

# A cidade-capital: a centralidade do Rio de Janeiro no contexto do Império Ultramarino português

## *The capital city: the centrality of Rio de Janeiro in the context of the Portuguese Overseas Empire*

Rosane dos Santos Torres

Licenciada em História pela UERJ

Mestre em História Social pela UERJ

Especialista em História do Brasil Colonial pela FSB/RJ

Professora nas redes pública e privada de ensino

rose.hist2@gmail.com

**RESUMO:** O artigo tem por objetivo refletir sobre o processo de construção da *capitalidade* da cidade do Rio de Janeiro, a partir da perspectiva de que tal centralidade não se inicia no século XIX, mas faz parte de um longo processo no qual estão presentes diferentes fatores, sejam eles políticos, econômicos, religiosos ou culturais. A proposta é discutir os meandros da importância conquistada por essa região diante do contexto territorial que formava o Império Ultramarino português através da análise das narrativas de alguns viajantes que percorreram os múltiplos espaços sociais dessa cidade. Com base nesse entendimento, procura-se ressaltar a mudança de *status* da cidade, após a descoberta de ouro na região das minas e as impressões de alguns viajantes e memorialistas sobre o cotidiano da cidade. Busca-se analisar o contexto em que se fez necessária a mudança do centro político do poder régio, de Lisboa para o Brasil, propondo um deslocamento da ideia que essas transformações têm origem na “época de ouro” da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Discute-se seu estatuto de praça comercial, cujos contatos extrapolavam seus limites “regionais” e alcançavam importantes e longínquas fronteiras atlânticas.

**Palavras-chave:** Rio de Janeiro; cidade-capital; Império Ultramarino português

**ABSTRACT:** *This article aims to reflect on the process of construction of Rio de Janeiro's status as a capital city, based on the notion that this centrality did not begin in the 19<sup>th</sup> century, but was instead part of a long process in which several different factors, whether political, economic, religious or cultural, were at play. We propose to discuss the tortuous routes that led to the importance attained by the region in question, in the territorial context of the Portuguese Overseas Empire, by analysing the narratives of a few travellers who passed through the city's many social spaces. Based on this understanding, we attempt to highlight the city's change of status after the discovery of gold in the mining region, as well as the impressions of some travellers and memoirists on the city's daily life. We attempt to analyse the context in which it became necessary to move the seat of royal power from Lisbon to Brazil, thus proposing an idea different from the one suggesting that these changes originated in the “golden age” of the city of São Sebastião do Rio de Janeiro. We discuss its statute as a commercial centre, whose contacts went beyond its regional limits and reached important and faraway Atlantic borders.*

**Keywords:** *Rio de Janeiro; capital city; Portuguese Overseas Empire*

Rio de Janeiro, cidade a mais ditosa do Novo Mundo! Rio de Janeiro, aí tens a tua augusta rainha, e o teu excelso príncipe com a sua real família, as primeiras majestades, que hemisfério austral viu e conheceu. Estes são os teus soberanos e senhores, descendentes e herdeiros daqueles grandes reis, que te descobriram, te povoaram, te engrandeceram, ao ponto de seres de hoje em diante a princesa de toda a América e Corte dos senhores reis de Portugal.

(Luiz Gonçalves dos Santos, 1808)

### “A cabeça do Império”

A transferência da monarquia portuguesa para o Brasil pode ser considerada um momento de grande importância para a história política da cidade do Rio de Janeiro. Mas não foi apenas no aspecto político que a mudança espacial da “cabeça do Império” se fez fundamental. Questões econômicas, culturais e sociais também fazem parte desse processo delicado de sustentação da cidade como “capital do Império Ultramarino português”, lugar que dotava a urbe carioca de um *status* diferenciado, distinto em relação às demais regiões que davam forma ao país. Uma posição, no entanto, que fora conquistada muito antes de 1808 (Bicalho, 2006).

Neste artigo serão abordados alguns aspectos desse complexo processo em que a cidade, “que se tornou capital da América portuguesa em 1763”, transformou gradativamente “seus espaços, passando de uma pequena vila – cercada de aldeamentos indígenas – à cidade que se fez fortaleza contra corsários, até alcançar a cidade portal do Atlântico no final do século XVIII” (Gomes, Farias e Soares, 2003, p. 65). Nas mudanças sofridas, comerciantes, negociantes, religiosos, agentes metropolitanos, indígenas, africanos, senhores de engenho e populares desempenharam cada qual o seu papel na “construção” do Rio de Janeiro. A partir do envolvimento desses atores com a cidade surgiu uma metrópole.

Uma metrópole atlântica. Em parte definida pela Coroa, mas também definidora das lógicas coloniais dos últimos séculos, seja nas instâncias e agências de poder, seja na arquitetura ou na cultura urbana original gestada. Viajantes contribuíram com seus relatos desde o final do século XVII. O certo é que o Rio de Janeiro não nasceu no século XIX, como querem alguns. (...) A cidade, que afinal recebeu a família real portuguesa, não era tábula rasa (Gomes, Farias e Soares, 2003, p. 65).

