

# ATLAS HISTÓRICO- ECONÔMICO DO BRASIL NO SÉCULO XIX

Luiz Fernando Saraiva  
Wagner Nabarro  
Pérola Goldfeder  
*organizadores*

SENADO FEDERAL



**A**s mais de 150 páginas que o leitor tem em mãos são insuficientes para documentar o gigantesco volume de dados – e a busca realizada por dezenas de pesquisadores (ao longo de décadas) para obtê-los – sobre a economia do Brasil durante o século XIX. É um conjunto impressionante, não só pela magnitude, mas pelas dificuldades próprias da construção do conhecimento histórico. História é transição mas, ao menos no quesito “economia”, o século XIX é certamente um período de grandes transformações. Mudanças estruturais, como a difusão da indústria; as independências nas Américas; grandes surtos de inovação tecnológica, dentre muitos outros. Mas também é um século de mudanças de perspectivas, com o peso cada vez maior da estatística e do nacionalismo. Não é fácil explicar este período e cartografá-lo de formas tão diversas como se vê nesta obra. Mesmo se os dados fossem de fato “dados” – e não produzidos – seria ainda uma tarefa para ser desencorajada. Felizmente a equipe liderada por Saraiva, Nabarro e Goldfeder superou todas estas dificuldades para apresentar ao público uma obra fantástica, que consegue aliar uma excelente comunicação visual (fundamental em cartografia) com um forte rigor metodológico de pesquisa em história.

**Tiago Luís Gil**

*Professor do Departamento  
de História da UnB*

**A** maneira dos geógrafos historiadores, mas com novos recursos, o *Atlas Histórico-Econômico do Brasil no Século XIX* dá a ver a infraestrutura territorial, mercantil e demográfica de um país-continente, cujas realidades geo-históricas pretéritas raramente foram descritas por intermédio das representações espaciais. Os cartogramas ou mapas temáticos oferecem uma leitura abrangente das dinâmicas econômicas que marcaram o longo século XIX (1780-1920). De fato, a geolocalização dos fixos e dos fluxos em escala nacional por meio dos sistemas geográficos de informação constitui um antídoto contra a excessiva fragmentação dos objetos historiográficos. De tal modo que o *Atlas Histórico-Econômico* nos convida a pensar espacialmente, sugerindo novos desafios para registrar os impactos ambientais e humanos da economia mercantil agroexportadora. O fundo de mapa ancora a visualização dos complexos geoeconômico e geopolíticos, lastreados por estatísticas gerais e censos regionais realizados no Império e na Primeira República. A opacidade de dados sobre as territorialidades ameríndias e afrodescendentes coincide, não por acaso, com a conjuntura de interrupção do tráfico transatlântico e de intensificação do tráfico interprovincial. Por outro lado, vemos na zona costeira os portos legais e clandestinos de desembarque de escravizados. Este, como outros tantos cartogramas, nos ajuda a articular o mundo da produção econômica com as comunicações e transportes, trazendo uma contribuição extraordinária para a historiografia brasileira.

**Iris Kantor**

*Professora do Departamento  
de História da USP*



**ATLAS  
HISTÓRICO-  
ECONÔMICO  
DO BRASIL NO  
SÉCULO XIX**

Copyright © 2024 Luiz Fernando Saraiva, Wagner Nabarro, Pérola Goldfeder (organizadores)  
É proibida a reprodução total ou parcial desta obra sem autorização expressa da editora.

### **Universidade Federal Fluminense**

#### **REITOR**

Antonio Claudio Lucas da Nóbrega

#### **VICE-REITOR**

Fabio Barboza Passos

### **Eduff – Editora da Universidade Federal Fluminense**

#### **CONSELHO EDITORIAL EDUFF**

Luciano Dias Losekann [Diretor]

Renato Franco [Diretor 2019-2022]

Carlos Rodrigues Pereira

Denise Tavares da Silva

Johannes Kretschmer

Iris Maria da Costa Amancio

Lucia Maria de Assumpção Drummond

Luiz Mors Cabral

Marco Moriconi

Marcos Otavio Bezerra

Roberto da Silva Fragale Filho

Ronaldo Altenburg Odebrecht Curi Gismondi

Ruy Afonso de Santacruz Lima

Vagner Camilo Alves

#### **EQUIPE DE REALIZAÇÃO EDUFF**

Editor responsável: Renato Franco

Coordenador de produção: Ricardo Borges

Revisão: Sonia de Onofre

Normalização: Camilla Almeida

Projeto gráfico, capa e diagramação:

Natália Brunnet e Thomás Cavalcanti

### **Senado Federal**

#### **CONSELHO EDITORIAL (CEDIT)**

#### **Presidente**

Senador Randalfe Rodrigues

#### **Vice-presidente**

Esther Bemerguy de Albuquerque

#### **Conselheiros/as**

Alexandre de Souza Santini Rodrigues, Ana Cláudia Farranha, Ana Flavia Magalhães Pinto, Ana Maria Veiga, Alcineia Cavalcante, Bruno Lunardi Gonçalves, Carlos Ricardo Cachiollo, Eduardo Rômulo Bueno,

Esmeraldina dos Santos, Fernando Pimentel Canto, Heloisa Maria Murgel Starling, Ilana Trombka, João Batista Gomes Filho, Marco Américo Lucchesi, Nathalia Henrich, Rafael André Chervenski da Silva, Victorino Coutinho Chermont de Miranda.

### **Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação – CIP**

Atlas histórico e econômico do Brasil no século XIX [material cartográfico] / Luiz Fernando Saraiva, Wagner Nabarro, Pérola Goldfeder organizadores. -- Escalas variam. -- [Brasília] : Senado Federal ; [Niterói] : Eduff, [2024].

1 atlas (156 p.) : il., fots., gráfs., gravs., mapas color.

ISBN 978-65-5676-453-5 (Senado Federal)

ISBN 978-65-5831-045-7 (Eduff)

1. Atlas, Brasil, séc. XIX-XX. 2. História econômica, Brasil, séc. XIX-XX. 3. Divisão político-administrativa, Brasil, séc. XIX. 4. Fronteiras, Brasil, séc. XIX. 5. População, Brasil, séc. XVIII-XIX. 6. Comércio exterior, Brasil, séc. XX. 7. Produção, Brasil, séc. XIX-XX. 8. Energia, produção, Brasil. 9. Transporte, Brasil. 10. Comunicação, Brasil. I. Saraiva, Luiz Fernando, org. II. Nabarro, Wagner, org. III. Goldfeder, Pérola, org.

