

Artigo de Pesquisa

A CIRCULAÇÃO INTER-REGIONAL NA CONSTRUÇÃO DA FORMAÇÃO TERRITORIAL BRASILEIRA: UMA VISÃO PARA ALÉM DOS ARQUIPÉLAGOS ECONÔMICOS¹

Interregional circulation in the construction of Brazilian territorial formation: a vision beyond economic archipelagos

Mariza Ferreira da Silva¹, Edu Silvestre de Albuquerque², Luis Lopes Diniz Filho³.

¹ Universidade Federal do Paraná, Departamento de Geografia, Curitiba, Brasil. E-mail: marizafsbh@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0002-8355-1224>

² Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Departamento de Geografia, Natal, Brasil. E-mail: edusilvestre@ufrnet.br

 <https://orcid.org/0000-0001-7286-6696>

³ Universidade Federal do Paraná, Departamento de Geografia, Curitiba, Brasil. E-mail: diniz.ufpr@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0003-0844-4821>

Recebido em 17/11/2022 e aceito em 01/05/2023

RESUMO: A ideia da ausência de fluidez espacial nacional no Brasil até as primeiras décadas do período republicano é derivada da tese dos arquipélagos econômicos. Sem questionar a importância da ligação dessas economias regionais ao mercado mundial, destacamos as principais conexões sociais e econômicas estabelecidas entre essas regiões desde sua ocupação mais efetiva. Assim, acreditamos que os discursos do "atraso regional" e do "isolamento geográfico" visaram dar sustentação, sobretudo no período republicano, mas também no período imperial, a estratégias regionais de barganha política junto ao governo central e, ainda, mais recentemente, passaram a subsidiar algumas vertentes da teoria social crítica ao corroborarem a ideia de uma formação territorial arcaica.

Palavras-chave: Teoria econômica; Formação territorial; Políticas públicas; Modernização.

ABSTRACT: The idea of the absence of national spatial fluidity in Brazil until the first decades of the republican period is derived from the thesis of the economic archipelagos. Without questioning the importance of connecting these regional economies to the world market, we highlight the main social and economic connections established between these regions since their most effective occupation. We believe that the discourses of "regional delay" and "geographical isolation" aimed to give support, especially in the republican period, but also in the imperial period, to regional strategies of political bargaining with the central government and also, more recently, began to subsidize some discourses of critical social theory by creating the idea of an archaic territorial formation.

¹ O Artigo é parte integrante do Projeto de Pesquisa intitulado "Revisitando mitos da geografia econômica: as teorias do atraso das elites regionais e dos arquipélagos econômicos", desenvolvido na Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Keywords: Economic theory; Territorial formation; Public policies; Modernization.

INTRODUÇÃO

O texto reflete acerca da circulação territorial a partir de relações com o desenvolvimento econômico e a ocupação do território, desvelando a dimensão (geo)política das ações do Estado mobilizadas para seu próprio território e o complexo processo de trocas entre as regiões brasileiras.

Trata-se de uma contribuição à compreensão do processo de (re)produção regional brasileira pelo viés da fluidez territorial, e que abrange o período histórico colonial e imperial, ainda pouco estudados no âmbito da ciência geográfica. Trata-se de um longo período histórico que se estende desde a inserção do Brasil na divisão internacional do trabalho ainda no século XVI, até o final do século XIX, com a abolição do trabalho escravo.

No geral, os trabalhos geográficos sobre fluidez territorial apontam que as trocas inter-regionais adquirem relevância apenas ao final do século XIX, quando a abolição da escravatura, e o incremento das relações assalariadas (particularmente no setor cafeeiro), produziu uma nova forma/conteúdo de acumulação do capital com base no “aumento” do mercado interno. Entretanto, acreditamos ter reunido aqui elementos que permitem situar a fluidez territorial brasileira, ainda que não nacional propriamente dita, ao menos apresentando uma dimensão intrarregional e inter-regional importante.

A fluidez territorial é fortemente dependente dos sistemas de engenharia voltados para a circulação material (caminhos terrestres internos, rodovias, ferrovias, navegação fluvial e marinha, portos etc.), compreendendo os deslocamentos de produtos para os mercados demandantes e de pessoas, como funcionários públicos civis e militares para o controle/regulação do território.

Indubitavelmente é uma importante contribuição na discussão do processo de alargamento dos contextos regionais como produto histórico da intensificação da circulação. A circulação é a instância e ação que viabiliza o alargamento do contexto espacial (fluidez territorial), viabilizadora das relações entre os lugares por meio de redes de maior ou menor complexidade e amplitude espacial. Esse alargamento do contexto espacial revela suas contradições sociais e territoriais, pois ao mesmo tempo em que inclui lugares e pessoas, atende principalmente os setores hegemônicos.

O presente trabalho visa contribuir, ainda, com o debate acerca da questão regional brasileira, particularmente no que se refere à instrumentalização política que, por vezes, reveste o discurso regional. A propalada ideia do atraso econômico, social e político das regiões brasileiras no designado “período das oligarquias rurais” se correlaciona a duas fontes teóricas principais: os estudos influenciados pela categoria “latifúndio agrário-exportador”, tal como trabalhada por Caio Prado Júnior, e a tese dos “arquipélagos econômicos”. Nos livros *Evolução Política do Brasil* e, especialmente, em *Formação do Brasil Contemporâneo*, Prado Júnior explica o subdesenvolvimento brasileiro como resultado da ausência de um mercado interno significativo, posto que, em função do clima tropical, estabeleceu-se aqui uma “colônia

de exploração”, ou seja, uma estrutura econômica voltada para a exportação. A unidade econômica fundamental desse sistema era o latifúndio escravista, e a consequência disso para a estrutura social e política era a formação de uma sociedade profundamente desigual, autoritária e violenta, na qual uma elite de grandes proprietários se apropriava gradualmente das terras de pequenos produtores e impunha formas de trabalho compulsório e de exploração por meio da escravidão e de sistemas de arrendamento de terras (CALDEIRA, 2009).

Partindo da visão de que o mercado interno era uma fonte de crescimento menos importante do que o mercado exportador, a tese dos arquipélagos econômicos advoga a centralidade, em cada época, de uma determinada mercadoria de exportação na configuração dos recortes regionais do território brasileiro, onde cada “ilha” se comportaria como um enclave econômico marcado pelo isolamento em relação ao restante do território nacional.

Neste trabalho, pretendemos demonstrar através da sistematização de fontes secundárias que reúnem economistas, historiadores e geógrafos que a fluidez territorial no interior da formação territorial brasileira ocorre ainda no período colonial-imperial. Para tanto, demonstramos as incoerências no constructo da ideia do atraso e isolamento geográfico das chamadas oligarquias regionais, analisando ideias de alguns autores que escreveram sobre essa problemática na Geografia, na História e nas Ciências Sociais. Em seguida, descrevemos as primeiras configurações das linhas e redes de transporte que ordenaram a ocupação produtiva do território brasileiro, quase que invariavelmente convergindo para o Centro-Sul do país.

Para a realização das pesquisas foi feito um levantamento de obras de geógrafos, historiadores, entre outros autores que se debruçaram sobre a temática da tese, envolvendo basicamente, livros e artigos acadêmicos centrados no ordenamento dos transportes. Embora fragmentados por análises regionais, permitiram que procedêssemos a uma síntese reveladora da complexidade das linhas de comunicação concebidas como circulação material – por meio das redes de transportes terrestres e flúvio-marítimas que tiveram importante papel no processo de (re)produção do território brasileiro e como suporte para o comércio e outras movimentações por vias internas, mas também sob a ótica da circulação imaterial – envolvendo práticas e domínios da vida social como saberes, ofícios e modo de fazer (em mercados, feiras e demais lugares de práticas culturais coletivas) desde o período colonial-imperial brasileiro, onde se destacam fatores tecnológicos, interesses econômicos mais amplos e objetivos (geo)políticos de Estado.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

AS TESES DOS ARQUIPÉLAGOS ECONÔMICOS E DO ATRASO REGIONAL

A tese dos arquipélagos econômicos é retrabalhada também na Geografia, especialmente a partir dos trabalhos de Milton Santos. Em *Espaço e Método* (1985), o autor destaca que não havia fluidez espacial interna aos países subdesenvolvidos antes do advento das integrações nacionais, uma vez que os “subespaços nacionais”

ligar-se-iam diretamente ao mercado mundial. Os conceitos de fluidez espacial e redes (sistema formado por pontos/fixos e linhas/fluxos) de articulação estão intrinsecamente ligados ao conceito de território.