Mesmo entre os contemporâneos do século XIX, há aqueles que defendem o “engrandecimento gradual” da cidade, cuja gênese remonta ao século XVII, período em que foram descobertos os primeiros sinais de ouro. Assim descreve Luiz Gonçalves dos Santos, o padre Perereca<sup>1</sup>:

Escassos e vagarosos foram os progressos da cidade até os fins do século XVII, no qual se descobriram as tão famosas Minas Gerais, onde os paulistas acharam ouro, e pedras preciosas; e como a sede do louro metal fizesse concorrer Portugal, e de várias partes muitos aventureiros, e negociantes, e o Rio de Janeiro fosse a porta principal, por onde se entrava neste rico país, desde logo começou esta cidade a engrandecer-se em povoação, e edifícios; como também em comércio, e riqueza, donde procedeu merecer dos senhores reis de Portugal uma maior atenção e estima (Santos, 1981, p. 35).

Mas é no decorrer do Setecentos que o memorialista acredita ter havido um “maior progresso” no *status* da cidade. Para ele, superada a invasão francesa, cujo resgate valeu a “soma de seiscentos e dez mil cruzados, cem caixas de açúcar, e duzentos bois para o fornecimento de sua esquadra”

[é que] os fluminenses [recobram] o sossego, e paz, [e] rapidamente se restabeleceu a cidade dos males da injusta invasão, que, não respeitando ainda mesmo o sagrado, havia reduzido à última miséria os seus habitantes, e começou a florescer cada vez mais, a ponto de merecer do senhor rei D. José a honra de ser capital do Brasil, transferindo para ela a sede dos vice-reis, em 1763; mas no governo dos vice-reis marquês do Lavradio, e Luiz Vasconcelos de Sousa, é que propriamente a cidade do Rio de Janeiro fez o maior progresso em edifícios, regularidade de ruas, e civilização dos seus moradores, como também na extensão do seu comércio, agricultura, e alguns ramos da indústria, e no aumento de sua população (Santos, 1981, p. 36).

Levando-se em conta sua descrição, pode-se afirmar que, na passagem do século XVII para o século XVIII, a cidade de São Sebastião já despertava a atenção das autoridades metropolitanas e o interesse de comerciantes e negociantes que a utilizavam como “porta principal” em seus negócios<sup>2</sup>. Nesse período é que se tem, portanto, a gênese da “constituição” da centralidade do Rio de Janeiro como espaço articulador da região centro-sul da América portuguesa, o que lhe valeu “a inveja das potências europeias”, sobretudo a “cobiça dos franceses”. Nesse sentido, a descoberta dos primeiros sinais de ouro assume um peso fundamental, visto que o fluxo de homens e de produtos que dela resultou, favoreceu a ampliação da importância do Rio de Janeiro como “mediador” nas transações inter-regionais. E o passar dos anos só contribuiu para enraizar essa posição.

Ao discutir sobre a formação das cidades, Priscilla Soares Gonçalves (2011) destaca o sentido que a palavra possuía no século XVIII. Para entender o conceito de cidade nesse período, a autora recorre ao dicionário do padre Raphael Bluteau, que a define como “multidão de casas distribuídas em ruas e praças, cercadas de muros e habitadas de homens, que vivem em sociedade” (Bluteau apud Santos, 2011, p. 2). A partir dessa perspectiva, podem ser consideradas as análises feitas por José Luís Romero (2009), para quem uma das características marcantes na elaboração das cidades americanas é o fato de as mesmas terem sido ordenadas a partir dos fortes. Isto porque, durante o processo colonizador, os conquistadores tiveram de se confrontar com as dificuldades da natureza local e lutar contra

as hostilidades de vários grupos indígenas. Sem contar, é claro, as disputas havidas entre os colonizadores pela posse das terras.

Logo, o perfil “geográfico” dessas aglomerações, “cercadas de muros e habitadas de homens”, assume um lugar destacado na construção desses espaços. Proteger as cidades de ataques externos tornava-se um elemento agregador de atenções, de modo que os cuidados com a defesa da região sedimentou-se como uma das palavras de ordem na execução de medidas engendradas pelas autoridades a fim de resguardá-la de possíveis invasões. As fortalezas sinalizavam um dos investimentos mais imediatos dos dirigentes locais que, a tirar pelo exemplo da invasão francesa, embora não impedissem as investidas do inimigo, buscavam minimizá-las ao máximo.

Para além da feição “fortificada”, imputada a essas cidades, entretanto, há que se mencionar também o aspecto comercial, em que essa região, no caso da cidade do Rio de Janeiro, especialmente a baía de Guanabara, erguia-se como um porto natural, por onde passavam homens, produtos e bens. Seria o que Romero (2009) chama de “cidade-empório”. Para o autor, o aspecto econômico se constituiu, embora não unicamente, em um elemento ordenador na elaboração das cidades americanas setecentistas.

Em relação à cidade de São Sebastião, seu caráter mercantil e sua vitalidade como redistribuidora de produtos para outras regiões da América portuguesa, de fato, são elementos que a denotam de um papel de centralidade no conjunto do Império luso. Com a mineração, o Rio de Janeiro se colocava como principal porto de escoamento do ouro. Não por acaso, Duguay-Trouin, um corsário do rei de França, Luís XIV, reuniu uma expedição para saquear a cidade. Seu objetivo era conquistar a cidade em setembro de 1711. De seu ataque, no qual foram saqueadas igrejas, fortalezas e casas, resultou o pânico que se instalou entre os moradores e o prejuízo dos cariocas, que tiveram de pagar um elevado resgate pela cidade.