912.1981 A881

Ficha catalográfica elaborada por Cláudia Coimbra Diniz CRB 1179

Direitos desta edição cedidos ao Senado Federal, em coedição com a Eduff - Editora da Universidade Federal Fluminense  
Rua Miguel de Frias, 9, anexo/sobreloja - Icaraí - Niterói - RJ  
CEP 24220-008 - Brasil  
Tel.: +55 21 2629-5287  
www.eduff.uff.br - faleconosco.eduff@id.uff.br

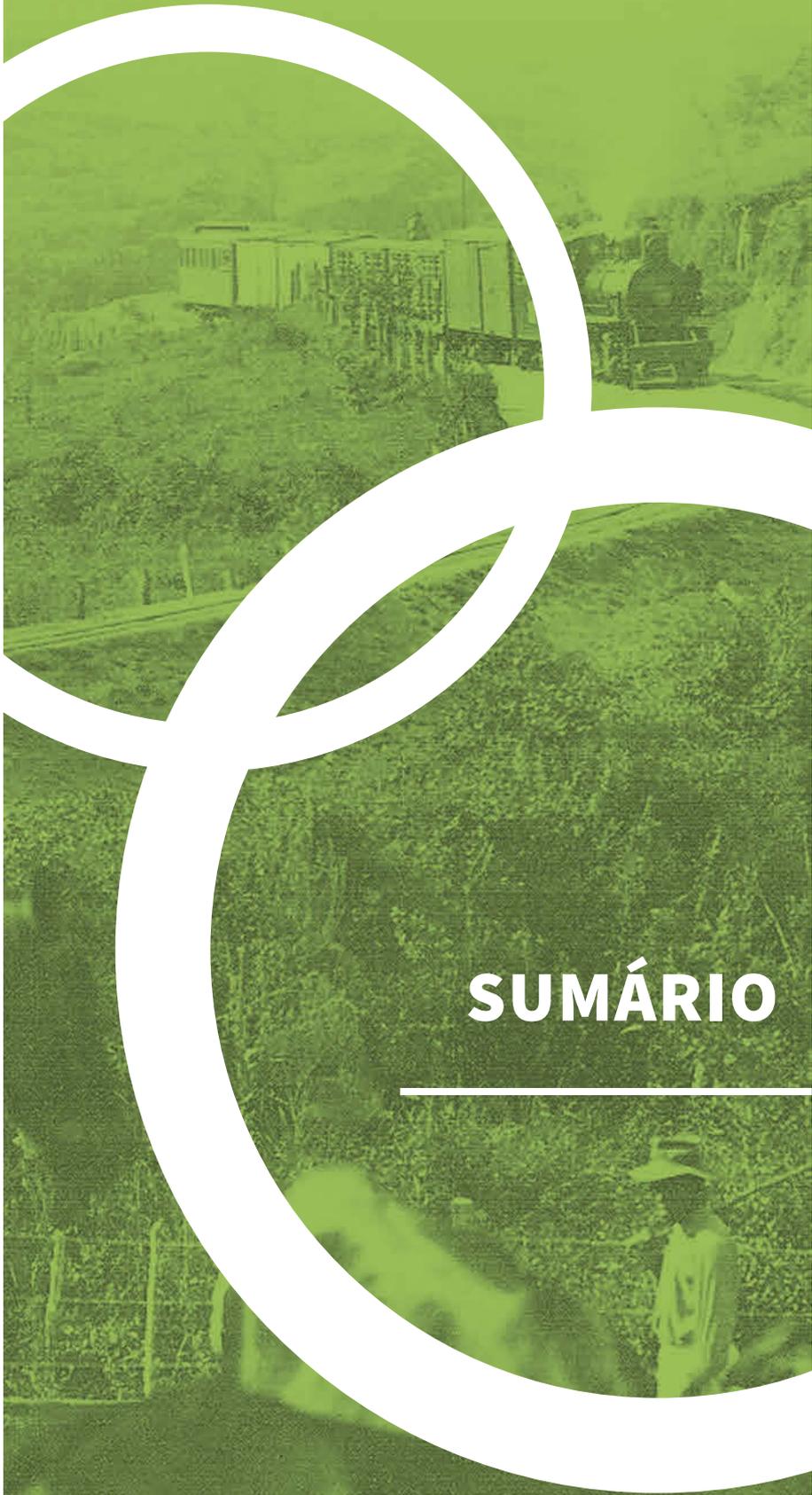
Publicado no Brasil, 2024.  
Foi feito o depósito legal.

# ATLAS HISTÓRICO- ECONÔMICO DO BRASIL NO SÉCULO XIX

Luiz Fernando Saraiva  
Wagner Nabarro  
Pérola Goldfeder  
*organizadores*

SENADO FEDERAL





# SUMÁRIO

---

**6 PRÉ-TEXTUAIS**

**20 POPULAÇÃO**

**56 PRODUÇÃO**

**112 COMUNICAÇÃO E TRANSPORTES**

**146 PÓS-TEXTUAIS**

# PRÉ-TEXTUAIS

1908	1909
54.992.9008	80.571.1212
47.496.7994	74.507.0000
4.188.8544	3.770.0000
4451.2228	7.230.0000
85.7658	85.7658
2402.3028	4.982.8538
4.982.8538	1.511.0128
1.511.0128	
39.280.9328	
6.846.0728	
54.940.4204	
1542034158	24.000.0000
10.857.1428	
220795338	
8.550.0048	
4.350.8538	
392.491.3712	500.000.0000

1908	1909
204.783.1858	297.589.0000
104.752.4158	108.201.0000
11.791.3688	16.174.0000
17.577.8808	14.219.8808
11.342.5148	6.280.5508
11.681.6188	11.780.8808
7.478.3418	11.818.3428
392.491.3712	506.429.4500

1908	1909
46.309.2918	51.420.1808
11.368.2718	83.121.1708
3.051.4538	3.349.4938
14.738.4798	13.363.7948
2.389.8998	2.282.8998
38.208.5138	40.871.5698
28.436.2928	34.169.7388
10.850.0118	88.576.7888
17.182.2918	2.219.8118
10.737.7698	3.014.4078
2.721.4078	2.724.4788
16.328.6298	16.169.2918
2.074.4128	1.750.1708
1.596.4798	4.724.5228
4.374.4198	3.089.0788
260.0818	228.8218
1.296.7318	1.129.4208
3.017.9968	3.014.7918
9.732.2798	11.553.1708

# APRESENTAÇÃO

---

A relação entre história e geografia não é estranha ao ofício de historiador; o exercício de aproximação entre essas disciplinas é fundamental à compreensão da realidade e ao campo de conhecimento das humanidades. Nesse sentido, a contribuição deste Atlas Histórico-Econômico é inestimável, e traz elementos, dados e informações à historiografia do território brasileiro durante o “longo século XIX (1780 a 1920)”, incluindo uma abordagem crítica das estatísticas desse período.

O Brasil iniciou tardiamente e de forma irregular a realização dos censos populacionais, prejudicando o desenvolvimento da ciência demográfica no país. Ainda hoje, são grandes as lacunas sobre as migrações inter-regionais, sobre as territorialidades dos povos e comunidades tradicionais e, portanto, sobre a formação do povo brasileiro no período colonial. As bases técnicas dos censos modernos já estavam estabelecidas na Europa, em 1853, e os Estados Unidos da América haviam instituído esse procedimento em 1790. Porém, em uma sociedade autoritária e ainda escravagista, qualquer controle adicional da população gerava protestos, e o primeiro censo brasileiro, o único do Império, só se realizou em agosto de 1872.

O viés economicista das primeiras estatísticas nos fala dos produtos, mas nada nos diz dos trabalhadores no processo produtivo. Fala-nos do ciclo dos produtos que interessavam às exportações e às rendas fiscais, mas nada nos fala do abastecimento das populações e dos seus principais fornecedores.