Nesse sentido, o território pode envolver o limite político-administrativo e todas as demais formas de espaço efetivamente usado pela sociedade. Assim, para Santos (2007) o conceito de território torna-se uma categoria de análise social quando entendido como “território usado”. É a partir do uso do território que ocorre a possibilidade de articular-se a materialidade, que inclui a natureza e seu uso, com a ação política. Na obra *O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI*, Santos e Silveira (2001, p. 19-54) enfatizaram a questão do uso do território na análise dos problemas de periodização e sucessão dos meios geográficos no Brasil – do meio natural ao meio técnico-científico-informacional com a globalização.

Acreditamos que essa abordagem tecnicista da organização territorial brasileira no âmbito da ciência geográfica é desdobramento das teses do arcaísmo das elites regionais e dos “arquipélagos econômicos”, cujos pressupostos são uma divisão social e territorial do trabalho pouco complexa e a ausência de redes de circulação integradoras do território nacional. O tecnicismo consiste em considerar a primazia da tecnologia, notadamente as técnicas industriais e de transportes, em detrimento dos elementos sociais e (geo)políticos.

Um exemplo pitoresco pode ser dado pelas caravelas no século XIX, quando o vento era tão importante quanto a tecnologia que essas embarcações incorporavam. Mapear os ventos era uma informação sumo estratégica, assim como desenvolver inovações náuticas que pudessem aproveitar tais informações. Assim, a afirmação de que as comunicações interoceânicas dependiam nessa época apenas dos ventos, representa empobrecer a complexidade das relações sociais do período em nome de um devir onde a técnica só é plena num presente sempre fugaz.

Na abordagem tecnicista, o atraso técnico nunca vem sozinho, mas aparentado do atraso cultural, social e político. Assim, os trabalhos citados até aqui afirmam um tipo social: “elite regional atrasada” que, baseados unicamente no desenvolvimento técnico posterior, impõem recortes temporais arbitrários.

Por exemplo, o alegado “atraso político” dessas oligarquias regionais ganhou amparo no conceito de patrimonialismo², cunhado para destacar a influência das famílias que reuniam muitas terras e escravos na formação de uma estrutura político-administrativa hierarquizada e centralizada por todo o período colonial e imperial (AREND e CARIO, 2005; FAORO, 1958; CARDOSO, 1977). A forte carga valorativa desse conceito deixa passar que antes do patrimonialismo representar uma formação política atrasada, demonstrava-se uma fórmula funcional de inclusão das demandas das elites regionais nos “interesses de Estado”.

² O “Estado patrimonialista” se define por um tipo particular de fusão entre interesse público e privado, indicativo de uma forma específica da promiscuidade entre estas duas esferas no processo de reprodução social capitalista por todo o mundo. As atuais parcerias público-privadas não deixam de representar uma nova forma para essa mesma promiscuidade universal entre Estado e corporações.

As elites regionais são usualmente entendidas como as oligarquias rurais que assumiam diferentes formas em cada contexto histórico, embora em comum sempre simbolizando a articulação entre a posse de grandes propriedades de terras e o poder político. Destaca-se nessas variações históricas a capacidade das elites regionais em modernizarem a atividade econômica dentro e fora dos portões das fazendas, barganhando com o poder político por crédito público e infraestrutura (ALBUQUERQUE e AUED, 2007).

No campo da história econômica, os debates quase que invariavelmente giravam em torno da natureza do sistema econômico nos períodos colonial e imperial. Os que defendiam a tese de uma formação pré-capitalista alegavam a ausência de assalariamento nas relações de trabalho (GORENDER, 1990). E os defensores da tese da formação capitalista destacavam que os próprios homens foram transformados em mercadorias ao serem inseridos no ciclo de reprodução de valor ampliado (FIGUEIRA e MENDES, 1977)³. Não obstante, esses debates consensuaram que as elites regionais produziam mercadorias quase que apenas para o mercado mundial (PRADO JUNIOR, 1945; FURTADO, 1959).

Albuquerque (2007) destaca que as abordagens pelo viés do arcaísmo das elites regionais interessam não apenas ao discurso acadêmico progressista, que em nome do devir revolucionário é sempre crítico em relação ao passado, mas aparecem em documentos oficiais que orientam as próprias políticas de desenvolvimento regional. O autor ilustra com o caso do PROJETO RS 2010, onde o governo gaúcho culpava ao comportamento “atrasado” das elites latifundiárias pecuaristas regionais pela crise enfrentada pelo Estado. De fato, esse discurso do atraso regional foi mobilizado no passado gaúcho por frações dessas mesmas elites regionais agora criticadas, de modo a amparar a reivindicação por auxílios estatais federais para a modernização de suas atividades (LOVE, 1977; OLIVEN, 1988).

Essa releitura amarga do passado não é exclusiva aos gaúchos. No Nordeste, é notória a utilização ideológica e política do fenômeno periódico da seca pelas elites regionais (CASTRO, 1992), inclusive justificando o fomento de toda uma infraestrutura regional e, mais recentemente, a atração de filiais de grandes corporações sediadas no Centro-Sul (ANDRADE, 1988; OLIVEIRA, 1981)⁴.

A INTEGRAÇÃO NACIONAL NOS PERÍODOS COLONIAL E IMPERIAL

Como dissemos, a tese dos "arquipélagos econômicos" advoga que, durante a maior parte da história brasileira, a economia se organizou em torno de polos regionais

³ De fato, a complexidade da divisão social do trabalho naquele período já se evidenciava. Gutierrez (1999) apresenta um levantamento feito a partir dos inventários de charqueadores pelotenses entre 1810 e 1887, onde registra a ocorrência de escravos em dez diferentes tarefas no processo de produção do charque, sendo que 53% dos escravos possuíam ofício específico. Havia ainda escravos em outras duas dezenas de atividades diferentes, como de apoio ou em tarefas domésticas.

⁴ CORAZZA (2001), ao examinar a destinação recente de empréstimos da Caixa Econômica Federal e do Banco do Brasil, destaca que as elites regionais das macrorregiões periféricas parecem mais dependentes do crédito público para ativar a produção e apropriar-se privadamente da renda regional.

dependentes de um único produto de exportação⁵. Eram supostamente economias autárquicas que apresentavam baixíssimo grau de articulação umas com as outras, resultando em um território nacional espacialmente fragmentado (SANTOS e SILVEIRA, 2001).

Contudo, a reconstituição da peregrinação de caixeiros viajantes, tropeiros, agentes fiscais, militares e clérigos demonstra que as relações inter-regionais apresentavam desde cedo uma fluidez territorial que costuma ser desprezada na análise histórica. Em contraponto, Nascimento Jr (2016, p. 238) vai destacar a complexidade das relações de troca estabelecidas ainda no sistema colonial:

Diferentemente daquela visão tradicional que tende a obscurecer a existência de articulações internas entre as regiões – ressaltando apenas o relativo isolamento interno entre elas e as relações diretas mantidas pelas mesmas com o exterior – Ruy Moreira⁶ aponta duas dimensões como sendo privilegiadas para que seja observada a vigência de uma situação territorial distinta daquela comumente descrita. A primeira a ser mencionada corresponderia às relações de trocas, isto é, a circulação de homens e de mercadorias entre os macro espaços do sistema econômico colonial; relações estas dadas em graus e direções variadas (como no caso daquelas que frequentemente se operavam entre os espaços policultor e pastoral abastecendo os espaços plantacionista, minerador e urbano), e que ficariam evidentes também em períodos de crise da economia colonial (como, por exemplo, na fase de declínio da economia açucareira e a ascensão da atividade mineradora), quando em função do ímpeto pela continuidade do processo de acumulação, senhores de escravos, proprietários de terras e o capital mercantil (re) valorizariam outros espaços produtivos internos, promovendo a redistribuição territorial das forças produtivas (incluindo-se aí mão de obra), revelando assim a presença de articulações e interações entre os diferentes subespaços do território brasileiro (NASCIMENTO JR, 2016, p. 238).