Segundo Antônio Carlos Jucá de Sampaio (2013, p. 1), “ironicamente, seu ataque é uma espécie de ‘reconhecimento internacional’ da importância da praça carioca nesse valioso comércio”. E sobre o lugar ocupado pelo Rio nessa função, “é o governador Luís Monteiro, alcunhado de “O Onça”, quem vai definir melhor a relação entre a cidade e a região mineradora, mais de uma década depois do ataque francês”. Nas palavras de Monteiro: “Esta terra é hoje um Império, donde carrega todo o tráfico da América, e descarrega todo o peso, e aviamento dos governos das Minas Gerais e São Paulo” (Sampaio, 2013, p. 1).

Com base em seu relato, pode-se dizer que, desde o início do século XVIII, a cidade do Rio de Janeiro consegue ultrapassar a cidade de Salvador como principal porto e centro comercial da Colônia. Ainda que tal mudança não tenha ocorrido de maneira imediata, seu deslocamento é incontestável e pode ser acompanhado por meio das transações comerciais que por ali se estabelecem. “Aos poucos, a Baía de Guanabara se torna o destino principal tanto dos navios que saem de Portugal quanto daqueles que vêm da África, trazendo os escravos que iriam, entre outras coisas, produzir mais ouro” (Sampaio, 2013).

Ao trabalhar o caráter mercantil da cidade do Rio de Janeiro na passagem do século XVIII para o século XIX, João Fragoso e Manolo Florentino (2007) fizeram um balanço do comércio através do porto do Rio entre os anos de 1803 e 1805. Segundo os autores, do Reino compravam-se sobretudo panos: desde chita, baetões, fitas de seda e de veludo, até gangas de algodão e rendas. Logo após vinham os vidros, as bulas, a aguardente, as drogas e as espingardas. De outras partes da Europa, mas sempre através dos portos metropolitanos, adquiriam-se principalmente tecidos ingleses, mas também bretanhas de Hamburgo e veludos e cetim da França. Da Ásia vinham os têxteis e as especiarias (noz-moscada, canela, pimenta, chá, cravo). De outras partes do Brasil também eram comprados não apenas comida, mas também outros gêneros: desde a carne salgada do Rio Grande até o algodão e o fumo de Minas Gerais (através dos portos do sul fluminense).

De acordo com Sampaio (2013), mais do que o “metal amarelo”, foi a criação de um amplo mercado consumidor nas regiões auríferas que transformou rapidamente a economia fluminense e redefiniu o seu papel nos quadros do Império. Na medida em que o governador Antônio Brito Meneses considerava “a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro opulenta mais que todas as [cidades] do Brasil”, ele reiterava seu papel de centralidade que, em razão de seu largo comércio, possibilitou uma nova e pujante configuração dentro do sistema mercantil imperial.

A partir dessa nova conjuntura,

o sistema de comércio interno (...) garantia aos poderosos negociantes o acesso direto ao ouro, que era então usado como pagamento das mercadorias nas regiões mineradoras. Ironicamente, o fato de os mineradores dependerem dos homens de negócio para adquirir escravos, ferramentas e diversos outros produtos fazia com que o Rio fosse um grande beneficiário da atividade mineradora, muito mais do que as próprias minas (Sampaio, 2013, p. 1).

Nesse sentido, é cabível defender que a descoberta de ouro e a conseqüente colonização das “Minas Gerais” foram essenciais, tanto para os comerciantes cariocas quanto para a afirmação da cidade do Rio de Janeiro como um espaço vital para o Império português. Tal compreensão é sugerida pelos registros da época. Em junho de 1765, por exemplo, D. Luiz Antônio de Souza, governador da capitania de São Paulo, ao se corresponder com o conde de Oeiras, futuro marquês de Pombal, fez a seguinte declaração:

(...) por tudo o que tenho observado, considero hoje o Rio de Janeiro a chave deste Brasil pela sua situação, pela sua capacidade, pela vizinhança que tem com os domínios de Espanha e pela dependência que desta cidade têm as Minas com o interior do país, ficando por este modo sendo [sic] uma das pedras fundamentais em que se afirma a nossa Monarquia e em que [se] segura uma parte muito especial de suas forças e das suas riquezas (Ahu apud Bicalho, 2006, p. 2).

Ressalte-se, porém, que todo o incremento mercantil significou o surgimento de novas oportunidades de enriquecimento para aqueles que se dedicavam ao comércio; seja em

Portugal ou na Colônia. Segundo Sampaio, parte do comércio colonial era controlada por comerciantes locais – tanto no comércio com a Europa quanto com a África. Desde o século XVII, o domínio dos comerciantes coloniais no controle do tráfico de escravos já era grande. O efeito provocado pela descoberta de ouro só fez aumentar esse controle. No início do século XVIII, então, “surgiram algumas fortunas que impressionavam por seu tamanho e que tinham em comum a origem no trato mercantil” (Sampaio, 2013, p. 2). As impressões registradas pelo viajante inglês John Byron<sup>3</sup>, em 1764, reforçam essa perspectiva:

Residem, no Rio de Janeiro, negociantes de grosso calibre, atraídos que foram pelo florescimento do comércio na cidade. A cada ano, entram no porto de 40 a 50 navios vindos de Lisboa e de outras partes do Brasil. Além desses, arribam aqui alguns navios vindos da Costa da África e pequenas embarcações provenientes dos portos vizinhos. Os navios europeus vêm carregados de couros, telas, tecidos de algodão, seda e lã, chapéus, meias, ferro, quinquilharias, estanho, utensílios de cozinha e outras mercadorias; quando retornam, levam açúcar, tabaco em rama, pau-brasil e outras madeiras de tintura, plantas medicinais, tábuas, peles cruas, azeite de baleia etc. (França, 1999, p. 112).