O espaço enquanto elo entre o passado e o presente da nossa formação social e do nosso território é essencial para revelar, por exemplo, como as regiões Sudeste e Sul adquiriram centralidade no desenvolvimento brasileiro e, ainda, como as relações assimétricas com o Norte e o Nordeste foram construídas ao longo dos séculos. As estatísticas econômicas, deslocadas da história dos lugares, massificaram preconceitos e reafirmaram trajetórias hegemônicas.

Em uma breve exploração do Atlas, destacamos que chama a atenção a importância do Ciclo da Borracha. Entre o censo de 1890 e o de 1920, a população do Pará, praticamente, foi multiplicada por três, enquanto a do Brasil, dobrou. Belém era a quarta cidade mais populosa do Brasil em 1920. A borracha era o segundo produto mais importante da pauta de exportações entre 1820 e 1890 e, em 1909, os portos do Amazonas e do Pará eram, respectivamente, o segundo e o terceiro maiores exportadores do país, ficando atrás apenas de São Paulo.



As informações trazidas por Luiz Fernando Saraiva e os demais organizadores desta obra nos permitem falar a história em diferentes perspectivas, não importando se esses percursos foram pouco ou muito explorados pela historiografia brasileira. Em cada um dos mapas e estatísticas organizados pelos autores, podemos encontrar formas novas de compreender o nosso passado e de refletir sobre o Brasil contemporâneo.

Macapá, AP, em 21 de dezembro de 2023.

***Senador  
Randolfe Rodrigues***

Presidente do Conselho Editorial  
do Senado Federal

# PREFÁCIO

---

A interlocução entre História e Geografia não é novidade entre nós: basta lembrar o nome da instituição que, a partir de 1838, reuniu os nomes importantes da historiografia brasileira: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), igualmente responsável pela edição, desde 1839, da sua *Revista Trimensal*. Um dos seus sócios mais ilustres, por exemplo, Capistrano de Abreu, foi quem sugeriu ao botânico alemão Philipp von Luetzelburg que a viagem que realizou de janeiro de 1911 a março de 1912 – 3.510 quilômetros através da Bahia e Piauí no intuito de estudar e preparar o que ele denominava um esboço de fitogeografia do Nordeste brasileiro – fosse feita pelos “caminhos antigos”. E na obra-síntese de outro sócio do IHGB, Roberto Simonsen, a *História Econômica do Brasil* (1937), os mapas apareciam pela primeira vez para assinalar não só tais caminhos antigos, mas as regiões mineradoras e as áreas de criação de gado no período colonial.

O *Atlas histórico-econômico do Brasil no século XIX* constitui uma iniciativa que retoma essa interlocução entre a Geografia e a História. Mas não só. Ou melhor, não é esse o mérito mais importante desta obra. Para além de estimular a erudição espacial, os mapas deste *Atlas* correspondem, acima de tudo, a imagens que concentram enormes bases de dados, e não simples recursos que ajudam a construir o nosso conhecimento sobre a História Econômica do Brasil no século XIX. Mas os mapas podem aqui também ser assumidos como pontos de partida para investigações futuras, tendo em vista as possibilidades abertas pelo geoprocessamento aplicado à História Econômica.

Por fim, um aspecto que deve ser enfatizado: o *Atlas* é, sem dúvida alguma, um material didático de elevada qualidade, razão pela qual deveria ser amplamente difundido nas graduações, especialmente de História, Geografia e Economia e, com isso, exercer uma influência extremamente benéfica à formação dos alunos, que não só passam a ter acesso à historiografia econômica básica, mas também às técnicas de tratamento dos dados. E pela sua própria natureza, o *Atlas* constitui, por si só, uma manifestação concreta dos excelentes resultados que se podem obter por meio de equipes multidisciplinares, ao reunir historiadores, geógrafos, arquitetos, economistas, demógrafos etc.

**Angelo Alves Carrara**

Professor do Departamento de História da Universidade Federal de Juiz de Fora e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Ouro Preto

# NOTA TÉCNICA

---

Para a elaboração dos cartogramas foram estabelecidos padrões para representação gráfica. Isso inclui os elementos de representação geográfica (Norte, escala, legenda e paralelos e meridianos). O mesmo recorte evidenciando o território foi realizado sempre que possível nos cartogramas principais de cada capítulo, variando apenas conforme fossem necessários recortes específicos para representação dos dados.

O desenho cartográfico foi realizado com utilização do software livre de código aberto QGIS versão 3.26.3, que permite a edição de dados georreferenciados. Para representação dos recortes provinciais, municipais e territoriais do Brasil, bem como a rede hidrográfica brasileira, foram utilizados os *shapefile* disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Também recorremos ao mapa-base Esri® World Terrain Base como camada de fundo dos mapas. Finalmente, a projeção e sistema de coordenadas em todos os mapas é a UTM – Universal Transversa de Mercator, com o sistema de referência WGS 84.

Para a inserção dos dados relativos aos anos que se estendem entre 1800 e 1920, foram utilizados recortes provinciais aproximados, sem levar em consideração as zonas de conflito, de contestado e de litígio, o que levaria a uma complexidade muito grande e prejudicaria a visualização dos dados, justamente nossa intenção na publicação deste *Atlas*. Para isso, trazemos logo no início uma breve nota sobre as alterações no território brasileiro, de forma que se possa remeter a esse mapa quando houver dúvidas ou necessidade de contraposição.

Por fim, por se tratarem de dados históricos e com registros bastante escassos, alguns dos pontos e traçados podem referir-se a posições aproximadas. Conforme outros dados se tornem acessíveis e sejam levantados com relação à localização geográfica de empreendimentos, infraestruturas ou delimitações territoriais, os mapas podem ser aprimorados em edições futuras.

Amanda Gonçalves Marinho – Doutoranda, mestre em História Econômica pela USP, levantou os dados referentes à seção Patentes (Mapa 26).

Bernardo Mayer Florentino – Mestrando em História pela UFF, levantou os dados referentes à seção Rendas Alfandegárias (Mapa 18).

Bruna Dourado – Doutora em História pela UFF, levantou os dados referentes à seção Correio Marítimo e Companhias Fluviais (Mapa 30).

Daniel Monteiro Huertas – Doutor em Geografia Humana pela USP, levantou os dados referentes às seções Evolução do Território (Mapas 1 e 2) e Estradas Terrestres (Mapa 27).

Demétrio Matheus dos Santos – Mestrando em História pela UFF, levantou os dados referentes às seções Indústrias Existentes até 1920 (Mapa 23) e Indústrias Têxteis Existentes até 1920 (Mapa 24).

Denis Castilho – Doutor em Geografia pela UFG, levantou os dados referentes à seção Geração de Energia Elétrica 1879-1920 (Mapa 25).

Diego Luiz Ribeiro de Almeida - Mestrando em História pela UFRPE, levantou os dados referentes às populações originárias (mapa 5.D).

Felipe Marinho Duarte – Mestre em História pela UFJF, levantou os dados referentes às seções Apólices Municipais (Mapa 21) e Estradas Terrestres (Mapa 27).