Para além da dimensão produtiva, o historiador Benedict Anderson (1989) ainda destaca a importância da espacialidade da peregrinação dos funcionários públicos *crioulos*, como principal fator que explica a formação dos Estados hispânicos independentes na América do Sul onde a fragmentação territorial dos países sul-americanos correspondia às configurações geográficas das máquinas administrativas coloniais de Coroa de Espanha. Mas antes dessa fragmentação resultar do condicionamento da natureza (os obstáculos geográficos representados pelos Andes), parece ter sido produto do modelo de gestão administrativa regionalizada da Coroa de Espanha.

No caso brasileiro, a Coroa de Portugal optou por uma forma centralizada de administração que perduraria inclusive durante todo o período imperial. O governo

⁵ Em cada ciclo econômico diferentes arquipélagos se sobressaíram, como nas fases da cana de açúcar (Nordeste); do ouro (Minas Gerais); do charque (Rio Grande do Sul); da borracha (Amazônia); e do café (São Paulo).

⁶ A obra citada é MOREIRA, Ruy. A formação espacial brasileira: contribuição crítica aos fundamentos espaciais da Geografia do Brasil. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.

central brasileiro indicava seus representantes em cada província, observando uma rotatividade e evitando nomes envolvidos nas disputas locais⁷.

AS LINHAS DE COMUNICAÇÃO DO SUL

O controle marítimo lusitano sobre o Atlântico ao Sul do Trópico de Capricórnio incluiu a incorporação do estratégico estuário da Laguna dos Patos, em 1737, permitindo englobar territórios na direção da foz do Rio da Prata. Inicialmente, a conexão com esta parte do território brasileiro foi realizada por meio das caravelas, que eram o resultado de melhorias técnicas admiráveis na arte da navegação. Esses barcos portugueses eram capazes de navegar tanto em alto mar quanto nas águas rasas da costa, não apenas pelo tamanho da embarcação, mas pela introdução do leme axial em substituição ao sistema de remos usado desde a Antiguidade, permitindo maior direcionalidade à embarcação (DANIEL-ROPS, 2014).

Inobstante, a tese da falta de fluidez espacial nos arquipélagos econômicos é aplicada ao caso gaúcho na forma de *insuficiência do mercado interno* dos campos meridionais (SINGER, 1977; PESAVENTO, 1983; 1985; 1986; MOURE, 1992). Em comum, esses trabalhos advogam que o processo da industrialização regional adviria tardiamente, apenas quando da acumulação de capitais comerciais da zona da agropecuária colonial gaúcha. No entanto, parte expressiva dos capitais privados acumulados na zona pecuarista (o Pampa Gaúcho) já era aplicada em bancos que investiam em negócios dentro e, principalmente, fora da província, de modo que é possível falar em uma fluidez financeira (circulação do capital bancário já existente, estabelecendo trocas no mercado de ações e títulos negociados por meio de investimentos de mercado, sistema especulativo de créditos, juros, valorizações) no Centro-Sul do país para bem antes da Era Vargas e para além da zona colonial gaúcha. É emblemático o caso do maior dos bancos privados gaúchos durante a República Velha: o Banco Pelotense (1906-1931), originado da iniciativa de pecuaristas e charqueadores do Pampa e de comerciantes de Porto Alegre. Esse banco, que em 1911 chegou a representar cerca de 20% do patrimônio líquido dos bancos gaúchos, direcionou investimentos aos setores: cafeeiro mineiro e madeireiro paranaense, conforme se deduz da movimentação de suas agências do Rio de Janeiro, de Curitiba e de Ponta Grossa (LAGEMANN, 1984).

Mas a potencialidade do Pampa remete a um passado ainda anterior. Em termos de fluidez comercial (circulação de mercadorias, envolvendo trocas no centro da economia), a ligação flúvio-marítima do Rio Grande do Sul ao centro do país seria fortalecida com a instalação das charqueadas na cidade portuária de Pelotas, ainda no século XVIII, de onde o produto ganhava os mercados regionais e mesmo do exterior.

Nesse mesmo período, uma rede de circulação entre caminhos terrestres internos foi sendo formada de forma a englobar toda a província, incluindo rotas indígenas

⁷ A peregrinação do funcionário real Manoel Antonio Galvão é emblemática: de origem baiana, foi designado Presidente da Província do Rio Grande do Sul em 1831. Ocuparia o mesmo cargo em outras três províncias e, depois, seria nomeado Ministro do Império, senador e Conselheiro de Estado (TRINDADE e NOLL, 1991).

tradicionais e outras abertas pelos portugueses (Caminho do Viamão, Caminho da Vacaria, Caminho da Praia, e mais tarde, Caminho das Missões), e que convergiam para o Caminho dos Tropeiros ou Estrada das Tropas, com ponto terminal na alfândega de Sorocaba (São Paulo), e que viabilizavam a comercialização de animais de carga, gado, cavalos, couro e charque⁸.

Assim, o comerciante lagunense Francisco de Souza Faria organizou a abertura de um desses troncos principais do Caminho dos Tropeiros, construindo vários pontilhões e pontos de apoio desde Morro dos Conventos (em Araranguá), na planície costeira catarinense, até os Campos de Curitiba, no planalto paranaense, de onde já havia ligação com o entreposto de Sorocaba. Pouco mais tarde, o também tropeiro Cristóvão Pereira organizou um novo caminho, que ligava diretamente os Campos de Viamão aos Campos de Lajes, e que depois avançava até os Campos Gerais Paranaenses e São Paulo.

E no século seguinte vieram as primeiras ferrovias. Com a concorrência dos saladeros platinos que pressionava as margens de lucro dos charqueadores rio-grandenses, estes reagem por meio de uma série de revoltas provinciais contra o Império (ANTONACCI, 1981; LOVE, 1977). Produto dessas barganhas das elites gaúchas foi uma ligação ferroviária entre Bagé (cidade pampeana da fronteira) e o porto de Rio Grande (1881/1884).

AS LINHAS DE COMUNICAÇÃO DO NORDESTE

O Rio São Francisco – “rio da integração nacional” – segue seu curso “entremeando os sertões de Minas Gerais e da Bahia, perpassando o extremo sul de Pernambuco e sendo o divisor de águas entre os estados de Sergipe e Alagoas” (SOUZA, 2018, p. 84). Curiosamente, “ao contrário do fluxo migratório e colonizador suas águas correm de sudeste para nordeste, do interior para o litoral” conforme descrito por Souza (2018).

Nos primórdios da colonização, a navegação do Velho Chico esteve estritamente vinculada ao transporte de cargas e ao comércio. O trabalho dos remeiros foi de suma importância no médio curso do São Francisco⁹, ao viabilizar, de acordo com Neves (1991), a articulação pelo São Francisco entre as cidades da Bahia e de Pernambuco, verdadeiras cabeças de ponte do processo colonizador. O entorno do São Francisco passou a contribuir no abastecimento dos grandes centros da colônia, localizados na zona litorânea nordestina. Esses centros abasteciam o mercado internacional de açúcar.