Diversificando seus investimentos, esses “homens de posse” marcaram sua presença em diferentes frentes. Além de grandes comerciantes, eles se tornaram igualmente grandes proprietários urbanos, e passaram a construir ou comprar as melhores residências cariocas. Além disso, passaram a adquirir inúmeras propriedades urbanas, fosse para guardar suas mercadorias, fosse para alugar para terceiros. Grandiosos sobrados, erguidos e mantidos na principal área comercial da cidade, a rua Direita, eram utilizados pelos grandes comerciantes para controlar seus negócios com Portugal, Angola, Costa da Mina, Bahia, Ásia e o Rio da Prata. Trata-se de um grupo específico de comerciantes, os chamados “homens de negócio”, os quais se envolviam no comércio marítimo de longa distância que, além de muito lucrativo, era bastante arriscado (Sampaio, 2013, p. 2).

O comércio de “mar em fora” envolvia grandes recursos. Quanto aos riscos, havia o contratempo dos naufrágios e a ameaça de piratas e corsários. Em relação ao tráfico de escravos, o grande perigo era a mortalidade durante as travessias oceânicas, o que poderia significar a diferença entre o lucro e o prejuízo em uma viagem. Para Sampaio (2013), o desempenho no comércio de longa distância garantia uma posição de poder a esses “homens de negócio”: eram eles que controlavam o acesso da população colonial a bens de grande valor, fossem esses bens produtos manufaturados europeus ou, nos quadros da dinâmica de uma sociedade escravista, escravos africanos. E, a tirar pelos riscos e pelo tempo que tal comércio acarretava, poucos eram os que podiam a ele se dedicar. De fato, os que conseguiam, constituíam o topo desse grupo mercantil.

A atuação desse destacado grupo é discutida por outros autores, os quais destacam os fatores que levaram ao crescimento da economia do Rio de Janeiro durante o século XVIII. Entre os estudiosos sobre o assunto, ressaltam-se os trabalhos de João Fragoso e

Manolo Florentino (2001), os quais defendem ter havido uma “mudança de cenário” com a “corrida pelo ouro”. A atração provocada pelas Minas transformou a Praça do Rio em importante centro mercantil da Colônia e, conseqüentemente, seu porto foi elevado à categoria de principal da América portuguesa. De tal modo, o que se vê a partir de meados do setecentos carioca é a predominância do capital mercantil e a ascensão de um novo grupo socioeconômico: os comerciantes de grosso trato. Isto é, negociantes, geralmente, “inseridos simultaneamente no tráfico internacional de escravos, no abastecimento interno e nas finanças coloniais” (Fragoso, 1992, p. 34).

Segundo Sampaio, a chave para compreendermos como o Rio de Janeiro adquire tal importância está, ao menos em parte, nos “contratos das entradas” realizados para a região das Minas Gerais.

[Por meio deles, é possível perceber] que os caminhos Novo e Velho, que tinham sua origem na capitania fluminense, apresentam durante todo o período analisado importância bastante superior à do caminho do sertão, utilizado por Bahia e Pernambuco para abastecer as Gerais. A diferença entre os valores de ambos os contratos é crescente, passando de 22% em 1727 para quase 50% na década de 1740. Tais dados mostram que o Rio de Janeiro se firmou desde cedo como principal centro abastecedor das áreas mineradoras, e tendeu a reforçar esse papel ao longo da primeira metade do setecentos (Sampaio, 2003, p. 151).

Outro fato bastante significativo nesse processo tem a ver com o comércio entre Rio de Janeiro e Angola<sup>4</sup>. A questão que mais se destaca nos intercâmbios realizados entre as duas regiões é o papel “progressivamente majoritário” que a praça carioca passou a desempenhar no tráfico setecentista. A demanda por escravos das regiões mineradoras ajudou não apenas a consolidar, mas – e sobretudo – a ampliar uma presença que era crescente desde o final do século anterior. Enquanto no período seiscentista, “o porto carioca se via prejudicado pela concorrência nordestina”, no século XVIII o Rio adquire grande importância no tráfico de cativos, o que fez crescer “o interesse metropolitano em controlá-lo, a ponto de um conselheiro ultramarino propor a criação de uma companhia que o monopolizasse” (Sampaio, 2003, p. 167).

Tal iniciativa permite reafirmar a perspectiva defendida por Maria Fernanda Bicalho (2003), para quem a cidade de São Sebastião exercia uma posição destacada dentro do território controlado pela monarquia lusa, mesmo antes da transferência da família real, em 1808. Um indício desse ponto de vista se tem com a própria transferência da sede do vice-reinado, de Salvador para o Rio de Janeiro, no ano de 1763. Segundo a autora, no decorrer do século XVII, a cidade já teria se afirmado como importante núcleo articulador de múltiplos espaços fossem eles territoriais ou atlânticos. E, no transcorrer do século XVIII, tal centralidade foi progressivamente reforçada.

## Rio de Janeiro, *cidade-capital*

Para Marly Motta (2004, p. 9), centros da autoridade do Estado, dos órgãos do governo e da administração pública, monopolizando a arte e a cultura, coordenando as principais rotas de comércio e a distribuição de recursos financeiros, comandando o movimento militar, as cidades-capitais revelam-se um objeto muito atraente para um determinado tipo de abordagem que as interpreta “como lugar da política e da cultura, como núcleo da sociabilidade intelectual e da produção simbólica, representando (...) o papel de foco da civilização, núcleo da modernidade, teatro do poder e lugar da memória”.