Glauber Miranda Florindo – Doutor em História pela UFF, levantou os dados referentes às seções Geração de Energia Elétrica, 1879-1920 (Mapa 25) e Jornais e Revistas em Circulação, 1870 (Mapa 34).

James Willian Goodwin Jr. – Doutor em História pela UFMG, levantou os dados referentes à seção Rede Telefônica, 1915 (Mapa 33).

Karina Moreira Ribeiro da Silva e Melo - Doutora em História pela Unicamp, levantou os dados referentes às populações originárias (mapa 5.D).

Liana Rayssa Mota Amorim - Doutoranda em História UFRRJ, Mestre em História UFMA, levantou os dados referentes às populações originárias (mapa 5.D)

Matheus Sinder – Mestre e doutorando em História pela UFF, levantou os dados referentes às seções Rendas Alfandegárias (Mapa 18) e Indústrias Existentes até 1850 (Mapa 22).

Pedro José de Oliveira Machado – Doutor em Geografia pela UFF, levantou os dados referentes à 1ª Parte, População (Mapas 3 a 11).

Perla Daniele Costa Carreiro – Graduanda em Economia pela UFMA, levantou os dados referentes à seção Ferrovias Existentes, 1898 (Mapa 28).

Rita de Cássia da Silva Almico – Doutora em História pela UFF, levantou os dados referentes às seções População em 1872 (Mapas 3 a 5), Bancos Criados no País até 1880 (Mapa 19), Indústrias Existentes até 1920 (Mapa 23) e Indústrias Têxteis Existentes até 1920 (Mapa 24).

Silvana Andrade dos Santos – Doutora em História pela UFF, levantou os dados referentes à seção Tráfico Legal e Ilegal de Escravos, 1776-1860 (Mapa 12).

Soraia Sales Dornelles - Doutora em História pela Unicamp, levantou os dados referentes às populações originárias (Mapa 5.D).

Thiago Alvarenga de Oliveira – Doutor em História pela UFF, levantou os dados referentes à seção Caixas Econômicas (Mapa 20).

Thiago Campos – Doutor em História pela UFF, levantou os dados referentes à seção Tráfico Legal e Ilegal de Escravos, 1776-1860 (Mapa 12).

## Agradecimentos

Instituto Moreira Salles

Luiz Eduardo Simões de Souza

Matheus Cavalcanti Bartholomeu

Renato Junio Franco

Renato Leite Marcondes

## Ilustração cartográfica

Wagner Nabarro

# INTRODUÇÃO

---

É espécie de mantra para os historiadores contemporâneos, a máxima formulada por Marc Bloch de que “a História é o estudo do homem no tempo” (BLOCH, 1997) poderia muito bem ser acrescida da sentença “... e no espaço” sem, com isso, deturpar os ensinamentos do velho mestre. Com efeito, Bloch estava ciente da complementaridade indissociável entre esses dois elementos: juntamente com o denominador humano, eles conferem ao envolver histórico uma dupla dimensão – *diacronia* e *sincronia* – que são os decursos de uma passagem pelo tempo e pelo espaço, respectivamente. Disso decorre que a delimitação dos marcos espaço-temporais de análise é etapa primordial de qualquer pesquisa histórica, como ademais de todo fazer científico, argumenta o filósofo e sociólogo Pierre Bourdieu (2008).

Dentre as várias opções metodológicas disponíveis ao historiador, merece destaque a interdisciplinaridade entre Geografia e História, relação de longa tradição. Na cultura ocidental, desde pelo menos a Grécia Antiga, o ato de conhecer significa fundamentalmente reconhecer a história das pessoas em um lugar. Tal se deu com Heródoto, que viajou por várias partes do mundo para poder contar a História das Guerras Médicas entre gregos e persas, e que modificou definitivamente as relações do mundo no século V a.C. Também Políbio, quando quis explicar a importância de seu livro sobre a história de Roma, perguntava que pessoa no mundo não iria querer saber como um povo havia se tornado o maior império existente. Pessoas e lugares foram as bases do início do pensamento na História e na Geografia de então.

Ao longo da História Ocidental, essa relação próxima entre essas duas ciências se manteve – ciências estas por vezes unidas, por vezes mais afastadas, mas sempre em diálogo. No fim do século XIX e início do XX, o conjunto de transformações econômicas, sociais e políticas que operaram no Globo inteiro, reforçou essa união entre a História e a Geografia – tanto no mundo dos impérios e das conquistas, quanto nas ciências sociais que se consolidavam como campo do conhecimento.

É da forte tradição francesa da Escola dos Annales que os trabalhos de historiadores e geógrafos se juntaram, tentando explicar as sucessivas interferências do meio ambiente nas histórias de nações, impérios e regiões, e também as formas como os homens alteravam as paisagens que ocupavam. No Brasil, a construção do nosso campo universitário se deu com a presença de vários desses pesquisadores entre nós – notadamente na criação e primeira geração da Universidade de São Paulo, a partir da década de 1930. Historiadores como Fernand Braudel e geógrafos como Pierre Monbeig reforçaram a importância que esses dois campos do conhecimento tinham em nossa história de país-continente, tão marcado por diferentes regiões e paisagens em seu território.

Essa aproximação foi muito forte até os anos de 1980 nos programas de pós-graduação criados na Universidade de São Paulo, na Universidade do Brasil – mais tarde UFRJ – e na Universidade Federal Fluminense, Universidade Federal de Minas Gerais, Universidade Federal da Bahia e Universidade Federal de Pernambuco, para citarmos algumas das mais importantes. Foram inúmeras dissertações de mestrado e teses de doutorado que possuíam uma extensa introdução, quando não um capítulo inteiro dedicado à discussão dos aspectos geográficos do “espaço” de pesquisa delimitado.

A partir de novas concepções teóricas e novas temáticas nos dois campos, essa aproximação se esfriou um pouco nas últimas décadas, justamente no momento em que a revolução tecnológica dotou historiadores e geógrafos de novas ferramentas muito mais precisas e eficientes para a realização dos seus ofícios. Do lado da História, o uso massivo de computadores e banco de dados permitiu aos pesquisadores acumularem uma grande e variada gama de informações que lançam luzes em processos econômicos (além de outros) que os contemporâneos não conseguiam perceber.

Do lado da Geografia, as novas ferramentas de georreferenciamento, localização e discussão do espaço permitem níveis de acuidade e análises somente pensadas em exercícios literários, como a metáfora de Borges sobre um país que amava a Geografia e construiu um mapa tão fiel e completo da realidade do espaço que era do tamanho exato da realidade.

Com ambições um pouco mais modestas, este *Atlas* é um esforço, dentre tantos outros que estão ocorrendo nos últimos anos, que propõe um novo encontro entre a História e a Geografia, incorporando os diversos avanços nessas duas áreas. Herdeiro direto do II Seminário Sistemas de Informação Geográfica em História, ocorrido na Universidade Federal Fluminense em 2015, no qual as primeiras ideias desse esforço coletivo surgiram, também este trabalho se influenciou pelo *Atlas Histórico da América Lusa* organizado pelo professor Tiago Gil, da Universidade de Brasília, e que tem se destacado como um dos maiores especialistas nesse esforço de aproximar a História e a Geografia (GIL et al, 2016).