⁸ Os animais de carga criados no extremo-sul eram, sobretudo, direcionados aos centros de mineração de Minas Gerais. Aliás, com o intuito de fixar população no Sul e fazer frente à presença castelhana, foi concedido aos rio-grandenses o monopólio provincial na criação de mulas.

⁹ A região do médio curso do São Francisco refere-se à uma área de aproximadamente 1.371 km, entre Pirapora (MG) e Juazeiro (BA)/Petrolina (PE), onde a navegação de grandes barcas e vapores era possível. As barcas nas quais trabalharam os remeiros [ou moços de barca] navegavam sobretudo no Rio São Francisco e em seus afluentes Paracatu, Corrente e Grande. As embarcações menores adentravam os demais tributários do grande rio (NEVES, 1991).

Desde o século XVII, levas de bandeirantes avançavam de São Paulo para o São Francisco. Em sentido contrário, baianos e pernambucanos seguiam a trajetória do gado, interiorizando-se até alcançar as margens do rio e de seus afluentes (NEVES, 1991, p. 28-29). Com a navegação fluvial estabeleceu-se a ligação entre povoados, currais e missões religiosas, com os canoeiros e remeiros que singravam suas águas em canoas, ajoujos¹⁰ e balsas:

As duas últimas décadas do século XVII e a primeira metade do século XVIII constituem um período histórico de transformações qualitativas sem precedentes na história do Médio São Francisco. Até 1750, muitos povoados são fundados e o comércio se intensifica. Na segunda metade do século XVIII, são introduzidas as barcas no transporte de cargas entre povoados. Até então, esse transporte esteve a cargo dos ajoujos. Essas mudanças, com a navegação e os povoados ribeirinhos foram relevantes nas articulações regionais e inter-regionais (NEVES, 1991, p. 30).

De acordo com Neves (1991, p. 219), os remeiros, como força de trabalho nas barcas, tornaram possível a integração regional, na medida em que as embarcações operavam o comércio ambulante e o transporte a frete. As barcas transportavam parte expressiva do excedente das lavouras ribeirinhas e dos engenhos para as cidades, que, por sua vez, abasteciam a zona rural de produtos industriais (instrumentos de trabalho, tecidos e vestuários, etc.), originários do centro do país. Na escala interregional, vale ressaltar:

O caráter intercomplementar dos meios de transporte – as barcas conduzindo por via fluvial as mercadorias que os tropeiros e carreiros transportavam ao longo das estradas e caminhos terrestres. Goiás, por exemplo, articulava-se com as cidades ribeirinhas de Barreiras (BA), São Romão, Januária (MG), ao passo que o Piauí mantinha intercâmbio com Juazeiro, Santa Rita do Rio Preto, Remanso (BA), Petrolina (PE), etc. A integração inter-regional completava-se com as articulações, por via fluvial, do Médio São Francisco com a região do Alto São Francisco: ajoujos e canoas desciam o grande rio a partir da foz do afluente Paraopeba em demanda do comércio implementado em Barra do Rio das Velhas (Barra do Guaicuí). Pequenas barcas permitiam também as articulações entre Juazeiro e toda a região do “Rio de Baixo”, trecho do São Francisco entre Jatobá (PE) e Juazeiro (BA) (NEVES, 1991, p. 219).

Na década de 1870, dois vapores foram lançados às águas do Rio das Velhas e do São Francisco: o “Saldanha Marinho” e o “Presidente Dantas”. Com essas duas embarcações inicia-se a navegação a vapor também no Médio São Francisco, conforme descrito por Neves (1991).

¹⁰ Embarcações de cargas mais antigas constituídas por duas a três canoas ligadas entre si por paus roliços e amarradas a estes por meio de tiras de couro cru. Por cima das canoas ajoujadas, havia ainda um estrado de tábuas para o transporte de cargas, ficando os espaços laterais da embarcação livres para o trabalho dos tripulantes nas viagens rio acima, quando se faz necessário o recurso às varas destinadas a impulsioná-las (NEVES, 1991, p. 21-22).

Neves (1991, p. 20) enfatizou que a integração propiciada pelo Velho Chico permite questionar a tese do isolamento da região, pois a produção de diversas localidades sertanejas chegava à gente ribeirinha; onde carreiros e tropeiros, comerciantes ambulantes e vaqueiros, que operavam o transporte e as transações, estabeleciam contato com a população, permitindo uma integração interregional.

Em trabalho posterior, Neves (2003, p. 159) ressaltou a importância da interação entre o sistema econômico regional e o contexto mais amplo da sociedade brasileira. Tanto a esfera da produção agropecuária (culturas de vazantes, engenhos e engenhocas, currais, casas de farinha, pesca), quanto os núcleos urbanos que iam se formando (pequenas forjas, selarias, carpintarias, marcenarias) e o setor de transportes (tropas de animais de cargas, carros de bois, carroças, barcas, ajujos, pacotes, balsas e canoas) fortaleceram o processo de integração nacional.

AS LINHAS DE COMUNICAÇÃO DO CENTRO-OESTE

A Província do Mato Grosso é integrada ao território brasileiro ainda na segunda metade do século XVIII, quando ocorre a expansão das fronteiras brasileiras para o Oeste por meio das monções, e com a instalação de fortalezas e abertura de campos auríferos. Conforme Reynaldo (2007, p. 7), a “desarticulação da navegação monçoeira sul (Tietê-Cuiabá)” ocorre “com a introdução do caminho terrestre do Piquiri”, que era percorrido por caravanas que utilizavam cavalos e mulas.

Entretanto, com o tempo o rio Paraguai e o estuário do rio Prata formariam a linha de comunicação mais importante para essa parte do território brasileiro:

Os rios Paraná e Paraguai tornaram-se depois, no Século XIX, a única via de comunicação hídrica importante com as províncias de Mato Grosso e Goiás. Quando obstruída sua navegabilidade, prejudicava sensivelmente o comércio cuiabano, porque a rota terrestre e as velhas monções precisavam ser rearticuladas (REYNALDO, 2007, p. 4).

Os luso-brasileiros, ainda no período colonial, mantiveram o controle do alto curso do rio Paraguai, e com ele as comunicações com Mato Grosso¹¹. Mas como a Espanha controlava o estuário do rio Prata, e através dele a navegação no baixo curso do rio Paraguai, desde cedo o fator geopolítico esteve presente na disputa entre as Coroas Ibéricas no Novo Mundo. Esse interesse geopolítico pela Bacia do rio Prata seria revigorado com os navios a vapor no século XIX, de modo que ao governo imperial brasileiro restava obter com as recém-implantadas repúblicas platinas acordos de livre navegação dos rios da bacia.

Em 1852 o presidente argentino José de Urquiza decreta a livre navegação dos rios Paraná e Uruguai a todo o navio mercante, de qualquer nacionalidade, procedência e

¹¹ Por terra levavam-se meses para vencer a distância do chamado Caminho de Goiás, “que ligava Cuiabá com Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo – e que, além de ter um percurso muito extenso, permitia, na maior parte, apenas o transporte em lombo de animais” (ARRUDA, 2014, p. 1). A autora recorda que havia ainda caminhos fluviais internos pelas bacias do Madeira-Amazonas e do Tietê-Paraná, que, entretanto, enfrentavam os obstáculos das quedas d’água.

tonelagem, e estende a permissão aos navios de guerra das nações amigas¹². Em 1856, o Império do Brasil obteve acordo similar com o Paraguai para a abertura da navegação do rio Paraguai aos barcos brasileiros e de outras nacionalidades (de Corumbá até a foz do rio Prata).

Assim, o governo imperial pode estimular o desenvolvimento da navegação no Mato Grosso, inclusive chamando a iniciativa privada com vultosos subsídios (BRANDÃO, 1991). Caso da Companhia de Navegação do Alto Paraguai, de propriedade do empresário José Antônio Soares, que iniciou suas operações em novembro de 1859: “De fato, segundo consta no Decreto nº 2.196, de 23 de junho de 1858, o referido empresário se propunha a empreender, por meio de uma Companhia, a navegação por vapor entre Montevideo e a Cidade de Cuiabá” (ARRUDA, 2014, p. 2)¹³.