Longe de inaugurar tal fenômeno, a cidade do Rio de Janeiro acompanhou um movimento, cuja gênese remonta ao estabelecimento das modernas cortes dos príncipes, ao longo do século XVI. Segundo Catarina Madeira Santos (1999, p. 30), de um modo geral, as cidades capitais da Europa, despontam no século XVI, acompanhando um processo que, durante o século XVII, se tornará irreversível. Para ela, “o conceito de capital quinhentista corresponde ao culminar de um processo pelo qual a Corte passa a ter uma ligação privilegiada e unívoca com um espaço – uma cidade”.

Desse modo, uma determinada cidade exercia domínio sobre um reino, na medida em que ela abrigava a Corte régia e a sua cabeça, isto é, o próprio rei. Se o príncipe é a cabeça do corpo político do reino, o lugar onde ele vive, conseqüentemente, se transforma na “cabeça” desse mesmo reino. Essa coincidência (entre cabeça do reino e cabeça do corpo político), do ponto de vista espacial, significou, dentro da dinâmica quinhentista, sua fixação em um centro urbano. Esse movimento está intimamente relacionado a uma administração centralizada, marcada pela complexificação do aparelho político e sua conseqüente burocratização, o que se contrapõe verticalmente à itinerância medieval, em que as cortes medievais acompanhavam o monarca em seus deslocamentos pelo reino.

A autora ressalta ainda que o aparecimento das cidades-capitais, na Europa do século XVI, não pode ser separado da gênese do chamado “Estado Moderno”. Um conceito que, para os séculos XVI e XVII, ela prefere utilizar como sinônimo de “monarquia corporativa”, onde é presente a existência de um pluralismo jurídico, em que o rei e a administração central constituem somente um dos polos do complexo aparelho político que então se estabelece.

Assim, o sentido da *capitalidade*, no quadro de um Estado Moderno, em que o rei passa a assumir o exercício de um conjunto cada vez maior de poderes (respeitando-se a presença e o papel de outras instâncias jurídicas, em cada Estado), está fortemente relacionado à existência de um centro polarizado, capaz de promover mecanismos de unificação nas relações de poder entre as diferentes partes constituintes do reino. Relações essas que se estabelecem entre o centro – a cabeça do reino – e o restante do território sobre o qual ele mantém sua influência.



No entanto, ao analisar a cultura política e as formas de organização e representação do poder na *cidade-capital*, Catarina Madeira Santos afirma que o conceito de *capitalidade* não possui apenas uma dimensão. Para a autora,

(...) só podemos falar de capitalidade na condição de este centro chegar a repercutir a sua influência num determinado espaço, ou seja, sobre um Estado, independentemente da configuração que este assuma. Há, portanto, a considerar uma vertente dinâmica, expressa na capacidade que o centro tem de estruturar e estabelecer hierarquias no interior de um território e com ele sustentar ligações. Trata-se, afinal, de analisar a rede sobre a qual se realiza a articulação entre o centro e as suas periferias (Santos, 1999, p. 23).

É, então, a partir desse entendimento que, ao examinar os textos produzidos por viajantes e memorialistas, durante o século XVIII e início do XIX, se pode considerar o fenômeno ocorrido na cidade do Rio de Janeiro; fenômeno este apreendido em duas perspectivas. É inegável o papel assumido e desempenhado pela cidade, a partir de 1808, com a vinda da Corte portuguesa para o Brasil. Ao se tornar sede do poder central, a antiga Colônia substituiu Lisboa e transformou-se em cabeça do Império Ultramarino português, seguindo a definição quinhentista de estabelecimento dos estados absolutistas, cuja lógica definia: “onde está o rei, está a cabeça do reino”. Apesar dessa compreensão, de acordo com Maria Fernanda Bicalho (2003), é preciso ressaltar que tal *capitalidade*, ou ainda, que a centralidade desempenhada pelo Rio, cidade-capital, fora conquistada muito antes desse deslocamento geográfico. Ela é anterior à chegada do príncipe regente e seu séquito real, tal como fazem supor os textos produzidos por viajantes e memorialistas sobre a cidade.

A noção e a experiência de *capitalidade*, relacionadas ao Rio de Janeiro na segunda metade do século XVIII, referem-se ao seu papel na articulação política e econômica do reino, “assim como de defesa do território central e meridional da América, além de ser o principal porto do Atlântico sul”. Isto é, “por ser *cabeça* do Estado do Brasil e centro de articulação de fronteiras, territórios, redes de interesses e negócios no Atlântico sul, cabia à cidade do Rio de Janeiro a defesa do patrimônio, tanto régio, quanto de seus vassalos ultramarinos” (Bicalho, 2006, pp. 19-20).

Ao considerar o estatuto de centro articulador do Rio de Janeiro colonial, possuidor de uma vasta rede territorial e oceânica, Maria Fernanda Bicalho defende que, assim que se estabeleceu a cidade, seu recôncavo foi logo povoado por fazendas e engenhos. Apesar disto, a capacidade articuladora da cidade “ia muito além do recôncavo da Guanabara”.