A temática central aqui são as pesquisas em História Econômica que tenham como base o longo século XIX (c. 1780-1920) pelo uso massivo de fontes quantitativas e seriais que essa disciplina exige e também por ser a área de formação dos organizadores da presente obra. A utilização de banco de dados de vários pesquisadores por meio do georreferenciamento pode nos ajudar a confirmar as hipóteses já construídas pela historiografia (que é um dos primeiros “usos” da Geografia) ou ainda formular novas questões e demonstrar novas sendas e investigações – essa talvez a principal contribuição que a Geografia pode aportar agora para a História, não mostrar a “verdade” esperada quando se produz os mapas, senão encontrar novas perguntas que sugerem novas respostas.

Vários dos mapas aqui produzidos permitem essa dupla relação, confirmam e ilustram grande parte de nossa realidade exportadora e escravista no longo século XIX, mas, ao mesmo tempo, questionam as interpretações que condenavam nossa economia ao atraso e à estagnação. Esperamos que os textos explicativos, os elementos gráficos e a bibliografia e fontes consultadas de cada mapa apresentado neste *Atlas* sejam um ponto de partida para investigações mais profundas que contribuam para uma melhor visualização de nosso espaço e passado.

Por fim, destacamos que aspectos sociais, políticos e culturais extremamente importantes não foram aqui tratados. Lamentamos que dados como a existência de quilombos; aldeamentos; revoltas

escravas, indígenas e/ou populares; composição política dos partidos por províncias; distribuição de títulos de nobreza; existência de instituições de auxílio-mútuo; irmandades; escolas e institutos culturais, dentre tantos outros temas possíveis, não puderam ser incorporados ao nosso *Atlas*. Isso, por dois motivos – o primeiro é o limite dos autores, como já assinalado; a segunda questão é o próprio “estado da arte” das pesquisas aqui realizadas pelos investigadores nos campos da História Política, Cultural e Social. Que o desafio e as lacunas aqui enfrentados sirvam de estímulo para experiências semelhantes com novas questões e bases de dados. O esforço coletivo e interdisciplinar de pesquisa se torna cada vez mais importante entre nós.

**Luiz Fernando Saraiva**  
**Wagner Nabarro**  
**Pérola Goldfeder**  
organizadores

*Jovens, possivelmente escravizados, circa 1882, Vale do Paraíba, Marc Ferrez.*



# EVOLUÇÃO TERRITORIAL DO BRASIL NO SÉCULO XIX

A ocupação colonial do Brasil se expandiu para além dos limites previamente estipulados, e o ajuste de suas fronteiras externas resultou de uma combinação de avanços da colonização, do estabelecimento de tratados e de conflitos como a Guerra do Paraguai. Se o Tratado de Tordesilhas determinava um meridiano divisório, o Brasil hoje se estende muito além, com fronteiras já bastante recortadas, muitas vezes seguindo cursos de rios onde foram delimitadas divisas. Internamente, o ajuste de fronteiras entre as províncias também transitou de um traçado seguindo os paralelos na forma de capitânicas hereditárias para um sistema de 26 estados e um distrito federal, as fronteiras seguindo o curso de rios e resultando da evolução histórica, envolvendo diversas disputas e acordos.

O território do Império, no século XIX, tinha nele incorporado as 19 províncias existentes. A monarquia apoiava seu discurso no conceito de civilização e, portanto, a manutenção da integridade do território herdado era vista como fundamental. A expansão territorial é vista, assim, como uma espécie de “missão civilizatória” (MORAES, 2005, p. 95).

A integridade territorial foi edificada pela diplomacia que, estrategicamente, não descartava os antigos tratados coloniais de limites – Utrecht (1713), Madrid (1750), El Pardo (1761), Santo Ildefonso (1777) e Badajoz (1801). Assim, “para reforçar a unidade do conjunto de terras de origem lusitana, as mesmas estratégias portuguesas de controle das duas maiores bacias continentais, a Platina e a Amazônia, são mantidas” (BIAGGI, 2015, p. 5-6). Com isso, “o uso dos antigos mapas pode servir de prova, quando se evocam os direitos adquiridos pelo *uti possidetis* para chegar a acordos mais vantajosos para o Brasil”.

Conforme Goes Filho (1999), se o *uti possidetis juris* derivava dos documentos que as nações poderiam produzir no momento de sua independência – resolvendo várias questões entre repúblicas hispânicas –, para o Império, os documentos do Direito Público da coroa espanhola não tinham legitimidade nas tratativas com o Brasil, e, por isso, a orientação diplomática oficial, a partir de 1849, foi o *uti possidetis de facto*, que valorizava a posse colonial efetiva.

Podemos considerar que até 1853 a fronteira ainda se encontra muito difusa, e a estrutura de divisão interna não se encontra ainda consolidada. Nessa primeira metade de século, o Triângulo Mineiro é transferido de Goiás em 1816 e Alagoas se desmembra de Pernambuco em retaliação à revolução pernambucana. Enquanto isso, o oeste baiano é incorporado a partir de Pernambuco e Sergipe se desmembra da Bahia em 1821. Em 1834, Rio de Janeiro seria elevado a Município Neutro em sua condição de capital do Império. Finalmente, em 1850, o Amazonas é desmembrado do Grão-Pará e, em 1853, seria a vez do Paraná desmembrar-se de São Paulo e Santa Catarina, originando uma configuração interna mais próxima da atual.

Externamente, a faixa de fronteira ainda é bastante difusa, e vemos episódios de importantes disputas. A invasão da Cisplatina leva à consequente criação, em 1828, da República Oriental do Uruguai. Já a Guerra do Paraguai faz com que seja estabelecida a fronteira desse país com o estado do Mato Grosso, incorporando-se às porções ocidentais. O conflito militar ainda rege uma terceira invasão, a da Guiana Francesa, com um breve período de ocupação.

No início da República, a ocupação do espaço é tida como construção do país, e mantém-se o conceito de civilização (MORAES, 2005). Antes da consolidação definitiva das fronteiras, foi criada uma faixa de fronteira em 1890 pela Lei nº 601, uma unidade territorial específica com 60 quilômetros, a partir do limite internacional. Seguem-se acordos bilaterais para encerrar os litígios. O barão do Rio Branco tem forte atuação nisso, convocado para trabalhar como advogado em duas das questões e convidado em 1902 para assumir o cargo de ministro das Relações Exteriores.

Externamente, a segunda metade do século XIX e o começo do XX é marcada por acordos bilaterais para definição final das fronteiras do país, embora já estivessem muito próximas das atuais. Entre os acordos mais importantes estão: Brasil-Argentina (1895 – questão de Palmas), Brasil-França (1900, questão do Amapá), Brasil-Bolívia (1903, Tratado de Petrópolis), Brasil-Grã Bretanha (1904, questão do Pirara), Brasil-Colômbia (1907), Brasil-Peru (1909).

*Partida para colheita de café com carro de boi.*  
Vale da Paraíba, 1885, Marc Ferrez.



