Além disso, o alferes impetrou dois mandados de cobrança, um contra o capitão Francisco de Paula Xavier, no valor de 113\$260; e o outro contra o negociante Antônio da Silva, de 56\$429, esse já falecido naquele momento (APJES, 1828).

filha órfã, Francisca, passar aos cuidados de seu tutor e padrinho, Luiz Barboza Brandão, inventariante nesse processo.

Como exposto até aqui, a diversificação das rendas familiares, entre os ambientes urbano e rural, garantia certa estabilidade patrimonial, sendo a opção adotada pela maioria dos casos observados.

Outra informação obtida pela visualização do Gráfico 13 são os empréstimos concedidos por dois negociantes da rede para indivíduos de fora da praça de Vitória. Entre os devedores de Narciso José Teixeira, consta o nome de Luiz Francisco, morador no rio Doce, com o valor de 51\$840. Já o alferes Manoel Alves da Cunha tinha a receber de José Novais, morador na vila de Campos, a quantia de 8\$000; e de Manoel Martins de Almeida o valor de 230\$000, esse último residente na vila de São Matheus⁴⁹.

As ocorrências de dívidas ativas, entre negociantes de Vitória com pessoas de outras localidades do Espírito Santo, remetem ao papel desempenhado por essa praça como entreposto comercial visitado por negociantes e/ou moradores de outras partes da província.

Com relação a Narciso José Teixeira, suas relações com outros negociantes acaba por inseri-lo como partícipe da rede de créditos do segundo recorte temporal, Gráfico 9, e como credor de Joaquim Marinho da Silva, relação essa em destaque no Gráfico 14 e não presente no inventário de sua esposa. Quando do falecimento de Catharina Maria de Jesus, em novembro de 1830, Narciso mantinha uma venda com poucas mercadorias – louças, ferramentas, pomadas, sabão inglês, carne seca, canivetes, facas de sapateiro, cachimbos –, avaliadas em 23\$370, herdadas pelo viúvo inventariante (APJES, 1830). O valor das mercadorias de sua venda representou menos de 2% do patrimônio da família de 1:440\$000, composto por cinco escravos, uma casa térrea, móveis, peças de ouro e prata, um sítio e ferramentas, além da pequena loja. Narciso era credor, neste inventário, de quatro

⁴⁹ Em 1753, a capitania do Paraíba do Sul, composta por Campos dos Goytacazes e terras anexas, incluindo São João da Barra e São Salvador dos Campos, foi incorporada à capitania do Espírito Santo. Somente em 1832 que o referido território passou a pertencer à então província do Rio de Janeiro (Provisão de 1º de junho de 1753, em que Dom José comunica ao Ouvidor da capitania do Espírito Santo, a anexação da capitania do Paraíba do Sul ao território espírito-santense. A capitania do Paraíba do Sul foi adquirida pela Coroa portuguesa junto aos herdeiros de Pedro Góes. AHU, 1753, *Apud* RUBIM, 1861, p. 90). Já a vila de São Matheus constituía o território da Bahia até 1823, quando passa a compor a província do Espírito Santo (CARVALHO, 2010; GOULARTE, 2015).

indivíduos: o já citado Luiz Francisco, com o valor de 51\$840; José Joaquim de Almeida, que lhe devia 45\$920; Francisca Xavier de Jesus, com 58\$630; e Manoel José Maria, com a dívida de 15\$340. As quantias disponibilizadas pelo inventariante não condizem com compras a varejo em sua venda e, possivelmente, foram concessões de empréstimos por crédito. Ao todo, os empréstimos somaram 171\$730, participando com próximo a 12% no arrolamento dos bens do casal, que não possuía dívidas a pagar.

Outra informação relevante sobre Narciso José Teixeira, sua atuação como avaliador de lojas e vendas em alguns processos com este tipo de bem, entre os anos de 1822 e 1831, levanta a hipótese que, mesmo com patrimônio pouco expressivo, sua condição de negociante era reconhecida pelas autoridades responsáveis pela constituição dos inventários.

A condição de negociante do alferes Manoel Alves da Cunha pode ser confirmada através da Petição de 1806 e por seu inventário e testamento⁵⁰, constituídos em 1830. Natural do Porto, freguesia de Aguiar de Souza, Manoel Alves da Cunha faleceu em Vitória, em setembro de 1830, deixando a viúva inventariante, Ana Maria da Conceição e seis filhos entre 19 e 40 anos: José Alves da Cunha, Manoel Alves da Cunha, Joaquim Alves da Cunha, Luís Alves da Cunha, Maria Alves da Cunha e Francisca Alves da Cunha (APJES, 1830). O patrimônio do casal Cunha foi avaliado em 7:757\$965, formado por quatro escravos, bens urbanos – oito imóveis, móveis de madeira de lei, prataria, peças em ouro, imagens de santos, quadros do Imperador e da Imperatriz –; e rurais – sítio em Nova Almeida com casa de vivenda, gado, logradouros, cavalos, móveis de campanha, ferramentas, cercados e plantações de café e banana. Do estabelecimento comercial do alferes Cunha, a avaliação da armação da loja com seu balcão, rendeu 8\$000, sem menção a mercadorias, levando a crer que esse comércio foi extinto antes mesmo do falecimento de seu proprietário.

Além da propriedade rural, os aluguéis dos imóveis de Vitória podem ter servido de fonte de renda da viúva diante do fechamento do estabelecimento comercial. Dona Ana Maria da Conceição declarou que: “[...] depois do falecimento de seu marido,

⁵⁰ Em testamento, o alferes Manoel Alves da Cunha destinou meia capela de missas por todas as pessoas com quem contratou negócios (APJES, 1830). A informação remete à identificação do testador como participe do mundo dos negócios de seu contexto.

ela tem cobrado vários aluguéis de casas que tem em arrendamento mensais, com os quais tem pago algumas dívidas [...]” (APJES, 1830).

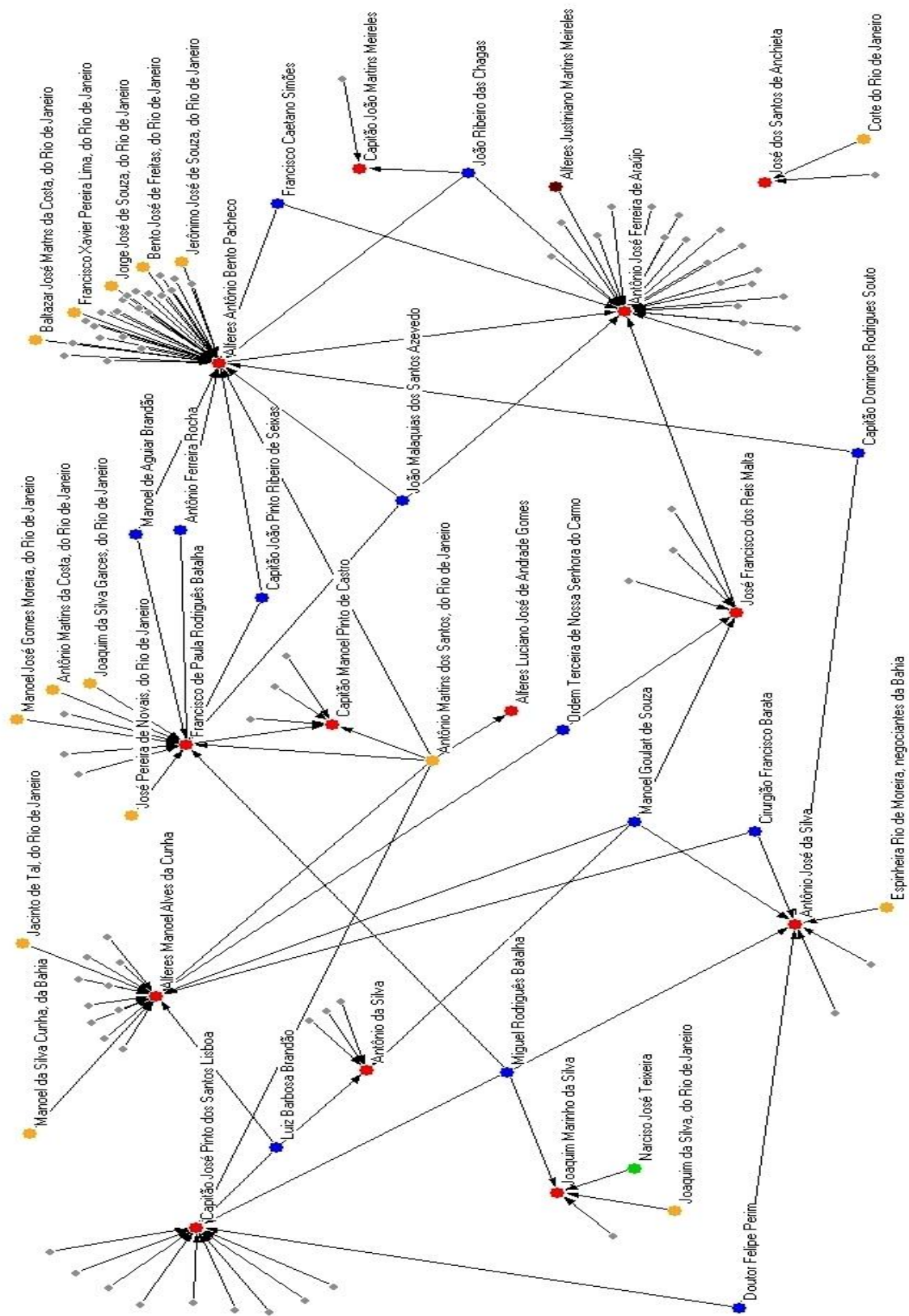
Com relação à rede de créditos envolvendo o alferes Manoel Alves da Cunha, como exposto no Gráfico 13, esse se dispôs a emprestar quantias a dois indivíduos de fora da praça de Vitória que, somadas às outras sete dívidas ativas, contribuíram com 1:883\$805, ou próximo a 25% da soma dos bens. Já as dívidas passivas absorveram 1:799\$668 do patrimônio familiar.

No Gráfico 14 estão expostas as relações do alferes Cunha com negociantes da Bahia e do Rio de Janeiro. No primeiro caso, a dívida de 1:541\$348, com Manoel da Silva Cunha, da cidade da Bahia, foi declarada no testamento de Manoel Alves da Cunha, em que o mesmo determina a liquidação por seus testamenteiros. As dívidas constituídas com os dois negociantes do Rio de Janeiro, Jacinto de tal e Antônio Martins, nos valores de 16\$000 e 22\$960, respectivamente, apresentam quantias bem mais modestas quando comparadas àquela contraída na Bahia. Em seu testamento, Cunha reconheceu as mencionadas dívidas e alegou ser proprietário de uma lancha que se encontrava em viagem para a Bahia, com o filho José, responsável pela venda da carga. No entanto, a lancha e a carga não constam entre os bens avaliados no inventário.

Como já mencionado, o Gráfico 14 representa a rede de dívidas passivas dos negociantes, assumidas entre 1824 e 1831. O destaque da representação gráfica fica por conta dos empréstimos contraídos com indivíduos das praças do Rio de Janeiro e da Bahia. Esse tipo de relação, exposta a partir de 1824, também configura: “[...] novas conexões na esteira das rotas das mercadorias, das quais o fluxo conectava mercados regionais crescentemente dinâmicos, a diversidade gerando a possibilidade de integração” (JANCSÓ; PIMENTA, 2000, p. 404-405).

Portanto, percebe-se que as relações estabelecidas com pessoas de fora foram determinadas pela demanda que envolvia a atividade comercial. Como visto anteriormente, a concessão se restringia aos limites da província para aqueles que frequentavam a praça de Vitória. Já o endividamento dos negociantes, com indivíduos de outras praças, confirma a participação daqueles no circuito mercantil interno.

GRÁFICO 14: Rede de dívidas passivas de negociantes (Vitória, 1824-1831)



Fonte: APJES, inventários *post mortem*, 1824-1831.

A participação dos negociantes no mercado interno de abastecimento dependeu de investimentos maiores, incluindo a tomada de empréstimos e a concessão de créditos fora da praça de Vitória. Ou seja, além da disponibilidade patrimonial, os negociantes dedicados ao escoamento da produção local e ao transporte e venda de mercadorias importadas, através do comércio de cabotagem, necessitaram, muitas vezes, estabelecer relações financeiras nas localidades em que atuavam, seja de passagem ou como residentes.

Por exemplo, quando Joaquim Marinho da Silva veio a falecer, em maio de 1825, sua sumaca, São José e Conceição, estava em viagem para a Bahia carregada de mercadorias próprias – farinha, milho, arroz e couros de bois – e com fretes contratados por terceiros para o transporte de gêneros nas viagens de ida para a Bahia e de volta para o porto de Vitória. A embarcação e seus pertences, quando no porto de Vitória, foram avaliados em 980\$500. O patrimônio do falecido totalizou 5:373\$795, destinado ao pagamento das dívidas e à herança da filha reconhecida, Delfina. Joaquim Marinho da Silva era natural da cidade de Porto, em Portugal, falecendo no estado de solteiro (APJES, 1828). Além da sumaca empregada no comércio de cabotagem para abastecimento interno, o falecido era proprietário de uma tenda de ferreiro, onde trabalhava seu escravo Manoel, que veio a comprar a alforria após o falecimento de seu dono. Já a tenda de ferreiro compôs a herança da única herdeira. Entre os bens também foram arrolados dinheiro em espécie, 2:600\$000, 150 alqueires de sal e quatro arrobas de estopa da terra.

As dívidas ativas de Joaquim Marinho da Silva somaram 342\$730, separadas em concessão de créditos e conta de livro. Já as dívidas passivas do mesmo negociante uma quantia bem mais expressiva, de 1:061\$806, distribuída por sete credores e pelas despesas feitas por sua sumaca na viagem para a Bahia: Miguel Rodrigues Batalha (2\$760); cirurgião-mor João Antônio Pinto (6\$400); padre Marcelino Pinto Ribeiro Duarte, de aluguéis da casa onde o falecido residia (11\$600); Joaquim da Silva, do Rio de Janeiro (216\$000); Narciso José Teixeira, de principal e juros (53\$405); Manoel Afonso Martins, de principal e juros (200\$895); tenente Felipe José Vieira, de principal e juros (13\$895); e despesas com o transporte de mercadorias para a Bahia (556\$851).

Diante da análise do patrimônio de Joaquim Marinho, nota-se que esse negociante mantinha relações com, pelo menos, três praças de comércio: a da Bahia, onde

estava sua embarcação; a de Vitória, local de sua residência e base de seus negócios; e a do Rio de Janeiro, relação comprovada pela identificação da dívida a pagar a Joaquim da Silva.

Já a identificação do negociante Manoel Pinto de Castro se fez através de sua assinatura na Petição de 1806. Quando o capitão Manoel Pinto de Castro veio a falecer, em 1827, deixando a viúva meeira, Vitória Pinta Ribeiro, e uma filha de nome Maria, a leitura dos bens do casal não indicou a proeminência dos negócios como principal renda familiar. O monte-mor no valor de 2:859\$160 era composto por 14 escravos e uma canoa, além de bens vinculados ao ambiente rural – gado, ferramentas, terras de sesmaria – e aqueles em Vitória – imóveis e móveis em madeira de lei. O capitão Manoel não mantinha relações na rede de dívidas ativas. Contudo, suas dívidas a pagar somavam 1:055\$700, comprometendo quase 37% dos bens, com cinco credores diferentes, como exposto no Gráfico 14.

Diferentemente do caso anterior, o reconhecimento do estabelecimento comercial entre os bens do capitão José Pinto dos Santos Lisboa, falecido em 1828, permite afirmar ser sua principal renda advinda dos negócios. No entanto, o capitão José Pinto teve o patrimônio comprometido pelos empréstimos adquiridos em vida, deixando a viúva, dona Joana do Sacramento, e seis filhos com idades entre 1 e 12 anos, em situação difícil (APJES, 1828). Os bens do falecido foram avaliados em 1:452\$670, enquanto suas dívidas a pagar alcançaram a quantia de 1:442\$824, extinguindo a manutenção da fonte de renda familiar. A participação de Lisboa na rede de dívidas passivas pode ser observada pelo Gráfico 14, em que foram representados todos os seus credores. Diante da pouca idade dos filhos, tudo indica que o estabelecimento comercial do falecido ainda não tinha se consolidado em 1828, tão pouco houve tempo para quitar dívidas adquiridas no processo de constituição da venda. O balanço das mercadorias totalizou a quantia de 214\$240 e relacionou produtos, como: louças, ferragens, espelhos, anzóis, ferramentas, facas, canivetes, cadarços, cordas, cachimbos, alfazema, aguardente do Reino, vinho Catalão, vinho do Porto, vinho branco, vinagre etc.

Pode-se concluir que a abertura de um comércio exigia, muitas vezes, o endividamento do proprietário e, conseqüentemente, dependia de tempo para se consolidar. No caso de José Pinto dos Santos Lisboa, com o seu falecimento,

praticamente todo o patrimônio familiar, incluindo sua venda, foi destinado à quitação das dívidas passivas.

O estabelecimento comercial de Antônio José da Silva se difere dos anteriormente apresentados, pois ele era proprietário de uma venda de fazendas secas, composta, basicamente, por tecidos, aviamentos e roupas. Antônio José da Silva foi inventariante do processo aberto pelo falecimento de sua esposa, dona Maria Pinta do Espírito Santo, em 25 de junho de 1831 (APJES). Pela análise do Gráfico 14, a exposição da dívida contraída por Antônio José com negociantes da Bahia, no valor de 1:295\$510, o que corresponde quase 83% de suas dívidas passivas, pode indicar o fornecedor das mercadorias vendidas pelo viúvo em seu estabelecimento em Vitória. Com relação à rede de dívidas ativas de Antônio José, essa se pautou por empréstimos em espécies na quantia de 171\$238, dívida entre sete devedores, e pelo investimento em títulos da Fazenda Nacional, esse no valor de 600\$000. Em um patrimônio de 5:867\$388, parece que a participação de Antônio José da Silva na rede de créditos não comprometeu a continuidade de seu comércio, visto que a propriedade da loja permaneceu com ele após a finalização da partilha e divisão dos bens com os filhos da falecida⁵¹.

Outro proprietário de comércio de porta aberta, Antônio da Silva, mantinha dois estabelecimentos em Vitória, uma tenda de ourives e uma venda. Pelo balanço da venda, observa-se a presença quase exclusiva de mercadorias importadas: louças, vidros, cravo da Índia, alfazema, chá, pimenta do Reino, sabão inglês, linha preta, rendinha, corda de anzol, cadarço, ferragens, garfos de cabo de prata, facas de cabo de aço, fechaduras, espelhos, camisas, vassouras, pregos, cachimbos, cadilhos de ourives, sal, esteiras de tabira, azeite de peixe, vinagre, vinho Catalão, caixões grandes, entre outras mercadorias. Apesar dos dois comércios, o patrimônio de Antônio da Silva foi avaliado em 1:453\$090, para quitar as dívidas, somadas em 362\$876, e prover o sustendo da viúva, Flora Damiana do Sacramento, e dos cinco filhos do casal.

⁵¹ Maria Pinta do Espírito Santo foi casada com Manoel de Azevedo Cunha, falecido em 31 de dezembro de 1829, com quem teve quatro filhos: Antônio, Bernardino, Luís e Manoel, esse falecido. A venda de fazendas secas não constitui o patrimônio arrolado no inventário de Manoel de Azevedo Cunha (APJES, 1830).

Em se tratando de Francisco de Paula Rodrigues Batalha, como filho de Antônio Rodrigues Batalha⁵², este herdou do pai a vocação para os negócios. Diante do exposto, pode-se afirmar que pelo menos nas duas gerações conhecidas da família Batalha, os negócios converteram-se como principal atividade financeira e provedora de seus membros.

Francisco de Paula faleceu em 1830, deixando como herdeiros a viúva Maria Luiza de Souza e dois filhos, Francisca Rosa de Souza, de nove anos, e João Rodrigues Batalha, que veio a falecer pouco tempo depois de seu pai (APJES, 1830). Dos bens de raiz presentes neste inventário, destaca-se a avaliação da terça parte de duas casas no Rio de Janeiro, localizadas na rua do Sabão. O primeiro imóvel, uma casa térrea, número 121, foi avaliado em 1:800\$000; o segundo, também térreo, número 123, também avaliado em 1:800\$000. Como mencionado, apenas um terço de cada imóvel compôs o patrimônio de Francisco Batalha, na soma de 1:200\$000 ambas. A presença de propriedades imobiliárias, situadas no Rio de Janeiro, no inventário de Francisco Batalha, remete à relação da família com a cidade. Como mencionado, Antônio Rodrigues Batalha, pai de Francisco, era natural do Rio de Janeiro, onde, possivelmente, tinha deixado laços familiares quando migrou para o Espírito Santo.

Na Corte do Rio de Janeiro, Francisco Batalha também estabeleceu relações de créditos a pagar com cinco diferentes indivíduos, como demonstra o Gráfico 14. Ao todo, entre as dívidas contraídas naquela praça e aquelas adquiridas em Vitória, Francisco comprometeu 1:562\$200 de seu patrimônio avaliado em 3:627\$654.

Outro negociante que aparece endividado, o alferes Luciano José de Andrade Gomes, teve todo seu patrimônio comprometido com o pagamento de um único empréstimo. O alferes Luciano aparece como inventariante dos bens deixados pelo falecimento de sua esposa, Joaquina Maria do Nascimento, com quem teve sete filhos (APJES, 1830). Entre os bens arrolados, se destaca a presença de uma venda com mercadorias da terra e importadas: vinho, vinagre, azeite doce, aguardente do Reino, aguardente da terra, sabão, sal, carne, fumo, louças, papel, fio de sapateiro, ferragens, vassouras, colheres de ferro e espelhos. Contudo, todo seu patrimônio avaliado em 921\$900, incluindo sua venda, estava comprometido no pagamento de uma dívida que o inventariante tinha com Antônio Martins, do Rio de Janeiro, no

⁵² Antônio Rodrigues Batalha, negociante e proprietário de uma botica em Vitória, até 1803, ano em que faleceu. Esse negociante pertence à ARS aqui desenvolvida.

valor de 1:153\$026, possivelmente, dívida adquirida na compra de estoque para o estabelecimento comercial.

Entre os negociantes com maior sucesso financeiro, destaca-se José Francisco dos Reis Malta, que diversificou suas rendas comerciais, com aquela proveniente do ambiente rural – com produções de açúcar, aguardente, farinha, algodão e criação de gado. José Francisco era proprietário de um armazém de molhados que mantinha em sociedade com Manoel Gonçalves Meireles.

José Francisco dos Reis Malta era natural da freguesia de São Mamede da Infesta, em Portugal, casado com Maria de Araújo Ramalha e, quando faleceu, em 1831, deixou dois filhos, Torquato Martins de Araújo Malta, com 16 anos, e Ana Francisca de Araújo Malta, com idade de 14 anos. Para o trabalho em seu engenho da Ladeira Grande e em seu sítio em Maruípe, ambos na freguesia de Vitória, José Francisco possuía 116 cativos. Com relação ao balanço dos efeitos da sociedade com Manoel Gonçalves Meireles, foram avaliadas as seguintes mercadorias: vinho Catalão, vinho de Lisboa, vinho de Genebra, azeite doce, louças, tamancos de crianças, charutos, velas de sebo, arame fino, foices, colchetes, tesouras, anzóis, corda de viola, candeeiro, pregos, missangas, papel e garrafões. Nesse processo, aparece como um dos avaliadores o negociante Narciso José Teixeira.

Mesmo com patrimônio de 27:096\$810, dividido entre bens rurais e urbanos, José Francisco dos Reis Malta possuía poucas relações na rede de créditos aqui em estudo. Talvez, a sociedade em um armazém de molhados serviu para estocar mercadorias importadas e gêneros produzidos por José Francisco em suas propriedades rurais, atuando o inventariado como atacadista no comércio local. Já o comportamento de José Francisco frente à rede de créditos se aproxima ao observado entre os fazendeiros analisados no Capítulo 1, com poucas relações entre credores e devedores. José Francisco nem mesmo participou da rede de dívidas ativas. Com relação às passivas, ele era devedor de 1:894\$560, para diferentes credores: Fazenda Pública de Vitória (1:375\$000); Torquato Martins de Araújo, filho do capitão João Pedro da Fonseca Portugal (100\$000); tenente Coronel Sebastião Vieira Machado (235\$000); e Manoel Goulart de Souza, boticário em Vitória (84\$560).

Diante da ARS aqui desenvolvida, evidencia-se que a concessão de créditos acabou por traduzir uma forma de consolidar as relações sociais entre

negociantes/comerciantes e uma considerável parcela da população. Não obstante, as relações financeiras envolvendo empréstimos retrataram uma sociedade em que o acesso ao crédito permitia ao indivíduo condições de incrementar suas fontes de rendas e se configurar como consumidor ativo nos estabelecimentos comerciais, principalmente entre os anos de 1792 e 1818. Para os anos de 1824 até 1831, o estreitamento das relações dos negociantes locais com outras praças, em determinados casos, pode ter limitado a capacidade de concessão de créditos, ao passo que exigiu daqueles negociantes um maior investimento e tomadas de empréstimos para o funcionamento de seus estabelecimentos comerciais. Ou ainda, a especialização no mercado atacadista e/ou de transporte de mercadorias de uma praça a outra, como exposto no Capítulo 3, pode ter limitado as relações creditícias de alguns dos negociantes identificados entre os anos de 1824 a 1831, por conta da natureza de seus negócios.

Em termos gerais, a rede de créditos foi uma das maneiras encontradas por esses homens para vencer as dificuldades impostas pela instável economia do contexto em estudo, e que envolvia a estratégia arriscada de conceder e adquirir empréstimos, dispondo, para tanto, de mecanismos do mercado de dívidas passivas e ativas. A participação na rede de créditos permitiu a manutenção das relações comerciais e sociais dos negociantes/comerciantes, visto que, para estabelecerem-se em uma praça comercial, dependiam da aceitação e confiança por parte da população local (CHAVES, 2009).

No que tange à concessão de empréstimos, os mesmos negociantes formavam um conjunto de indivíduos que se estabeleceram como importantes credores na praça comercial, concedendo créditos com ou sem cobrança de juros, tanto para homens livres quanto para escravos, estabelecendo, assim, uma rede de créditos informal definida não apenas pelas relações econômicas, mas também sociais e políticas com seus devedores e credores. Não obstante, a rede de créditos ativos foi determinante para o consumo de artigos importados por uma parcela considerável da população. Cabe ressaltar que se trata de uma economia pré-capitalista com limitada circulação de dinheiro em espécie, tornando essencial, para a dinâmica comercial, a disponibilidade do crédito informal e que esse atingisse boa parcela da população. Ou seja, na falta de instituições financeiras e mesmo de papel moeda, na primeira metade do século XIX, competiu aos homens de negócios estender a

capacidade de consumo de mercadorias com vendas a prazo e pequenos empréstimos em espécie que, muitas vezes, amortizados pelos devedores mediante a entrega de parte de sua produção agrícola (FRANK, 2012).

A abertura de crédito nos estabelecimentos comerciais garantiu o consumo de gêneros importados, ao passo que a quitação das contas pelos consumidores absorvia parte da produção agrícola numa dinâmica que girava ao redor de um núcleo urbano e do setor produtivo. No entanto, as relações financeiras de determinados negociantes não se restringiram ao ambiente de uma única praça mercantil, até porque a circulação de mercadorias entre regiões parece ganhar folego a partir, principalmente, da chegada da Corte portuguesa ao Brasil, em 1808: “Se, externamente, se reorganizavam as linhas comerciais do Brasil com a Europa, internamente, a Corte foi uma oportunidade para que negociantes locais deslanchassem na vida social, política, conquistando prestígio e aumentando sua riqueza” (SOUZA, 1997, p. 56).