Sua posição litorânea e meridional no seio da América (que se tornaria portuguesa) proporcionou-lhe, a partir do século XVII, condições excepcionais de trânsito entre as possessões espanholas do estuário do Rio da Prata e os enclaves negreiros na África, conferindo-lhe uma dimensão aterritorial, atlântica. Durante a União Ibérica (1580-1640), por força do direito do *asiento* – exclusividade de fornecimento de escravos africanos às colônias hispânicas – os portugueses foram pródigos em furar

o bloqueio metropolitano ao comércio intercolonial. Comerciantes sediados no Rio de Janeiro, participando ativamente do tráfico negreiro, tinham acesso privilegiado aos portos da região platina, fazendo surgir (...) o triângulo negreiro Luanda-Rio de Janeiro-Buenos Aires (Bicalho, 2006, p. 7).

Levando-se em conta tal posicionamento, a autora defende que não foi por acaso que o governador Salvador de Sá e Benevides, “ainda na década de 1640, insistisse com D. João IV” sobre a conveniência da colonização das terras ao Sul, até o rio da Prata. No ano de 1676 foi criado o bispado do Rio de Janeiro, com jurisdição até a embocadura do Prata. No entanto, somente três anos mais tarde é que se tem uma Ordem Régia para se erigir um porto fortificado na região. Em 1680, tem-se o estabelecimento da Colônia do Sacramento “e a partir daí o povoamento de Laguna, a criação de vilas em Santa Catarina e, já no século XVIII, a fundação do Rio Grande de São Pedro”, os quais tornaram-se dependentes e tributários do Rio de Janeiro – administrativa, comercial e militarmente (Bicalho, 2006, p. 7).

De maneira promissora, os últimos anos do século XVII testemunharam outra “força centrífuga” que atrairia o Rio de Janeiro rumo ao sertão, sem que isso ferisse seu estatuto de praça comercial e marítima. Muito pelo contrário, a promessa de riqueza vislumbrada pela descoberta do valioso metal, conferiu-lhe, como discutimos anteriormente, maior importância e centralidade, especialmente sob a perspectiva do trato mercantil. A descoberta do ouro inaugurou um novo tempo para o Rio, que se constituiu “em marco fundador de um longo período de prosperidade, multiplicando os sentidos e alargando o raio das rotas percorridas por navios que se faziam ao mar, e comboios que subiam e desciam a serra a partir do e com destino ao Rio de Janeiro” (Bicalho, 2006, p. 8).

Em relação “ao marco fundador de um longo período de prosperidade”, tal perspectiva pode ser “medida” pelas impressões do viajante francês Louis Antoine de Bouganville<sup>5</sup>, que, em julho de 1767, afirma:

*O Rio de Janeiro é o principal entreposto e depósito de riquezas do Brasil. As minas, chamadas gerais, distam desta cidade somente 75 léguas. Elas rendem ao rei, todos os anos, através do direito de quinto, ao menos 112 arrobas de ouro; em 1762, os lucros giraram em torno de 119 arrobas. A designação de gerais aplica-se às minas de Rio das Mortes, de Sabará e de Serro Frio. Desta última, além do ouro, extrai-se a quase totalidade dos diamantes provenientes do Brasil (França, 1999, p. 122).*

Nesse sentido, pode-se dizer que a *capitalidade* da cidade abarcou perspectivas bastante distintas: em seu processo de centralidade, ao mesmo tempo que chama atenção sua “vocalização” articuladora, expansionista, territorial e atlântica, destaca-se também a intenção de engenheiros militares de tentar enclausurá-la no “interior de trincheiras e muralhas”. Se por um lado a cidade se constituiu em ponto de articulação de toda a região meridional do Império atlântico português, o que lhe permitiu tornar-se um centro aberto à circulação de homens, capitais e mercadorias; por outro, em razão do assédio que sempre sofrera por parte

de corsários e contrabandistas, reiteradas foram as tentativas de funcionários e engenheiros de encerrá-la sob fortalezas.

Desse modo, pode-se dizer que a preocupação com a defesa da cidade foi uma questão fundamental para os contemporâneos dos séculos XVII e XVIII. Fato é que uma das propostas do então governador Duarte Correa Vasqueanes (em 1646), ao escrever ao rei, era que “todos os ministros seculares e eclesiásticos vivessem na parte alta da cidade”. Além disso, “propunha sua reconstrução no interior de muralhas para maior segurança dos moradores e da Fazenda Real diante de toda e qualquer invasão que as potências inimigas porventura intentassem” (Bicalho, 2006, p. 9). O projeto não alcançou êxito. Somente as fortalezas, conventos, igrejas e mosteiros permaneceram no alto dos outeiros.

Por volta de 1704, os cuidados com o território alcançaram redobrado vigor. Em ofício de D. Álvaro de Albuquerque, então governador, alertava-se para a necessidade de se construir uma trincheira que circundasse o território. Nos anos seguintes não faltaram pedidos para que se edificassem fortificações, com o intuito de proteger a cidade das ameaças externas. Alguns anos mais tarde, após o medo vivenciado pelos colonos devido aos ataques franceses de 1710 e 1711,

D. João V recomendava a Francisco de Távora, recém-nomeado para assumir o governo do Rio de Janeiro que, com os engenheiros que levasse em sua companhia e com os demais que encontrasse na colônia, conferisse os pareceres dos seus antecessores sobre as fortificações que deveriam ser construídas para a melhor segurança da praça. Ordenava que começasse sem demora a trabalhar naquelas que se mostrassem indispensáveis para a sua imediata defesa. A 29 de outubro do mesmo ano uma nova carta régia anunciava o envio do engenheiro francês João Massé, “*peessoa de tanta inteligência*” que, de comum acordo com o governador, deveria executar o que fosse mais conveniente para tornar a cidade do Rio de Janeiro inexpugnável (Bicalho, 2006, p. 12).