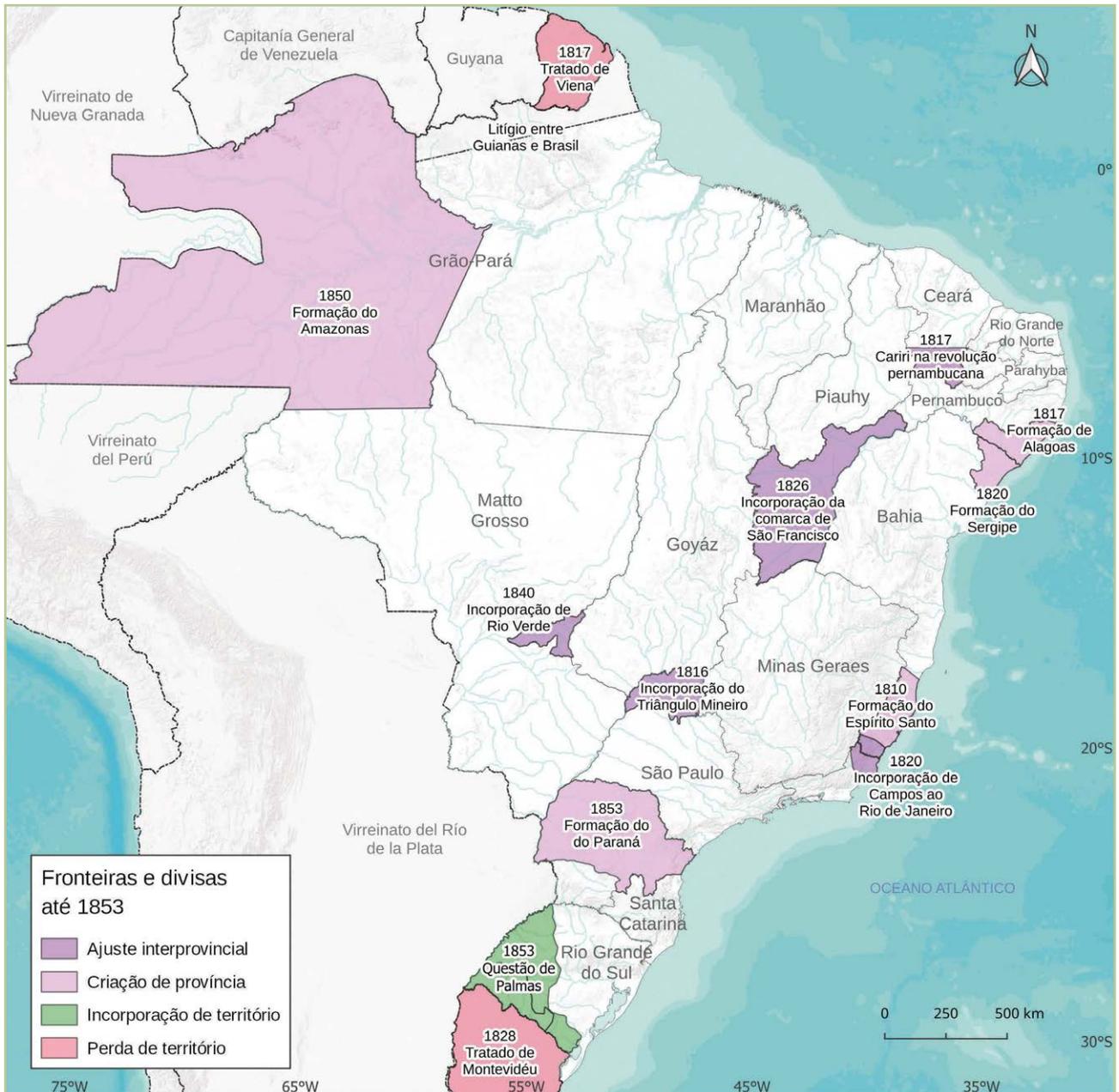
O estabelecimento dessas fronteiras terrestres se deu de diversos modos. Por arbitragem, se estabeleceram fronteiras com a Guiana Francesa e com a Guiana Inglesa, além da fronteira de Palmas com a Argentina. Suriname e as fronteiras do Rio Grande, na Argentina, e do Guaporé, na Bolívia, foram ajustadas por acordo entre as metrópoles coloniais. A negociação garantiu as fronteiras da Venezuela, Colômbia, Peru, além das fronteiras do Pantanal com a Bolívia e a compra do Acre. Finalmente, a guerra definiu as fronteiras do Uruguai e do Paraguai.

Internamente, restavam alguns ajustes para aproximar-se da situação pré-Constituição de 1988. Duas regiões importantes de disputa foram o Contestado Catarinense, quando Santa Catarina e Paraná disputaram terras que acabaram por pertencer ao primeiro estado, em um conflito que envolvia o estabelecimento da malha ferroviária; e o Contestado Mineiro, em que o Espírito Santo pleiteava controle sobre uma área que acabou fazendo parte do leste de Minas Gerais, questão resolvida em definitivo apenas em 1963. Outros pequenos ajustes incluíram o norte do Mato Grosso, incorporado do antigo Grão-Pará.