Pelos gráficos aqui apresentados, observa-se que personagens de proeminência política e social, atuaram na dinâmica mercantil de Vitória e estenderam suas relações socioeconômicas através da concessão ou aquisição de empréstimos em outras praças, conectando a rede de créditos da capital do Espírito Santo com as de outras regiões. Portanto, nas relações estabelecidas entre negociantes da praça de Vitória com indivíduos de outras praças se encontram as pistas a serem seguidas para se chegar a uma rede mais abrangente, que muito contribuiria para o estudo da história econômica dos períodos colonial e imperial, principalmente na compreensão dos circuitos internos de negócios.

Conclui-se que a ARS para exemplificar relações de créditos de um contexto específico serve como apelo visual, ao passo que os gráficos auxiliam na compreensão de uma determinada situação em que duas ou mais pessoas se conectam pelo fato de firmarem um compromisso de compra e venda, empréstimo e dívida.

3. REDE DE ABASTECIMENTO: A CABOTAGEM NO CIRCUITO DA ECONOMIA INTERNA

Durante o período colonial, pelo menos até a entrada do século XVIII, a ocupação territorial manteve-se na faixa litorânea, tanto no que diz respeito à formação dos núcleos urbanos, como também no que se refere às atividades produtivas e de transporte. Conseqüentemente, a utilização do Atlântico como via de acesso de pessoas e mercadorias a distintas localidades exerceu um papel preponderante no estabelecimento das relações socioeconômicas de uma região à outra da colônia, e dessa com o mercado internacional. Coadunando com Antônio Jucá de Sampaio (2003, p. 174): “Evidentemente, cada área haveria de ter seu próprio ritmo, volume de comércio, vinculações com outras regiões etc.”.

Como exposto nos capítulos anteriores, e seguindo a forma de ocupação predominante no período colonial, a produção agrícola no Espírito Santo manteve-se na faixa litorânea e o destino dos gêneros cultivados era, sobretudo, o abastecimento do comércio interno.

Os produtores rurais, abordados no Capítulo 1, utilizar-se-iam, para o transporte de seus gêneros, preferencialmente, dos caminhos fluviais, a partir de canoas até a sede da capitania, depois província: “[...] por estarem situados às margens dos Rios, e depois passando as canoas (seus produtos agrícolas) são recolhidos em depósitos ou mesmo nos transportes (marítimos)” (VASCONCELOS, 1978, p. 51, grifo nosso).

Ou seja, pelos rios Reis Magos, Jucú, Santa Maria, Doce, Jacaraípe, Guarapari, Benevente, Piúma, Itapemirim, Cricaré (São Matheus), entre outros, com a utilização de canoas, os agricultores escoavam seus feitos até a ilha de Vitória, onde negociavam no comércio local ou despachavam para diferentes regiões do Brasil. A presença de canoas, nos inventários pesquisados, fortalece a tese da preferência, na região em estudo, pela utilização dos rios na primeira fase de escoamento da produção (APJES, 1790-1831).

Outro fator de destaque, a geografia de Vitória, favoreceu e até mesmo impôs a utilização de canoas para se escoar os gêneros agrícolas do ambiente rural para o urbano, em detrimento de outros meios de transportes terrestres. José Saturnino da Costa Pereira (1848), quando de seus apontamentos sobre a costa brasileira, para o Espírito Santo, destaca o papel dos rios no escoamento da produção, descrevendo

as suas fozes até o oceano. O mesmo autor confirma a entrada das embarcações pela Baía do Espírito Santo – atualmente denominada Baía de Vitória e compreendida entre Vitória, Cariacica, Vila Velha e Serra –, onde se exportava a maior parte dos gêneros produzidos na então província.

Quanto à localização do porto, na narrativa de Francisco Alberto Rubim (1840, p. 21) há indicações de que os desembarques ocorriam de forma dispersa em vários cais espalhados por Vitória.

Em toda a Vila (da Vitória) se aporta em canoas, e escalares com a maior facilidade; porém seus principais desembarques são o cais Novo das Colunas, que fica abaixo da casa do governo, o do Azambuja, o cais Grande onde até atracam sumacas, o do Santíssimo, o do Batalha, e o dos extintos Jesuítas, vulgarmente chamado Porto dos Padres⁵³.

Muitas das vezes, quando em Vitória, os produtores contratavam fretes em embarcações de terceiros para, assim, poderem negociar eles mesmos seus gêneros em outras praças comerciais. Outra possibilidade, para os agricultores, era a comercialização junto aos negociantes estabelecidos em Vitória, com estabelecimentos de porta aberta e/ou dedicados ao trato mercantil com outras praças comerciais do Brasil.

No comércio da capital, a venda ou troca dos produtos cultivados, garantia o consumo de gêneros importados – ferramentas, tecidos, escravos etc. A compra de mercadorias importadas nos estabelecimentos comerciais, tendo em vista a rede de créditos identificada, frequentemente, se realizava com pagamento a prazo, o que pode sugerir uma forma de escambo entre produtores rurais e comerciantes, com a entrega de parte dos gêneros cultivados, em troca da quitação de eventuais dívidas de borrador.

Portanto, muito embora os caminhos terrestres existissem, as vias de comunicação mais utilizadas para interligar o interior com o litoral do Espírito Santo foram os rios, em especial, aqueles que desaguam no Atlântico. Diante do exposto, o comércio de cabotagem compreendia o transporte fluvial e marítimo, pelo menos para o contexto em estudo.

Mesmo para o Brasil, deve-se considerar o transporte fluvial e marítimo, durante o período colonial e para além dele, como fundamental no deslocamento de pessoas e

⁵³ A localização dos cais, feita por Francisco Alberto Rubim (1840), remete ao centro de Vitória que concentra, ainda hoje, a estrutura portuária da capital.

mercadorias de um ponto a outro, já que os caminhos terrestres representavam um risco aos que ali transitavam. Júnia Ferreira Furtado (2006b, p. 165) também destaca o papel da navegação fluvial e marítima, pelo rio São Francisco e pelo Atlântico, ao pesquisar as conexões entre Minas Gerais e a Bahia, na primeira metade do século XVIII:

Se o Atlântico era um rio, por onde o comércio com o Brasil se configurava numa via de duas mãos, esse rio começava no interior do Brasil, no sertão das capitanias de Minas e da Bahia, por onde, em direção ao mar, corria um outro rio – o São Francisco.

Acrescenta-se que os rios, além de vias fluviais, serviram como marcos na demarcação territorial, meio de interiorização para o sertão e/ou ambiente de mineração. Para Isnara Pereira Ivo (2012, p. 115), no século XVIII, entre Minas Gerais e Bahia, “[...] os cursos dos rios foram palcos das descobertas minerais realizadas pelos exploradores que esculpiram os caminhos em várias direções, ligando às áreas mais dinamizadas da economia colonial”.

Já o abastecimento do mercado interno, a partir da navegação de cabotagem que margeava a costa brasileira, fez do Atlântico a principal via de transporte de mercadorias nacionais e importadas, num fluxo constante entre os portos, de norte a sul do Brasil. Nesse sentido, Caio Prado Junior (1978) classificou a cabotagem como espinha dorsal do sistema de transporte da colônia. Quanto ao significado do comércio marítimo para a economia brasileira, Renato Leite Marcondes (2012, p. 163) conclui que:

O comércio marítimo constituiu na principal forma de circulação das mercadorias entre as capitanias e posteriormente províncias brasileiras até a segunda metade do século XIX, movimentando valores crescentes. [...] Muitos víveres para o consumo colonial e imperial circularam pelas costas brasileiras em montantes expressivos.

No Espírito Santo, a participação no comércio de cabotagem pode ser tratada pelos dados referentes aos embarques a partir do porto de Vitória, entre 1815 a 1831. Apesar de não cobrir todo o recorte temporal proposto pela pesquisa, o levantamento da quantidade e tipos de embarcações, bem como seus proprietários, mestres e destinos, permite traçar um panorama quanto ao funcionamento do comércio de cabotagem, partindo do “outro extremo” da economia mercantil interna. Muito embora o sistema de cabotagem e a rede de abastecimento, durante os séculos XVIII e XIX, sejam temas recorrentes da historiografia atual, discutida no decorrer do texto, as pesquisas privilegiam a análise de grandes centros produtores,

comerciais e consumidores – Rio de Janeiro, Bahia, Recife e Minas Gerais –, ou aqueles que tiveram destaque no abastecimento interno pela localização ou produção de determinado gênero – Rio Grande do Sul, São Paulo etc. Aqui, o termo “outro extremo” foi utilizado para caracterizar uma região fora da realidade dos grandes centros produtores e consumidores, mas dependente do circuito de cabotagem para a manutenção socioeconômica de sua população.

Questões envolvendo o comércio de cabotagem serão discutidas pautando-se pela dinâmica mercantil desenvolvida a partir do porto de Vitória, durante o recorte temporal proposto. Diante da limitação dos documentos portuários, outras fontes, que tangenciam a temática envolvendo a cabotagem e a participação do Espírito Santo no comércio de abastecimento interno, foram consultadas. Por exemplo, os inventários *post mortem* e a documentação administrativa.

Portanto, a mesma rede de créditos, discutida anteriormente, fornece pistas quanto ao endividamento dos negociantes estabelecidos em Vitória, com negociantes fluminenses e baianos, expondo dois eixos de transações econômicas, em grande medida, articulados pela cabotagem costeira. Além disso, alguns inventários exemplificam a prática mercantil do contexto, graças às descrições de embarcações, de cargas e trajetos de algumas viagens.

Já os documentos oficiais, apesar de limitados quanto à quantidade e às informações, apresentam dados sobre a situação econômica do Espírito Santo, com destaque para o desenvolvimento do comércio de importação e de exportação de mercadorias. Quanto ao funcionamento da Alfândega, a documentação oficial expõe a precariedade administrativa na fiscalização do movimento portuário.

3.1 – A Alfândega do Espírito Santo

Na entrada do século XVII, desembarcavam anualmente na vila da Vitória, sem controle alfandegário, entre três a quatro navios carregados de tecidos, vindos da Europa, com lucros de 200% ou mais na venda das fazendas secas, graças à conivência dos oficiais da Alfândega que, em troca de algum benefício, despachavam junto aos mercadores sem recolher os dízimos. Em 1617, o rei ordenou, por Carta de Lei, que o capitão-mor do Espírito Santo, Gaspar Alves de

Siqueira, conduziu “[...] a devassa dos descaminhos da alfândega e constatando dos procedimentos dos culpados [...]” (AHU: Espírito Santo, cx. 01, doc. 04). No ano seguinte, em 1618, inqueridas as testemunhas, em seus depoimentos, reconheceram que a Alfândega foi instalada em 1617, pelo capitão-mor Gaspar Alves, e que pelo menos duas décadas antes de sua estruturação, já se praticava o comércio de tecidos europeus, sem controle ou recolhimento de impostos (AHU: Espírito Santo, cx. 01, doc. 05).

Até o momento, os documentos aqui mencionados sobre os descaminhos da Alfândega espírito-santense são os mais antigos com relação à atividade mercantil portuária na região, informando, como exposto, a existência de relações comerciais entre o Espírito Santo e a Europa. Contudo, a deficiência da estrutura administrativa alfandegária manteve-se durante todo o período colonial e, em determinados períodos, a Alfândega do Espírito Santo deixa até mesmo de existir. Com a descoberta das minas, na chegada do século XVIII, a pretensão de manter o isolamento do sertão mineiro contribuiu para o fechamento da Alfândega espírito-santense até o século seguinte.

A partir de 1715, o Espírito Santo passa a compor as capitanias reais, com sua administração subordinada ao governo da Bahia, e seu foro judicial sujeito à ouvidoria do Rio de Janeiro. Até a segunda metade desse século, a principal preocupação da Coroa portuguesa foi impedir os descaminhos do ouro pelo litoral espírito-santense, através do isolamento da região. A título de exemplo, em 1722, o vice-rei e governador geral do Brasil, Vasco Fernandes César de Meneses, Conde de Sabugosa, enviou carta ao rei, Dom João V, informando sobre as despesas feitas para a fortificação da capitania do Espírito Santo (AHU: Espírito Santo, cx. 12, doc. 46).

Somente em 1820, pelo Decreto de 10 de janeiro, foi instalada, novamente, a Alfândega provisória em Vitória. O controle e a fiscalização do movimento portuário passaram a ser função da Junta da Real Fazenda (COLEÇÕES DAS LEIS DO BRAZIL DE 1820, 1889, p. 5). Em 1822, a Alfândega foi extinta quanto ao comércio costeiro, por Provisão do Conselho da Fazenda, a partir de então, seguindo o mesmo regimento dos oficiais da Alfândega do Ceará e, quanto aos emolumentos e impostos, à do Rio de Janeiro (VASCONCELOS, 1978). A inexistência de uma estrutura alfandegária operante não impediu a participação de produtores e

negociantes espírito-santenses no comércio de cabotagem pela costa brasileira ao longo dos séculos coloniais, principalmente a partir da segunda metade do Setecentos, com a crescente demanda por gêneros de abastecimento e com a diminuição contínua da produção aurífera. A título de exemplo, o historiador João Eurípedes Franklin Leal (1977) afirma que, a partir de 1770, pelo comércio de cabotagem, o Espírito Santo exportava madeiras, açúcar e panos de algodão, para os portos da Bahia e do Rio de Janeiro.

Com relação à administração, mesmo antes da implantação efetiva da Alfândega, governadores nomeados, a partir de 1800, argumentaram sobre a importância do porto de Vitória para o desenvolvimento econômico da capitania como via de escoamento da produção local e de outras regiões. Na entrada do século XIX, a abertura de rotas comerciais entre o Espírito Santo e Minas Gerais era entendida, pelos políticos do Espírito Santo e do Estado português, como alternativa mais promissora para o escoamento da produção mineira, com menor distância em comparação ao caminho percorrido até a praça mercantil do Rio de Janeiro. Antônio Pires da Silva Pontes, governador entre 1800-1804, por exemplo, chama a atenção para a capacidade do porto de Vitória receber entre 12 e 13 navios de alto bordo por ano. O governador Silva Pontes também argumentou quanto à possibilidade de se estabelecer a navegação direta até a Europa, o que poderia representar um atrativo para os negociantes mineiros⁵⁴.

Já o governador Manoel Vieira da Silva de Albuquerque Tovar, em 1804, mesmo ano de sua posse, solicitou junto à Coroa portuguesa a isenção de impostos para mercadorias importadas e exportadas entre o Espírito Santo e a metrópole. Manoel Tovar evidenciou a capacidade exportadora de gêneros, como açúcar, algodão, farinha de mandioca, milho, arroz, aguardente e madeiras para a construção naval (AHU: Espírito Santo, cx. 07, doc. 41).

No ano seguinte, o mesmo governador participou ao Secretário de Estado e da Marinha e Ultramar, João Rodrigues de Sá e Melo, Visconde de Anadia, o embarque

⁵⁴ Ofício do governador Antônio Pires da Silva Pontes ao ministro Dom Rodrigo de Souza Coutinho, em 11 de novembro de 1800. No mesmo ano, por determinação do governador, partiu o Bergantim Vitória, carregado de madeiras de lei, amostras botânicas e restos das colheitas, com destino a Lisboa. A remessa teve como objetivo comprovar o bom estado do porto de Vitória e o potencial de lucro para a Coroa portuguesa, com a manutenção do comércio direto entre o Espírito Santo e Portugal (AHU: Espírito Santo, cx. 06, doc. 24A, 33, 22, 28A, 39A).

de mercadorias para a Corte, admitindo ainda a existência de carga a ser enviada por muitos navios:

[...] igualmente participo a V. Exa. que deste Porto parte em direitura para Corte o Brigue – Lobos Unidos – com cargas de algodão, farinha, milho, arroz, a qual em muito poucos dias fez carregar havendo carga para mais de dez ou doze navios que aqui podem carregar de açúcar e aguardentes (AHU: Espírito Santo, cx. 07, doc. 43).

Parece que o segundo governador nomeado para a administração do Espírito Santo reconheceu, no comércio ultramarino e na produção agrícola diversificada, possibilidades de desenvolvimento econômico. Em 1806, nova remessa de gêneros cultivados na capitania seguiu viagem para a Corte, com relato do governador Manoel Tovar para o mesmo Visconde de Anadia quanto às medidas tomadas no sentido de se desenvolver técnicas de cultivo e beneficiamento de alguns gêneros, com destaque para o arroz:

Tenho a honra de por na presença de V. Exa. três amostras de algodão [...]. Tenho procurado todos os meios de promover e adiantar a agricultura tanto a plantação de café, anil e cochonilha, como a fatura de alguns engenhos de descascar arroz, o que felizmente tenho conseguido pois, exportando-se todo o arroz em casca desta capitania para o Rio de Janeiro para se lhe dar a mão de obra, já se tem embarcado do primeiro de janeiro do presente ano até ao dia de hoje 10.125 arrobas (AHU: Espírito Santo, cx. 08, doc. 13).

A passagem transcrita enuncia a relação entre a produção agrícola espírito-santense, na primeira década do Oitocentos, e o comércio praticado com outras praças, sendo mencionada a venda de arroz para o Rio de Janeiro, gênero consumido internamente e reexportado, a partir da principal praça fluminense, para demais regiões da colônia e para o exterior. Com relação às embarcações enviadas para Portugal na primeira década do século XIX, pela documentação do AHU, também em 1806, partiu de Vitória o bergantim “Lobos Unidos” carregado com madeiras de lei identificadas com a “Marca Real”, o que assegurava ser a exploração madeireira, no Espírito Santo assim como no restante da colônia, monopólio da Coroa portuguesa (AHU: Espírito Santo, cx. 08, doc. 12)⁵⁵.

Em 1828, já no Império do Brasil, o presidente Ignácio Accioli de Vasconcelos (1978, p. 50) também menciona a proibição do extrativismo madeireiro: “Não há proibição

⁵⁵ Apesar do controle e da fiscalização envolvendo a exploração madeireira, o contrabando converteu-se em atividade praticada até mesmo por membros da elite local, como o exemplo exposto no Capítulo 2, em que o capitão João Martins Meireles, em 1800, foi acusado de contrabandear madeiras de lei para a Martinica.

alguma na importação, mas na exportação há nas madeiras pela Lei, que são as de construção naval e pau-brasil”.

Os envios de amostras botânicas, agrícolas e minerais para Portugal, na entrada do século XIX, atendiam às expectativas administrativas da metrópole naquele momento. A partir da segunda metade do século XVIII até as primeiras décadas do XIX, o estudo dos recursos naturais e agrícolas passou a compor a política lusitana em suas colônias para, assim, no caso do Brasil, conhecer e explorar novos recursos econômicos frente à decadência da economia portuguesa e diminuição contínua da exploração mineradora (DIAS, 2009; MUNTEAL FILHO, 1999; NEVES, 1999; SOUZA, 1997).

Com a chegada da família real portuguesa ao Brasil, em 1808, as remessas de madeiras e produtos agrícolas passam a compor as cargas de embarcações com destino ao Rio de Janeiro, a partir de então, sede do império português. Ou seja, os envios de gêneros extraídos ou cultivados na colônia para a metrópole, e depois para a Corte do Rio de Janeiro, representavam perspectivas para o desenvolvimento de atividades lucrativas ao Estado português.

Sobre a indústria naval privada do século XIX, Geraldo de Beauclair Mendes de Oliveira (1987, p. 41), sugere que:

A construção naval, por seu turno, era uma manufatura significativa, até pela facilidade da matéria-prima, tais como madeira, fibras vegetais e gomas. Havia forte demanda de embarcações para o comércio de cabotagem, o tráfico com a África e a pesca da baleia.

Assim, para o autor, a demanda do mercado interno alavancou a indústria naval privada, instalada no Rio de Janeiro, em Campos dos Goytacazes e em Paraty, núcleos populacionais e de comércio importantes naquele tempo.

No que concerne à reimplantação da Alfândega em princípios do Oitocentos, e com ela a possibilidade de exportação de mercadorias para a Europa, duas são as hipóteses para explicar porque esse tipo de transação mercantil se mostraria inviável. A primeira é aquela ligada à chegada da família real em 1808, que diminuiu, assim, o interesse pelo comércio transatlântico, visto que a demanda interna por gêneros alimentícios cresce consideravelmente com a instalação da Corte no Rio de Janeiro.

Outra hipótese está na compreensão de que a possibilidade de exportações para a metrópole, com o advento do século XIX, além de onerosa, se limitava aos embarques de produtos com a marca real, como foi o caso dos carregamentos de madeiras. Mesmo com a inviabilidade em se firmar uma rota comercial além-mar com a Europa, algumas embarcações partiram do porto de Vitória, com destino a portos estrangeiros, como será exposto adiante.

Acrescenta-se que a consolidação de uma rede de relações mercantis interna, desenvolvida ao longo do período colonial e ditada pelas leis básicas do mercado – oferta e procura – direcionou os rumos da produção agrícola e das transações comerciais. Os negociantes de Vitória, muitas vezes com relações em mais de uma praça mercantil do Brasil, dedicavam-se ao comércio de abastecimento da colônia pela comodidade e/ou pela facilidade com que a produção agrícola regional era comercializada no mercado consumidor interno. Não obstante, as produções de açúcar e de algodão, identificadas no Capítulo 1, após a transferência para outras praças, poderiam ser vendidas em praças comerciais do Brasil ou de outros países.

Em relação à população, os investimentos no setor agrícola, mesmo no auge da produção aurífera, permitiram a acomodação das relações socioeconômicas no período subsequente ao esgotamento das minas. Para Denise Aparecida Soares de Moura (2009, p. 519), os brasileiros reacomodaram-se a partir da crise mineradora “[...] reforçando a agricultura, especialmente a produção de gêneros básicos, como açúcar, tabaco e investiram em novos itens de exportação, como arroz, algodão, cacau, café, anil”.

A existência ou não do aparelho alfandegário não impediu o trânsito de mercadorias, por via marítima ou fluvial, entre as praças comerciais do Espírito Santo e as demais praças costeiras brasileiras. Ademais, a deficiência do controle alfandegário, mesmo após a abertura dos portos, em 1808, impulsionou o comércio de cabotagem, pois, sem uma fiscalização eficiente, os negociantes estabelecidos no Brasil ou estrangeiros tinham maior liberdade para desenvolverem suas relações comerciais (MOURA, 2010).

Contudo, a falta de controle do acesso de embarcações ao porto de Vitória limitou a produção de documentos acerca da participação dessa praça no circuito comercial marítimo. Excetuando os ofícios e comunicados, enviados pelos administradores do Espírito Santo para a sede do Estado português, as fontes que contemplam o

movimento portuário em Vitória datam de 1815 em diante, com informações limitadas sobre as saídas de embarcações.

Os Termos de Fiança, produzidos entre 1815 e 1827, fornecem informações sucintas sobre embarcações que partiam de Vitória com diferentes destinos – tipo da embarcação, mestre responsável, proprietário, fiador e porto de desembarque (APEES, Fundo Governadoria, Livros 24 e 26). A fiança, no valor de 80\$000 para cada pessoa embarcada sem despacho, representava um termo de compromisso entre o agente portuário, o fiador e o mestre da embarcação. Muitos proprietários das embarcações assinavam os Termos de Fiança, responsabilizando-se pelas pessoas a bordo, em outros, negociantes afiançavam os embarques movidos por interesses comerciais. Decerto, na maioria dos casos, os fiadores se comprometeram movidos por interesses econômicos para com as embarcações e/ou carga a ser transportada. Apesar disso, em alguns casos, pessoas não envolvidas com o circuito de cabotagem assinavam os Termos de Fiança, movidas por relações sociais com os proprietários da carga e/ou da embarcação.

Já os Passaportes, a partir de 1827, deram continuidade ao trabalho de registro das embarcações que partiam do porto de Vitória para outras localidades, com a diferença de não constar, nas descrições, menção a um fiador se responsabilizando pela tripulação ou passageiros embarcados (APEES, Fundo Governadoria, Livro 25).

No próximo tópico, tendo como referência os Termos de Fiança e Passaportes, pretende-se expor quais as rotas seguidas pelas embarcações que partiam de Vitória em direção a outros portos.

3.2 – Termos de Fiança e Passaportes: movimento portuário em Vitória

Os transportes são embarcações Nacionais de 25 toneladas até 72, e há na Província 20, e 17 lanchas, o seu preço é de um conto de réis até dois, e nele se empregam escravos, e alguns marinheiros; e o comércio é para a Bahia, Pernambuco, e Rio de Janeiro propendendo a balança do comércio para a Corte (VASCONCELOS, 1978, p. 51).

A passagem, escrita em 1828, pelo então presidente da província, Ignácio Accioli de Vasconcelos, parece resumir, em poucas palavras, o funcionamento do comércio de cabotagem a partir do Espírito Santo. Além dos dados sobre trabalhadores envolvidos, capacidade, quantidade e valor das embarcações, Accioli de

Vasconcelos relaciona os principais portos – Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro – frequentados pelas embarcações que partiam do Espírito Santo.

O texto abrange algumas questões sobre a cabotagem, contudo, deixa de fora vários aspectos que garantiam a manutenção do circuito comercial interno do qual o próprio transporte de mercadorias pela costa era dependente. Por exemplo, a escala dos embarques e dos desembarques de mercadorias e seus valores no comércio, os tipos de embarcações, os preços atribuídos aos fretes de cada gênero transportado etc.

A localização do Espírito Santo, no centro da costa brasileira, contribuiu para adensar o fluxo mercantil marítimo entre a região em destaque e outras localidades costeiras. Já a produção, com o predomínio do cultivo de gêneros de primeira necessidade, consumidos no Brasil ou exportados para o exterior, foi determinante na consolidação dos eixos mercantis para a região, no contexto da primeira metade do Oitocentos.

Na entrada do século XIX, a especialização dos portos quanto à demarcação das atividades comerciais predominantes em cada um deles já havia se consolidado. O porto do Rio de Janeiro, entreposto obrigatório do comércio de cabotagem envolvendo as regiões Sudeste e Sul do Brasil, coadunou os negócios no mercado de abastecimento interno com o grosso trato mercantil ultramarino, abrangendo, entre outros, o tráfico de escravos africanos e a importação de mercadorias europeias e asiáticas. Assim, o Rio de Janeiro se transformou, entre os séculos XVIII e XIX, na principal praça comercial brasileira, ou seja, em um centro de redistribuição de mercadorias locais, regionais e importadas.

O Rio de Janeiro era então o maior centro de importação/exportação do país, polarizador da produção das regiões circunvizinhas, além de entreposto de gêneros oriundos do Sul, do Prata e da África portuguesa. Um número significativo de navios aportava no Rio de Janeiro para aí se abastecerem. O movimento do porto se completava com a redistribuição para outros centros de consumo de uma parte de suas importações, efetivada através da cabotagem e do comércio interior [...] (LENHARO, 1993, p. 33-34).

Salvador, cidade portuária também participe do comércio de cabotagem, com destaque para os fluxos de embarques e desembarques concentrados no Nordeste, recebia igualmente embarcações de fora do Brasil. A capital baiana exercia o papel de centro de importação, exportação e redistribuição de mercadorias intrarregiões,

como ocorria no Rio de Janeiro. Para Kátia Mattoso (1983), na primeira metade do século XVIII, na Bahia funcionava um centro de redistribuição de mercadorias originárias da Europa, da África e da Ásia, que atendia às necessidades de diversas regiões da colônia.