Com os navios a vapor a viagem que durava mais de dois meses por caminhos internos, era agora encurtada para 25 dias entre Cuiabá e a capital, Rio de Janeiro. Para a operação dessa linha de comunicação foi necessário o balizamento de trechos dos rios e pontos de apoio nos portos de Montevideu, Buenos Aires, Paraná, Corrientes, Assunção, Corumbá e Cuiabá. Como os vapores maiores não subiam até Cuiabá, em razão da baixa profundidade do rio, era realizado um transbordo em Corumbá para um vapor menor ou, nos tempos de seca, para canoas.

A vitória brasileira na Guerra do Paraguai (1864-1870) seria seguida da “melhoria dos meios de transportes, tendo sido intensificado em Mato Grosso o uso do barco a vapor” por meio de empresas de navegação pública, privadas e estrangeiras (REYNALDO, 2007, p. 2). Com a inauguração da Ferrovia Noroeste do Brasil, a navegação do Rio Paraguai foi perdendo paulatinamente sua importância, sendo que “O golpe final se deu em 1940, com a inauguração da ponte Presidente Eurico Dutra, que foi um grande marco na ligação de São Paulo com Corumbá” (REYNALDO, 2007, p. 3).

AS LINHAS DE COMUNICAÇÃO DO NORTE

No período colonial, conforme analisou Costa (2009), a força de trabalho indígena e mestiça sustentou as atividades econômicas na maior parte da Amazônia (a pesca, a lavoura e a coleta de produtos como cacau, cravo, quina, salsaparrilha, entre outros). Essa situação perdurou até o século XIX e, em algumas áreas, até as primeiras décadas do século XX.

Os colonizadores holandeses cedo estabeleceram redes de comércio que se bifurcavam, de um lado, para a região do Orenoco e seus afluentes - alcançando, as cabeceiras do Manapiare e do Ventuari - e, de outro, descia pelo rio Branco

¹² O Tratado de Paz, Amizade, Comércio e Navegação entre Argentina e Brasil, assinado em 7 de março de 1856, expressa no Artigo 14º que “Las embarcaciones argentinas y brasileras tanto de guerra como mercantes, podrán navegar los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay en la parte que éstos pertenecen a la Confederación Argentina y al Brasil, con sujeción únicamente a reglamentos fiscales y de policía, en los cuales se obligan ambas altas partes contratantes a adoptar como bases aquellas disposiciones que más eficazmente contribuyan al desarrollo de la navegación, en favor de la cual se establecen dichos reglamentos.”

¹³ Conforme a autora citada, até então apenas o governo provincial do Mato Grosso mantinha navios a vapor na linha entre Cuiabá e Montevideu.

alcançando os rios Negro e Solimões. Por meio dessa rede, os holandeses comerciavam com os indígenas armas de fogo, roupas, machados, facas, anzóis e espelhos, obtendo em troca escravos, redes, canoas, madeiras e tinturas (COSTA, 2009)¹⁴.

De acordo com esse autor, o movimento português sobre a Amazônia se iniciou com a conquista de São Luís, em 1615, seguida da fundação de Belém, em 1616. O eixo orientador desse movimento no território foi a calha do rio Amazonas. Essa longa planície fluvial, em uma extensão de cerca de três mil quilômetros, foi explorada e ocupada efetivamente pelos colonizadores lusos¹⁵.

De acordo com Graciete Costa (2016), a entrada dos portugueses na Amazônia ocorreu do leste para oeste, pela calha do rio Amazonas, e do sul em direção ao norte e noroeste, partindo de São Paulo, ainda no século XVII. As fortificações da Amazônia no Brasil nos séculos XVII e XVIII ajudam a esclarecer a geopolítica da ocupação da Hileia.

A partir da segunda metade do século XVIII, na porção oriental (São Luís, Belém, Baixo Tocantins, Baixo Amazonas) e no vale do Guaporé, próximo à atual fronteira com a Bolívia, os cultivos de cana de açúcar, arroz e algodão contavam também com a força de trabalho africana, cujas populações estão na origem das centenas de quilombos existentes na região (COSTA, 2009).

Por longo período, Belém foi o principal centro urbano a partir do qual os luso-brasileiros projetaram-se sobre a Amazônia, e o porto por meio do qual a região se comunicava com Portugal. Como centro de organização da sociedade amazonense, reuniu em suas proximidades a maior parte da população da região computada nos recenseamentos do período (COSTA, 2009). Outros povoados de menor importância foram criados em territórios de interflúvios e nos altos cursos dos afluentes do Amazonas/Solimões, especialmente aqueles que correm na porção mais ocidental do território.

De 1850 a 1920 a região vive o *boom* comercial da exploração da borracha, desde a ilha do Marajó e alcançando os rios Solimões, Purus, Juruá e Negro, entre outros rios da porção ocidental da Amazônia brasileira. A rápida expansão das áreas de exploração da borracha pela Amazônia tornou-se possível com a navegação a vapor, em 1853, permitindo o aumento da capacidade de carga e a redução do tempo de duração das viagens pelos rios amazônicos (COSTA, 2009). Os navios a vapor atendiam inclusive a população amazônica dos países vizinhos (Maranhão, Huallaga, Putumayo, Alto Purus e Alto Juruá):

A navegação a vapor teve início com a empresa brasileira Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Vinte anos depois, outras duas companhias entraram em operação e, em 1874, sete anos depois da abertura

¹⁴ As expedições holandesas e inglesas penetravam no rio Amazonas até a confluência do rio Xingu. No extremo oriental da Amazônia, os franciscanos franceses foram os primeiros missionários, e atuaram na fundação de São Luís (MA) (COSTA, 2009).

¹⁵ Por um período de 34 anos (1652-1686), franciscanos, jesuítas, mercedários e carmelitas organizaram aldeamentos de índios no Amazonas e em seus principais afluentes, embora a Companhia Jesus quem detivesse o controle preferencial sobre as missões.

do Amazonas à navegação internacional, foram todas encampadas pela *Amazon Steam Navigation*, cuja estrutura revelava a dimensão do empreendimento: capital inglês, sede em Belém, diretoria no Rio de Janeiro e diversas agências distribuídas no interior da Amazônia brasileira, peruana e boliviana¹⁶. Além de outras companhias menores, as grandes casas de comércio possuíam vapores próprios. Em 1884, mais de uma centena de barcos desse tipo cruzavam os rios amazônicos, transportando milhares de migrantes, abastecendo cidades, vilas, seringais e recolhendo os produtos da floresta, sobretudo a borracha (COSTA, 2009, p. 14-15).

Com a borracha, novas cidades surgem nas frentes de expansão e antigos núcleos urbanos se expandem, como Manaus, que “de pequena vila com edificações muito precárias, na década de 1850, passou a grande cidade, na virada do século XIX”, e esteve, junto com Belém, “entre as primeiras cidades brasileiras a receber os serviços de iluminação elétrica e água encanada” (COSTA, 2009, p. 15-16).

EVIDÊNCIAS DO DINAMISMO DO MERCADO INTERNO

A exposição realizada indica que as redes de transportes terrestres e flúvio-marítimas tiveram importante papel na conformação do território brasileiro e como suporte material para o comércio e outras movimentações por vias internas. Isso permite levantar a hipótese de que a ideia de ausência de fluidez espacial derivada da tese de Caio Prado Júnior não se sustenta no levantamento da configuração e uso dos sistemas de transporte desenvolvidos desde os períodos colonial e imperial. Apesar da enorme influência dessa tese sobre as ciências sociais brasileiras, o argumento de um mercado colonial interno pouco desenvolvido nunca foi empiricamente corroborado por Prado Júnior. Como aponta Jorge Caldeira, o livro *Evolução Política do Brasil* não apresenta evidências empíricas para sustentar esse diagnóstico, de sorte que a categoria “latifúndio” nega a existência de um mercado interno por princípio (CALDEIRA, 2009, p. 163).