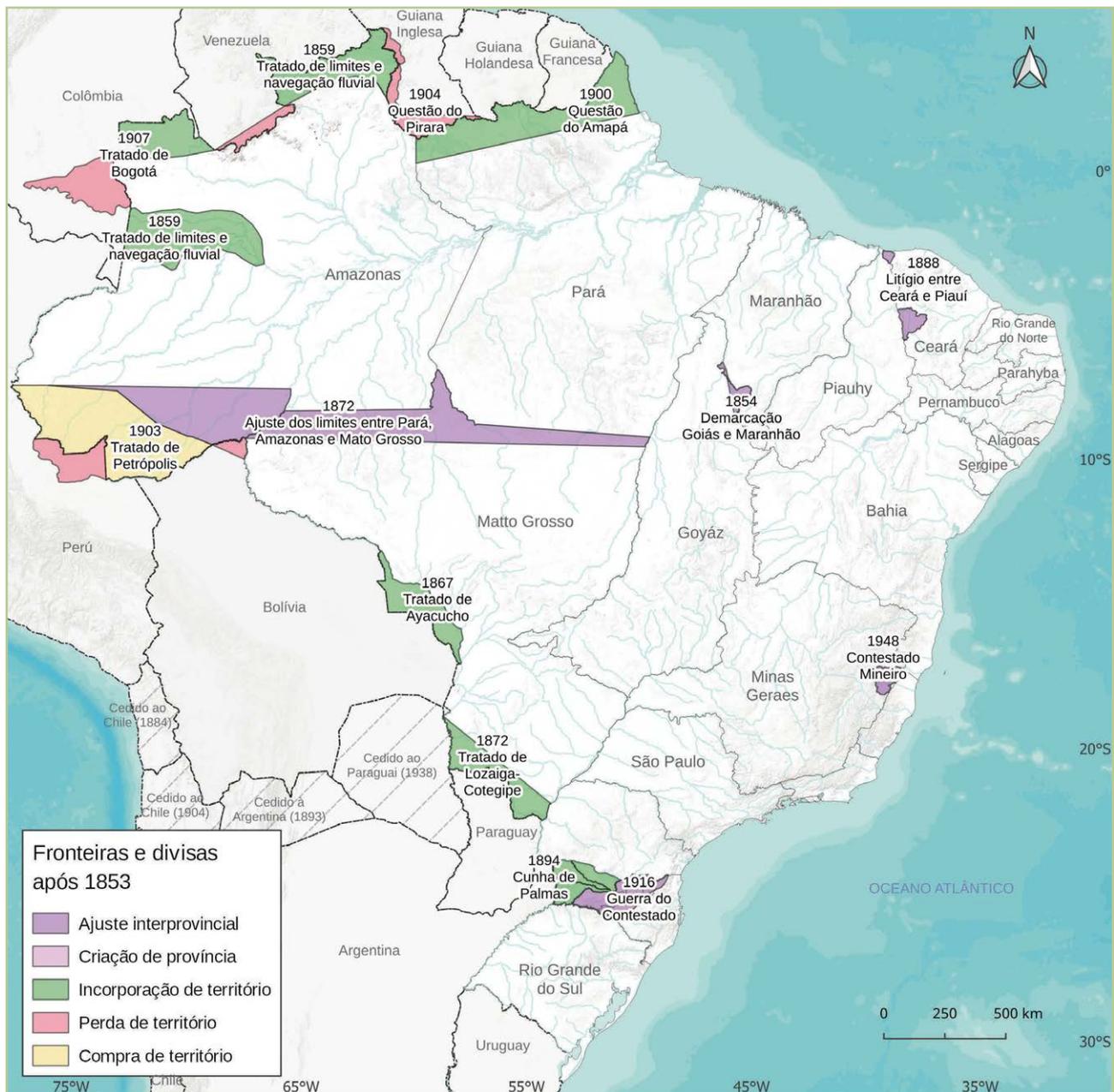
Assim, somente na segunda década do século XX é que podemos falar de um território já consolidado, ainda que vários pequenos ajustes internos tenham sido feitos posteriormente. Além disso, após a Constituição de 1988, algumas importantes transformações foram feitas, como a criação dos estados de Mato Grosso do Sul e Tocantins e a delimitação e elevação a estado da federação de Roraima e Rondônia, para dar forma à divisão atual entre unidades da federação. Cabe lembrar que, apesar de bastante consolidado, o território não é livre de pequenas disputas e separatismos nas delimitações estaduais e de tensões nas áreas de fronteira que, no entanto, têm efeitos limitados, já que as divisas agora contam com uma precisão muito maior – inclusive, com o georreferenciamento – em seu traço e em sua regulação, não mais dependendo de representações cartográficas ou de indicações genéricas de marcos.



## MAPA 1: EVOLUÇÃO TERRITORIAL DO BRASIL, 1808-1853



## MAPA 2: EVOLUÇÃO TERRITORIAL DO BRASIL, 1853-1903





# POPULAÇÃO

---

Desde o século XVIII, são feitas estimativas e contagens demográficas no Brasil, cada qual com um objetivo diferente (recrutamento militar, arrecadação fiscal, eleições etc.). De acordo com Botelho (2005a, p. 67), “os censos surgiram de início como parte dos esforços do império português em conhecer-se para melhor administrar-se”. Mas é no século XIX que essa tarefa vai se acentuar e ganhar organização e abrangência.

Foram muitas as experiências levadas a efeito antes dos recenseamentos gerais iniciados na segunda metade do século XIX, e que tinham diferentes escalas de abrangência.

Assim foi com as chamadas Listas Nominativas, “[...] maior conjunto de informações nominais de natureza censitária remanescente para o período imperial brasileiro” (GODOY; RODARTE; PAIVA, 2003, p. 2).

Com a Lei nº 387, de 19 de agosto de 1846, ficava prevista a realização de censos a cada oito anos (Artigo 107: “De oito em oito annos proceder-se-ha ao arrolamento geral da população do Império, pela maneira, que o Governo julgar acertada”). “O período intercensitário refletia bem as preocupações eleitorais, já que visava a cobrir o lapso de duas legislaturas” (BOTELHO, 2005b, p. 328). Mas essa situação desenhada legalmente não se converteu em realidade, e somente em 1870, com a edição da Lei nº 1.829, de 9 de setembro, é que se vai estabelecer a obrigatoriedade de realização dos recenseamentos no país, como dispunha seu Artigo 1º ao afirmar que “De dez em dez annos proceder-se-ha ao recenseamento da população do Império”. Desde então, tem-se a realização do primeiro recenseamento geral, em 1872. Para Oliveira (2003,

p. 9), o levantamento de 1872 se caracteriza como o primeiro censo geral do país por apresentar critérios explícitos, respaldo legal, dotação orçamentária específica, simultaneidade da pesquisa, data de referência preestabelecida, demarcação territorial prefixada, universalidade da enumeração dentro desse território e enumeração individual de todas as pessoas e ainda por ter o propósito manifesto de se conhecer a população brasileira.

Após o censo de 1872, outros se seguiram, mesmo que a tal periodicidade de dez anos tenha sido ignorada, várias vezes, por razões diversas. Assim ocorreu com o censo seguinte, que não foi realizado em 1880, mas uma década depois, em 1890. E os recenseamentos gerais de 1910 e 1930, que nem foram realizados, e com o de 1990, que teve sua realização atrasada em um ano, sendo viabilizado no ano seguinte.

Neste *Atlas* iremos tratar os dados dos censos de 1872, 1890, 1900 e 1920. A seguir, são apresentados os dados demográficos desses recenseamentos gerais (Tabela 1), estrategicamente realizados no fim do século XIX e início do século XX, período em que o país passou por grandes transformações políticas, econômicas, administrativas e também demográficas.



Fonte: Brasil (1926)

**Tabela 1: Dados demográficos do Brasil, por sexo e províncias (estados), segundo os censos de 1872, 1890, 1900 e 1920**

Unidades da Federação	População em 1872			População em 1890		
	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres
Alagoas	348.009	173.497	174.512	511.440	250.480	260.960
Amazonas	57.610	31.470	26.140	147.915	80.921	66.994
Bahia	1.379.616	719.447	660.169	1.919.802	960.270	959.532
Ceará	721.686	365.847	355.839	805.687	394.909	410.778
Distrito Federal	274.972	158.766	116.206	522.651	293.657	228.994
Espírito Santo	82.137	41.466	40.671	135.997	69.813	66.184
Goiás	160.395	80.340	80.055	227.572	112.583	114.989
Maranhão	359.040	178.831	180.209	430.854	212.586	218.268
Mato Grosso	60.417	31.623	28.794	92.827	47.196	45.631
Minas Gerais	2.039.735	1.047.026	992.709	3.184.099	1.627.461	1.556.638
Pará	275.237	142.497	132.740	328.455	166.357	162.098
Paraíba	376.226	190.114	186.112	457.232	219.833	237.399
Paraná	126.722	64.810	61.912	249.491	128.209	121.282
Pernambuco	841.539	428.588	412.951	1.030.224	503.555	526.669