Contudo, a complexidade envolvendo o grande comércio exportador e importador de mercadorias e o alto custo do trato mercantil ultramar fez com que a maioria dos portos brasileiros se especializasse na cabotagem costeira, como os das seguintes localidades: Fortaleza, Ilhéus, Angra dos Reis, Paraty, Santos, Campos dos Goytacazes, São Francisco do Sul, Rio Grande do Sul e Vitória (MOURA, 2010, p. 217). Nesse último, objeto da pesquisa aqui desenvolvida, em escala compatível com a população e as atividades produtivas de seu entorno, concentrava as relações mercantis de compra e venda de mercadorias locais e importadas, o que garantia a manutenção das relações socioeconômicas de produção e de consumo por parte da população.

Diante das especificações locais e regionais, a atuação no comércio de cabotagem se ajustava às características de cada ambiente de embarque e de desembarque de mercadorias. Portanto, pode-se dizer que, respeitando as singularidades de cada região, os meios de transporte, condicionaram-se “[...] aos diferentes tipos de produção, ao ambiente geográfico reinante no Brasil e à cultura material da época” (AUSTREGÉSILO, 1950, p. 495).

Entre os anos de 1815 e 1831, pelos Termos de Fiança e Passaportes, 1.487 embarcações passaram pelo porto de Vitória em direção a diferentes localidades. Apesar da repetição de denominações conferidas às embarcações ser constante, com apenas 266 nomenclaturas encontradas, uma análise mais detida, considerando os proprietários, permite observar que, por exemplo, uma mesma lancha realizou diversas viagens durante o período em estudo. Além das lanchas, outros tipos de embarcações, utilizadas no transporte fluvial e marítimo, foram identificados nos Termos de Fiança e Passaportes.

A Tabela 13 traz a relação dos modelos de embarcações e a frequência com que saíram de Vitória, durante o recorte temporal tratado.

TABELA 13: Tipos de embarcações (Porto de Vitória, 1815-1831)

Embarcações	Frequência*	Percentual
Lancha	1.105	74,3
Sumaca	278	18,7
Canoa	41	2,8
Escuna	18	1,2
Bergantim	17	1,1
late	11	0,7
Brigue	10	0,7
Saveiro	4	0,3
Patacho	2	0,1
Barca	1	0,1
TOTAL	1.487	100

Fonte: APEES, Fundo Governadoria, Livros 24 (1815-1820) e 26 (1822-1827) – Termos de Fiança dos Mestres de Navios Mercantes. APEES, Fundo Governadoria, Antigo Livro 25 (1827-1831) – Passaportes para passagens de pedestres e embarcações.
*Não corresponde ao número de embarcações, mas a quantidade de viagens.

As lanchas, com 1.105 menções, o que correspondia a, aproximadamente, 74% das viagens, foram o principal meio de transporte para escoamento da produção agrícola local e para o abastecimento da população espírito-santense com gêneros importados, seguindo o circuito da cabotagem costeira e fluvial. Do total das viagens feitas por lanchas, em 1.052 menções, os desembarques ocorreram entre os portos da Bahia e do Rio de Janeiro.

Das 1.052 viagens, 606 seguiram de Vitória para outras povoações do Espírito Santo. As 446 restantes tiveram como destino portos brasileiros, entre os quais se destacaram o do Rio de Janeiro, com 202 lanchas, e o da Bahia, com 96 desembarques, provavelmente referindo-se ao porto de Salvador. Diante do exposto, nota-se que as lanchas seguiram dois eixos comerciais distintos, um para o norte, até a província da Bahia, e o segundo para o sul, com desembarques no Rio de Janeiro.

Contudo, mesmo em menor quantidade, ocorreram 31 viagens feitas por lanchas para regiões mais extremas da costa brasileira, como: Pernambuco, Maceió, Paraíba, Paraíba do Norte, Porto das Pedras, Alagoas, Paranambuco, Vila do Prado, Laguna, Santos, Santa Catarina, São Francisco do Sul, São José de Porto Alegre e Aldeia do Sul. Em 14 viagens, as lanchas navegaram por cursos dos rios, Doce e

São Francisco, com treze ocorrências para o primeiro e apenas uma para o segundo rio⁵⁶.

As sumacas, embarcações de maior porte, com a capacidade de transportar de 80 a 114 toneladas de carga, foram empregadas em viagens, preferencialmente, para portos do Rio de Janeiro, com 101 ocorrências, da Bahia, com 64, e de Pernambuco, com 35, somando os três destinos 200 ocorrências, ou próximo a 72%, das 278 viagens que partiram de Vitória, entre 1815 e 1831, com esse tipo de meio de transporte⁵⁷. Do restante das viagens praticadas por sumacas nenhuma seguiu para portos do exterior, 37 transitaram pela costa brasileira – Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Santos, São Sebastião, Rio Grande de São Pedro, Sergipe d'El Rei, Maceió, Paraíba, Paraíba do Norte, Paranambuco e Ceará – e, em dois casos, observa-se a entrada de sumacas nos cursos dos rios São Francisco e São João. Portos do Espírito Santo também receberam sumacas que partiram de Vitória: Campos dos Goitacazes (16), São Matheus (15), Aldeia Velha (5) e Benevente (1).

As canoas, como já exposto, foram determinantes no transporte das colheitas para o porto de Vitória, e a presença desse tipo de embarcação na Tabela 13 pode indicar o retorno ao local de origem, possivelmente carregadas com mercadorias adquiridas no comércio de Vitória. Das 41 viagens feitas por canoas, 21 tiveram como destino portos ou localidades pertencentes ao Espírito Santo – Campos dos Goytacazes, Guarapari, Benevente, Itapemirim, Aldeia Velha, Meáipe e Nova Almeida –, 14 seguiram para o rio Doce e seis desembarcaram em Caravelas, na Bahia.

As escunas, maiores que as sumacas, suportavam até 140 toneladas de carga e foram utilizadas na navegação costeira e ultramarina. Do porto de Vitória, as escunas partiram para o Rio de Janeiro (8), Bahia (2), Santos (2) e Campos dos Goytacazes (1), esses localizados em território brasileiro. Já para o exterior, em cinco ocasiões, escunas seguiram com destinos a outras nações: Porto (1) e Vila Pereira (1), em Portugal; Buenos Aires (1), na Argentina; e Maldonado (2), no Uruguai.

⁵⁶ Em oito casos nos quais as lanchas aparecem como meio de transporte, não foi possível a identificação do porto de desembarque.

⁵⁷ Entre os portos do Rio de Janeiro, a capital recebeu 98 sumacas, Cabo Frio duas, e Paraty apenas uma. Para a Bahia, os desembarques ocorreram na capital (37), em São Matheus (17 vezes até 1822), Caravelas (9) e Vila Viçosa (1). Em duas ocorrências, não se fez a identificação do porto de desembarque das sumacas.

Os bergantins, embarcações com capacidade de transportar até 180 toneladas, foram utilizados, principalmente, em viagens mais longas pela costa brasileira e até mesmo para o exterior. Dos 17 embarques feitos no porto de Vitória, em sete ocasiões, os bergantins seguiram para fora do Brasil – em Portugal, para Lisboa, em duas vezes, e Porto, em quatro; e também para Ajuá, no México, com uma viagem. Os demais trajetos com esse tipo de embarcação ocorreram pela costa brasileira – Rio de Janeiro (2), Guarapari (1), Pernambuco (3), Rio Grande do Sul (2), Paraíba do Norte (1) e Rio Grande do Norte (1).

Os iates com capacidade de 47 toneladas de carga trafegaram, a partir de 1824, desembarcando nos seguintes portos: Campos dos Goytacazes (2), São Matheus (2) e Itapemirim (2), esses no Espírito Santo; e Rio de Janeiro (3), Bahia (1) e Maranhão (1), espalhados pela região costeira do Brasil.

Com relação aos brigues, as maiores embarcações que partiram de Vitória, entre 1825 e 1831, foram catalogadas nove saídas para portos brasileiros – Rio de Janeiro, com quatro desembarques, e Benevente, Portos do Sul, Pernambuco, Santos e Paraíba do Norte, com um desembarque cada. Em 1828, o desembarque do brigue ocorreu em Londres, na Inglaterra.

Os outros tipos de embarcações – saveiro, patacho e barca – foram utilizadas em sete viagens, apenas na costa brasileira. Saveiros partiram para Itapemirim (2), Caravelas (1) e Benevente (1). Já as viagens com patachos, nas duas ocorrências seguiram para o Rio de Janeiro. A barca, com apenas uma identificação de desembarque, fez o trajeto até Aldeia Velha, no Espírito Santo.

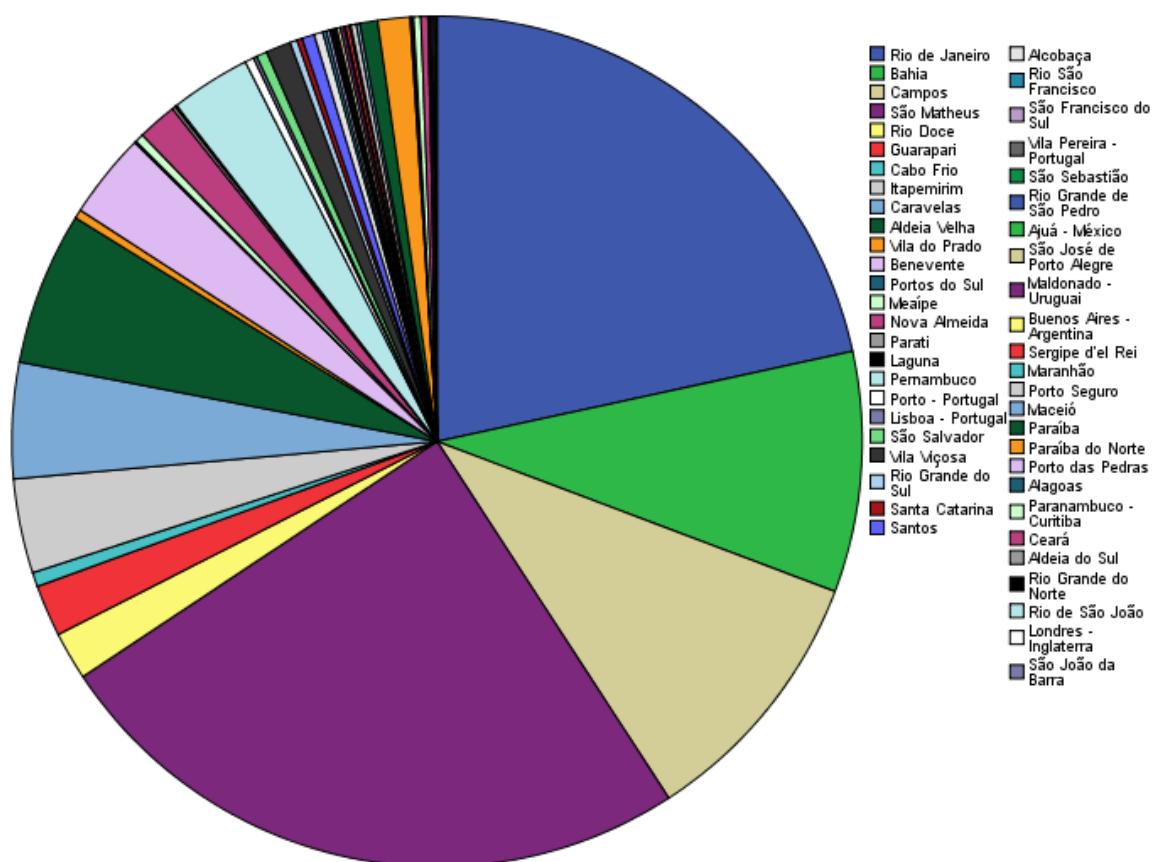
A limitação de informações contidas nos Termos de Fiança e Passaportes impede distinguir ou diferenciar as cargas transportadas a partir do tipo de embarcação utilizada, pois nesses documentos não consta os registros das mercadorias, dos passageiros ou da tripulação a bordo. Contudo, das informações coligidas, observa-se que o porto de Vitória possuía capacidade de receber embarcações de grande porte, utilizadas no comércio costeiro e além-mar, em diferentes proporções.

Além disso, o predomínio das lanchas no comércio de cabotagem, a partir de Vitória para vários portos brasileiros, levanta a questão quanto à utilização desse tipo de embarcação no abastecimento interno, nas primeiras décadas do Oitocentos. Diante dos dados da Tabela 13 e das informações sobre o comércio praticado a partir do

porto de Vitória, não se pode afirmar que determinado tipo de embarcação era utilizada para um único propósito quando do embarque e desembarque no porto de Vitória. Lanchas, sumacas e canoas, com diferença apenas no tamanho das cargas, eram empregadas no transporte de pessoas e de diversos gêneros agrícolas cultivados no Espírito Santo e, da mesma forma, retornavam abastecidas com produtos importados.

Outro dado que chama a atenção, a quantidade de portos que receberam embarcações provenientes de Vitória, ao todo 50, sem contar possíveis escalas, reforça a tendência para a utilização da navegação no escoamento dos gêneros cultivados e consumidos pela população, seja pelos cursos dos rios ou pelo Atlântico. O Gráfico 15 complementa os dados elencados anteriormente, com a identificação dos portos e a frequência que receberam embarcações a partir de Vitória.

GRÁFICO 15: Portos de desembarques (Porto de Vitória, 1815-1831)



Fonte: APEES, Fundo Governadoria, Livros 24 (1815-1820) e 26 (1822-1827) – Termos de Fiança dos Mestres de Navios Mercantes. APEES, Fundo Governadoria, Antigo Livro 25 (1827-1831) – Passaportes para passagens de pedestres e embarcações.

Pela imagem gráfica nota-se o predomínio dos desembarques em quatro portos distintos: São Matheus, Rio de Janeiro, Campos dos Goytacazes e Bahia. Juntos, esses portos receberam, entre 1815 e 1831, quase 66% das embarcações. A predominância dessas localidades, como ambiente de recepção dos gêneros transportados por Vitória, definiu os contornos das relações econômicas dos negociantes estabelecidos na capital do Espírito Santo.

Na freguesia de São Matheus, abrangendo a vila e a barra do rio de mesmo nome, a cultura da mandioca e a produção de farinha representaram, durante o período colonial e parte do imperial, a base econômica da região. Em 1858, parece que a produção de farinha nessa freguesia mantinha a hegemonia econômica, como observou o cronista José Marcelino Pereira de Vasconcelos (1858, p. 137): “A fertilidade das terras de São Matheus é espantosa, e o principal gênero da cultura de seus habitantes é a mandioca, da qual faz-se grande porção de farinha, que constitui o mais importante artigo de exportação”.

Portanto, a produção da farinha em larga escala, gênero amplamente consumido no Brasil do século XIX, intensificou o fluxo de embarcações por São Matheus. Tendo em vista as fontes pesquisadas, ao todo, 367 embarcações partiram de Vitória, entre 1815 até 1831, com destino a São Matheus, sendo o porto com mais desembarques, acumulando próximo a 25% da amostra total.

Para a composição da Tabela 14, os 83 desembarques no porto de São Matheus, de 1815 até 10 abril de 1823, devido à localidade pertencer, nessa época, ao território da Bahia, foram incluídos entre os portos brasileiros. Entre abril de 1823 e março de 1831, os 284 desembarques pelo porto de São Matheus constam entre os do Espírito Santo, considerando aqui a divisão geopolítica adotada em 10 de abril de 1823, em que a localidade volta a integrar o território espírito-santense (VASCONCELOS, 1858). Sobre a importância dessa mudança de fronteira, Rodrigo da Silva Goularte (2015), argumenta que a transferência de São Matheus para o território do Espírito Santo, em 1823, deve ser vista como exemplo de ganho mercantil considerável que a província experimentou com as mudanças políticas da década de 1820.

Embora as fontes portuárias forneçam apenas dados referentes às saídas de embarcações por Vitória, deve-se ter em mente que o comércio de cabotagem era uma via de mão dupla. Ou seja, as mesmas embarcações que seguiram para São

Matheus, possivelmente, retornaram para o porto de origem ou partiram para demais portos da costa brasileira, carregadas com farinha, o principal produto na pauta das exportações da região. Diante do exposto, tudo indica que parte da farinha consumida e/ou transportada para o comércio de abastecimento interno, a partir de Vitória, teve sua origem na freguesia de São Matheus.

Para Campos dos Goytacazes, partiram, de Vitória, 149 embarcações durante o recorte temporal, e, para São João da Barra, na mesma freguesia, apenas uma lancha, em 1830, desembarcou nessa localidade. Campos dos Goytacazes, terceiro porto em quantidade de desembarques, possivelmente, atuava como local de produção e redistribuição de mercadorias. Como um dos principais centros abastecedores do Rio de Janeiro, a navegação a partir de Campos era intensa e seu comércio ativo com a sede da Corte, fator que contribuiu para muitos historiadores discutirem o mercado de abastecimento da região em separado ao do Espírito Santo.

Além de São Matheus, Campos dos Goytacazes e São João da Barra, noutros locais do Espírito Santo estabeleceram-se embarque e desembarque de mercadorias, como: Guarapari, Itapemirim, Aldeia Velha, Benevente, Meaípe e Nova Almeida. Ao todo, conforme a Tabela 14, 677 embarcações seguiram para localidades dentro da província.

Pelo Gráfico 15, com a cor azul, visualizam-se os desembarques no Rio de Janeiro, com 319 menções somente para a Corte, o que confirma a adoção dessa praça como principal ambiente aglutinador das relações econômicas das regiões Sul-Sudeste, incluindo a participação de negociantes de Vitória no trato mercantil, principalmente, pelo circuito da cabotagem. A identificação da praça do Rio de Janeiro como principal porto de desembarque, fora do Espírito Santo, é de extrema importância para a compreensão da rede de abastecimento interno em estudo.

Discutindo as relações comerciais a partir do Rio de Janeiro com outras praças da colônia, para os anos de 1724 a 1730, Antônio Jucá de Sampaio (2003) elenca a saída de 40 embarcações com destino ao Espírito Santo. O mesmo autor admite que o comércio do Rio de Janeiro com o Espírito Santo, durante o recorte temporal compreendido por sua pesquisa, assume proporções modestas diante das demais relações mercantis estabelecidas na praça carioca.

A intensa movimentação do porto do Rio de Janeiro, a partir do século XVIII, pode ser compreendida como fator de mudanças administrativas e econômicas na colônia. Nas primeiras décadas desse século, a cidade se transformou em praça comercial de redistribuição de mercadorias chegadas pelo Atlântico para os mercados regionais brasileiros.

O porto do Rio de Janeiro seria não apenas o núcleo de uma vasta rede de exportações de produtos próprios à *plantation* escravista para a Europa, mas também desempenharia o papel de grande centro reexportador de diversos bens europeus, asiáticos e africanos – em especial as fazendas provenientes da Europa e de Goa, além de escravos africanos (FRAGOSO; FLORENTINO, 2001, p. 168).

Ou seja, como centro de importação e de redistribuição, a reprodução do capital mercantil fluminense, em certa medida, dependia do mercado de abastecimento interno para a manutenção de uma balança comercial favorável (FRAGOSO; FLORENTINO, 2001). Por exemplo, com o advento da mineração nas Minas Gerais, a densidade demográfica da região gerou uma demanda por gêneros de consumo, o que contribuiu para adensar as relações mercantis a partir da praça do Rio de Janeiro, nas primeiras décadas do século XVIII, como principal centro fornecedor de mercadorias para os núcleos mineiros: “Apesar da fragmentação dos dados, pode-se com segurança afirmar que foi por volta de 1728 que o Rio de Janeiro superou a Bahia como principal porto abastecedor das minas” (CARRARA, 2007, p. 119).

Mais tarde, com o declínio da atividade de mineração e o aumento do investimento dos mineiros na criação de gado e cultivo de alimentos, esses fatores contribuíram para inverter o eixo de comercialização com o Rio de Janeiro, passando a província mineira a ser uma das principais áreas dedicadas ao abastecimento do mercado interno, com a manutenção do consumo de importados (FRAGOSO, 2000). Ou seja, nas Gerais, a partir da segunda metade do século XVIII, gradualmente, a manutenção do consumo de artigos importados não mais era paga pelo ouro, e sim pelo fruto do trabalho na terra. Destarte, deve-se ter em mente que a exploração aurífera não cessou em 1750, tão pouco a produção gêneros para o abastecimento se iniciou apenas naquela década. Trata-se de um processo gradual, em que a mineração conviveu, durante certo tempo, com as atividades agropastoris nas Minas Gerais.

Ademais, a demanda por gêneros de consumo se intensificou com a chegada da família real no Rio de Janeiro, o que contribuiu para a circulação de pessoas e

mercadorias pelos caminhos terrestres e marítimos entre as regiões Sul-Sudeste. Para Alcir Lenharo (1993, p. 20), existiam três formas de abastecimento da Corte do Rio de Janeiro, entre 1808 a 1842:

[...] a externa, cujas praças maiores eram Lisboa, Porto e o Prata; a interna, de cabotagem, cujos núcleos principais eram o Rio Grande do Sul, Santa Catarina e as áreas mais próximas da Corte, como Campos e Paraty; a terceira fonte, também interna, era a circunscrita às rotas terrestres que alcançavam principalmente as capitanias de Minas e São Paulo e, através delas, os centros produtores de Goiás e Mato Grosso.

Diante do complexo mercantil que se formou na praça do Rio de Janeiro entre os séculos XVIII e XIX, pode-se concluir que, além de providenciar a reexportação de importados, os negociantes fluminenses passaram a controlar o redirecionamento dos produtos agropecuários produzidos em diferentes regiões do Brasil.

Apesar dos autores citados não considerarem relevante a via comercial marítima entre as províncias do Espírito Santo e do Rio de Janeiro, até porque não era esse o foco de suas pesquisas. Tendo como referência a primeira província, as relações mercantis firmadas na praça carioca ganham destaque para o desenvolvimento econômico, principalmente de sua capital, Vitória. A importância do comércio de cabotagem, desenvolvido pelos negociantes espírito-santenses com a cidade do Rio de Janeiro, se destaca pela quantidade de embarcações envolvidas e pelas características das cargas transportadas nas viagens de ida e de volta.

Relevante também, como exposto no Capítulo 2, foram as relações de empréstimos contraídos pelos negociantes de Vitória com os da Corte. Até porque estabelecer ligações econômicas na sede administrativa revestia-se de significados e atributos fora do contexto mercantil em si, motivados por interesses políticos e de prestígio social.

Retornando a análise do comércio de cabotagem, João Luís Ribeiro Fragoso (1998), também aponta desembarques no Rio de Janeiro, a partir do Espírito Santo, para os anos de 1812, 1817 e 1822, feitos por lanchas, sumacas e bergantins. Segundo o autor, em 1812, saíram, de portos do Espírito Santo, 65 embarcações, sendo 49 lanchas, 13 sumacas e três bergantins. Para 1817, o historiador levantou a entrada de 25 lanchas e quatro sumacas, no Rio de Janeiro. Em 1822, o número de embarcações foi de 35, com 26 lanchas e nove sumacas.

Considerando os Termos de Fiança para os anos de 1817 e 1822, tem-se, respectivamente, 14 e seis viagens que partiram de Vitória para o Rio de Janeiro. Os dados catalogados por Fragoso apresentam uma quantidade de embarcações superior ao encontrado nos documentos pesquisados. Até porque os primeiros referem-se a toda costa espírito-santense, enquanto os últimos dizem respeito apenas ao porto da capital. Diante disso, nota-se a participação do território Espírito Santo, e não apenas da praça de Vitória, no quadro mercantil de importação e exportação de mercadorias pelo Rio de Janeiro no período referendado.

Em seus *Apontamentos para a formação de um roteiro das costas do Brasil*, José Saturnino da Costa Pereira, em 1848, levanta a importância da principal praça fluminense no mercado de exportação dos gêneros do Espírito Santo. Segundo o cronista:

Pela barra desta baía (do Espírito Santo) é exportado a maior parte dos gêneros produzidos na Província para o Rio de Janeiro. Estes gêneros constituem em açúcar, para cujo fabrico há bons engenhos; café; algodão, assim em rama, como tecido em toalhas de mesas, cobertas de cama, redes, e uma espécie de lona estreita, chamada traçado, à que dão preferência sobre a de linho, para o velame das embarcações costeiras; milho, madeiras de diversas espécies, cocos; algumas gomas e resinas úteis na medicina e nas artes; e pouca farinha de mandioca, porque a maior parte é consumida no país; a importação é pequena porque há ainda ali pouco luxo; todavia o custo dos escravos para o fabrico do açúcar consome todos os valores, que anualmente saem pela exportação (PEREIRA, 1848, p. 76).

Diante da transcrição, tem-se que o Espírito Santo exportava para a Corte produtos de consumo, como milho, frutas, madeiras e farinha de mandioca, e/ou passíveis de reexportação, como açúcar e algodão, esse último *in natura* e beneficiado.

“A partir de 1783 e especificamente depois de 1788, avolumam-se as importações inglesas de algodão provenientes do Brasil, a ponto de representarem 25% de todas as entradas de algodão na região do Lancashire” (ARRUDA, 2000, p. 69). Diante da citação e das referências sobre o cultivo e as remessas de algodão do Espírito Santo para o Rio de Janeiro, tudo indica que parte da produção algodoeira espírito-santense pode ter sido reexportada a partir do porto da capital fluminense.

A análise conjunta do texto de José Saturnino da Costa Pereira com os dados sobre os desembarques para o Rio de Janeiro, cujo porto absorveu quase 22% das viagens a partir de Vitória, entre 1815 e 1831, confirma a importância do circuito de cabotagem para negociantes espírito-santenses, desenvolvido a partir das

demandas de cada região. Além do algodão, o açúcar escoado para o Rio de Janeiro também estava sujeito a reexportação. Coadunando com a análise, segundo João Fragoso (1998), aos pequenos comerciantes competia boa parte da negociação do açúcar do Sudeste, até porque:

[...] a base da pirâmide mercantil situa-se geograficamente na macrorregião Rio de Janeiro-Espírito Santo [...]. Em outras palavras, é nessa região que localizamos o pequeno comerciante, aquele “especializado” em apenas uma região, dedicado a um pequeno número de produtos, e cujo raio de ação é de curta distância (FRAGOSO, 1998, p. 196).

Embora a via de cabotagem entre o Espírito Santo e o Rio de Janeiro tenha se destacado como eixo econômico para a primeira província, não se pode desprezar o fluxo marítimo desenvolvido entre Vitória e Salvador.

Com o recebimento de 135 viagens, durante o recorte temporal abarcado pelos Termos de Fiança e Passaportes, a principal praça baiana se destaca com a quarta posição em movimento de desembarques a partir de Vitória. Quando somadas às viagens feitas para outras localidades baianas – São Matheus (83, de 1815-1823), Caravelas (65), Vila Viçosa (14) e Alcobaça (5) –, o número de desembarques nessa província aumenta para 302 ocorrências.

Não obstante, o tráfico de navios para a Bahia aparece de forma irregular no decorrer dos anos pesquisados. Considerando o principal porto, o maior número de viagens foi de 16 no ano de 1818, chegando a apenas uma em 1823. A diminuição do fluxo marítimo também se observa em Caravelas, que recebeu treze embarcações em 1819, e apenas duas, em 1823. Uma das explicações para a diminuição do fluxo marítimo, entre 1822 e 1823, pode ter sido o embargo aos portos baianos, diante de questões políticas envolvendo o apoio da população dessa província as Cortes portuguesas. Ou seja, pelo menos de forma legal, o comércio de abastecimento interno da Bahia, por via da cabotagem, foi prejudicado em determinados anos.

Entre os demais portos, elencados no Gráfico 15, se destacam, em quantidade de desembarques: Aldeia Velha (86), Caravelas (65), Itapemirim (53), Benevente (48) e Pernambuco (45). Nas outras localidades, a quantidade de desembarques não chega ao número de 30 registros.

Os números apresentados confirmam, em parte, o discurso de Ignácio Accioli de Vasconcelos (1978), segundo o qual, para o início do século XIX, o comércio do

Espírito Santo concentrava-se no espaço geográfico que abrangia as províncias que lhe faziam limite, Bahia e Rio de Janeiro.