Em *Formação do Brasil Contemporâneo*, a comprovação seria pela análise de um documento histórico, intitulado *Roteiro do Maranhão a Goiás pela capitania do Piauí*, escrito no século XVIII por um autor anônimo, provavelmente um funcionário da Coroa Portuguesa. Caio Prado Júnior constatou que o documento afirmava explicitamente que a colônia existia para servir aos interesses econômicos da metrópole e acrescentou que essa diretriz política se expressava objetivamente nos fatos. Contudo, a leitura do documento prova que o autor anônimo lamentava a existência de um processo de desenvolvimento econômico importante no interior do Brasil que, por estar atrelado ao mercado interno, não trazia proveito algum para Portugal, contrariando o objetivo de explorar a colônia (CALDEIRA, 2009, p. 128). Ou seja, Caio Prado Júnior citou um documento que traz evidência contra a sua tese como se este a corroborasse!

¹⁶ A obra citada é NOGUEIRA, Ricardo José B. Caminhos que marcham: o transporte fluvial na Amazônia. In Terra das Águas (Revista de Estudos Amazônicos); Vol. 1, n. 2, 1999, p. 70-83.

Isso não impediu que outros pesquisadores aplicassem essa tese em estudos de caso. A maioria desses estudos conclui que a tese é confirmada pela realidade, mas há evidências importantes em contrário. Um dos primeiros autores que tentou aplicar essa tese foi Fernando Henrique Cardoso, numa pesquisa sobre as interações raciais no município de Desterro (atual Florianópolis). Os resultados, porém, não confirmaram a expectativa:

Depois de recolher dados sobre a economia da região e agrupá-los de acordo com as regras do método, [Cardoso] chegou à conclusão de que nem o latifúndio nem uma sociedade hierárquica podiam ser relacionados ao que encontrou em campo. Pelo contrário, colhe evidências claras de que a formação de Santa Catarina aconteceu no bojo do abastecimento do mercado interno com gado mular. Mais ainda, as relações de produção indicavam uma economia mercantil, com mobilidade social [inclusive da população negra] e participação importante da pequena propriedade (CALDEIRA, 2009, p. 112).

Todavia, ao invés de concluir que sua pesquisa empírica refutava a tese dominante, Cardoso preferiu supor que Santa Catarina seria um caso particular que, por isso mesmo, não negaria o “sentido geral da colonização dos trópicos”, centrado na exploração de recursos em proveito do comércio metropolitano (CALDEIRA, 2009, p. 112).

Estudos empíricos realizados em outras regiões do Brasil problematizam igualmente a tese de Prado Júnior. John French elaborou uma pesquisa sobre os testamentos paulistas firmados de 1596 a 1625, comparando a riqueza deixada aos herdeiros pela posse de índios e de terras e pela atividade comercial. A constatação foi que praticamente todas as pessoas mais ricas do período estavam envolvidas com o comércio, não se encaixando no perfil de latifundiários. Isso levou o autor a concluir que “a acumulação na economia pré-capitalista ocorre primariamente no setor mercantil” (FRENCH, 1982, p. 94 citado por CALDEIRA, 2009, p. 180).

Já a tese de doutorado da pesquisadora Rae Jean Dell Flory usou os registros de transações comerciais arquivados nos cartórios de Salvador, durante os anos 1680-1725, para conduzir uma pesquisa sobre a atuação de comerciantes e de produtores rurais na região dessa cidade e no Recôncavo Baiano. Os resultados da pesquisa contestam os processos econômicos e sociais previstos na “teoria do Brasil” de Prado Júnior. Em primeiro lugar, a tese afirma ter havido um processo gradual de eliminação dos pequenos proprietários rurais, com a conseqüente concentração de terras e o fortalecimento econômico e político dos latifundiários, que explorariam os pequenos agricultores por mecanismos extraeconômicos. No entanto, a pesquisa mostrou que a maioria dos produtores na zona canavieira tinha pequenas propriedades, e havia bem poucos entre esses que arrendavam terras de grandes engenhos. “As relações entre senhores de engenho e lavradores eram de mútua dependência, com o balanço mudando de acordo com o controle da terra, a natureza dos direitos sobre as colheitas e a intensidade da competição de processadores pelos suprimentos de cana” (FLORY, 1978, p. 54 citada por CALDEIRA, 2009, p. 117).

Em regiões onde não havia engenhos de açúcar, como no Distrito de Cachoeira, a transformação da estrutura fundiária se deu pela divisão das grandes propriedades:

[...] apesar das enormes concessões de terras originais, os proprietários raramente deixavam as aquisições intactas. Ao longo do tempo, as terras eram alienadas, e disso resultava a divisão das grandes sesmarias em porções menores, formando unidades chamadas sítios ou fazendas. Tanto o dono administrava pessoalmente essas unidades, como alugava partes para arrendatários capazes ou vendia (Idem, p. 169-170 citada por CALDEIRA, 2009, p, 118).

A diversificação de atividades produtivas era uma estratégia para reduzir a vulnerabilidade dos produtores de cana às oscilações de preços do açúcar, de modo que o arrendamento permitia reduzir os custos envolvidos na abertura de pastagens e na formação de lavouras de tabaco - sem falar que a ocupação de terras por arrendatários dava proteção contra invasores. Daí porque o aluguel de terras não era muito oneroso: “as parcelas nominais e as obrigações mínimas dominavam os contratos. [...] A contraparte maior era a assunção da responsabilidade de desenvolver a propriedade e fornecer a mão de obra escrava” (FLORY, 1978, p. 175 citada por CALDEIRA, 2009, p. 118).

Em segundo lugar, a tese dominante afirma que, se do início da colonização até meados do século XVII, a luta de classes essencial se dava entre latifundiários e pequenos produtores, dali em diante o conflito de classes estava centrado nas disputas entre os latifundiários e os comerciantes urbanos, os quais eram quase sempre portugueses e apoiados pelo governo metropolitano. Com efeito, a pesquisa de Flory confirma que 87% dos comerciantes da Bahia no período em foco eram de origem portuguesa. Contudo, a análise mostra que 88% dos mercadores que firmaram transações comerciais registradas em cartório - e que, portanto, eram os comerciantes mais ricos e estabelecidos havia mais tempo em Salvador - casavam-se com mulheres nascidas na Bahia e permaneciam vivendo e fazendo negócios no Brasil.

Ao invés de uma luta de classes e também identitária entre senhores de engenho brasileiros e comerciantes portugueses, havia um processo de mobilidade social dentro da própria elite, no qual imigrantes bem-sucedidos no comércio, ao invés de se tornarem líderes políticos de uma classe com interesses próprios, optavam por se integrar à elite local por meio do casamento. De fato, parte considerável das filhas de donos de engenho casava-se com imigrantes, sendo que o matrimônio era um meio importante para consolidar propriedades. E essa integração social continuava na geração seguinte, na medida em que os filhos dos comerciantes mais ricos costumavam se estabelecer como agricultores ou então como padres ou advogados (CALDEIRA, 2009).

E não era só pelo lado dos comerciantes que essa integração entre campo e cidade acontecia, mas também pela diversificação dos negócios dos donos de engenhos, favorecida pela já comentada estratégia de reduzir a dependência dos preços de um só produto. Os senhores de engenho eram empreendedores que investiam em atividades diversificadas, como coleta de impostos, comércio de escravos, abertura de pastagens e de terras agrícolas. Mesmo possuindo propriedades no Recôncavo, os donos de engenho mantinham laços com a economia da capital (FLORY, 1978, p. 146 citada por CALDEIRA, 2009, p. 121).

Além disso, o estudo [de Flory] deixa claro que tudo isso se devia à existência de relações contratuais e mercantis entre os grandes comerciantes e proprietários com uma camada bem mais ampla de pequenos proprietários. Eram relações que se complementavam no interior da economia colonial - em outras palavras, mercado interno (CALDEIRA, 2009, p. 122).