A defesa do território constituiu-se, então, em uma causa de “peso” para as autoridades, que conviviam com a ameaça de invasores externos. A esse respeito, revelam os memorialistas:

(...) as suas fortificações se fizeram mais capazes de defesa, depois que os franceses por duas vezes a invadiram; porquanto, correndo pela Europa a fama das imensas riquezas das nossas minas de ouro, e da opulência do Rio de Janeiro, onde elas se vinham depositar para se transportarem para Portugal, era a nossa cidade objeto de inveja das potências europeias, e sobretudo excitou a cobiça dos franceses; pelo que, aproveitando-se das dissensões, que haviam entre os gabinetes de Lisboa, e Versalhes, armaram uma esquadra com mil e duzentos homens de tropa de desembarque para virem tomar com um golpe de mão o Rio de Janeiro (...) (Santos, 1981, p. 35).

A partir de meados do século XVIII, especialmente após a transferência da sede do Vice-reinado, a política metropolitana e o cuidado dos governantes em relação à segurança da então “cidade-capital da Colônia” mantiveram seu vigor. Segundo Maria Fernanda Bicalho, na década de 1760, nos ofícios enviados aos vice-reis, não faltavam advertências sobre o cuidado

(...) em conservar as tropas, guarnecer a cidade, fortificar os portos e as marinhas e povoar os territórios incultos e sertões. Os esforços nesse sentido concentravam-se no Rio de Janeiro, de onde deveriam abranger as demais capitanias e partes da América portuguesa (Bicalho, 2006, p. 16).

Dentro desse contexto, pode-se entender tais iniciativas como um sinal da *capitalidade* que o Rio de Janeiro assumiu dentro do território que compunha o Império Ultramarino português. A presença de personagens estrangeiros interessados em observar o cotidiano e a particularidade da cidade e de seus moradores fornecem pistas importantes acerca da centralidade desse espaço social. Por meio de seus registros e impressões tem-se a oportunidade de elaborar um panorama do delicado processo de construção da cidade como “capital” dos domínios portugueses.

Ou seja, de modo sintomático, sua importância foi percebida e afirmada, tal como revelam as fontes consultadas, desde o século XVII. E como se procurou demonstrar ao longo desse artigo, tal compreensão se fez presente no decorrer dos anos, de maneira que, em meados do século XVIII, por exemplo, muitos viajantes reconheciam seu papel no escoamento do ouro e na redistribuição de produtos para outras regiões; no fim do século XVIII, D. Rodrigo de Souza Coutinho já reiterava a importância da cidade do Rio de Janeiro como ponto estratégico no domínio da região sul; e, no início do século XIX, nos “festejos populares” por conta da chegada da família real, padre Perereca também ressalta o caráter pretérito da importância adquirida pela cidade. Afirma ele:

Foi então que a Providência [devido aos progressos conquistados pela cidade no governo dos vice-reis marquês de Lavradio e Luiz de Vasconcelos], como que preparava de antemão esta cidade para altos destinos, inspirou aos sobreditos vice-reis os planos de reforma, e melhoramentos, com que começou a aformosear-se, engrandecer-se, e a fazer mais digna de ser a capital da América portuguesa (Santos, 1981, p. 36).

Como se vê, a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro não “nasce” no século XIX. Sua centralidade compreende um processo não contíguo, que traduz importantes questões sobre a construção de seus espaços físicos e sociais, do qual fazem parte diversos fatores, sejam eles econômicos, políticos, religiosos ou culturais. Não há dúvidas de que a transferência da monarquia lusa, em 1808, contribuiu para enraizar seu *status* de *cidade-capital*, *cabeça do Império*; mas nem de longe se pode considerar tal movimento como o início desse fenômeno.

## Notas

1- Luiz Gonçalves dos Santos, o padre Perereca, nasceu em 25 de abril de 1767 e faleceu em 1º de dezembro de 1844. Filho de pai português e mãe brasileira, iniciou seus estudos por volta de 1773. Em sua “vida acadêmica” estudou filosofia, grego, retórica, poética e geografia. Recebendo sua ordenação na década de 1790, lecionou no Seminário da Lapa. Em 1809, assumiu a cadeira de Gramática Latina, lecionando-a até 1825.

2 - A esse respeito, conferir o trabalho de Selma Pantoja (1999, p. 103). Segundo a autora, o Rio de Janeiro estava conectado com outros espaços atlânticos. Durante o século XVIII, o porto da cidade tornou-se “ponto obrigatório no comércio com a África. Navios de menor porte, construídos em estaleiros do Rio, faziam intercâmbio direto com o continente africano”. Além disso, “servia de interposto para toda a região Centro-Sul, e mantinha um ativo comércio com a região espanhola, sob a forma de contrabando”.

3 - John Byron (1723-1786) era oficial de carreira da Marinha Britânica. Destacou-se pela capacidade de liderança e extrema disciplina. Em 1764, quando assumiu o comando do *Dolphin* – fragata de

fabricação inglesa – o navegador já tinha capitaneado diversas embarcações de porte e comandado uma pequena frota de guerra. A fragata permaneceu “arribada” no porto do Rio de Janeiro durante 45 dias.