Complementando as informações anteriores quanto aos portos de desembarques, a partir da Tabela 14, observa-se o fluxo de embarcações que passaram pelo porto de Vitória, no decorrer dos anos, seguindo viagem para outros portos: do Espírito Santo, do Brasil e até mesmo com destinos a localidades estrangeiras.

Pela Tabela 14, nota-se a irregularidade do número de embarques a partir do porto de Vitória. Para o ano de 1821 nem mesmo foram encontradas referências ao despacho de navios por aquele porto. A explicação recai sobre a instabilidade política que antecedeu a Independência do Brasil que, possivelmente, contribuiu para o limitado controle alfandegário, em 1821, deixasse de funcionar por completo.

Conforme os dados da Tabela 14, a média de transportes, por ano, foi de 93 embarcações, com destaque para 1825, com 156 viagens. Para 1831, o livro de Passaportes forneceu dados até 15 de março desse ano, o que limitou a catalogação de embarques a apenas 17 registros, sugerindo ser o número superior ao da amostra.

TABELA 14: Destino das embarcações a partir de Vitória (1815-1831)

Ano	Localização do desembarque					Total
	Espírito Santo	Brasil	Estrangeiro	Ilegível	Sem informação	
1815	7	25	0	0	0	32
1816	28	60	0	1	2	91
1817	22	51	2	0	0	75
1818	52	67	3	0	2	124
1819	33	94	2	0	2	131
1820	12	50	0	0	0	62
1822	4	25	0	0	0	29
1823	21	18	3	0	0	42
1824	66	54	0	1	1	122
1825	83	72	0	0	1	156
1826	83	71	0	0	0	154
1827	47	27	1	0	0	75
1828	64	43	1	0	0	108
1829	69	62	0	0	0	131
1830	75	63	0	0	0	138
1831	11	6	0	0	0	17
TOTAL	677	788	12	2	8	1.487

Fonte: APEES, Fundo Governadoria, Livros 24 (1815-1820) e 26 (1822-1828) – Termos de Fiança dos Mestres de Navios Mercantes. APEES, Fundo Governadoria, Antigo Livro 25 (1818-1831) – Passaportes para passagens de pedestres e embarcações.

Em conjunto, os portos brasileiros receberam mais embarcações que os do Espírito Santo, sendo que, até 1822, houve o predomínio de viagens para fora da província. A partir de 1823, ano em os desembarques para São Matheus constam entre os feitos em localidades do Espírito Santo, esse fator foi determinante para reverter a situação anterior. Ou seja, entre os anos de 1823 e 1831, os portos espírito-santenses receberam mais embarcações, provenientes da capital, que aqueles de fora da província.

Considerando todos os portos, como já mencionado, em apenas sete, o número de desembarque foi superior a 50: São Matheus (367), Rio de Janeiro (319), Campos dos Goytacazes (149), Bahia (135), Aldeia Velha (86), Caravelas (65) e Itapemirim (53). Em outros sete, a soma de desembarques oscilou entre 10 e 48 menções: Paraíba (10), Vila Viçosa (14), Paraíba do Norte (18), Nova Almeida (22), rio Doce

(27), Guarapari (29), Pernambuco (45) e Benevente (48). Os demais portos brasileiros receberam até oito embarcações.

As viagens para portos estrangeiros, mesmo que pouco significativas em quantidade, podem denotar o transporte de passageiros, coadunado com o de mercadorias, em navios com capacidade de carga superior a 130 toneladas. Como outra possibilidade, Denise Aparecida Soares de Moura (2010, p. 229), indica que, em período anterior à abertura dos portos, mesmo com limitações da legislação portuguesa: “[...] estrangeiros sempre negociaram na costa, vendendo mercadorias europeias ou coloniais aos negociantes-consignatários dos portos menores ou comprando mercadorias coloniais para redistribuí-las nos portos maiores [...]”. A proximidade temporal corrobora para a manutenção de tal prática, até porque, a partir de 1808, a circulação de embarcações estrangeiras na costa brasileira passa a ser regida por uma legislação mais flexível que a anterior.

Cruzando as informações do modelo de embarcação com as saídas para o exterior, verifica-se que em sete viagens foram utilizados bergantins, em quatro escunas e em uma brigue. Quanto aos locais de desembarques estrangeiros, nesses chegaram até cinco embarcações saídas de Vitória: Porto (Portugal), com cinco; Lisboa (Portugal) e Maldonado (Uruguai), ambos com duas viagens; e, Vila Pereira (Portugal), Ajuá (México), Buenos Aires (Argentina) e Londres (Inglaterra), com um desembarque cada.

As 27 viagens que seguiram o curso do rio Doce, com nascente em Minas Gerais e foz no Espírito Santo, foram contabilizadas entre os portos brasileiros, até porque não se especificou em que ponto do rio foi feito o desembarque⁵⁸. Destarte, o trânsito de embarcações pelos rios assumia um comportamento distinto ao observado na cabotagem pelo oceano, no caso do rio Doce, apenas dois tipos de embarcações foram utilizadas – lanchas e canoas. No Capítulo 4 serão discutidas as questões envolvendo a ocupação e trânsito de pessoas e mercadorias pelo curso do rio Doce. No momento, compete identificar que essa via de circulação, mesmo em escala reduzida, era utilizada como meio de interligar o Espírito Santo às Minas Gerais.

⁵⁸ Como indicação de um possível porto de desembarque no curso do rio Doce, o porto de Souza, pela facilidade encontrada na navegação por canoas e lanchas, a partir da foz do rio até aquele porto, local em que foi definido o limite territorial entre o Espírito Santo e Minas Gerais, em 1800 (PONTES, 1802; TOVAR, 1839).

Diante dos dados aqui apresentados, sugere-se a inserção da praça de Vitória como partícipe do quadro socioeconômico engendrado no Brasil, principalmente no advento do Oitocentos. Assim, os dados sobre os circuitos de cabotagem, podem auxiliar na interpretação da rede de abastecimento interno, na medida em que exibem as rotas adotadas nos embarques e desembarques de determinada praça comercial. Ao mesmo tempo, a utilização da cabotagem, como mecanismo de reprodução socioeconômica e principal via de transporte no século XIX, contribuiu para sua utilização mesmo a partir de portos que não estavam envolvidos diretamente com o comércio além-mar.

3.3 – Fianças, importação e exportação: negociantes e a rede de abastecimento interno

A movimentação de mercadorias pela costa foi determinante para a manutenção da produção agropastoril e do consumo de artigos importados, mesmo em regiões que não possuíam negociantes dedicados ao grosso trato mercantil, como a do Espírito Santo. Resta, agora, tentar identificar quais eram as mercadorias transportadas e os respectivos responsáveis pelas embarcações que partiam de Vitória.

Cabe aqui uma ressalva. Até a primeira metade do século XIX, da mesma forma que as “identidades brasílicas”, locais e regionais, se sobressaíram em detrimento de uma unidade política brasileira, conforme expõem István Jancsó e João Paulo G. Pimenta (2000), a questão dos regionalismos também influenciou o setor econômico da época. Sendo assim, no comércio interno, os termos importação e exportação assumiram sentidos adversos dos concebidos na atualidade. Diante da análise de diferentes fontes que compõem a pesquisa, importados são mercadorias não produzidas localmente, originárias do exterior ou de outras partes do Brasil; enquanto exportados referem-se a qualquer gênero escoado para fora da capitania e depois província, com destino a outras praças mercantis brasileiras ou estrangeiras. Destarte, quando da análise das fontes históricas, na discussão da temática econômica, as relações mercantis envolvendo a importação e a exportação de mercadorias foram postas conforme a compreensão do contexto em epígrafe.

O comércio, praticado a partir da cabotagem, era composto por importações de mercadorias não produzidas na região e por exportações dos víveres cultivados no

Espírito Santo. Importavam-se produtos, como: farinha de trigo, carne seca, bacalhau, azeite, vinho, vinagre, aguardente do reino, sal, queijos, pães, doces, louça, fazendas secas, fumo, escravos, entre outros; com o pagamento feito em dinheiro ou por escambo, chegando, no ano de 1827, ao valor de 183:510\$750, conforme Tabela 15.

TABELA 15: Tábua dos gêneros importados no ano de 1827, Espírito Santo

Gêneros	Unidades	Preço médio	Importação
Farinha de trigo	325 barricas	13\$000	4:225\$000
Carne seca	1.200	3\$600	4:320\$000
Bacalhau	150 barricas	12\$000	1:800\$000
Azeite doce	8 pipas	160\$000	1:280\$000
Vinho	150 pipas	100\$000	15:000\$000
Vinagre	24 pipas	50\$000	1:200\$000
Aguardente do Reino	25 pipas	140\$000	3:500\$000
Sal	9.000	\$500	4:500\$000
Queijos	1.450	\$460	667\$000
Roscas (panificação)	380 barricas	6\$400	2:432\$000
Manteiga	70 barricas	24\$000	1:680\$000
Sabão	37.000 libras	\$140	4:340\$000
Meios de sola	275 unidades	1\$970	541\$750
Tabaco em pó	425 libras	\$300	1:275\$000
Fumo Baependi	700 arrobas	5\$000	3:500\$000
Velas de cera	175 arrobas	19\$000	2:400\$000
Toicinho e lombo	150 arrobas	2\$500	375\$000
Escravos	100 unidades	250\$000	25:000\$000
Azeite de peixe	30 pipas	130\$000	3:900\$000
Maçame			300\$000
Marmelada			325\$000
Velas de sebo			700\$000
Talhas e tijolos			500\$000
Paos e presuntos			350\$000
Louça grossa			2:600\$000
Fazendas secas			88:000\$000
Ferragens e ferramentas			8:000\$000
Drogas para as boticas			800\$000
SOMA			183:510\$750

Fonte: VASCONCELOS, 1978, p. 48.

Nota-se, pela Tabela 15, que as “Fazendas Secas”, compostas principalmente por tecidos, correspondem ao gênero importado com maior valor acumulado. Para o ano de 1827, chegaram, ao Espírito Santo, 88:000\$000 em “Fazendas Secas”, valor que representou, aproximadamente, 48% das importações, superando a quantia de 25:000\$000 dos 100 escravos comercializados na região, nesse mesmo ano.

Apesar do consumo de tecidos e outros gêneros identificados como “Fazendas Secas” ter destaque nas importações de 1827, a exportação de algodão *in natura* e beneficiado demonstra ser o Espírito Santo um dos fornecedores de matéria-prima destinada à indústria de têxtil, conforme aponta a Tabela 16.

TABELA 16: Mapa das exportações de 1826 e 1827, Espírito Santo (em mil réis)

Gêneros	Em 1826	Em 1827	Preço médio	Valor 1826*	Valor 1827	Soma total*
Farinha	186.000 alqueires	171.000 alqueires	\$700	130:200	119:700	249:900
Açúcar	31.685 arrobas	26.295 arrobas	1\$200	38:022	31:554	69:576
Fio/Algodão	2.400 arrobas	2.800 arrobas	5\$120	12:288	14:336	26:624
Traçados	70.000 varas	60.000 varas	\$120	8:400	7:200	15:600
Cachaça	200 pipas	166 pipas	32\$000	6:400	5:312	11:712
Arroz	5.500 alqueires	5.400 alqueires	1\$200	6:600	6:480	13:080
Milho	9.000 alqueires	8.000 alqueires	\$480	4:320	3:840	8:160
Feijão	1.400 alqueires	1.200 alqueires	1\$200	1:680	1:440	3:120
Colchas/redes	1.000 unidades	1.000 unidades	1\$600	1:600	1:600	3:200
Capueiras	50 dúzias	80 dúzias	16\$000	800	1:280	2:080
Cal	100 moios	100 moios	10\$000	1:000	1:000	2:000
Poaia	50 arrobas	50 arrobas	30\$000	1:500	1:500	3:000
Café	150 arrobas	150 arrobas	1\$720	258	258	516
SOMA				213:068	195:500	408:568

Fonte: VASCONCELOS, 1978, p. 50. *Cálculos feitos a partir das informações presentes na tabela original.

Na Tabela 16, verifica-se que a diversificação da produção continuaria a predominar no Espírito Santo no período subsequente à Independência do Brasil. Além do algodão, entre os produtos exportados nos anos de 1826 e 1827 constam: farinha de mandioca, açúcar, cachaça, arroz, milho, feijão, cal, colchas, redes e café, esse

último produto ainda de forma incipiente. As exportações alcançaram a quantia de 408:568\$000, para os dois anos.

A predominância da farinha de mandioca entre os produtos escoados para o mercado de abastecimento interno, com 130:200\$000 e 119:700\$000, abarcando mais de 60% das exportações na soma dos dois anos abordados pela Tabela 16, reflete a importância da anexação da freguesia de São Matheus para a economia espírito-santense. A esse respeito, o então presidente da província, Accioli de Vasconcelos (1978, p. 25), argumentou ser o comércio ativo à época de sua administração, com as exportações pautadas, em primeiro lugar, na farinha proveniente da vila de São Matheus. O fluxo de embarcações, entre os anos de 1815 e 1831, que seguiram de Vitória para São Matheus, confirma a importância da produção de farinha de mandioca para a economia da província. A mandioca também era cultivada, em larga escala, nos arredores de Vitória e de Linhares.

Outra informação pertinente, a manutenção dos valores alcançados pelas exportações, entre 1826 e 1827, com uma pequena redução de um ano ao outro, graças à diminuição nas vendas de alguns produtos – farinha, açúcar, traçados, milho, arroz e feijão –, indica certa regularidade no escoamento de gêneros para outras praças comerciais. Considerando apenas o ano de 1827, pela comparação dos valores, percebe-se um pequeno desequilíbrio entre importações e exportações, favorável ao Espírito Santo, com as quantias de 183:510\$750 e de 195:500\$000, respectivamente. A própria composição dos artigos, envolvidos no mercado de importação e exportação, sugere uma explicação para o comportamento da balança comercial. Como exposto, entre os produtos escoados, predominam os gêneros de primeira necessidade (farinha de mandioca, arroz, feijão, milho etc.) e alguns passíveis de reexportação (açúcar, fios de algodão, traçados e cachaça), enquanto, nas importações, excetuando os escravos, predominam gêneros mais requintados e de consumo restrito a uma pequena parcela da população.

Ainda sobre as exportações, monsenhor José de Souza de Azevedo Pizarro e Araújo (1820) admite o escoamento de gêneros a partir de sumacas e lanchas pelo porto de Vitória, com a carga constituída por bálsamos, açúcar, aguardente, café, milho, arroz, legumes, algodão, farinha de mandioca e madeiras. Diante das informações coligidas, a pauta de exportações vinculava-se ao setor agrícola, sendo que a manutenção da produção dependia da comercialização para fora da província.

A circulação de mercadorias pelo território brasileiro também foi observada em três inventários pesquisados, com arrolamento de embarcações em trânsito, empregadas no transporte entre praças comerciais. Nesses três processos cartoriais, além de informações sobre a embarcação e o destino da viagem, foram descritos os gêneros transportados.

TABELA 17: Mercadorias *versus* Praça de Comercialização

Mercadorias	Praça de Comercialização			Total
	Vitória	Rio de Janeiro	Bahia	
Açúcar	0	9	0	9
Marmelada	1	0	0	1
Louças	2	0	0	2
Carne seca/embutidos	7	0	0	7
Rosca (panificação)	5	0	0	5
Farinha de mandioca	0	1	4	5
Farinha de trigo	2	0	0	2
Cera	5	0	0	5
Ancoreta	4	0	0	4
Milho	0	3	1	4
Arroz	0	0	1	1
Algodão	0	7	0	7
Couro de Boi	0	0	1	1
Madeiras/toras	0	5	0	5
Fio de algodão	0	9	0	9
Fazendas (tecidos)	1	0	0	1
Queijos	8	0	0	8
Fumo	1	0	0	1
Velas de sebo	2	0	0	2
Aguardente do Reino	1	0	0	1
Diversos produtos*	1	0	1	2
Ilegível	2	1	0	3
TOTAL	42	35	8	85

Fonte: APJES, inventários *post mortem* de Francisco de Medeiros Arruda (1801), Joaquim Marinho da Silva (1825) e Antônio Bento Pacheco (1828). *Fretes cobrados sem descrição das mercadorias.

Nos inventários de Francisco de Medeiros Arruda (1801), Joaquim Marinho da Silva (1825) e alferes Antônio Bento Pacheco (1828), os três negociantes estabelecidos na praça de Vitória, a presença de embarcações permitiu averiguar e confirmar quais as mercadorias embarcadas e desembarcadas por aquela praça comercial. No primeiro e no terceiro casos, as embarcações seguiram para o Rio de Janeiro e, no segundo, a viagem foi feita para a praça da Bahia.

Na Tabela 17 consta a relação das cargas transportadas para cada uma das praças comerciais, compostas por mercadorias dos donos da embarcação ou de terceiros com a cobrança de fretes. A mesma tabela demonstra que a distribuição dos gêneros, considerando a composição das cargas transportadas, ocorria de forma distinta para cada praça. Pelos dados, para Vitória, desembarcaram mercadorias, como: fumo, doces, louças, carne seca, pães, farinha de trigo, cera, tecidos, queijos etc. Para o Rio de Janeiro, seguiram cargas de açúcar, farinha de mandioca, milho, algodão, madeiras de lei, entre outros. Já para a praça baiana, os negociantes escoaram farinha de mandioca, milho, arroz e couro de boi.

Considerando cada embarcação, para o período anterior à documentação portuária e dos mapas de importação e exportação, pode-se aferir o embarque de mercadorias pela costa do Espírito Santo, a partir do inventário de Francisco de Medeiros Arruda (APJES, 1801). A lancha Nossa Senhora da Conceição, que o inventariado possuía em sociedade com Miguel João Ignácio da Fonseca, como exposto no capítulo anterior, foi utilizada para o transporte de cargas a partir da contratação de fretes por produtores e negociantes como forma de escoarem suas mercadorias para o Rio de Janeiro, rendendo 188\$140 aos proprietários da embarcação. Igualmente, a mesma lancha retornou à Vitória carregada de artigos diversos, com rendimento de 115\$830 em fretes.

Considerando os contratantes, nota-se que a maioria dos indivíduos que despacharam mercadorias para o Rio de Janeiro também contrataram o transporte de gêneros importados na viagem de retorno da mesma lancha – Joaquim José da Rocha, Alexandre Antônio da Rocha, Francisco Luiz de Andrade, tenente coronel Bernardino Falcão, capitão José Pinto Ribeiro, Luiz José da Costa, Ignácio do Nascimento e Manoel Batre.

Por exemplo, Joaquim José da Rocha pagou pelo transporte de 128 arrobas de açúcar, cinco dúzias de toras de jacarandá e 135 arrobas de algodão em fio e em

rama para a Corte. No retorno da embarcação, o mesmo contratante trouxe, para Vitória, 350 arrobas de carne seca, sete jacarés de queijos, uma arroba de velas e 50 dúzias de louças, mercadorias em quantidades compatíveis a atender um estabelecimento comercial. Já Alexandre Antônio da Rocha enviou no mesmo transporte apenas 11 arrobas de fios de algodão e importou, na viagem de retorno, 250 arrobas de carne seca, seis jacarés de queijos, duas arrobas de cera, dois jacarés de fumo, uma arroba de velas de sebo, meia libra de aguardente do reino, duas arrobas de marmelada, 60 dúzias de louças e uma ancoreta. Excetuando a peça náutica, a quantidade das demais mercadorias importadas por Alexandre também denota seu envolvimento no comércio varejista. Nos demais casos, mesmo naqueles em que o contratante dos fretes tenha apenas escoado ou recebido suas encomendas, destacam-se os envios de algodão e açúcar para o Rio de Janeiro, e as remessas de carne seca, queijos, pães e farinha de trigo que desembarcaram em Vitória na viagem de retorno.

Diante do exposto, o escoamento de mercadorias de diferentes negociantes numa mesma embarcação, demonstra uma característica do mercado de abastecimento interno. Ou seja, a dependência pelo circuito da cabotagem, por parte dos negociantes, não exigia, necessariamente, a posse de embarcações.

Já em 1825, pelo inventário de Joaquim Marinho da Silva (APJES, 1825), constou entre os bens a sumaca do falecido, por nome São José e Conceição. A embarcação se encontrava em viagem para a Bahia carregada com gêneros que foram descritos no processo cartorial. A carga que seguiu para a praça baiana era composta de mercadorias de Joaquim Marinho – 423 alqueires de farinha de mandioca (divididos em quatro porções), 331 alqueires de milho, 59 e meio alqueires de arroz e 52 couros de boi –, o que lhe rendeu 912\$360 com a venda dos produtos. A mesma sumaca transportou cargas de terceiros, com a cobrança de fretes na soma de 83\$425, recebida pelo proprietário da embarcação.

Na viagem de retorno, a sumaca transportou apenas mercadorias de terceiros, com a cobrança de 84\$740, quantia referente à soma dos fretes. Contudo, o documento não apresenta especificações quanto ao nome dos contratantes e o conteúdo de suas cargas, tanto na viagem para a Bahia, quanto no retorno para Vitória.

No último exemplo, quando do falecimento do alferes Antônio Bento Pacheco (APJES, 1828), entre os bens arrolados, consta a lancha Guia que o inventariado

possuía em sociedade com Antônio Ferreira Rocha e José Pereira de Azevedo. Da mesma forma que nos dois casos anteriores, a embarcação do alferes Antônio Bento encontrava-se em trânsito quando do seu falecimento, por esse motivo, se procedeu à descrição da carga para constar entre os bens destinados à quitação das dívidas do inventariado.

Na relação da carga que seguiu para o Rio de Janeiro aparecem artigos do falecido – 580 alqueires de farinha, 134 alqueires e mais oito sacos de milho, 40 arrobas de algodão, sete dúzias de toras de jacarandá, 46 arrobas de açúcar branco e 76 arrobas de mascavo – e fretes contratados pela Santa Casa para o transporte de treze alqueires de milho e sete dúzias de madeira, que custou 3\$800 para a instituição. A venda das mercadorias na Corte rendeu 1:209\$900 para os dois sócios do alferes. Um dos sócios, Antônio Ferreira Rocha, aparece no Gráfico 14 como credor do mesmo Antônio Bento Pacheco e de outro negociante, Francisco de Paula Rodrigues. Não consta no inventário, a descrição de carga no retorno da lancha Guia para o Espírito Santo.

Retomando a análise dos registros do movimento de embarcações, esses documentos indicam alguns dos responsáveis pelo transporte de mercadorias através do porto de Vitória. Quanto à presença de fiadores das embarcações, os Termos de Fiança apresentam 175 signatários. Em conjunto, Termos de Fiança e Passaportes somam 574 mestres responsáveis pela navegação por rotas fluviais e marítimas, que compunham o circuito mercantil delimitado por negociantes estabelecidos ou com relações comerciais no Espírito Santo.

Os fiadores aparecem nos despachos de embarcações de setembro de 1815 até abril de 1827, no total de 1.023 termos assinados. No restante do recorte temporal da pesquisa, de maio de 1827 a março de 1831, coberto pelos Passaportes, em 464 não existem referências à nomeação de um fiador se responsabilizando pelo embarque de pessoas sem despacho, embora em alguns casos apareça o nome do dono da embarcação. Considerando a amostra válida, 84 indivíduos assinaram apenas um termo; 67 assinaram de dois a dez; 19 se responsabilizaram por onze até trinta embarques; e apenas cinco afiançaram mais de trinta viagens – Antônio Felipe Soares de Mesquita (35), José Ribeiro da Silva (38), Antônio José Ferreira de Araújo (51), Felipe José Vieira (58) e Domingos Rodrigues Souto (126).

O capitão Domingos Rodrigues Souto aparece assinando 126 fianças, entre 1819 e 1826, com o maior número de Termos na amostra pesquisada. Domingos Rodrigues se responsabilizou por embarcações entre sumacas, lanchas, canoas, bergantins, escunas, iates e brigues, que seguiram para diferentes localidades da costa brasileira, com destaque para São Matheus, Pernambuco e Campos dos Goytacazes, com 36, 24 e 11 viagens respectivamente. O mesmo fiador, em 1819, assinou o termo para despachar o bergantim União da América, conduzido pelo mestre José Joaquim de Souza, com destino à Ajuá, no México. Os negócios de Domingos Rodrigues Souto não se restringiram ao movimento de embarcações, sendo personagem com relações financeiras na praça de Vitória. Por exemplo, na rede de créditos, conforme a representação do Gráfico 14, o capitão Domingos afigura-se como credor dos negociantes Antônio José da Silva e alferes Antônio Bento Pacheco, nos valores de 60\$200 e 257\$855, respectivamente.

A conexão entre os documentos portuários e os inventários também permitiu a identificação de alguns dos negociantes envolvidos com o circuito de cabotagem a partir de Vitória, como assinantes de Termos de Fiança e/ou como mestres das embarcações. Tal identificação contribuiu para correlacionar a rede de créditos com a rede de abastecimento, já que diversos atores transitaram pelas duas formas de investimentos, os empréstimos e a cabotagem.

Ao firmar relações direitas e/ou indiretas com outras praças mercantis, os homens de negócios estabelecidos na praça de Vitória se inseriam em uma rede maior, como já tratado, e suas trajetórias fornecem informações a qualificar e quantificar qual seja a referida participação. Já a identificação dos responsáveis pelo circuito da cabotagem, partindo de Vitória, confirma a atuação de alguns dos negociantes em mais de uma praça comercial. Em ordem decrescente, oito negociantes identificados em documentos cartoriais assinaram fianças: Antônio José Ferreira de Araújo, com 51 termos; o alferes Antônio Bento Pacheco, com 25; Manoel Alves da Cunha, com 14; Joaquim Marinho da Silva, com dez; Francisco de Paula Rodrigues Batalha e José Francisco dos Reis Malta, ambos com cinco; o capitão-mor José Ribeiro Pinto, com quatro; e o capitão Manoel Pinto de Castro, com três termos.

Alguns dos negociantes que aparecem como fiadores de embarcações também acumularam a função de mestre, responsabilizando-se pela navegação do transporte – alferes Antônio Bento Pacheco, em cinco; Joaquim Marinho da Silva,

em duas; Manoel Alves da Cunha e o capitão-mor José Ribeiro Pinto, com uma viagem cada. Outros dois negociantes que aparecem na rede de créditos, discutida no capítulo anterior, também assumiram a função de mestre de embarcações – Narciso José Teixeira e Joaquim José Ferreira, o primeiro em 12 e o segundo em três viagens.

Em termos de quantidade, considerando a amostra pesquisada, Antônio José Ferreira de Araújo aparece na terceira posição, afiançando viagens entre os anos de 1815 e 1826, com a assinatura em 51 termos de despacho de embarcações com diferentes destinos – São Matheus, Campos dos Goytacazes, Nova Almeida, Aldeia Velha, Rio de Janeiro, Cabo Frio, Bahia, Caravelas, Pernambuco, Maceió, Paraíba, Paraíba do Norte, rio Doce e Lisboa. Como exposto anteriormente, o referido negociante veio a falecer em 1827, deixando considerável patrimônio aos seus herdeiros. Destarte, a composição patrimonial do inventariado, relacionada no capítulo anterior, ao coadunar atividades rurais e comércio varejista, contribuiu para sua participação nas atividades ligadas à cabotagem, facilitando o escoamento de sua produção ao mesmo tempo em que abastecia seu estabelecimento comercial com mercadorias de fora.