À luz dessas evidências, a tese de que o Brasil Colônia possuía uma estrutura social formada por uma elite de latifundiários contraposta a uma massa de escravos e de pequenos proprietários explorados por mecanismos extraeconômicos, e correlata a uma economia exportadora desprovida de mercado interno significativo, não se sustenta. E isso justifica olhar com maior atenção o processo de estruturação da rede de transportes por vias internas.

Em relação ao comércio marítimo, Marcondes (2012) ressaltou que houve, desde o período colonial, troca expressiva de bens entre as regiões brasileiras:

O comércio marítimo consistiu na principal forma de circulação das mercadorias entre as capitanias e posteriormente províncias brasileiras até a segunda metade do século XIX, movimentando valores crescentes. O dinamismo da cabotagem superou o dos fluxos de comércio com o exterior durante o Império. Uma parcela relevante destas trocas entre as províncias derivou de produtos destinados em última instância ao estrangeiro ou de mercadorias importadas do exterior. Entretanto, outra parcela decorreu de gêneros nacionais que não chegaram a ser exportados para o mercado internacional. Muitos víveres para o consumo colonial e imperial circulavam pelas costas brasileiras em montantes expressivos (MARCONDES, 2012, p. 163).

De acordo com Marcondes (2012), especialmente as décadas de 1800 e 1870, a maior parte das mercadorias nacionais comercializadas consistiu em produtos destinados ao consumo interno. Mas não se restringiu aos gêneros mais típicos de abastecimento como as carnes, feijão, milho, arroz e farinha:

Alguns produtos tradicionalmente referidos como de exportação, mantinham uma circulação interna por via marítima e sua maior parcela foi consumida internamente, como o açúcar, fumo e couros. Até mesmo o principal produto de exportação do período circulava entre as províncias, perfazendo o seu consumo aparente quase um terço do total (MARCONDES, 2012, p. 163).

Esses resultados acerca da cabotagem salientam a importância do mercado interno antes mesmo da abolição da escravidão no Brasil, como enfatizou Marcondes (2012).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em algum momento entre o período colonial e imperial, as ligações flúvio-marítimas foram fundamentais, na estruturação dos territórios das regiões Norte, Nordeste, Centro-Oeste e Sul. *Pari passu*, importantes caminhos terrestres foram abertos neste período, como a Estrada dos Tropeiros que intensificava o contato comercial entre Sul e Sudeste.

Portanto, as teses do atraso das oligarquias regionais e do isolamento geográfico dos arquipélagos regionais são visões mecanicistas e reducionistas da complexa divisão do trabalho e das redes de comunicação estabelecidas desde os períodos colonial e imperial da formação territorial brasileira, onde rotas de transporte por diversos modais foram estabelecidas de forma a garantir a peregrinação do corpo de funcionários públicos, a ação militar estratégica em caso de conflitos internos e externos, e a circulação de mercadorias voltadas ao mercado interno e externo.

Mudanças quantitativas nos fluxos comerciais e de outras naturezas foram possíveis com a introdução de inovações como o motor a vapor, mas antes reforçaram determinados caminhos pré-existentes do que os aboliram. Mais apropriado seria falar, portanto, num encurtamento das distâncias pela redução do tempo de deslocamento. Como no caso das rotas terrestres dos tropeiros rio-grandenses, que se sobrepuseram aos caminhos indígenas tradicionais, e que depois foram, por sua vez, sobrepostos pelas ferrovias e rodovias.

A metodologia aplicada na realização das pesquisas contribuiu com uma nova discussão voltada à compreensão da formação territorial brasileira, cujo enfoque principal pautou-se na reflexão de obras clássicas que sustentam a tese de que os arquipélagos econômicos e a ausência da fluidez espacial impediam a integração do território brasileiro, reforçando a ideia de atraso regional. Constatou-se, por meio dos relatos históricos, que havia atividades econômicas e dinamismo no mercado interno, capazes de garantir a fluidez territorial, tanto na circulação de mercadorias, quanto na circulação de pessoas e capital, possibilitando articulação de técnicas e domínios da vida social, manifestação de saberes, ofícios, modos de fazer e práticas culturais coletivas, contribuindo no processo de integração territorial do país.

A recuperação histórica elaborada a partir de uma bibliografia de apoio à análise geográfica garantiu a construção de um discurso que apresentou outra leitura da formação territorial brasileira, ampliando a discussão em torno do tema. Além disso, permitiu referenciar antigos caminhos, verdadeira base de circulação contemporânea, discutindo a integração do território no modal fluvial nas bacias do São Francisco, do Prata e do Amazonas, na perspectiva de integração nacional.

A captura do discurso regional através das lamúrias repetitivas do “atraso regional” e da “falta de infraestrutura de transportes” evidencia as práticas clientelísticas que caracterizaram a vida republicana, mas que aparece embrionariamente ainda no período imperial. Esperamos ter demonstrado desde o contexto sulista ao amazônico, trazendo à memória a real ocupação na formação territorial do Brasil, que caminhos por terra, rios e costa vertebravam trocas dentro de uma mesma região e entre as regiões. Assim, particularmente para o caso da Amazônia, a ideia de unificação nacional apenas entre fins do século XIX e início do século XX, é colocada em questionamento como mais uma das ideologias em voga entre as elites regionais, particularmente no período do Estado Novo, que com o intento de centralizar o poder, permitia o acesso aos fundos públicos como resposta às barganhas das elites regionais.

Finalmente, embora a estrutura agrária brasileira tenha sido organizada na perspectiva de fornecer produtos tropicais ao mercado externo, e que o monopólio da terra começou precocemente desde o sistema de sesmarias, e depois com a Lei de Terras de 1850, não podemos esquecer-nos do papel relevante das trocas internas de produtos diversos produzidos em pequenas propriedades, nos próprios latifúndios (agregados) e nos fundos territoriais que constituíam as áreas marginais ao sistema latifundiário escravagista. Nesses termos, torna-se possível pensar esse Brasil histórico oligárquico de forma mais complexa tanto social quanto espacialmente.

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem as instituições UFRN - Universidade Federal do Rio Grande do Norte - e UFPR - Universidade Federal do Paraná -, pelo apoio logístico e administrativo na realização desta pesquisa.

CONTRIBUIÇÕES DOS AUTORES

Concepção: Edu Silvestre de Albuquerque elaborou o Projeto de Pesquisa do qual o artigo expressa parte dos resultados. **Metodologia:** A metodologia segue os procedimentos adotados por ocasião da Tese de Doutorado de Edu Silvestre de Albuquerque, sendo agora revisitada em relação à dimensão infra estrutural do poder das elites regionais. **Análise formal:** Mariza Ferreira da Silva, Edu Silvestre de Albuquerque e Luis Lopes Diniz Filho contribuíram com o aspecto da análise formal dos conceitos abordados no artigo. **Pesquisa:** Mariza Ferreira da Silva, Edu Silvestre de Albuquerque e Luis Lopes Diniz Filho contribuíram com os procedimentos de pesquisa. **Recursos:** Mariza Ferreira da Silva, Edu Silvestre de Albuquerque e Luis Lopes Diniz Filho utilizaram acervos bibliográficos digitais e de bibliotecas físicas, assim como computadores pessoais ou de suas respectivas universidades. **Preparação de dados:** Mariza Ferreira da Silva, Edu Silvestre de Albuquerque e Luis Lopes Diniz Filho contribuíram no levantamento de dados através da segmentação regional da infraestrutura desenvolvida ao longo da formação territorial brasileira. **Escrita do artigo:** Mariza Ferreira da Silva, Edu Silvestre de Albuquerque e Luis Lopes Diniz Filho contribuíram diretamente com a escrita do artigo. **Revisão:** Mariza Ferreira da Silva, Edu Silvestre de Albuquerque e Luis Lopes Diniz Filho contribuíram com a revisão do texto. **Supervisão:** Mariza Ferreira da Silva, Edu Silvestre de Albuquerque e Luis Lopes Diniz Filho intercambiavam ideias e as versões eram atualizadas pelo Google Docs. **Aquisição de financiamento:** O artigo é parte integrante do Projeto de Pesquisa intitulado “Revisitando mitos da geografia econômica: as teorias do atraso das elites regionais e dos arquipélagos econômicos”, desenvolvida na Universidade Federal do Rio Grande do Norte. O referido Projeto de Pesquisa foi aprovado sem financiamento.