4 - Ressalte-se, porém, que “Angola não era a única região africana a responder pelo fornecimento de cativos para o Rio de Janeiro, ou para o comércio da capitania com as áreas mineradoras. Apesar da aparente tentativa metropolitana de estabelecer áreas de influência para os dois principais portos da América portuguesa, o Rio de Janeiro não deixou em nenhum momento de possuir um tráfico contínuo de escravos vindos da Costa da Mina. A ideia (...) de uma quase exclusividade de pernambucanos e baianos nesse tráfico precisa ser reconsiderada” (Sampaio, 2003, p. 168).

5 - Louis Antoine de Bouganville nasceu em Paris no ano de 1729. Coursou direito, formando-se em 1762. Um ano mais tarde, alistou-se no exército e participou de algumas missões militares. Em 1754, foi enviado para Londres como secretário de embaixada – permanecendo no cargo por dois anos. Dirigiu-se para o Rio de Janeiro em junho de 1767, permanecendo no porto carioca por 25 dias.

## Referências Bibliográficas

- ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil pelas Minas do Ouro*. São Paulo: Obelisco, 1964.
- BICALHO, Maria Fernanda. O Rio de Janeiro no século XVIII: a transferência da capital e a construção do território centro-sul da América portuguesa. *Revista Urbana*. Revista Eletrônica do CIEC/IFCH/UNICAMP, vol. 1, p. 1-20, 2006.
- \_\_\_\_\_. *A cidade e o Império*. O Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BASTOS, Cristiana; ALMEIDA, Miguel Vale de; FELDMAN-BIANCO, Bela (Org.). *Trânsitos coloniais: diálogos críticos luso-brasileiros*. São Paulo: Ed. Unicamp, 2007.
- BLUTEAU, Pe. Raphael. *Vocabulário Portuguez & Latino*. Coimbra: Colégio das Artes da Cia de Jesus, 10 Vols., 1712-1728, p. 309.
- COUTINHO, D. Rodrigo de Souza. *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*. Tomo II. Lisboa: Banco de Portugal, 1993.
- DIAS, Maria Odila L. da S. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005.
- FARIA, Sheila de Castro. *Sinhás pretas, damas mercadoras: as pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del Rey (1700-1850)*. Tese apresentada ao Departamento de História da Universidade Federal Fluminense para concurso de professor titular em História do Brasil. Niterói, 2004.
- FERREIRA, Marieta de Moraes (coord.). *Rio de Janeiro: uma cidade na história*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- FRAGOSO, João. *Homens de grossa aventura*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.
- FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como Projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma sociedade colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790 - c. 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- FRANÇA, Jean Marcel Carvalho. *Visões do Rio de Janeiro Colonial*. Antologia de textos, 1531-1800. Rio de Janeiro: EdUERJ; José Olympio, 1999.

FURTADO, Júnia. *Homens de negócio*. São Paulo: Hucitec, 1999.

\_\_\_\_\_. *Diálogos oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2001.

GOMES, Flávio; FARIAS, Juliana e SOARES, Eugênio. *No labirinto das nações: africanos e identidades no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

GONÇALVES, Priscilla Soares. A "invenção" do Rio de Janeiro civilizado: as memórias de Luís Gonçalves dos Santos. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, julho de 2011.

GOUVÊA, Maria de Fátima. Apresentação. *Tempo*. vol. 12, nº. 24. Niterói, 2008.

LIMA, Valéria. *Uma viagem com Debret*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.

MALERBA, Jurandir. *A corte no exílio*. Civilização e poder no Brasil às vésperas da Independência (1808 a 1821). São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MELO, Mariana Ferreira. "O Rio de Janeiro e o bicentenário da chegada da família Real ao Brasil". Disponível em: [www.univcidade.edu/cursos/graduacao/tur/.../transferencia\\_corte.pdf](http://www.univcidade.edu/cursos/graduacao/tur/.../transferencia_corte.pdf). Acesso em: 23 de fevereiro de 2013.

MOTTA, Marly. *Rio, cidade-capital*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.

NEVES, Lúcia Pereira Bastos. "Nação". In: VAINFAS, Ronaldo (Org.). *Dicionário do Brasil Imperial (1822-1889)*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2008.

\_\_\_\_\_. Uma capital em trompe l'oeil. O Rio de Janeiro, cidade-capital da República Velha. In: MAGALDI, Ana Maria; ALVES, Cláudia; GONGRA, José Gonçalves (orgs.). *Educação no Brasil: História, cultura e política*. Bragança Paulista: EDUSF, 2003.

PANTOJA, Selma Alves. "Três leituras e duas cidades: Luanda e Rio de Janeiro no setecentos". In: PANTOJA, Selma Alves; SARAIVA, José Flávio Sombra (Org.). *Angola e Brasil na Rota do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 1999.

ROMERO, José Luís. *América Latina: as cidades e as ideias*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do Império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c. 1650 - c. 1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

\_\_\_\_\_. "A nobre elite mercante". *Revista de História*. Versão on-line. Disponível em: <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/artigos-revista>. Acesso em: 02 de junho de 2013.

SANTOS, Catarina Madeira. *Goa é a chave de toda a Índia*. Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570). Lisboa: Comissão para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1999.

SCHULTZ, Kirsten. "Perfeita civilização: a transferência da corte, a escravidão e o desejo de metropolizar uma capital colonial. Rio de Janeiro, 1808-1821". *Tempo*, vol. 12, nº. 24. Niterói, 2008.

Recebido em 01/04/2014