O alferes Antônio Bento Pacheco, personagem ímpar na análise da rede de abastecimento a partir de Vitória, graças às diversas atividades econômicas engendradas por ele, se responsabilizou, entre os anos de 1818 e 1826, por 25 embarcações que partiram da capital do Espírito Santo. Os transportes por lanchas, sumacas, bergantim e canoa, afiançados por Antônio Bento, seguiram para localidades da costa do Espírito Santo – Campos dos Goytacazes, Benevente, Itapemirim, Guarapari, Aldeia Velha, São Matheus – e portos brasileiros – Rio de Janeiro, Bahia e Alcobaça. Confirmando as relações do referido negociante na cidade do Rio de Janeiro, o maior número de fianças, com 11 despachos, refere-se aos desembarques naquela praça. Destaca-se também a fiança, assinada em 1826, em que o referido negociante se responsabilizou pela viagem de sua lancha, Nossa Senhora da Guia, que seguiu até a Corte.

Em 1828, a lancha Guia continuava a ser utilizada no transporte de gêneros da terra para outras praças, conforme a lista de embarcações aferidas nos Termos de Fiança e Passaportes. Além disso, através das informações coligidas no inventário de Antônio Bento, como exposto, pode-se conhecer a carga de uma das viagens da

lança Nossa Senhora da Guia, que também seguiu para a praça do Rio de Janeiro. O mesmo negociante aparece, em cinco viagens, como mestre responsável pelo deslocamento da embarcação. Navegando com a lanca Boa Viagem, Antônio Bento seguiu para Bahia e Itapemirim, as duas viagens ocorridas em 1818; e, em 1820, a lanca seguiu para São Matheus. Com a lanca Santa Rita, em duas ocasiões, uma em 1824 e a outra em 1825, Antônio Bento foi responsável pela navegação até a cidade do Rio de Janeiro.

Apesar de Antônio Bento se encontrar endividado quando de seu falecimento, sua trajetória exemplifica a correlação existente entre rede de créditos e de abastecimento interno. Diante de uma situação desfavorável economicamente, esse negociante, através das relações creditícias engendradas com indivíduos da cidade do Rio de Janeiro, manteve-se atuante no mercado de abastecimento interno até seu falecimento, envolvido, inclusive, no circuito de cabotagem como fiador e mestre de embarcações.

O alferes Manoel Alves da Cunha aparece se responsabilizando pelo despacho de 14 navios, entre os anos de 1817 e 1825, para as seguintes localidades: Rio de Janeiro, Itapemirim, São Matheus, Aldeia Velha, Caravelas, Vila Viçosa e rio Doce. O referido alferes também aparece, em 1830, meses antes de seu falecimento, como mestre da lanca Santo Antônio, conduzindo-a até a vila de São Matheus.

Joaquim Marinho da Silva afiançou dez viagens, de 1818 a 1824, com destaque para as cinco fianças que permitiram a saída de sua sumaca, São José e Conceição, para: São Matheus e Rio de Janeiro, com três viagens para a primeira localidade e duas para a segunda. Como mestre, em duas ocasiões, Joaquim Marinho conduziu embarcações pela costa brasileira. Em 1818, o negociante partiu com sua sumaca, São José e Conceição, com destino a São Francisco do Sul; e, em 1822, navegou com a lanca Senhora da Assunção até a vila de Itapemirim. Parece que esse negociante teve mais sucesso com a cabotagem, quando comparado ao alferes Antônio Bento Pacheco, pois, mesmo com atividades parecidas, diante das análises patrimoniais, Joaquim Marinho conseguiu garantir certo pecúlio para sua herdeira, enquanto Antônio Bento comprometeu todo seu patrimônio com as atividades mercantis.

Já Francisco de Paula Rodrigues Batalha, assinou cinco fianças, duas para viagens da lanca Santo Antônio – São Matheus (1823) e Itapemirim (1826) –, uma para a

sumaca Conceição Oliveira – Rio Grande do Sul (1826) – e duas referentes às viagens da escuna Feliz Governo – Maldonado (Uruguai – 1823) e São Matheus (1826). Também seu irmão, Miguel Rodrigues Batalha, aparece como fiador para despacho de três lanchas – São José dos Mares (1819), Feliz (1819) e Santa Rosa (1820). A primeira embarcação navegou até o porto de Campos de Goytacazes, e as outras seguiram até a vila de São Matheus.

José Francisco dos Reis Malta, também com cinco fianças, se responsabilizou pelas lanchas Espírito Santo e Real Alvorada, a primeira com quatro viagens e a segunda em apenas uma. As lanchas trafegaram, entre 1816 e 1819, pela costa do Espírito Santo até a Bahia. A correlação entre o número de fianças com a capacidade financeira de José Francisco, demonstrada por seu inventário constituído em 1831, pode indicar que o ramo da cabotagem não se converteu em principal investimento desse negociante. Apesar de proprietário de um comércio varejista em Vitória, José Francisco pouco participou do circuito da cabotagem, preferindo investimentos mais seguros para a época, como a criação de gado e a produção de açúcar.

Da mesma forma, o capitão-mor José Ribeiro Pinto possuía todas as condições de atuar no circuito da cabotagem, sendo, inclusive, proprietário de duas embarcações. A lancha de pesca Santa Rita, avaliada em 300\$000, e a sumaca por invocação a Santo Antônio e São José, no valor de 3:400\$000, ambas embarcações, foram arroladas no inventário de dona Francisca das Neves (APJES, 1811), cônjuge do capitão-mor. Mesmo assim, em apenas quatro menções aparece José Ribeiro Pinto afiançando viagens – Rio de Janeiro (1817), Vila Viçosa (1817), Bahia (1818) e São Matheus (1825). Em 1816, o capitão-mor, como mestre, conduziu a lancha São Benedito de Vitória até Campos dos Goytacazes. Em nenhum dos casos, constam as embarcações de propriedade de José Ribeiro entre as fianças por ele assumidas, o que pode indicar a venda da lancha e da sumaca, ou mesmo a aquisição de outros navios.

O capitão Manoel Pinto de Castro comprometeu-se com três fianças, espaçadas no tempo, com duas lanchas que seguiram para a praça baiana, uma em 1815 e a outra em 1819; e uma lancha que desembarcou, em 1824, no porto de Campos dos Goytacazes. A situação financeira do capitão Manoel Pinto, desfavorável quando da constituição de seu inventário, em 1827, serve como indício da baixa atuação dele no ramo da cabotagem.

Com relação aos negociantes que aturaram como mestres de embarcações, destaca-se Narciso José Teixeira que, entre 1816 e 1826, conduziu cinco viagens com lanchas e sete com sumacas. Para a Corte, Narciso navegou por sete vezes: a lancha Piedade, em 1816; a sumaca Guia, em 1818; a sumaca Vigilante, em três viagens no ano de 1819; a lancha Socorro, em 1820; e a sumaca Trovoada, em 1825. Narciso também conduziu lanchas e sumacas para: São Matheus, em duas viagens em 1817; para Aldeia Velha, em 1818; e para a Bahia, nos anos de 1818 e 1826.

Por fim, Joaquim José Ferreira aparece como mestre em três lanchas – Santa Ana Feliz, em 1826, para o Rio de Janeiro; Aleluia, em 1827, para São Matheus; e Bonfim, em 1829, também para São Matheus. Pela análise do inventário de dona Angélica Maria do Carmo (APJES, 1819), cônjuge de Joaquim José, observa-se que, em 1818, o viúvo estava com dívidas que ultrapassavam o valor do patrimônio do casal. Não se sabe se Joaquim deixou de ser dono do comércio avaliado em 1818, contudo, sua atividade de mestre pode significar a permanência desse negociante no ramo dos negócios envolvendo o mercado de abastecimento interno.

Diante do exposto, a correlação entre transporte de cabotagem e negociantes estabelecidos na praça de Vitória comprova que o abastecimento interno, para o contexto em estudo, funcionava graças às relações socioeconômicas engendradas por alguns atores sociais com mais de uma praça comercial. Em um sistema cíclico, os varejistas dependiam da chegada de mercadorias para abastecerem seus comércios, ao mesmo tempo, o trânsito de embarcações pela costa somente se concretizava graças ao envolvimento desses negociantes, seja como proprietários, fiadores ou mestres das embarcações. Nos casos elencados, observa-se ainda que o comprometimento com a fiança remete, principalmente, a interesses mercantis por parte dos fiadores.

Portanto, a partir de portos especializados na cabotagem, mesmo que não envolvidos diretamente com o comércio ultramarino, a circulação de mercadorias, internas e externas, garantiu o abastecimento do comércio e, conseqüentemente, parte do consumo da população local. Diante dos dados sobre a escala geográfica e a frequência com que as embarcações partiam de Vitória, nota-se o significado do comércio de cabotagem numa região vinculada, em especial, à produção de víveres para atender à demanda do mercado de abastecimento interno. A movimentação

das embarcações pelo porto de Vitória, a partir dos dados preservados, permite levantar algumas questões acerca do significado da cabotagem para o contexto em estudo – a atuação dos negociantes, a movimentação portuária e os eixos comerciais predominantes.

Trata-se de um contexto específico, em que a cabotagem se converteu em instrumento essencial na dinâmica das relações socioeconômicas. Para os negociantes estabelecidos em Vitória, como verificado, a rede de relações mercantis se desenvolveu, principalmente, entre o Rio de Janeiro e a Bahia.

Pelo exposto, nota-se que a cabotagem se converteu como principal mecanismo de transporte de mercadorias, nas primeiras décadas do século XIX, envolvendo as relações produtivas e comerciais engendradas no Espírito Santo. Não obstante, entre os séculos XVIII e XIX, o Estado buscou a interiorização, com a tomada de várias medidas no sentido de viabilizar a ocupação territorial e a abertura de rotas comerciais, terrestres e fluviais, que ligassem o sertão ao litoral (DIAS, 2009). A política de abertura de estradas, iniciada pela Coroa portuguesa e mantida após a independência, durando o governo de Dom Pedro I, tinha como meta o desenvolvimento econômico de regiões consideradas inóspitas, seja pela mata ou pela ocupação de povos gentílicos.

Neste sentido, a abertura de caminhos entre o Espírito Santo e as Minas Gerais converteu-se, para o Estado, como uma possível rota comercial a atender negociantes de ambos os extremos, além de beneficiar a ocupação agrícola e a descoberta de minerais às margens desses caminhos. No próximo capítulo, a temática envolvendo a abertura da estrada São Pedro de Alcântara e da navegação pelo rio Doce, como vias de acesso entre Minas Gerais e o Espírito Santo, será discutida com o propósito de identificar as pretensões do Estado e os resultados obtidos.

4. PELOS CAMINHOS: A COMUNICAÇÃO DE MINAS GERAIS COM ESPÍRITO SANTO

A história dos caminhos abertos entre os séculos XVIII e XIX chama a atenção para questões que envolvem a construção política, social e econômica do Brasil. Como já mencionado, trata-se de uma conjuntura administrativa que previa a recuperação econômica via interiorização territorial, mediante a exploração de recursos naturais, a expansão da fronteira agrícola e o estabelecimento de rotas comerciais. “Nessa época, absorvidos na engrenagem maior de uma política de Estado, empenharam-se ativamente os ilustrados brasileiros na construção do novo Império dos trópicos” (DIAS, 2009, p. 33).

Portanto, nas últimas décadas do Setecentos e primeiras do Oitocentos, a interiorização para o sertão, a circulação de mercadorias e o trânsito de pessoas eram questões que passaram a ter maior interesse por parte da administração. Maria Odila Leite da Silva Dias (2009, p. 36-37) elenca algumas ações desenvolvidas no sentido de reconhecimento e ocupação territorial no interior, com destaque para a abertura de vias fluviais e terrestres.

Levantou-se uma carta hidrográfica das capitanias compreendidas entre o Maranhão e o Pará; foram enviadas expedições para examinar os rios tributários do Amazonas. Tentaram dar acesso ao comércio do Mato Grosso pelos rios Arinos, Cuiabá e Tapajós, ligando Mato Grosso por via fluvial e terrestre com São Paulo. Através do Guaporé, Mamoré e Madeira, encontraram o caminho que poria em contato o Amazonas com os sertões do interior do país. Concederam-se privilégios, estatutos e isenções de impostos para uma companhia de navegação fluvial. O Tocantins e o Araguaia foram explorados, embora não se tivesse chegado a organizar uma companhia de navegação regular. Em Goiás, vários “capitalistas” se reuniram e começaram o transporte regular pelos seus rios. Também foram mais bem investigados os rios Doce, Belmonte, Jequitinhonha, o Ribeirão de Santo Antônio do Serro do Frio, em Minas Gerais. Abriram-se caminhos do interior para Ilhéus e para o Espírito Santo e outro de Minas Novas para Porto Seguro.

Assim, em certa medida, tais fatores contribuíram para o aumento territorial e para a preservação da soberania portuguesa em sua colônia, mediante a regulamentação e fiscalização dos empreendimentos envolvendo a abertura de vias e a ocupação do território. Além disso, a abertura de caminhos, terrestres e fluviais conectava espaços anteriormente isolados, propiciando contatos e trocas de experiências entre indivíduos de diferentes regiões. Com relação à rede socioeconômica em torno da

abertura de rotas comerciais, Ronaldo Marcos dos Santos (2002, p. 72) destaca o papel do mercado interno no processo de constituição de vias de comunicação.

Este urbaniza e constrói uma rede interna de caminhos, exigindo meios de transporte que resultam em mais uma fonte de acumulação interna à colônia. E aqui, mais uma vez, vemos a Metrópole, contraditoriamente incentivando tais circuitos mercantis, pois eles passaram a ser substancial fonte de arrecadação tributária, geralmente explorada através da venda de concessão de exploração de barreiras.

Ou seja, ao garantir a cobrança de tributos, o Estado manteve alguma vantagem na dinâmica produtiva e distributiva do mercado interno. Cabe ressaltar que tal assertiva se reforça com a entrada do século XIX, momento em que os interesses políticos modificam-se, alterando os desígnios da administração lusitana, principalmente a partir de 1808, com a chegada da família real portuguesa ao Brasil. Nesse contexto, estradas foram abertas e as existentes melhoradas, ampliando o sistema de arrematações.

Embora o discurso quanto à utilidade e acesso ao interior do Brasil tenha ganhado destaque entre as questões do Estado, a investigação dos caminhos pensados como forma de ligação entre Minas Gerais e Espírito Santo demonstra que o projeto político-administrativo não considerou as relações socioeconômicas já estabelecidas. A partir da segunda metade do século XVIII, Minas Gerais experimentava o processo contínuo de esgotamento da mineração, ao mesmo tempo em que testemunhava a expansão de outras formas produtivas, como a agricultura e a pecuária. Caio César Boschi (2002) destaca que a exportação aurífera foi a motivação que deu início à colonização das Minas Gerais, não sendo, contudo, atividade predominante em toda região. “Para cuidar do abastecimento, simultaneamente à mineração, vai-se compondo diversificada estrutura produtiva” (BOSCHI, 2002, p. 58). Mediante essa compreensão, de forma alguma a decadência da mineração significou o colapso econômico das Minas Gerais.

A transferência da população e de parte do capital mercantil para outras atividades produtivas, como a agricultura e a criação de animais, veio a tornar a antiga região das Minas do Ouro em uma importante fornecedora de gêneros agropecuários no mercado de abastecimento interno do Brasil. Assim, a demanda crescente por mantimentos nas Minas Gerais estimulou o plantio de roças e a criação de animais, inicialmente, para atender ao mercado local. No decorrer do Setecentos, a

agropecuária mineira evolui e parte dos gêneros produzidos era comercializada em mercados externos às Minas (BOTELHO, 2013b).

O abastecimento da região, num primeiro momento problemático, se estruturou a partir da fixação dos núcleos de mineração, com o recebimento de gêneros alimentícios provenientes da Bahia. Pouco depois, a partir de 1701, leis foram editadas no sentido de impedir os descaminhos do ouro, o que originou a proibição do comércio via capitania baiana, excetuando a passagem de gado bovino. De São Paulo, o abastecimento era feito por mulas, com a chegada de gêneros manufaturados, escravos e alimentos nos núcleos de mineração. O Rio de Janeiro, para onde a produção aurífera era escoada, abastecia os mineiros com escravos africanos e artigos de luxo. Portanto, a descoberta e exploração do ouro redirecionou parte do comércio litorâneo para o interior da colônia (BOTELHO, 2013a).

[...] a Coroa procurou melhorar o abastecimento da área, determinando a abertura de um novo caminho de comunicação direta com o Rio de Janeiro, que antes se fazia apenas por São Paulo ou pela Bahia. Concomitantemente, para assegurar o abastecimento dos viajantes e moradores das Gerais, faziam-se plantios de roças ao longo dos novos trajetos (BOTELHO, 2013a, p. 14).

Com relação aos caminhos de acesso as Minas Gerais, destacaram-se aqueles que serviram para o abastecimento dos núcleos mineradores: o Caminho Velho, no sentido a São Paulo; o Caminho Novo, até o Rio de Janeiro; e o Caminho da Bahia (MORAES, 2007; SANTOS, 2013). Outros caminhos de amplitude local e regional também foram abertos. Contudo, diante da importância econômica envolvendo a exploração do ouro e de diamantes na capitania mineira, a Coroa portuguesa limitou a abertura de estradas de comunicação para, assim, tentar garantir a fiscalização da passagem de mercadorias e de pessoas apenas por vias oficiais, que ganharam a denominação de “Estradas Reais”⁵⁹.

Por meio de reiteradas proibições a Coroa buscou obstar o contrabando de ouro e pedras preciosas e garantir o pagamento de impostos nos registros. Foram impedidas as ligações por terra com a Bahia, a partir de 1701, e, após 1704, com o Espírito Santo (GODOY; BARBOSA, 2014, p. 463).

⁵⁹ “[...] o termo ‘Estrada Real’, aplica-se, originalmente, aos caminhos do período colonial onde o poder do Estado se fez presente em forma de registros ou outros pontos de cobrança, seja de pedágios, dos direitos de entrada, seja do quinto do ouro. Assim, nas Minas, as Estradas Reais surgiram em decorrência da inserção do interior do Brasil na política fiscal exercida pela Coroa” (RENGER, 2007, p. 135).

Vale lembrar que, apesar do controle quanto à circulação no interior, principalmente no que se refere à região fronteira das Minas Gerais, muitas rotas terrestres e fluviais surgiram, ainda no século da mineração, de forma clandestina.

Ou seja, se os caminhos entre Minas e o resto da América portuguesa eram indispensáveis para a própria manutenção da produção, esses deveriam ser limitados e controlados para se evitar o contrabando de mercadorias proibidas e os descaminhos do ouro e de diamantes. Para tanto, a administração colonial tentou criar um aparato de fiscalização que impedisse o contrabando. Assim, no ápice da mineração, enquanto algumas estradas eram regulamentadas, outras foram proibidas, numa estratégia da administração portuguesa em limitar os espaços trafegáveis com a intenção de controle do que chegava e saía da região de mineração.

Até então o desenvolvimento do sistema de vias de comunicação, que acompanhou o povoamento em sua incipiente interiorização, gerou um padrão basicamente homogêneo, caracterizado pela ausência de conexões intermediárias expressivas e constituído por vetores autônomos na forma de vias terrestres ou fluviais com duas extremidades básicas – o sertão e o litoral – e tendo a via marítima como eixo que lhes conferia alguma unidade (MORAES, 2007, p. 56).

Com o declínio da exploração aurífera, entre os séculos XVIII e XIX, a proibição de acessos para a região já não mais fazia sentido. Diante da necessidade de se alargar a fronteira produtiva e de se providenciar a abertura de vias de circulação pelo interior do Brasil, a solução administrativa foi sancionar estradas, anteriormente proibidas, além de retomar a política de doação de sesmarias nos espaços considerados “despovoados”. Resta lembrar que, diante da presença de nativos e escravos em fuga, a expressão “vazio demográfico”, utilizada para definir o território da colônia não ocupado pela colonização portuguesa não se refere a áreas despovoadas, mas àquelas ocupadas por indígenas e quilombolas. “A expansão da fronteira, dessa forma, não dependia somente dos interesses dos colonos ou das deliberações da metrópole. De vez em quando, os índios e quilombolas logravam obstaculizá-la” (VENÂNCIO, 2001, p. 184).

Portanto, a partir de 1750, com o contínuo esgotamento das lavras, houve a retração da atividade mineradora, contudo, foram mantidos os circuitos de transportes relacionados às Minas Gerais (SANTOS, 2002). Assim, ocorreu a regulamentação de vias consideradas clandestinas, o melhoramento de estradas existentes e a

apresentação de projetos para a instituição de outras vias que interligassem o interior ao litoral.

Para o Espírito Santo, propostas para melhoramento da infraestrutura viária pareceram significar, ao governo, a grande oportunidade de alvitrar o desenvolvimento econômico da região, através da legalização e abertura de estradas de acesso às Minas Gerais⁶⁰. Apesar de existentes desde o século XVII, como rotas clandestinas e picadas, muitas abertas por paulistas que adentraram no interior da colônia, foi a partir da segunda metade do Setecentos, mediante o desafio de estender a agricultura e a pecuária para o interior, bem como a possibilidade de se descobrir novas lavras, que os caminhos entre as ditas capitanias ganham novo olhar por parte dos governantes.

Basílio Carvalho Daemon (2010) registra que, em 1751, já existiam diversas estradas de acesso entre Minas e Espírito Santo, das quais se destacava o caminho passando pelo rio Pardo e pelo sertão de Benevente, constando um grande arraial no local e outro na região do Ribeirão do Meio, onde a mineração se sobressaia entre as atividades econômicas e o grande desafio era os conflitos com indígenas. Já na povoação de Itapemirim, o cultivo da terra, a partir de 1754, atraiu moradores de Minas Gerais que estabeleceram lavouras de trigo, engenhos de cana e outras culturas.

O Capítulo 4 busca evidenciar dois caminhos, pensados, ao término do período colonial, como rotas comerciais pelo Estado entre as capitanias do Espírito Santo e Minas Gerais. Ambos os caminhos serviram também como marcos de limites territoriais, apresentados pelo Mapa 1, e com poucas alterações se mantiveram para além do Oitocentos.

⁶⁰ Entre as medidas de proteção da região de mineração, a Coroa portuguesa proibiu o acesso às minas pelo Espírito Santo, com sucessivas leis editadas a partir de 1704. A tática adotada por Lisboa foi a de manter a região isolada, aproveitando os recursos da própria floresta para impedir incursões pelo interior e o escoamento do ouro sem fiscalização. Outra medida, a construção de fortificações no litoral do Espírito Santo, transformou a capitania em um verdadeiro quartel (MARQUES, 1876).

MAPA 1: Limites das Províncias do Espírito Santo e de Minas Gerais (1856)



Fonte: Carta da Província do Espírito Santo com a parte da Província de Minas Gerais. Coleção de Documentos Cartográficos do APM.

O primeiro caminho em debate diz respeito à utilização do rio Doce como meio de acesso dos negociantes situados nas Minas Gerais ao Oceano Atlântico. Essa via de comunicação, em parte fluvial e em outra terrestre, margeando o rio, surgiu a partir de expedições pelo interior, iniciadas ainda no século XVI, que visavam à descoberta de minerais. Para Adriano Toledo Paiva (2013), durante todo o século XVIII, a bacia hidrográfica do rio Doce, presente nos antigos roteiros de descobertas de riquezas minerais, foi um dos pontos principais das investidas de conquista do território indígena.

Já a estrada São Pedro de Alcântara, com cerca de 70 léguas de percurso entre Vila Rica e Viana, a última nas proximidades de Vitória, e constituída no século XIX, foi proposta como alternativa mais vantajosa quando comparada à rota utilizada para o

comércio com o Rio de Janeiro. Pelo projeto inicial, a estrada partia da cachoeira do rio Santa Maria, ponto que se calculou em idêntica latitude à Vila Rica. Para comodidade dos negociantes mineiros, foi aberto um desvio até a povoação de Viana, com acesso terrestre para a vila de Cariacica e o porto de Itacibá, ambos na Baía de Vitória.

Importante destacar que, no advento do Oitocentos, parte considerável da rede de relações socioeconômicas dos negociantes mineiros, assim como dos espírito-santenses, já havia se consolidado na praça do Rio de Janeiro. Diante do exposto, pretende-se trabalhar com o discurso oficial quanto à importância da comunicação entre as regiões.

Em síntese, a análise dos caminhos coloniais permite observar, no primeiro momento, como a promessa de enriquecimento rápido levou vários aventureiros a adentrarem o território na esperança de descobrirem riquezas minerais, muitas vezes, com financiamento próprio, em troca de algum benefício real. “Geralmente, os roteiros de exploração dos sertões estavam aliados ao projeto de construção de estradas [...]” (PAIVA, 2013, p. 18).

Já no século XVIII, quando descobertas as minas de ouro, gerava-se a necessidade de manutenção e fiscalização do acesso, bem como do abastecimento da população na região mineradora, o que requeria segurança, controle e povoamento no curso dos rios e das estradas abertas. Entre os séculos XVIII e XIX, a abertura de vias de comunicação passa a compor a política de interiorização desenvolvida pelo Estado, ávido por descobrir e/ou viabilizar novas fontes de riquezas no interior da colônia, como jazidas minerais, produção agrícola e criação de gado. Além disso, como rotas comerciais, o trânsito de pessoas e mercadorias geraria algum pecúlio através da cobrança de impostos de passagens. Ou seja, nesse contexto, o sertão passa a ser visto como ambiente de possibilidades econômicas. “As riquezas dos sertões não residem apenas em metais e pedras preciosas. O imenso espaço dilatado de terras abrigava outros valores relacionados à criação de gado e à produção de alimentos” (IVO, 2012, p. 17).

Assim, ao mesmo tempo em que o Estado assume o direcionamento nas pesquisas geológicas em busca de minerais, transfere a qualidade administrativa local para as câmaras municipais, mantendo, porém, o controle no que se refere à nomeação dos

governadores das capitanias, muitos dos quais formados segundo os princípios ilustrados à moda portuguesa (SOUZA, 1997).

O direcionamento político, em parte, explica como o discurso do desenvolvimento econômico, dos governadores mineiros e espírito-santenses, tinha, como foco, os desígnios do Estado. Acumulando funções administrativas e militares, muitos dos nomeados para o governo das capitanias, depois províncias, foram taxados como déspotas que desconheciam a realidade local, o que limitou a representação político-administrativa perante o Estado.

4.1 – Rio Doce: caminhos de água e de terra

Rio Doce, um dos mais formosos rios do império, reunindo em suas cabeceiras uma rede de rios mais ou menos arrebatadas, desce a Serra Geral precipitando-se de extensas cachoeiras, e entra na província (do Espírito Santo) majestoso, alargando-se em um leito, que em partes tem duzentas braças, semeado de ilhas numerosas, em grupos de singulares vistas, e dividindo a província em duas partes desiguais (RUBIM, 1861, p. 30).

O rio Doce, mediante sua navegação, surge como um dos principais meios de circulação pensados para estabelecer a comunicação de Minas Gerais com o Espírito Santo. “De 1732 a 1746, já eram os sertões, à esquerda da Serra Geral, devassados por mineiros, que percorriam o Rio Doce, desde as suas nascentes até a foz no oceano, fazendo reconhecimento em todos os seus afluentes da direita e da esquerda [...]” (LIMA, 1904, p. 10).

A proposta principal seria a institucionalização de uma via de acesso das Minas Gerais com o oceano, já que o referido rio nasce em terras mineiras, mas deságua no Atlântico, depois de percorrer um trecho em domínios do Espírito Santo⁶¹.