Todos os autores leram e concordaram com a versão publicada do manuscrito.

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, E. S. de. **O conceito de região aplicado a estados federais: o caso do Rio Grande do Sul**. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia) - São Paulo, Departamento de Geografia, USP, 2007.
- ALBUQUERQUE, E. S. de; AUED, I. M. O mito do atraso das elites pampeanas gaúchas. **Boletim Gaúcho de Geografia**, 2007, v. 32, pp. 93-112.
- ANDERSON, B. **Nação e consciência nacional**. São Paulo, Ática, 1989.
- ANDRADE, M. C. de. **O Nordeste e a questão regional**. São Paulo: Ática, 1988.
- ANTONACCI, M. A. **RS: as oposições e a revolução de 1923**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1981.
- AREND, M.; CARIO, S. A. F. Origens e determinantes dos desequilíbrios no Rio Grande do Sul: uma análise a partir da Teoria Institucional de Douglass North. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 26, Número Especial, maio 2005, p. 63-94.
- ARRUDA, I. C. A primeira empresa de navegação regular a vapor em Mato Grosso: a Companhia de Navegação do Alto Paraguai (1858-1864). In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE HISTÓRIA – SEÇÃO MATO GROSSO DO SUL, 12., 2014, Aquidauana – MS. **Anais [...]** Aquidauana: UFMS/CPAQ, 2014.
- BRANDÃO, Jesus da Silva. **História da navegação em Mato Grosso**. Cuiabá: Ed. Livro Mato-Grossense, 1991.
- CALDEIRA, J. **História do Brasil com empreendedores**. São Paulo: Mameluco, 2009.
- CARDOSO, F. H. **Capitalismo e escravidão no Brasil Meridional**. O negro na sociedade escravista do Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- CASTRO, I. E. de. **O mito da necessidade: discurso e prática do regionalismo nordestino**. Rio de Janeiro: Bertrand-Brasil, 1992.
- CORAZZA, G. **Sistema financeiro (e desenvolvimento) do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: FEE/RS, 2001.
- COSTA, G. G. A cartografia das fortificações da Amazônia nos séculos XVII e XVIII. **Acervo, Rio de Janeiro**, v. 29, n. 1, p. 116-133, jan./jun. 2016.
- COSTA, K. S. Apontamentos sobre a formação histórica da Amazônia: uma abordagem continental. **Série Estudos e Ensaio**, v. 1, p. 90-114, 2009.
- DANIEL-ROPS. **A Igreja das Catedrais e das Cruzadas**. V. III. São Paulo: Quadrante Editora, 2014.

FAORO, R. **Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro**. Porto Alegre: Globo, 1958.

FIGUEIRA, P. A.; MENDES, M. M. C. Estudo preliminar. In: BENCI, J. S. I. **Economia cristã dos senhores no governo dos escravos (Livro brasileiro de 1700)**. São Paulo: Editorial Grijalbo, 1977.

FLORY, R. J. D. **Bahian society in the middle-colonial period: the sugar planters, tobacco growers, merchants and artisans of Salvador and Recôncavo, 1680-1725**. 1978. Tese (Doutorado), Austin, University of Texas, 1978.

FRENCH, J. D. Riqueza, poder e mão de obra numa economia de subsistência: São Paulo, 1596-1625. **Revista do Arquivo Municipal**, n. 195, p. 79-107. jan./dez. 1982.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora: Fundo de Cultura, 1963 (1959).

GORENDER, J. **A burguesia brasileira**. São Paulo: Brasiliense, 1990.

GUTIERREZ, E. J. B. **Barro e sangue: mão-de-obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas (1777-1888)**. 1999. Tese (Doutorado em História) - Porto Alegre, Departamento de História, PUC-RS, 1999.

HARDMAN, F. F. **Trem-fantasma: a ferrovia Madeira-Marmoré e a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras. 1988.

LAGEMANN, E. **A experiência de um banco gaúcho: o banco pelotense (1906-1931)**. 1984. Dissertação (Mestrado em Economia) - Porto Alegre, Centro de Estudos e Pesquisas Econômicas – IEPE, UFRGS, 1984.

LOVE, J. **O regionalismo gaúcho**. São Paulo: Perspectiva, 1977.

MARCONDES, R. L. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. **Revista de Economia Política**, v. 32, n. 1 (126), p. 142-166, jan.-mar de 2012.

MONASTERIO, L. M. A decadência das charqueadas gaúchas no século XIX: uma nova explicação. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA POLÍTICA. 8., 2003, Florianópolis. **Anais [...]** Florianópolis: SBEC, 2003. 1 CD-ROOM.

MOURE, T. A inserção da economia imigrante na economia gaúcha. In: LANDO, A. M.; DACANAL, J. H.; GONZAGA, S. (Orgs.). **RS: imigração e colonização**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1992. p. 42-63

NASCIMENTO JR., F. C. Resenha – MOREIRA, R. A formação espacial brasileira: contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil. Rio de Janeiro: Consequência, 2014. 320 p. **Revista de Geografia**, Recife, v. 33, n. 2, p. 235-250, 2016.

NEVES, Z. E. R. **Os remeiros do Rio São Francisco: trabalho e posição social.** 1991. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, 1991.

_____. Os remeiros do São Francisco na literatura. **Revista De Antropologia**, v. 46, n. 1, p. 155-210, 2003. DOI: 10.1590/S0034-77012003000100004

OLIVEN, R. G. O Rio Grande do Sul e o Brasil: uma relação controvertida. **Antropologia Social**, Porto Alegre, n 11, jul. 1988.

OLIVEIRA, F. de. **Eligia para uma re(li)gião.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

PESAVENTO, S. J. **Agroindústria colonial e industrialização.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983.

_____. **História da Indústria Sul-Rio-Grandense.** Porto Alegre: Riocell, 1986.

_____. **Pecuária e indústria.** Porto Alegre: Movimento, 1985.

PRADO JUNIOR, C. **História econômica do Brasil.** São Paulo: Brasiliense, 1981(1945).

PROJETO RS 2010. **Núcleo Desequilíbrios Regionais.** Secretaria de Coordenação e Planejamento do RS; Fundação de Economia e Estatística do RS. Porto Alegre, jun. 1997.

REYNALDO, N. I. Comércio e navegação no rio Paraguai (1870-1940). In: JORNADAS INTERESCUELAS, 11, p. 1-48, 2007, San Miguel de Tucumán. **Anais [...].** San Miguel de Tucumán: Departamento de Historia, 2007.

SANTOS, M. **Espaço e Método.** São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional.** São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **Território e sociedade: entrevista com Milton Santos.** Entrevistadores: Odete Seabra, Mônica de Carvalho e José Corrêa Leite. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2007.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2001.

SINGER, P. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana.** São Paulo: Cia Editora Nacional, 1977.

SOUZA, A. F. G. A Paisagem Sanfranciscana: nuances e cenários de ontem e de hoje. **Revista da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (Anpege)**, v. 14, n. 23, p. 80-119. jan./abr. 2018.

TRINDADE, H.; NOLL, M. **Rio Grande da América do Sul**. Porto Alegre: UFRGS/Sulina, 1991.



Revista Geonorte, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Amazonas. Manaus-Brasil. Obra licenciada sob Creative Commons Atribuição 3.0