Ao término do Setecentos, a navegação do rio Doce ressurgiu de um renovado empenho por parte da Coroa portuguesa, na pessoa do Conde de Linhares, Dom Rodrigo de Souza Coutinho, em aproveitar o curso dos grandes rios – Paraíba do

⁶¹ “Nasce este rio nas abas meridionais da serra do Ouro Preto, em Minas Gerais, passa pela cidade de Mariana com o nome de Ribeirão do Carmo, corre para o oriente já engrossado por outros rios, atravessa sertões povoados e indígenas, e depois de passar pela Cachoeira da Escadinha entra nesta Província (Espírito Santo). Tem às vezes largura superior a 100 braças e é rodeado de terrenos muito férteis de sorte que quem planta um, colhe 200 alqueires, e corre tradição de por aí algures, em suas lindas vargens ou planícies existirem minas de ouro e pedras preciosas já exploradas em 1573 por Sebastião Fernandes Tourinho” (MARQUES, 1876, p. 205).

Sul, Doce, São Francisco, Tocantins, Tapajós, Madeira, Branco e Negro –, como forma de estender a agricultura para o interior da colônia (CARVALHO, 2010). Seguindo recomendações reais, Dom Rodrigo comunicou, em 24 de setembro de 1798, ao governador das Minas Gerais, Bernardo José Maria de Lorena e Silveira, a necessidade de se estabelecer registros para impedir extravios de ouro quando da abertura da navegação do rio Doce (AHU: Espírito Santo, cx. 06, doc. 24A, 33, 22, 28A, 27). O ministro insistiu que a segurança e manutenção dos caminhos eram responsabilidades dos administradores de Minas Gerais e do Espírito Santo, capitanias que diretamente se beneficiariam com a constituição dessa via de comunicação.

Nessa mesma vertente, Antônio Pires da Silva Pontes, em 1800, assumiu como governador do Espírito Santo, com ordens expressas de promover a abertura da navegação do rio Doce, estender a agricultura e viabilizar a “civilização” dos indígenas no sertão da capitania. Objetivando o desenvolvimento econômico, Silva Pontes procurou negociar ligações terrestres e fluviais com o governador da capitania mineira no sentido de estabelecer uma rota comercial entre ambas.

Com o propósito de abrir a navegação do rio Doce, seis meses após assumir o governo do Espírito Santo, Silva Pontes seguiu viagem de reconhecimento e demarcação do território das duas capitanias, partindo da foz do rio, em Regência, povoação de Linhares, até a cachoeira das Escadinhas⁶². Para a definição dos limites entre as capitanias, como linhas divisórias, foram considerados, de norte a sul, os rios Guandu e Manhauçu, afluentes do rio Doce, além da Serra dos Aimorés. Logo que assumiu a missão, o dito governador do Espírito Santo fundou um porto de canoas, abaixo da cachoeira das Escadinhas, na barra do rio Guandu, instalando ali o quartel de Souza. Na mesma época, houve a fundação de mais dois quartéis: o primeiro próximo à lagoa Juparanã, em Linhares, denominado quartel de Coutins, que logo foi queimado e destruído pelas investidas dos botocudos; e o segundo, o quartel da Regência Augusta, na barra do rio Doce.

⁶² Da foz do rio Doce até a Cachoeira da Escadinha, onde se instalou o porto de Souza, a distância aproximada é de 32 léguas ou próximo a 210 quilômetros, considerando uma légua igual a 6,6 quilômetros.

MAPA 2: Carta Geográfica do Rio Doce e seus afluentes (1800)



Fonte: Carta Geográfica do Rio Doce e seus afluentes, levantada por Antônio Pires da Silva Pontes em 1800, com a demarcação dos limites entre Minas Gerais e o Espírito Santo. APM, FUNDO SEÇÃO COLONIAL (SECRETARIA DE GOVERNO DA CAPITANIA) – SC. Obs.: A seta preta, inserida no Mapa, destaca o limite entre o Espírito Santo e Minas Gerais, tendo como referência o rio Doce.

O Auto de Demarcação dos Limites, celebrado em 8 de outubro de 1800, no recém-fundado quartel do porto de Souza⁶³, delimitava o território do Espírito Santo a 32 léguas da foz do rio Doce até o referido quartel. A delimitação dos territórios, em destaque com a seta preta pode ser observada pelo Mapa 2, constituído em 1800, pelo governador Silva Pontes. Além de instituir as fronteiras entre as capitanias, o Auto de Demarcação estabelecia os locais dos registros de arrecadação fiscal e dos quartéis militares – Regência Augusta, Coutins, Pancas, Souza, Lorena e Anadia –, para garantir a segurança dos viajantes e colonos, seguindo “[...] as Reais Ordens do Príncipe Regente Nosso Senhor, e vantajosa comunicação de correios para os Povos do interior com as Regiões Marítimas [...]” (AHU: Espírito Santo, cx. 06, doc. 24A, 33, 22, 28A, 27).

Para oficialização dos limites, entre os presentes, representou o governador de Minas Gerais, João Batista dos Santos Araújo, tenente coronel do 3º Regimento da Cavalaria de Milícias; e o governador Antônio Pires da Silva Pontes, pelo Espírito Santo, que assinaram juntamente com demais pessoas presentes.

Entre os signatários⁶⁴, a presença de parentes do governador do Espírito Santo motivou parte da população da capitania a encaminhar representação contra o Auto de Demarcação e o governador Silva Pontes, considerando o documento “[...] equivalente a uma escritura de doação de mais de 800 léguas quadradas de terras pertencentes à capitania do Espírito Santo, que o respectivo govenador fez à sua família” (FREIRE, 2006, p. 215).

A partir da viagem de reconhecimento, feita pelo administrador da capitania espírito-santense, de 1800 a 1804, nota-se a proeminência das questões envolvendo o rio Doce na documentação produzida durante esse governo. Na visão de Silva Pontes, conforme correspondências enviadas ao governador de Minas Gerais e aos

⁶³ Em 4 de abril de 1800, o governador Antônio Pires da Silva Pontes instituiu um corpo de pedestres para o destacamento de soldados no quartel de Souza, que passou a servir de registro de passagem e mecanismo de defesa aos ataques dos povos indígenas (DAEMON, 2010).

⁶⁴ Assinaram o Auto de Demarcação, além dos representantes das capitanias: capitão comandante Feliciano Henriques Franco; capitão do distrito de Santa Barbara, em Minas Gerais, Manoel José Pires da Silva Pontes (sobrinho do governador Antônio Pires); ajudante de ordens de Minas Gerais, João Ignácio da Silva Pontes e Araújo; alferes de milícias, Antônio da Silva Maia Peçanha; cadete do porto de Souza, João Nunes da Cunha Velho; capelão graduado em capitão, Francisco Ribeiro Pinto; alferes comandante do porto de Souza, Francisco Luís de Carvalho; furriel da cavalaria regular e comandante da guarda de Minas Gerais, Antônio Rodrigues Pereira Taborda; cadete do regimento das Minas, Joaquim Carlos Ribas; cabo de esquadra, Ignácio de Souza Vitória (AHU: Espírito Santo, cx. 06, doc. 24A, 33, 22, 28A, 27).

ministros do Estado português, a comunicação entre as capitanias era de fundamental importância para o desenvolvimento econômico do Espírito Santo. Buscava-se, pela rota fluvial, o acesso às riquezas pouco exploradas no interior entre as referidas capitanias, e a possível abertura do porto de Vitória para o transporte além-mar.

A título de exemplo, em Ofício de 23 de abril de 1800, Silva Pontes informou ao governador da capitania de Minas Gerais, Bernardo José Maria de Lorena e Silveira, sobre a importância de se assegurar o registro do ouro, com a definição de um posto fiscal na cachoeira das Escadinhas, além da regularização da navegação pelo rio Doce, seguindo as ordens régias recebidas pelos governadores (AHU: Espírito Santo, cx. 06, doc. 15).

Em 11 de novembro de 1800, através de Ofício destinado a Dom Rodrigo de Souza Coutinho, Silva Pontes narra a expedição que realizou em prol da abertura à navegação do rio Doce e a fundação do quartel no porto de Souza. No mesmo documento, faz referência aos benefícios esperados com a utilização desse caminho fluvial pelos negociantes mineiros, bem como o proveito que teria o Estado com a concessão das terras para cultivo pelo curso do rio. Em trecho do documento, o narrador argumenta quanto à necessidade de cientificar e direcionar os negociantes mineiros para o trato mercantil, utilizando o rio Doce como meio de transporte dos gêneros cultivados.

[...] É preciso, no entanto, a diligência de dar a direção, aos comerciantes das Minas se encaminharem para este Porto; o que logo que vierem os Navios de Europa se consegue; e unindo-se a este Governo o resto da Comarca, ou Ouvidoria Geral, que consta das duas Vilas de São Salvador, e de São João da Praia, porque inda que ambas estão situadas nas Margens Austral do Rio Paraíba quando se formou esta Comarca do Espírito Santo, se lhe ajuntaram com os seus Distritos, como consta do Ofício particular Número 4; pelo motivo da distância em que estão do Rio de Janeiro, [...] deverá ficar a Comarca fazendo o fisco (AHU: Espírito Santo, cx. 06, doc. 24A, 33, 22, 28A, 27).

Do trecho transcrito verifica-se que as ambições do mineiro em terras espírito-santenses eram enormes. Pelas pretensões de Silva Pontes, todos os negócios mercantis das Minas Gerais se transfeririam para a rota aberta, tendo como referência o curso do rio Doce. O governante previa a chegada de gêneros europeus na costa do Espírito Santo, o que atrairia negociantes para o comércio de abastecimento das povoações do interior, com a navegação fluvial. O único problema, manifestado pelo autor do ofício, seria os interesses envolvendo o

comércio praticado por tropas para outras regiões do Brasil. A atração dos negociantes mineiros seria a diferença entre as distâncias com o transporte feito pelo rio Doce até o oceano quando comparada àquela percorrida com a utilização do Caminho Novo até o Rio de Janeiro, esse último, ambiente preferido pelos mineiros para a tomada de relações mercantis envolvendo a compra e venda de mercadorias. A cabotagem, via de transporte tradicionalmente utilizada pelos negociantes e produtores do Espírito Santo para a manutenção de transações comerciais com o Rio de Janeiro, serviria como segunda etapa no escoamento dos gêneros mineiros para a capitania fluminense. Ou seja, a utilização do rio Doce no escoamento de mercadorias também beneficiaria a praça do Rio de Janeiro, eliminando a necessidade do transporte terrestre com animais de carga.

A proposta de Antônio Pires da Silva Pontes incluía o desvio das embarcações que partiam de São Salvador dos Campos dos Goytacazes e São João da Barra, com destino à praça do Rio de Janeiro, para desembarcarem em algum porto do Espírito Santo – Vitória, Benevente, Guarapari etc. –, com diminuição do percurso e maior agilidade para as exportações dos gêneros produzidos na antiga capitania do Paraíba do Sul. Esse desvio das relações mercantis, principalmente para a praça de Vitória, beneficiaria as populações de Campos e São João da Barra, além daquela residente nas Minas Gerais:

[...] para encontrarem mais cômodos os gêneros de Europa, o que faz objeto da Magnanimidade, sem exemplo do Príncipe Regente Nosso Senhor, pela abertura do Rio Doce. Dito assim posto, pode este Porto aprestar carga para treze ou quatorze Navios grandes, porque só dos Campos saem onze mil caixas de Açúcar, e como elas para aqui navegam sem dificuldade de esperar na Barra; porque com o mesmo vento, e no mesmo dia entram nesta, havendo aqui Navios, que carreguem os seus gêneros; e lhes prestem os de Europa, que vão permutar ao Rio de Janeiro com tantas fadigas e Riscos; irão todos a aproveitar-se das vantagens Referidas [...] (AHU: Espírito Santo, cx. 06, doc. 21, 28).

Ainda em 1800, em outro ofício para Dom Rodrigo, o governador do Espírito Santo argumenta, novamente, sobre os benefícios econômicos advindos da utilização do rio Doce como rota comercial e a necessidade de informar negociantes e produtores mineiros da “[...] grande obra da Comunicação das Minas Gerais, País tão vasto comunica por sua perpendicular a Costa do Oceano, e por um canal magnífico, tal como o desse grandioso Rio [...]” (AHU: Espírito Santo, cx. 06, doc. 21A).

Em resposta à solicitação, Dom Rodrigo interveio junto ao governador de Minas Gerais e, esse último, em 30 de março de 1801, noticiou por um Bando, registrado

no Livro de Ordens e Provisões Régias, que tornava pública a vontade de sua Alteza Real, que havia concedido a mercê de permitir a navegação do rio Doce pelos habitantes da capitania:

[...] a fim de percorrer o seu interior com todos os gêneros e feitos, e escravatura a preço mais cômodo, menos dispendiosa condução e mais breve, favorecendo igualmente as plantações do açúcar, e algodão e outras que até agora se dificultavam pela grande distância ao Rio de Janeiro (APM, SC, Caixa 052, Documento 068).

Parece que a divulgação do Bando em diversas localidades mineiras gerou alguma expectativa envolvendo o rio Doce como rota mercantil. Assim, em 10 de agosto de 1801, Silva Pontes, em correspondência a Bernardo José de Lorena, informou sobre o trânsito de comerciantes pela comunicação fluvial entre as capitanias, além de possibilidades mercantis, advindas da praça da Bahia, como a negociação de cativos.

[...] que existe já na maior franqueza e segurança pela facilidade com que se dirigem a esta Nova Província os comerciantes destas Minas com os gêneros próprios do País e por constar isto mesmo na Bahia, se alvoroçam duas casas de diferentes Companhias à ofertarem os gêneros da primeira necessidade, pedindo se me vista dos que podem ali ter maior valida para estabelecerem aqui um grosso comércio, em que vem também escravatura, e esta já a querem mandar, não tendo outra demora, que a espera da minha resposta, e a uma ou outra coisa vou satisfazer pelas Embarcações, que estão a fazer daqui para a dita Praça, segundo as informações que recebo dos próprios comerciantes com interesse da melhor inteligência (APM, SC, Caixa 053, Documento 032).

O primeiro governador do Espírito Santo, entre 1800 e 1804, idealizou oportunidades de ocupação e exploração do rio Doce e região circunvizinha. Expôs, em 1802, os benefícios da navegação fluvial, bem como os perigos a serem superados para a efetiva ocupação do sertão, por colonos mineiros e/ou estrangeiros, já que os espírito-santenses acomodaram-se na costa, não adentrando para o interior da capitania. Entre os povos que serviriam para colonizar o sertão banhado pelo rio Doce, o narrador expôs a possibilidade de transferir famílias de Campos dos Goytacazes e de São João da Barra, vilas em região de litígio entre o Espírito Santo e o Rio de Janeiro, mas onde se encontravam vários indivíduos sem terras para cultivar. Silva Pontes levanta, ainda, a necessidade de concessão de moratórias de dois anos para a exploração aos homens de fábrica, que seguiriam a rota do transporte de mercadorias, mas também se beneficiariam com a mineração do ouro às margens do rio Doce (PONTES, 1802).

Conclui-se que Antônio Pires da Silva Pontes vislumbrava o rio Doce como um canal de circulação de gêneros agropecuários e de mercadorias importadas, com vantagens relacionadas aos menores gastos com transporte, distância e tempo percorridos do interior das Minas Gerais até o oceano, e vice-versa. O historiador Estilaque Ferreira dos Santos (2005) argumenta que o plano de Silva em reavivar a navegação direta com a Europa, para atender às demandas que surgiriam a partir da comunicação com as Minas, pretendia centralizar as exportações no porto de Vitória, com foco no desenvolvimento econômico do Espírito Santo.

Com o propósito de viabilizar a comunicação das Minas com o oceano, passando pelo Espírito Santo, o primeiro governador do século XIX empenhou-se até o fim de sua administração, em 1804, na promoção do rio Doce como rota comercial, com dispêndio financeiro e de pessoal para estruturar quartéis e registros fiscais. Também seu sucessor, Manoel Vieira da Silva de Albuquerque Tovar, governador do Espírito Santo entre 1804 e 1812, dedicou parte de sua administração para o desenvolvimento da região banhada pelo rio Doce, com propostas de ocupação e cultivo da terra, além daquela direcionada à circulação de mercadorias utilizando o curso do rio e/ou estradas às suas margens.

Em 1805, Tovar enviou ofício ao Visconde de Anadia, Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, João Rodrigues de Sá e Melo, informando o estado em que havia encontrado a capitania do Espírito Santo quando de sua posse no ano anterior. Além de prestar as devidas informações, Tovar fez diversas solicitações, alegando que as mesmas serviriam para o aumento da riqueza produzida pela capitania, sendo, no momento, importante destacar: isenção de direitos sobre os bens importados e exportados pelo Espírito Santo para a metrópole por seis anos; restabelecimento da Alfândega, fundada em 1597, alegando que a navegação direta com Portugal atenderia não somente aos espírito-santenses como também aos mineiros, por encontrarem mais cômodo os gêneros europeus; solicitou de vinte a trinta casais das Ilhas, para povoar as margens do rio Doce, com doação de sesmarias às famílias que na região se instalassem; bem como alguns frades barbadinhos para os destacamentos da região do mesmo rio, como forma de conter e pacificar os povos gentios e de levar instrução religiosa e educacional para os colonos (AHU: Espírito Santo, cx. 07, doc. 41).

Com relação à reabertura da Alfândega, alguns negociantes reforçaram a solicitação do governador, e também aqui foi feita a vinculação do funcionamento do mercado de importação e exportação pelo Espírito Santo, para, assim, atender às demandas das relações mercantis dos negociantes mineiros:

[...] E porque nesta Capitania presentemente se principia a estabelecer pelo Rio Doce a Comunicação com as Minas Gerais ela há de ser muito útil ao comércio, às Rendas Reais, em todo mais aumento virá a ter, como tem tido desde o ano de 1798, até o presente que pelo documento junto Número 1º se mostras excedes a quantia de 26:000\$000, e a notícia, e certeza da Navegação Direta desta Vila para a Metrópole de Lisboa, fará como verem aqueles Mineiros, e outros moradores, e daqui exportarem seus efeitos [...] (AHU: Espírito Santo, cx. 07, doc. 46, 47).

Seguindo a mesma temática, e com pretensões de reanimar as importações e exportações pelo porto de Vitória, em 8 de abril de 1806, Tovar vinculou o sucesso da comunicação entre Minas Gerais e Espírito Santo pela navegação do rio Doce depender da existência do comércio direto com a metrópole. Nesse sentido, o governador tomou algumas medidas, como o envio de remessas para Corte, com restos de colheitas e amostras de madeiras extraídas no Espírito Santo. Para a manutenção da navegação pelo rio Doce, Tovar providenciou a fundação de um destacamento em Linhares, instalando, na mesma região, onze casais com o objetivo de iniciar o cultivo da terra (AHU: Espírito Santo, cx. 08, doc. 03).

Contudo, nestes primeiros anos de abertura da navegação do rio Doce, o almoxarifado da Real Fazenda, em Vitória, não via com bons olhos os gastos acumulados para viabilização dessa comunicação com Minas Gerais, motivando a denúncia por parte da dita repartição pública. Os denunciantes alegaram que os gastos públicos beneficiavam apenas alguns especuladores que faziam a negociação do sal com compradores mineiros (ESPINDOLA, 2007).

Diante da grave denúncia, o Estado português ordenou que os governadores da Bahia e de Minas Gerais confirmassem, ou não, a viabilidade econômica da rota fluvial de Minas Gerais para o Espírito Santo. O governador mineiro, Pedro Maria Xavier de Ataíde e Melo, em correspondência para João Rodrigues de Sá e Melo, Conde de Anadia e Ministro de Estado, levantava três empecilhos que desmotivavam a utilização do rio Doce: a insalubridade, os índios e as cachoeiras. Da mesma maneira, o governador-geral da Bahia, Conde da Ponte, informou quanto aos gastos realizados para a obra de navegação do mencionado rio, contudo, salientou que as maiores despesas corriam por conta dos destacamentos militares,

necessários na defesa dos colonos já instalados. Mesmo alegando o dispêndio do erário com a manutenção da rota fluvial, os governadores confiavam na possibilidade de assegurar a navegação do rio Doce, sendo necessário eliminar os obstáculos já mencionados (LIMA, 1904).

Apesar dos interditos contrários – insalubridade, índios, cachoeiras e corrupção –, em 18 de julho de 1810, Manoel Tovar enviou à Corte, no Rio de Janeiro, informações com uma proposta para superar os obstáculos que dificultavam a navegação do rio Doce e impediam o comércio, a agricultura e a mineração na região. As informações, coligidas por Manoel de Albuquerque Tovar (1839) durante sua passagem pelo rio Doce, em 1809, refletia, na escrita, os perigos da viagem que margeava o sertão insalubre e habitado por índios.

Diante das dificuldades, o governador apresentou uma proposta de superação dos entraves a partir do sistema de cabotagem, intercalando a viagem pelo rio com caminhos terrestres no transporte dos gêneros como melhor solução para vencer os trechos em que as cachoeiras impediam a navegação. A ideia previa a permutação dos gêneros nos portos já estabelecidos pelo curso do rio.

Permutando-se, as grandes cachoeiras das Escadinhas ficarão como negativas a bem do comércio e da navegação, de que resultarão grandes vantagens à agricultura, mineração, povoação e extinção do gentio, e ao mesmo comércio e navegação (TOVAR, 1839, p. 346).

Em suma, pelo parecer de Tovar: as canoas, carregadas com artigos cultivados nas Minas Gerais, desembarcariam no quartel da Natividade, acima das Escadinhas, local em que encontrariam armazéns capazes de receber gêneros de importação e exportação, convertendo-se em ambiente propício para o desenvolvimento do comércio de permutação e/ou venda das cargas. Do quartel da Natividade ao de Souza, com o estabelecimento de uma estrada e a utilização de muares, carros e carroças no transporte dos gêneros, em menos de um dia, chegariam ao porto de Souza, também provido com armazéns para depósito de mercadorias.

Nos armazéns que já existem no Porto de Souza, receberão igualmente os gêneros de importação, ou os já permutados, não tendo demora alguma as embarcações que dali navegarem até a foz do Rio, senão em entregar nos armazéns e receberem aqueles que ali estiverem permutados ou vendidos (TOVAR, 1839, p. 347).

Na visão do governador, a fixação de pontos de comércio ao longo do curso do rio dividiria os riscos e as despesas com o transporte dos gêneros, entre os negociantes

mineiros e aqueles dispostos em formar estabelecimentos nos pontos de acesso de embarcações e de tropas. Com o circuito mercantil, Tovar previa que, em poucos anos, os quartéis de Souza e Natividade já seriam aldeias ou povoados, o que, por sua vez, provocaria o desenvolvimento da agricultura, da criação de animais e da mineração. Portanto, o ambiente comercial geraria demanda e concorrência por produtos agropecuários, enquanto o aumento da população representava a possibilidade do estabelecimento da mineração, com o desvio de alguns indivíduos para a atividade nas lavras às margens dos rios Guandu e Manhuaçu, considerados, desde o século XVIII, áreas prósperas para explorações auríferas (PAIVA, 2013).

Confirmando o interesse da Coroa portuguesa em tornar viável a comunicação pelo rio Doce, em resposta às informações fornecidas por Manoel Tovar, em 16 de agosto de 1810, Dom João VI lhe enviou Carta Régia, solicitando-o que se entendesse com o governador de Minas Gerais, no sentido de abrir estradas nos trechos em que as cachoeiras impediam a navegação pelo rio (CARTA RÉGIA, 1844).

Apesar do empenho de Manoel Tovar, suas ações no sentido de viabilizar a comunicação com Minas, pelo rio Doce, foram questionadas, com alegações de que esse não zelava pela colonização, comércio e navegação do rio, não conseguindo nem mesmo “civilizar” o gentio bravo (CUNHA, 1849). Acrescenta-se que o governador Tovar entrou para história do Espírito Santo como administrador arbitrário, que lançava mão de seu poder contra aqueles que questionavam sua administração, até mesmo com o degredo para o sertão do rio Doce (DAEMON, 2010; RUBIM, 1861).

Nos anos seguintes, a Coroa portuguesa insistia na interiorização para o sertão e na abertura de novos caminhos entre capitanias. Em 4 de dezembro de 1816, Dom João VI encaminhou Carta Régia ao governador da Capitania de Minas Gerais, Dom Manoel de Portugal e Castro, com ordens para viabilizar a comunicação com o Espírito Santo.

[...] a utilidade e necessidade de muitas e diversas estradas pelo Sertão, que separa a capitania de Minas Gerais da capitania do Espírito Santo, a fim de se porem em cultura estes tão vastos e férteis terrenos, aproveitando-se ao mesmo tempo as riquezas metalúrgicas que neles se disse esperar com toda a probabilidade encontrar, já pela sua semelhança com outros terrenos auríferos da Capitania de Minas Gerais, já pelos muitos rios que correndo por um tão vasto sertão vem a formar o Rio Doce, e de que nas suas cabeceiras, e em alguma extensão do seu curso se tem tirado

ouro com grande quantidade desde a descoberta das Minas até o presente [...] (APM, SC, Caixa 123, Documento 060).

Observa-se, pelo trecho transcrito, que o príncipe regente chama a atenção para a necessidade de tornar terras “desocupadas” em produtivas, através da agricultura e da exploração mineral.

Assim, em certa medida, considerando o Estado, parece que a atração pelo ouro impulsionou projetos de interiorização do território, tão dispendiosos e de difícil conclusão. A certeza da existência de riquezas naturais no curso do rio Doce, possivelmente, originou-se na tradição das expedições que seguiram para o interior do Espírito Santo, a partir do primeiro século colonial⁶⁵.

Notório o conteúdo da mencionada Carta Régia com relação à abertura dos caminhos terrestres e fluviais que serviriam de comunicação entre o Espírito Santo e Minas Gerais. Nesse sentido, Dom João VI ordenou a promoção da comunicação das capitanias por diferentes estradas principais e intermediárias, com despesas feitas pela fazenda real de cada capitania envolvida, considerando os limites das mesmas. Segundo a proposta, o cruzamento das estradas garantiria a comunicação dos povos do sertão com o oceano, desde que “pacificados e civilizados” os índios que obstaculizavam a colonização e o trânsito por esses caminhos.

Além das estradas, o mesmo documento expõe a preocupação do príncipe regente com a navegabilidade dos rios, recomendando ao governador das Minas Gerais que providenciasse o exame dos cursos d’água, “[...] dissipando-se os obstáculos que se oporem à passagem de canoas e barcos, tendo-se sempre em vista a preferência que deve merecer um tal meio de comunicação pela facilidade dos transportes” (APM, SC, Caixa 123, Documento 060).

⁶⁵ Durante todo o período colonial, persistiram os relatos fantásticos sobre riquezas encontradas no interior do Espírito Santo. A lenda da Serra das Esmeraldas – ou Serra Resplandecente, Sabarabuçu da tradição tupiniquim – foi a que mais motivou as expedições de desbravamentos, utopia que persistiu até a entrada do século XIX. As primeiras expedições em busca da Serra das Esmeraldas datam de 1550, tendo como precursor Marcos de Azeredo, e partiam de São Paulo, da Bahia e do Espírito Santo, pela Serra do Mar, seguindo pelos leitos dos rios Doce, São Matheus e Mucuri, até a floresta tropical. Dom Francisco de Souza, governador-general do Brasil, de 1591 a 1601, foi um dos maiores incentivadores das expedições, financiando com recursos do real erário, sertanistas que se enveredaram pelas matas. Temática recorrente na documentação do AHU, as expedições realizadas para descobrir a localização da afamada Serra do Sabarabuçu, persistiram até o século XIX (AHU: Espírito Santo, 1585-1821). Pelo curso do rio Doce encontraram-se alguns minerais e rochas: ouro, ferro, cristal de rocha, ocre, argila, pedra de cal e granito (RUBIM, 1861, p. 32-33).

O citado documento vinha ao encontro das pretensões de outra Carta Régia, emitida por Dom João VI, em 13 de maio de 1808, quando institui a Junta de Civilização e Conquista dos Índios e Navegação do Rio Doce⁶⁶. Nas duas Cartas Régias previam-se isenções de direitos de passagens de mercadorias e de dízimos sobre as plantações cultivadas no sertão, benefícios fiscais concedidos por dez anos. A dispensa no pagamento de impostos seria uma forma de atrair negociantes e colonos, propiciando o desenvolvimento econômico do sertão inculto.

A título de exemplo sobre a fixação de povoados pelo interior do Espírito Santo, dois Avisos⁶⁷ de 1811, enviados pelo Conde da Palma, Francisco de Assis Mascarenhas, ao Conde de Linhares, Dom Rodrigo de Souza, informam sobre a importante empreitada desenvolvida pela Junta de Civilização e Conquista dos Índios, no combate ao gentio da terra, e sobre a ocupação de três mil colonos já em processo de construção dos estabelecimentos necessários.

As Divisões Militares do Rio Doce (DMRD), instituídas também em 1808, ficaram subordinadas à Junta de Civilização e Conquista e tinham o propósito de combater os índios que negassem a submissão ao governo. Entre os anos de 1809 e 1829, as DMRD custaram aos cofres públicos 500:000\$000, com o gasto anual girando entre 20 e 30 contos de réis, para a manutenção dos quartéis e de militares destacados para a proteção no curso do rio Doce (PEREIRA, 1848).

Em 1818, Guido Thomaz Marlière foi nomeado para o posto de comando das Divisões Militares do Rio Doce (DMRD) pelo governo mineiro, com a finalidade de reestruturar as divisões existentes e criar novas para conter ataques dos botocudos na região. Sob o seu comando ficaram sete divisões, com seus 27 quartéis distribuídos ao longo dos cursos dos rios Doce e Jequitinhonha. Guido Marlière, à

⁶⁶ Junta militar criada com o objetivo de declarar guerra aos botocudos. Aqui se considera que a conquista e dominação dos índios se vincula ao processo de abertura de novas estradas terrestres e fluviais, bem como a colonização de novas terras para a produção agrícola, pecuária e, possivelmente, a prática da mineração (APM, SC, Códice 355).

⁶⁷ Aviso de 19 de fevereiro de 1811 – Aprova medidas tomadas para a Fundação das Colônias nas terras ocupadas pelos índios, entre as Capitânicas da Bahia e do Espírito Santo. Do Conde de Palma a informar ao Conde de Linhares, sobre as atividades de colonização do interior entre Espírito Santo e a Bahia, facilitada pela ação da Junta de Civilização e Conquista dos Índios. Aviso de 19 de fevereiro de 1811 – Sobre o processo das divisões e estabelecimentos de colonos nas terras ocupadas pelos índios – Informa que as divisões estabelecidas para conter e civilizar os índios botocudos do Espírito Santo e da Bahia, surtiram resultados positivos, dos estabelecimentos construídos pelos três mil colonos que adentraram na região anteriormente ocupada pelos nativos. No mesmo Aviso, solicita o narrador a vinda de novos colonos para a região. Rio de Janeiro, do Conde de Palma a informar ao Conde de Linhares (*Apud* IOTTI, 2001, p. 42-43).

exceção de muitos comandantes enviados para o combate dos povos ameríndios do sertão, preferiu a catequização dos índios ao massacre. Para Sérgio Buarque de Holanda (1995, p. 106): “[...] graças ao zelo beneditino de Guido Thomaz Marlière, foi iniciada a catequese dos que se presume ser os últimos descendentes dos ferozes aimorés das margens do rio Doce, em outros tempos, o flagelo dos colonos”.

Ao longo do curso do rio Doce existiam cinco divisões militares com um total de 358 homens. Em 1814, o número de divisões era sete, com 500 homens divididos pelos quartéis ao longo do rio. Novamente, as medidas militares vinham ao encontro do desejo de se efetivar a ocupação e navegação do rio, há muito pretendido pelo Estado (MARLIÈRE, 2007). Quando da independência do Brasil, a configuração das divisões militares se manteve sem alterações, continuando os mesmos assuntos vinculados ao rio Doce girando em torno da proposta de estabelecer a rota comercial de Minas até o oceano, mediante a navegação fluvial.

A ação de se colonizar as margens dos caminhos revela-se de suma importância para o trânsito das pessoas pela região, na medida em que as povoações serviriam de entrepostos, com estalagens para o descanso e a alimentação dos viajantes. Além disso, a ocupação de colonos e a instalação de divisões militares asseguravam a segurança dos mercadores, impedindo os assaltos praticados pelos nativos. Em termos administrativos, a oficialização dos caminhos permitiria maior controle fiscal, com a instituição de registros de coleta de direitos e tributos, pela passagem de pessoas e mercadorias, respectivamente.

De certo, tem-se que o destino da navegação do rio Doce havia de se concretizar com o tempo. Os Termos de Fiança e Passaportes de embarcações, abordados no Capítulo 3, remetem à saída de canoas e lanchas do porto de Vitória com destino ao rio Doce, entre os anos de 1818 e 1830, num total de 27 viagens registradas. Apesar dos resultados ficarem aquém do esperado, a navegação e o trânsito pelo sertão às margens do rio Doce ocorria mesmo que de forma irregular.

Confirmando a abertura da comunicação, segundo Tomás Antônio de Vila Nova Portugal (1816), o porto de Souza era utilizado para o embarque de gêneros, em canoas, até o quartel de Linhares, onde os negociantes mineiros permutavam a carga por sal e ferro, regressando ao local de origem. Observa-se que parte da proposta elaborada pelo governador Manoel Tovar foi posta em prática, provavelmente, graças à recorrente demanda por sal dos pecuaristas mineiros.

José Saturnino da Costa Pereira (1848) informa que, em 1832, habitantes das margens dos rios Doce e Piracicaba, com meios próprios, tentaram abrir uma comunicação com a cidade de Vitória, sem sucesso e com perda de três canoas na tentativa. Diante desse e de outros exemplos, conclui o autor que: “[...] se reconhecem as grandes dificuldades que se apresentaram à comunicação da Província de Minas Gerais com o mar pela navegação do Rio Doce” (PEREIRA, 1848, p. 80).

Para Braz da Costa Rubim (1861), a navegação do rio Doce exigiu recursos públicos não disponíveis no Espírito Santo, que conseguia tão somente manter os destacamentos já existentes, deixando o problema por resolver. Escrevendo na década de 1860, Braz Rubim (1861, p. 101) argumentava que:

[...] decorrido mais de meio século, e que se não resolverá enquanto o comércio não encontrar grandes interesses nas margens desse rio, perduráveis e não fantásticas colonizações, em que se leva mais em mira os ganhos particulares, do que o interesse geral do país, ou ter-se uma efêmera popularidade, que será chamada a contas pelas gerações que se seguirem.

Acrescenta-se que o rio Doce surge como rota mercantil a atrair os negociantes mineiros para escoarem seus gêneros até o oceano e abastecerem-se, principalmente com o sal, numa tentativa de desviar o arranjo de transporte de mercadorias praticado por vias terrestres. Observa-se que o rio Doce aparece como primeira opção de comunicação entre Minas Gerais e o Espírito Santo, considerando a via fluvial mais adequada, devido à experiência adquirida por mineiros e espírito-santenses no manejo da navegação pelos rios.

Durante o Segundo Reinado, parece que as pretensões quanto ao rio Doce continuaram a fazer parte da política de interiorização. Em 1832, o Estado emitiu Decreto para a navegação dos rios Doce e Jequitinhonha, a abertura de novas estradas e a recuperação das existentes entre Minas Gerais, Bahia e Espírito Santo. As medidas, para Marcelo Magalhães Godoy e Télió Anísio Cravo (2010), previam a comunicação do interior com o litoral.

Retomando o recorte do estudo, na segunda década do Oitocentos, além do rio Doce, outra via de comunicação aparece como proposta administrativa para o desenvolvimento econômico do sertão, entre Minas e Espírito Santo. A estrada São Pedro de Alcântara, em parte de seu trajeto, podia contar com a navegação do rio Santa Maria, mas o maior trecho percorrido seguia-se por via terrestre.

4.2 – Via terrestre: a estrada São Pedro de Alcântara

Em 14 de Setembro de 1814 se rompeu o sertão intermédio desta capitania com a de Minas Gerais, ficando uma estrada de comunicação da cachoeira do rio Santa Maria, termo da Vila da Vitória, à Vila Rica, da capitania de Minas Gerais, para cujo rompimento havia o governador dado instruções e ordens ao capitão do corpo de pedestres, Ignácio Pereira Duarte Carneiro (RUBIM, 1840, p. 13).

Na segunda década do Oitocentos, o foco no estabelecimento da comunicação entre Minas Gerais e o Espírito Santo passou a ser a estrada São Pedro de Alcântara. Estrada aberta pelo emprego de foices e machados, talvez a última de relevância do período colonial, quando inaugurada, em 1816, recebeu a nomenclatura de Estrada Real de São Pedro de Alcântara, em homenagem ao padroeiro da família real portuguesa (RUBIM, 1844). Quando da independência, o nome da mesma foi alterado para Estrada Imperial de São Pedro de Alcântara.

A dita estrada, sugestão de António de Araújo e Azevedo – Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Reino, primeiro Conde da Barca –, era vista como comunicação mais vantajosa que a navegação do rio Doce. Respeitando o Auto de Demarcação dos Limites, de 1800, em mesma latitude do porto de Souza, o marco divisório da estrada São Pedro, para ambas as províncias, foi estabelecido no quartel do Príncipe (VASCONCELOS, 1858, p. 32).

Francisco Alberto Rubim, governador do Espírito Santo entre 1812 e 1819, recebeu a tarefa de providenciar a ligação terrestre entre Vitória e Vila Rica, na parte correspondente ao território do Espírito Santo. Para garantir a ocupação da região atendida pela estrada São Pedro e visando à povoação pelos cursos dos rios de comunicação com a província mineira, Doce e Santa Maria, em 17 de janeiro de 1814, o príncipe regente permitiu a retomada da política de concessão de sesmarias na borda da costa ou rios com a foz no oceano, prática proibida desde 1797.

Querendo ocorrer com eficazes providências ao aumento da agricultura, da povoação, do comércio, e da navegação dos rios dessa capitania, e muito especialmente dos rios Doce e Santa Maria, cujas margens, ora infestadas pelo gentio botocudo, convém que sejam quanto antes povoadas para melhor e mais fácil civilização dos sobreditos índios, e para a comodidade do comércio que se pode fazer por tais rios entre essa capitania e a de Minas Gerais (COLEÇÕES DAS LEIS DO BRAZIL DE 1814, 1890, p. 01-02).

Pela Carta Régia, Dom João VI ordenou ao governador Francisco Alberto Rubim que concedesse sesmarias em todo o Espírito Santo, com isenção de impostos por dez anos e sem despesa para os colonos na transmissão da carta de doação.

Em outra Carta Régia, de 4 de dezembro de 1816, destinada ao governador Rubim, dentre outras providências, Dom João ordenou: a promoção da comunicação do Espírito Santo com Minas Gerais por diversos caminhos, com a abertura de outras estradas complementares com o objetivo de garantir o trânsito pelo sertão, com as despesas pagas pelo erário da capitania. Competia ao governador assegurar a ocupação e o trânsito pelo caminho aberto com as devidas guarnições de tropas e a fundação de quartéis; a doação de sesmarias ou datas minerais; e providenciar a verificação quanto ao uso dos rios para navegação. Além das atribuições, pelo documento, foi concedida a isenção, por dez anos, dos direitos dos gêneros que se transportarem da capitania do Espírito Santo para a de Minas Gerais, pelas estradas abertas, ficando os gêneros submetidos à coleta de impostos alfandegários (COLEÇÕES DAS LEIS DO BRAZIL DE 1816, 1890).

Da parte do Espírito Santo, a estrada teve, como encarregado dos trabalhos, o capitão Ignácio Pereira Duarte Carneiro, que depois veio a receber a patente de tenente coronel, além de constituir fazenda em um trecho da referida estrada. Com relação ao trajeto, a dita estrada partia da cabeceira do rio Santa Maria, local onde foi instalado o quartel de Bragança, e seguia em direção a Minas Gerais, até encontrar o grupo mineiro, em que trabalhava em sentido oposto. No quartel de Bragança também se estabeleceu o Depósito Geral, para a guarda de mantimentos e suplementos aos índios e soldados que foram utilizados na abertura da estrada (RUBIM, 1844).

A estrada, pensada ainda no século XVIII, foi concluída em 1816, objetivando estabelecer uma rota mercantil que permitisse o comércio entre negociantes mineiros e espírito-santenses, dessa vez, privilegiando o percurso terrestre, apesar da potencial utilização do rio Santa Maria para a navegação em parte do trajeto. Em 3 de dezembro de 1816, Francisco Alberto Rubim apresentou a descrição da estrada, com sua medição e demais observações para conhecimento da obra, à Tomás Antônio de Vila Nova Portugal, então Ministro e Secretário dos Negócios do Reino do Brasil. Segundo o referido documento:

[...] tem esta estrada setenta e uma léguas e foi feita de machado e foice, cortando matas e montanhas de cachoeira de Santa Maria à Vila Rica e até Souzel se levantaram quartéis, ou ranchos de três em três léguas pela dificuldade que havia de levar mantimentos além deste ponto por falta de animais e pastos, e ser mais fácil podê-los haver dos contornos de Vila Rica, determinei que desta se continuassem os trabalhos para a cachoeira; o que se observa, vem-se melhorando a estrada, arrancando as raízes do mato derribado, fazendo as precisas cavadas, pontes e estivas, e levantando quartéis de 3 em 3 léguas. [...] A divisão de Minas, unida a este, segundo as participações daquele oficial (Ignácio Pereira Duarte Carneiro), ora consta de 12 praças; motivo de se não achar mais adiantada (RUBIM, 1844, p. 462, grifo nosso).

Nos apontamentos das visitas pastorais de Dom José Caetano da Silva Coutinho (2002), bispo do Rio de Janeiro, em 1819, o religioso fez anotações sobre a importância da estrada em questão, argumentando quanto às vantagens advindas dessa comunicação para o comércio. Para o religioso, a abertura da estrada beneficiaria as relações comerciais desenvolvidas a partir da praça de Vitória, com a possibilidade de escoarem os gêneros das Minas Gerais. Observa-se que, novamente, assim como foi pensada a navegação do rio Doce, a estrada de São Pedro constituía-se em comunicação dos negociantes mineiros com o oceano.

Mesmo com os esforços despendidos pelo governador Francisco Alberto Rubim em promover o desenvolvimento comercial espírito-santense pela via terrestre até Minas Gerais, a utilização efetiva da estrada ocorreu a partir de 1820, após grandes investimentos e com resultados aquém do esperado.

Para o historiador Estilaque Ferreira dos Santos (2005), como os comerciantes mineiros não encontravam, no Espírito Santo, mercado consumidor para seus produtos, como gado e outros gêneros de abastecimento, acabaram por abandonar aquela rota comercial, tão alardeada anteriormente pelos administradores, deixando de ser elemento fundamental ao progresso econômico. A explicação pode ser a concorrência gerada pela produção local com os produtos das Minas Gerais, que acabavam por ser comercializados com desvantagens perante os espírito-santenses.

Com relação à utilização da estrada, em 2 de fevereiro de 1820, o então governador do Espírito Santo, Baltazar de Souza Botelho de Vasconcelos, enviou carta ao ministro Tomás Antônio de Vila Nova Portugal, solicitando que o mesmo intervisse junto ao governador das Minas Gerais, para que este providenciasse a limpeza das matas e escoltas aos comboios no trecho pertencente à capitania mineira (APM, SC, Caixa 116, Documento 068). O diagnóstico feito por Baltazar de Souza, quanto às

condições da estrada na parte mineira, teve como base o relato de Antônio Alexandre Eloy de Carvalho, responsável pela condução da primeira boiada vinda de Minas Gerais, que, em 22 de junho de 1820, chegou à Vitória.

[...] havia descido de Minas Gerais pela Estrada aberta desta Província, me representou que não só a bem da sua segurança pessoal e de outros muitos mineiros, na continuação das jornadas, que pretendem fazer com gêneros de comércio para esta Vila, necessita de providências na parte da Estrada, que pertence a Província de Minas Gerais, tanto para que seja limpa das matas, que à falta de ser trilhada lhe tem crescido, como mesmo de Pedestres, que os defendam de qualquer ataque, que os gentios intentem fazer-lhes (APM, SC, Caixa 116, Documento 068).

Os argumentos do governante chamam a atenção para os lucros a serem obtidos pela real fazenda, com a manutenção da estrada, mediante a cobrança dos direitos dos gêneros transportados, garantindo também a abundância de víveres para a população das províncias envolvidas (APM, SC, Caixa 116, Documento 068).

Com relação à ocupação do território beneficiado pela estrada, no mesmo ano de 1820, algumas famílias de mineiros, lideradas por Manoel Esteves de Lima, fixaram fazendas na vila do Itapemirim, ambiente que já recebia colonos de Minas desde a segunda metade do Setecentos. Os mineiros, estabelecidos em Itapemirim, utilizaram a estrada São Pedro de Alcântara, indo e vindo constantemente das Minas Gerais (LEAL, 2009).

Nota-se que a construção da referida estrada ocorreu de forma simultânea com a mudança dos desígnios do Estado sobre os caminhos, em grande parte, devido à chegada da família real ao Rio de Janeiro, em 1808. Com a independência do Brasil, diferentemente do que se observou no rio Doce, o abandono da estrada São Pedro de Alcântara provocou o fechamento dos quartéis e o retorno da mata, principalmente na parte que competia ao governo do Espírito Santo providenciar a limpeza e manutenção do caminho. Ao contrário, no trecho mineiro, o uso desse caminho era constante e crescente. Segundo João Eurípedes Franklin Leal (2009, p. 6): “Se ela tinha uso constante de Ouro Preto até Caparaó, a partir daí até a região de Viana e do Rio Santa Maria, o movimento era escasso, fruto do empobrecimento de Vitória e do Espírito Santo”.

Atualmente, a São Pedro de Alcântara segue perpendicular a rodovias federais e estaduais que ligam Vitória a Ouro Preto. Ou seja, partindo de Vitória pela rodovia federal, BR-262, para a cidade mineira de Rio Casca e, de lá, segue pela rodovia

MG-329 para o município de Ponte Nova. A partir daí, o trajeto até Ouro Preto deve ser feito pela rodovia MG-262, totalizando 575 quilômetros.

MAPA 3: Rota Imperial São Pedro de Alcântara



Fonte: Instituto Rota Imperial (IRI) – <http://www.rotaimperial.org.br/images/banners/mapa.jpg>

Diante dos antecedentes históricos sobre a constituição das rotas de ligação entre Minas Gerais e Espírito Santo, observa-se que, apesar de projetos coloniais, o uso da estrada São Pedro de Alcântara e do rio Doce como vias de comunicação comercial somente veio a ocorrer bem mais tarde. Embora os projetos não tenham alcançado os resultados esperados quando de suas constituições, a demarcação dos limites, entre o Espírito Santo e Minas Gerais, em certa medida, permaneceram praticamente os mesmos traçados no século XIX, com a abertura das vias de comunicação.

Os documentos demonstram que questões envolvendo a interiorização territorial, o controle dos nativos e a abertura de rotas comerciais entre Minas Gerais e Espírito Santo faziam parte das preocupações do governo colonial há algumas décadas, principalmente aquelas entre os séculos XVIII e XIX. Percebe-se, pelo discurso político, a intenção de transformar a praça de Vitória em um centro de redistribuição de mercadorias, para atender a demanda dos habitantes do interior, em especial, os de Minas Gerais, redirecionando o comércio praticado no Rio de Janeiro para o Espírito Santo. Como justificativa, os governadores do Espírito Santo fundamentaram-se na redução da distância e do tempo gasto no trato mercantil a partir das vias de comunicação propostas.

No entanto, o discurso político não considerou as relações comerciais estabelecidas por mineiros e espírito-santenses, tão pouco levou em conta que os projetos de

aberturas e melhoramentos dos caminhos ocorriam em todo o Brasil. Ou seja, diante de toda uma rede de relações produtivas e mercantis, formadas entre os séculos XVIII e XIX, dificilmente negociantes mineiros e espírito-santenses cederiam à aventura de estruturar o transporte de mercadorias por rotas fluviais e terrestres, que ainda apresentavam obstáculos a serem vencidos, como a presença de índios bravios e a insalubridade do sertão inculto. Coadunando com Ronaldo Marcos dos Santos (2002, p. 75), ao término do século XVIII, produtores e comerciantes detinham “[...] condições de decidir de forma relativamente autônoma onde e como empregar seus recursos, mesmo levando em conta às tendências do mercado mundial”.

Negociantes e produtores mineiros estabeleceram, na praça do Rio de Janeiro, a maior parte de suas relações mercantis, conduzindo, pelo Caminho Novo, os gêneros voltados para o mercado interno e importados. Igualmente, os negociantes e produtores espírito-santenses já haviam consolidado suas relações comerciais em outras praças costeiras, com destaque para a do Rio de Janeiro e a da Bahia. Alcir Lenharo (1993, p. 33) é mais enfático ao analisar o papel do Rio de Janeiro como ambiente preferencial para o escoamento dos gêneros produzidos internamente, quando argumenta que: “Após 1808, o movimento mercantil de gêneros de primeira necessidade, voltado para o mercado interno, solidificou-se”.

No Espírito Santo, como exposto nos capítulos anteriores, as bases produtivas e mercantis, sancionadas ao longo dos séculos coloniais, tinham como referências o cultivo para o abastecimento interno e a cabotagem pela costa brasileira, com a navegação fluvial utilizada de forma regional, para o transporte da produção agrícola até a praça de Vitória.

Com a independência e a partir das mudanças no setor produtivo e de transporte – desenvolvimento da produção cafeeira, introdução do sistema ferroviário e da navegação a vapor –, a comunicação comercial do Espírito Santo com Minas Gerais passou a ser uma realidade. Em conjunto, as estruturas políticas e econômicas formadas ao longo do século XIX romperam barreiras criadas e impostas pelo sistema colonial português. Talvez, a principal dessas barreiras, para os governantes do Espírito Santo, tenha sido o acesso ao mercado mineiro, tão almejado desde os tempos áureos da mineração.

CONCLUSÃO

O trabalho do historiador não se esgota com a finalização do texto. A pesquisa com diferentes fontes documentais, muitas das quais apresentadas no decorrer da escrita, revelou possibilidades múltiplas para a compreensão de outros objetos de estudo sobre as particularidades regionais, envolvendo a história do Brasil entre os séculos XVIII e XIX.

Destarte, a leitura de documentos históricos direcionou a pesquisa, num primeiro momento, na tentativa de compreender aspectos da comunicação do Espírito Santo com Minas Gerais, assunto recorrente em ofícios, cartas, petições e relatórios da administração espírito-santense, principalmente a partir de 1800. A temática sobre a interiorização do território e as rotas de abastecimento interno, abertas nas últimas décadas coloniais, apresentou diversas questões envolvendo aspectos produtivos e mercantis adotados por mineiros e espírito-santenses naquele momento.

Com o conhecimento de estudos dedicados à compreensão da economia mineira, entre os séculos XVIII e XIX, e a partir da pesquisa quanto à situação produtiva e mercantil do Espírito Santo para o mesmo período, as pistas para o insucesso da comunicação entre as capitanias/províncias foram expostas. Na entrada do século XIX, os circuitos do mercado interno se encontravam estruturados a partir de cada capitania, depois província. Arranjos produtivos e mercantis direcionaram as redes de relações que os negociantes das regiões participavam.

Com relação às expectativas do Estado, em especial, buscava-se a conexão de Minas Gerais com o Atlântico, através de novas vias de acesso pelo interior do Espírito Santo. Ao mesmo tempo, a abertura de caminhos gerava expectativas colonizadoras, como a ocupação do espaço, a abertura de estradas comerciais e o descobrimento de novas lavras minerais. Para o poder público, o sertão, local da adversidade e do desconhecido, representava, dentre outras possibilidades, a oportunidade de dar continuidade aos descobrimentos auríferos, iniciados ao término do século XVII. Já os produtores locais e negociantes, fixados de uma ponta a outra dos novos caminhos, visavam à constituição de rotas comerciais como benefício ao trato mercantil.

Diante de diferentes expectativas, a emergência da comunicação entre o Espírito Santo e Minas Gerais se mostrou pouco atrativa para os negociantes dedicados ao

abastecimento interno, seja por conta da competitividade ou porque as relações mercantis já haviam se consolidado em outros ambientes. A produção voltada para o abastecimento e as relações com a praça mercantil do Rio de Janeiro aparecem como características compartilhadas entre mineiros e espírito-santenses nas primeiras décadas do Oitocentos, o que limitava as chances de se desenvolver uma nova rota comercial em médio prazo, ainda que com os subsídios do Estado.

Mesmo a presença de gêneros mineiros, a exemplo do fumo Baependi e dos queijos, nos estabelecimentos comerciais de Vitória, como exposto nos Capítulos 2 e 3, exibe a intermediação dos negociantes da praça do Rio de Janeiro na redistribuição dos gêneros escoados de Minas Gerais para demais regiões. Já a negociação do sal do litoral espírito-santense com negociantes mineiros, diante das informações dos governantes e cronistas, parece ter se configurado como ramo de comércio direto, com o escoamento feito pelo rio Doce, necessitando de mais pesquisas no sentido de definir a importância desse tipo de transação mercantil para o Espírito Santo.

A pesquisa com inventários e Termos de Fiança e Passaportes de embarcações demonstrou que, no Espírito Santo, predominou o cultivo de gêneros para abastecer o mercado interno, destacando a cabotagem como meio de comercialização da produção local e de recebimento de mercadorias importadas de outras regiões. Assim, em escala compatível com a realidade local, o consumo de gêneros importados e a comercialização da produção seguiram a lógica do mercado interno.

Quanto à produção de algodão, açúcar e aguardente, mercadorias passíveis de consumo interno e comercialização para outros países, o predomínio dos circuitos mercantis costeiros indica que esses artigos, possivelmente, eram transportados para o Rio de Janeiro e a Bahia, podendo compor a pauta de exportações a partir desses portos.

O principal desafio durante a pesquisa foi trabalhar com os conceitos de ARS aliados a metodologias que traduzissem a experiência do historiador com as fontes primárias de forma interpretativa. A visualização da rede de créditos, através dos diversos gráficos que compõem o Capítulo 2, é o resultado obtido por meio do emprego de uma metodologia específica para se discutir relações entre indivíduos de uma dada sociedade.

O emprego da metodologia, aliado aos conceitos de ARS, permitiu conhecer a rede de relações socioeconômicas encadeadas a partir de negociantes estabelecidos na praça comercial de Vitória e a população das freguesias da capital. A mesma rede de créditos expôs relações comerciais estabelecidas por negociantes de Vitória em outras praças, o que remete à construção de redes relacionais mais abrangentes, em que os negócios se traduziram como elemento de intercessão entre indivíduos de diferentes capitanias/províncias. Nessa dinâmica, os negociantes locais exerceram papel fundamental no desenvolvimento do comércio varejista e das relações de créditos, o que contribuiu para a manutenção do circuito produtivo. Portanto, além de capital administrativa, Vitória se converteu em espaço propício aos negócios, envolvendo a venda da produção agrícola e o consumo de artigos vindos de outras praças comerciais brasileiras.

Em síntese, pelo quadro mercantil exposto, o Espírito Santo se insere no contexto mercantil da época, como região produtora de gêneros para o mercado de abastecimento interno, sem, contudo, impedir que seus habitantes formassem sua própria rede de relações socioeconômicas com características particulares. Tais informações fornecem pistas de que a ascensão econômica dependia do prestígio e/ou da posição assumida pelo indivíduo dentro do meio social, o que remete ao estudo de rede com o propósito de se conectar relações locais e regionais com as desenvolvidas em nível mais abrangente do contexto colonial/imperial.

REFERÊNCIAS

Fontes Manuscritas

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU). [CD-ROM]. Documentos manuscritos avulsos da Capitania do Espírito Santo (1585-1822): Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco. Lisboa: [s.n.], 2000.

ARQUIVO PERMANENTE DO JUDICIÁRIO DO ESPÍRITO SANTO (APJES) – Inventários *post mortem* e testamento – 1790-1831.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO (APEES) – Fundo Governadoria, Livros 24 (1815-1820) e 26 (1822-1827) – Termos de Fiança dos Mestres de Navios Mercantes.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO (APEES) – Fundo Governadoria, Antigo Livro 25 (1827-1831) – Passaportes para passagens de pedestres e embarcações.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (APM), Sessão Colonial (SC), Códice 355.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (APM), Sessão Colonial (SC), Caixa 052, Documento 068.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (APM), Sessão Colonial (SC), Caixa 053, Documento 032.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (APM), Sessão Colonial (SC), Caixa 116, Documento 068.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (APM), Sessão Colonial (SC), Caixa 123, Documento 060.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (APM), Coleção de Documentos Cartográficos, Carta da Província do Espírito Santo com a parte da Província de Minas Gerais (1856).

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (APM), FUNDO SEÇÃO COLONIAL (SECRETARIA DE GOVERNO DA CAPITANIA) – SC. Carta Geográfica do Rio Doce e seus afluentes, levantada por Antônio Pires da Silva Pontes em 1800.

EDITO DE 02 DE NOVEMBRO DE 1823: Elevação da Vila da Vitória a Cidade. Vitória: Arquivo Geral do Município de Vitória, Exposição Permanente.

INSTITUTO ROTA IMPERIAL (IRI). Rota Imperial São Pedro de Alcântara. Disponível em: <http://www.rotaimperial.org.br/images/banners/mapa.jpg>. Acesso em: 18 de novembro de 2016.

Fontes Impressas

CARTA RÉGIA. *De 16 de agosto de 1810: sobre a estrada para Minas pelo rio Doce*. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RIHGB), 1844, TOMO VI, p. 343-344. Disponível em: ihgb.org.br/publicacoes/revista-ihgb.html. Acesso em: 20 de dezembro de 2015.

COLEÇÕES DAS LEIS DO BRAZIL DE 1808. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. Disponível em: www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio. Acesso em: 18 de maio de 2016.

COLEÇÕES DAS LEIS DO BRAZIL DE 1809. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. Disponível em: www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio. Acesso em: 18 de maio de 2016.

COLEÇÕES DAS LEIS DO BRAZIL DE 1810. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. Disponível em: www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio. Acesso em: 18 de maio de 2016.

COLEÇÕES DAS LEIS DO BRAZIL DE 1814. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. Disponível em: www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio. Acesso em: 18 de maio de 2016.

COLEÇÕES DAS LEIS DO BRAZIL DE 1816. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. Disponível em: www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio. Acesso em: 18 de maio de 2016.

COLEÇÕES DAS LEIS DO BRAZIL DE 1820. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889. Disponível em: www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio. Acesso em: 18 de maio de 2016.

CONARQ, Conselho Nacional de Arquivos. *Legislação Arquivística Brasileira*. Rio de Janeiro: CONARQ/Arquivo Nacional, 2013.

COUTINHO, José Caetano da Silva. *O Espírito Santo em princípios do século XIX: apontamentos feitos pelo bispo do Rio de Janeiro quando de sua visita à capitania do Espírito Santo nos anos de 1812 e 1819*. Vitória: Estação Capixaba Cultural, 2002.

CUNHA, Francisco Manoel da. *Informação sobre a Capitania ao Ministro de Estado Antônio de Araújo e Azevedo* – 1811. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil (RIHGB), 1842.

_____. *Ofício ao Conde de Linhares sobre a Capitania, hoje Província do Espírito Santo* – 1811. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil (RIHGB), 1849.

MARLIÉRE, Guido Thomaz. *Notícias do sertão do Rio Doce*. Ipatinga: Editora e Gráfica A Gazeta Metropolitana Ltda., 2007.

PIZARRO E ARAÚJO, Monsenhor José de Souza de Azevedo Pizarro e Araújo. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro e das Províncias Anexas a Jurisdição do Vice-Rei do Estado do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, TOMO II, 1820.

PONTES, Antônio Pires da Silva. *Pré-Memória do Governador do Espírito Santo, Antônio Pires da Silva Pontes, em 25 de agosto de 1802*. Cx. 03 – ES, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Lisboa, Portugal.

PORTUGAL, Tomás Antônio de Vila Nova. *Capitania do Espírito Santo* – Julho de 1816. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil (RIHGB), lata 21, documento 22.

RUBIM, Francisco Alberto. *Memórias para servir à história: até o ano de 1817 e breve notícia estatística da Capitania do Espírito Santo, porção integrante do Reino do Brasil*. Lisboa: Imprensa Nevesiana, 1840.

_____. *Descrição da Estrada para a Província de Minas Gerais pelo Rio Santa Maria mais Medição, Direção e Observação da Nova Estrada*. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RIHGB), Volume 6, 1844, p. 461-466. Disponível em: ihgb.org.br/publicacoes/revista-ihgb.html. Acesso em: 20 de dezembro de 2015.

TOVAR, Manoel Vieira da Silva de Albuquerque. *Informação de Manoel Vieira da Silva de Albuquerque Tovar* – sobre a navegação importantíssima do Rio Doce. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RIHGB), 1839, TOMO I, p. 134-138. Disponível em: ihgb.org.br/publicacoes/revista-ihgb.html. Acesso em: 20 de dezembro de 2015.

VASCONCELOS, Ignácio Accioli de. *Memórias Estatísticas da Província do Espírito Santo escrita no ano de 1828*. Vitória: Arquivo Público Estadual, 1978.

Bibliografia

ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de. *Dinâmica produtiva em Minas Gerais: o sistema econômico em funcionamento do termo de Mariana – 1750-1850*. Juiz de Fora: Revista Eletrônica de História do Brasil, Departamento de História e Arquivo Histórico da UFJF, v. 6, nº 2, 2004, p.58-91. Disponível em: www.rehb.ufjf.br. Acesso em: 10 de agosto de 2015.

_____. *Ricos e pobres em Minas Gerais: produção e hierarquização social no mundo colonial, 1750-1822*. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2010.

ANDRADE, Francisco Eduardo de. *A Invenção das Minas Gerais: Empresas, descobrimentos e entradas nos sertões do ouro da América Portuguesa*. Belo Horizonte: Autêntica; PUC-Minas, 2008.

ANDRADE, Manuel Correia de. *A Pecuária e a Produção de Alimentos no Período Colonial*. In: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). *História Econômica do Período Colonial*. 2ª Edição. São Paulo: Hucitec; Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica; USP; Imprensa Oficial, 2002, p. 99-108.

ANDRADE, Marcos Ferreira de. *Campanha da Princesa: formação e expansão de uma vila no Império*. Juiz de Fora: Revista Eletrônica de História do Brasil; Departamento de História e Arquivo Histórico da UFJF, v. 6, nº 2, 2004, p.104-131. Disponível em: www.rehb.ufjf.br. Acesso em: 10 de agosto de 2015.

_____. *Elites regionais e a formação do Estado imperial brasileiro: Minas Gerais, Campanha da Princesa (1799-1850)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2008.

ARRUDA, José Jobson Andrade. *Decadência ou crise do império luso-brasileiro: o novo padrão de colonização do século XVIII*. São Paulo: Revista USP, nº 46, 2000, p. 66-78.

AUSTREGÉSILO, Myriam Ellis. *Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial*. São Paulo: USP; Revista de História, v. 1, nº 4, 1950, p. 495-516.

BACKHOUSE, Roger E. *História da Economia Mundial*. São Paulo: Estação Liberdade, 2007.

BARNES, J. A. *Class and committees in a Norwegian island parish*. *Human Relations*, v. 7, 1954, p. 39-58.

_____. *Redes sociais e processo político*. In: FELDMAN-BIANCO, Bela (Org.). *Antropologia das sociedades contemporâneas: métodos*. São Paulo: UNESP, 2010, p. 171-204.

BICALHO, Maria Fernanda Baptista. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro na dinâmica colonial portuguesa, séculos XVII e XVIII*. (TESE). São Paulo: USP, 1997.

BOSCHI, Caio C.. *Nem tudo o que reluz vem do ouro*. In: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). *História Econômica do Período Colonial*. 2ª Edição. São Paulo: Hucitec; Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica; USP; Imprensa Oficial, 2002, p. 57-65.

BOTELHO, Ângela Vianna. *Abastecimento*. In: ROMERO, Adriana; BOTELHO, Ângela Vianna (Orgs.). *Dicionário Histórico das Minas Gerais*. Belo Horizonte: Autêntica, 2013a, p. 13-15.

_____. *Agricultura*. In: ROMERO, Adriana; BOTELHO, Ângela Vianna (Orgs.). *Dicionário Histórico das Minas Gerais*. Belo Horizonte: Autêntica, 2013b, p. 23-27.

BOTELHO Tarcísio Rodrigues; ANDRADE, Matheus Rezende de; LEMOS, Gusthavo. *Introdução Geral*. In: BOTELHO Tarcísio Rodrigues; ANDRADE, Matheus Rezende de; LEMOS, Gusthavo (Orgs.). *Redes sociais e História*. Belo Horizonte: Veredas & Cenários, 2013, p. 7-18.

BURKE, Peter. *Abertura: A nova história, seu passado e seu futuro*. In: BURKE, Peter (Org.). *A escrita da história: Novas perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992, p. 07-37.

_____. *História e teoria social*. São Paulo: UNESP, 2002.

CAMPOS, Adriana Pereira. *Escravidão e Creolização: a capitania do Espírito Santo, 1790-1815*. In: CAMPOS, Adriana Pereira; FRAGOSO, João Luís. (Orgs.). *Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006, p. 574-607.

CARRARA, Ângelo Alves. *Minas e currais: produção rural e mercado interno em Minas Gerais 1674-1807*. Juiz de Fora: UFJF, 2007.

CARVALHO, Enaile Flauzina. *Redes mercantis: a participação do Espírito Santo no complexo econômico colonial (1790 a 1821)*. Vitória: SECULT, 2010.

CASTRO, Hebe Maria Mattos de. *Trabalho familiar e escravidão: um ensaio de interpretação a partir de inventários post mortem*. Niterói: UFF, Cadernos do ICHF, nº. 23, 1990, p. 37-47.

_____. *Ao sul da história: lavradores pobres na crise do trabalho escravo*. Rio de Janeiro: Editora FGV, Faperj, 2009.

CERTEAU, Michel de. *A escrita da história*. 3ª Edição. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

CHAVES, Claudia Maria das Graças. *Arte dos Negócios: saberes, práticas e costumes mercantis no império luso-brasileiro*. Cidade do México: Revista América Latina na História Econômica, nº 31, 2009, p. 169-193.

COSTA, Antônio Gilberto. *Os Caminhos Fluviais para a Conquista do Território das Minas e do Brasil e suas Representações na Cartografia da América Portuguesa*. Ouro Preto: III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 2009.

DAEMON, Basílio Carvalho. *Província do Espírito Santo: sua descoberta, história cronológica, sinopse e estatística*. 2ª Edição. Vitória: SECULT; APEES, 2010.

DIAS, Maria Odila da Silva Dias. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. 2ª Edição. São Paulo: Alameda, 2009.

ESPINDOLA, Haruf Salmen. *A navegação do Rio Doce: 1800-1850*. Rio de Janeiro: Revista Navigator, v. 3, nº 5, 2007, p. 50-72.

FARGE, Arlette. *O sabor do Arquivo*. São Paulo: USP, 2009.

_____. *Lugares para a história*. Belo Horizonte: Autêntica, 2011.

FELDMAN-BIANCO, Bela. *Introdução*. In: FELDMAN-BIANCO, Bela (Org.). *Antropologia das sociedades contemporâneas: métodos*. São Paulo: UNESP, 2010, p. 19-56.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Comerciantes, fazendeiros e formas de acumulação em uma economia escravista-colonial: Rio de Janeiro, 1790-1888*. (TESE). Rio de Janeiro: UFRJ, 1990.

_____. *Homens de grossa aventura: a acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

_____. *Algumas notas sobre a noção de colonial tardio no Rio de Janeiro: um ensaio sobre a economia colonial*. Juiz de Fora: *Locus – Revista de História*, UFJF, v. 6, nº 1, 2000, p. 09-36.

_____. *Para que serve a história econômica? Notas sobre a história da exclusão social do Brasil*. Rio de Janeiro: *Revista de Estudos Históricos* – nº 29, 2002, p. 3-28.

_____. *Capitão Manuel Pimenta Sampaio, senhor do engenho do Rio Grande, neto de conquistadores e compadre de João Soares, pardo: notas sobre uma hierarquia social costumeira (Rio de Janeiro, 1700-1760)*. In: FRAGOSO, João; GOVÊA, Maria de Fátima (Orgs.). *Na trama das redes: política e negócio no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 243-313.

_____. *Apresentação. La guerre este finie: notas para investigação em História Social da América lusa entre os séculos XVI e XVIII*. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil Colonial: 1443-1580*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 1, 2014, p. 07-37.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro (1790-1840)*. 3ª Edição. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1998.

_____. *Negociantes, Mercado Atlântico e Mercado Regional: Estrutura e Dinâmica da Praça Mercantil do Rio de Janeiro de 1790 e 1812*. In: FURTADO, Júnia Ferreira (Org.). *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: UFMG, 2001, p. 155-179.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GUEDES, Roberto. *Apresentação: notas sobre a transformação do sistema econômico do Atlântico luso no século XVIII*. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil Colonial: 1720-1821*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 3, 2014, p. 09-57.

FRANK, Zephyr L.. *Padrões de riqueza no Sudeste do Brasil: 1815-1860*. São Paulo: História Econômica & História de Empresas, v. IX, nº 2, 2006, p. 05-48.

_____. *Entre ricos e pobres: o mundo de Antonio José Dutra no Rio de Janeiro oitocentista*. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: PPGH-UFMG, 2012.

FREIRE, Mário Aristides. *A Capitania do Espírito Santo: crônicas da vida capixaba no tempo dos capitães-mores (1535-1822)*. Vitória: Editora Flor e Cultura, 2006.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 34ª Edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio: a interiorização da Metrópole e do comércio nas Minas Setecentista*. 2ª Edição. São Paulo: Hucitec, 2006a.

_____. *Teias de Negócios: conexões mercantis entre as Minas do Ouro e a Bahia, durante o século XVIII*. In: CAMPOS, Adriana Pereira; FRAGOSO, João Luís. (Orgs.). *Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006b, p. 165-192.

_____. *A morte como testemunho da vida*. In: PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tania Regina de (Orgs.). *O Historiador e suas fontes*. São Paulo: Contexto, 2009, p. 93-118.

_____. *Mapas das Minas. Dossiê Apresentação*. Belo Horizonte: Revista do Arquivo Público Mineiro, Ano XLVI, nº 2, 2010, p. 24-25.

GIL, Tiago Luís. *Coisas do caminho: tropeiros e seus negócios do Viamão a Sorocaba (1780-1840)*. (TESE). Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.

GODOY, Marcelo Magalhães; BARBOSA, Lidianny Silva. *Uma outra modernização: transportes em uma província não exportadora – Minas Gerais, 1850-1870*. Campinas: Economia e Sociedade; UNICAMP, v.17, 2008, p. 159-186.

_____. *Transportes, região e desenvolvimento econômico: a dinâmica da expansão da infraestrutura viária na província de Minas Gerais, 1840-1889*. Belo Horizonte: Varia História, v. 30, nº 53, 2014, p. 461-486.

GODOY, Marcelo Magalhães; CRAVO, Têlio Anísio. *Por estradas e caminhos no interior do Brasil oitocentista: viajantes e o desenvolvimento da infraestrutura de transportes de Minas Gerais*. In: Anais do XIV Seminário sobre Economia Mineira. Diamantina: Cedeplar; UFMG, 2010.

GOULARTE, Rodrigo da Silva. *Portos e Sertões: a província do Espírito Santo e a emancipação da América portuguesa (1815-1825)*. (TESE). Niterói: UFF, 2015.

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A princesa do oeste e o mito da decadência de Minas Gerais: São João del Rei (1831-1888)*. São Paulo: Annablume, 2002.

HARTOG, François. *Evidência da história: o que os historiadores veem*. Belo Horizonte: Autêntica, 2011.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26ª Edição. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

IOTTI, Luiza Horn (Org.). *Imigração e Colonização: Legislação de 1747-1915*. Porto Alegre: Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul – Caxias do Sul: EDUCS, 2001.

IVO, Isnara Pereira. *Homens de Caminho: trânsitos, culturas, comércio e cores nos sertões da América portuguesa. Século XVIII*. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2012.

JANCSÓ, István; PIMENTA, João Paulo G.. *Peças de um Mosaico: ou apontamentos para o estudo da emergência da identidade nacional brasileira*. Coimbra: Universidade de Coimbra; Revista de História das Ideias, v. 21, 2000, p. 389-440.

KARNAL, Leandro; TATSCH, Flavia Galli. *A memória evanescente*. In: PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tânia Regina de (Orgs.). *O Historiador e suas fontes*. São Paulo: Contexto, 2009, p. 09-27.

KELMER MATHIAS, C. L.. *Escrituras de procuração bastante: potencialidade e possibilidades de análise, o caso de Minas Gerais na primeira metade do século*

XVIII. In: III Simpósio Impérios e Lugares do Brasil: itinerários da pesquisa histórica. Métodos, fontes e campos temáticos. Mariana: Anais do III Simpósio Impérios e Lugares do Brasil, 2010, v. 1, p. 1-15.

LAPA, José Roberto do Amaral. *O interior da estrutura*. In: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). História econômica do período colonial. 2ª Edição. São Paulo: Hucitec; Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica; Edusp; Imprensa Oficial, 2002, p. 163-171.

LEAL, João Eurípedes Franklin. *Economia colonial capixaba*. Vitória: Revista Cuca Cultura Capixaba, 1977.

_____. *A Rota Imperial da Estrada Real: A Estrada São Pedro de Alcântara*. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2009.

LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil – 1808-1842*. 2ª Edição. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural; Divisão de Editoração, 1993.

LEVI, Giovanni. *A Herança Imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

LIBBY, Douglas Cole. *O “Grande Plantel Mineiro” do século XIX: origens e posses*. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos. (Orgs.). História de Minas Gerais: a província de Minas. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, v. 1, 2013, p. 171-198.

LIMA, Augusto de. *Memória Histórica e Documentada sobre a questão de Limites entre os Estados de Minas Gerais e Espírito Santo*. Belo Horizonte: Revista do Arquivo Público Mineiro (RAPM), Volume 9, 1904, p. 3-87.

LINHARES, Maria Yedda. *História do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)*. Brasília: Binagri, 1979.

_____. *Pecuária, alimentos e sistemas agrários no Brasil (séculos XVII e XVIII)*. Revista Tempo, v. 1, n. 2. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1996, p. 135-150.

_____. *A Pecuária e a Produção de Alimentos na Colônia*. In: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). História Econômica do Período Colonial. 2ª Edição. São Paulo: Hucitec; Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica; USP; Imprensa Oficial, 2002, p. 109-121.

MALERBA, Jurandir. *The Independences of Brazil: theoretical reflections on historiographical perspectives*. Franca: História, v. 24, nº 1, 2005. Disponível em: www.scielo.br. Acesso em: 26 de junho de 2007.

_____. (Org.). *A história escrita: teoria e história da historiografia*. São Paulo: Contexto, 2008.

MARCONDES, Renato Leite. *O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem*. São Paulo: Revista de Economia Política, v. 32, nº 1, 2012, p. 142-166.

MARQUES, Cezar de Augusto (Org.). *Dicionário Histórico, Geográfico e Estatístico da Província do Espírito Santo*. Vitória: Arquivo Público da Assembleia Legislativa do Espírito Santo, caixa 72-itens gerais 67, 1876.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763)*. São Paulo: Revista de História; USP, nº 114, 1983, p. 5-20.

_____. *A opulência na Província da Bahia*. In: ALENCASTRO, Luís Felipe de (Org.). *História da vida privada no Brasil: Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 143-179.

MAYER, Adrian C. *A importância dos quase grupos no estudo das sociedades complexas*. In: FELDMAN-BIANCO, Bela. (Org.) *Antropologia das Sociedades contemporâneas: métodos*. São Paulo: UNESP, 2010, p. 139-170.

MENDES, Fábio Faria. *Desigualdades categóricas e relacionais: Network Analysis nas pesquisas históricas*. Paper apresentado no 2º International Congress "Historical Perspectives on Social Mobility in Latin America". Belo Horizonte: UFMG, 2011.

MENESES, José Newton Coelho. *O continente rústico: Abastecimento alimentar nas Minas setecentistas*. Diamantina: Maria Fumaça, 2000.

_____. *A terra de quem lavra e semeia: alimento e cotidiano em Minas Colonial*. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLATA, Luiz Carlos (Orgs.). *As Minas Setecentistas*. Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, v. 1, 2007, p. 337-358.

MORAES, Fernanda Borges de. *De arraiais, vilas e caminhos: a rede urbana das Minas coloniais*. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLATA, Luiz Carlos (Orgs.). *As Minas Setecentistas*. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, v. 1, 2007, p. 55-85.

MOURA, Denise Aparecida Soares de. *Comércio de abastecimento e conflitos inter-camarários entre Santos e São Paulo*. In: DORE, Andréa; SANTOS, Antônio César de Almeida (Orgs.). *Temas setecentistas: governos e populações no Império português*. Curitiba: UFPR-SCHLA; Fundação Araucária, 2009, v. 1, p. 517-534.

_____. *Subsistemas de comércio costeiro e internalização de interesses na dissolução do Império colonial português (Santos, 1788-1822)*. São Paulo: Revista Brasileira de História, v. 30, nº 39, 2010, p. 215-235.

MUNTEAL FILHO, Oswaldo. *Política e Natureza no Reformismo Ilustrado de D. Rodrigo de Souza Coutinho*. In: PRADO, Maria Emília (Org.). *O Estado como Vocação: ideias e práticas políticas no Brasil oitocentista*. Rio de Janeiro: Access, 1999, p. 81-110.

NEVES, L cia Maria Bastos P. *Intelectuais Brasileiros nos Oitocentos: a constitui o de uma "família" sob a prote o do poder imperial (1821-1838)*. In: PRADO, Maria Emília (Org.). *O Estado como Voca o: ideias e práticas políticas no Brasil oitocentista*. Rio de Janeiro: Access, 1999, p. 09-32.

OLIVAL, Fernanda. *As Ordens Militares e o Estado Moderno: honra, mercê e venalidade em Portugal (1641-1789)*. Lisboa: Estar Editora Ltda., 2001.

OLIVEIRA, Geraldo de Beauclair Mendes de. *A pr -indústria fluminense – 1808-1860*. (TESE). São Paulo: USP, 1987.

ORTNER, Sherry. *Uma atualiza o da teoria da prática*. In: GROSSI, Miriam Pillar; ECKERT, Cornelia; FRY, Peter Henry (Orgs.). *Conferências e práticas antropológicas*. Blumenau: Nova Letra, 2007, p. 19-44.

_____. *Poder e projetos: reflexões sobre a agência*. In: GROSSI, Miriam Pillar; ECKERT, Cornelia; FRY, Peter Henry (Orgs.). *Conferências e práticas antropológicas*. Blumenau: Nova Letra, 2007, p. 45-80.

PAIVA, Adriano Toledo. *Aranz is da Tradi o: conquistadores nos sertões do ouro (1760-1800)*. (TESE). Belo Horizonte: UFMG; FAFICH, 2013.

PEDROZA, Manoela. *A roça, a farinha e a venda: produ o de alimentos, mercado interno e pequenos produtores no Brasil colonial*. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.). *O Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Civiliza o Brasileira, v. 3, 2014, p. 381-418.

PEREIRA, José Saturnino da Costa. *Apontamentos para a forma o de um roteiro das costas do Brasil, com algumas reflexões sobre o interior das Províncias do litoral, e suas produ oes*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1848.

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

PROST, Antoine. *Doze li oes sobre a história*. 2^a Edi o. Belo Horizonte: Autêntica, 2012.

RENGER, Friedrich. *A origem das estradas reais nas Minas Setecentistas*. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLATA, Luiz Carlos (Orgs.). *As Minas Setecentistas*. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, v. 1, 2007, p. 127-137.

RICCEUR, Paul. *A memória, a história e o esquecimento*. Campinas: UNICAMP, 2007.

RUBIM, Braz da Costa. *Memórias Históricas e Documentadas da Província do Espírito Santo*. Rio de Janeiro: Tipografia de D. Luiz dos Santos, 1861.

SALVADOR, José Gonçalves. *A capitania do Espírito Santo e seus engenhos de açúcar (1535-1700) – a presença de cristãos novos*. Vitória: Secretaria de Produção e Difusão Cultural / UFES/Departamento Estadual de Cultura, 1994.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Na Encruzilhada do Império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (1650-1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

_____. *A curva do tempo: as transformações na economia e na sociedade do Estado do Brasil no século XVIII*. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 3, 2014, p. 307-338.

SANTOS, Estilaque Ferreira dos. *O território do Espírito Santo no fim da era colonial*. In: BITTENCOURT, Gabriel. *Espírito Santo: um painel de nossa história*. Vitória: Edit, 2002, p. 153-187.

_____. *Vias de comunicação, conquista territorial e colonização estrangeira no Espírito Santo do século XIX: a gênese do pensamento político capixaba*. Vitória: Dimensões – Revista de História da UFES, nº 17, 2005, p. 47-68.

SANTOS, Márcio. *Caminhos*. In: ROMERO, Adriana; BOTELHO, Ângela Vianna (Orgs.). *Dicionário Histórico das Minas Gerais*. Belo Horizonte: Autêntica, 2013, p. 81-87.

SANTOS, Ronaldo Marcos dos. *Mercantilização, decadência e dominância*. In: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). *História Econômica do Período Colonial*. 2ª Edição. São Paulo: Hucitec; Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica; USP; Imprensa Oficial, 2002, p. 67-75.

SILVA, Flávio Marcus da. *Subsistência e Poder: a política do abastecimento alimentar nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. *Conquista e colonização da América portuguesa: o Brasil Colônia*. In: LINHARES, Maria Yeda (Org.). *História geral do Brasil*. 9ª Edição. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000, p. 33-94.

_____. *Pecuária, Agricultura de Alimentos e Recursos Naturais no Brasil-Colônia*. In: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). *História Econômica do Período Colonial*. 2ª Edição. São Paulo: Hucitec; Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica; USP; Imprensa Oficial, 2002, p. 123-159.

SLENES, Robert. *Na Senzala, uma Flor: esperanças e recordações da família escrava: Brasil Sudeste, século XIX*. 2ª Edição. Campinas: UNICAMP, 2011.

SOUZA, Iara Lis Franco Schiavinatto Carvalho. *Pátria Coroada: o Brasil como corpo político autônomo – 1780-1831*. (TESE) Campinas: UNICAMP, 1997.

VALENTIN, Agnaldo. *Comércio Marítimo de Abastecimento: o porto de Iguape (São Paulo), 1798-1880*. Caxambu: V Congresso Brasileiro de Economia, 2003. Disponível em: www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe_2003_73.pdf. Acesso em: 23 de janeiro de 2015.

VASCONCELOS, José Marcelino Pereira de. *Ensaio sobre a História e Estatística da Província do Espírito Santo*. Vitória: Typographia de P. A. d'Azeredo, 1858.

VENÂNCIO, Renato Pinto. *Comércio e fronteira em Minas Gerais Colonial*. In: FURTADO, Júnia Ferreira (Org.). *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: UFMG, 2001, p. 181-192.