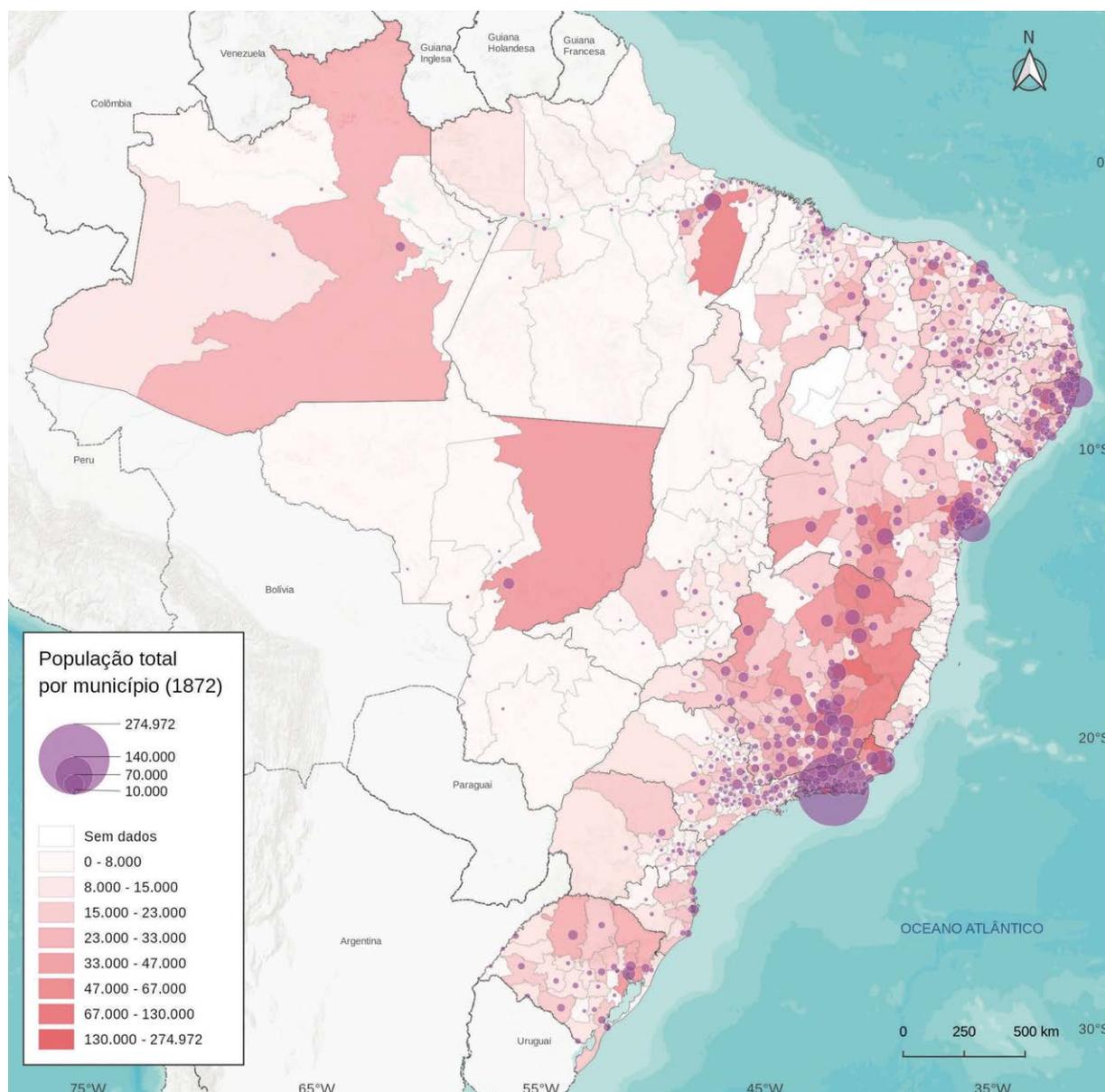
Unidades da Federação	População em 1872			População em 1890		
	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres
Piauí	202.222	102.267	99.955	267.609	133.707	133.902
Rio de Janeiro	782.724	418.200	364.524	876.884	445.673	431.211
Rio Grande do Norte	233.979	119.292	114.687	268.273	130.712	137.561
Rio Grande do Sul	434.813	226.708	208.105	897.455	459.118	438.337
Santa Catarina	159.802	81.157	78.645	283.769	141.989	141.780
São Paulo	837.354	436.344	401.010	1.384.753	708.011	676.742
Sergipe	176.243	85.579	90.664	310.926	150.892	160.034
Território do Acre	---	---	---	---	---	---
<b>Total (Brasil)</b>	<b>9.930.478</b>	<b>5.123.869</b>	<b>4.806.609</b>	<b>14.333.915</b>	<b>7.237.932</b>	<b>7.095.983</b>

Unidades da Federação	População em 1900			População em 1920		
	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres
Alagoas	649.273	333.141	316.132	978.748	479.303	499.445
Amazonas	249.756	136.636	113.120	363.166	196.202	166.964
Bahia	2.117.956	1.056.314	1.061.642	3.334.465	1.646.104	1.688.361
Ceará	849.127	419.279	429.848	1.319.228	637.518	681.710
Distrito Federal	746.749	419.569	327.180	1.157.873	598.307	559.566
Espírito Santo	209.783	109.228	100.555	457.328	234.933	222.395
Goiás	255.284	127.822	127.462	511.919	259.538	252.381
Maranhão	499.308	246.751	252.557	874.337	428.759	445.578
Mato Grosso	118.025	59.797	58.228	246.612	133.146	113.466
Minas Gerais	3.594.471	1.838.238	1.756.233	5.888.174	2.981.806	2.906.368
Pará	445.356	228.471	216.885	983.507	502.687	480.820
Paraíba	490.784	244.201	246.583	961.106	468.580	492.526
Paraná	327.136	168.927	158.209	685.711	354.526	331.185
Pernambuco	1.178.150	586.012	592.138	2.154.835	1.055.313	1.099.522
Piauí	334.328	169.163	165.165	609.003	303.185	305.818
Rio de Janeiro	926.035	472.649	453.386	1.559.371	791.310	768.061
Rio Grande do Norte	274.317	133.925	140.392	537.135	260.778	276.357
Rio Grande do Sul	1.149.070	584.208	564.862	2.182.713	1.103.986	1.078.727
Santa Catarina	320.289	161.558	158.731	668.743	339.712	329.031
São Paulo	2.279.608	1.184.164	1.095.444	4.592.188	2.381.740	2.210.448
Sergipe	356.264	175.184	181.080	477.064	228.055	249.009
Território do Acre	---	---	---	92.379	58.330	34.049
<b>Total (Brasil)</b>	<b>17.371.069</b>	<b>8.855.237</b>	<b>8.515.832</b>	<b>30.635.605</b>	<b>15.443.818</b>	<b>15.191.797</b>

Fonte: Brasil (1876, 1898, 1905, 1926)

# MAPA 3

## População brasileira em 1872 (por município)



Dentro do Império luso-brasileiro, os levantamentos estatísticos nunca foram feitos de maneira sistemática e com recenseamentos gerais. A maioria dos documentos eram compilações de funcionários régios, a partir de relatórios de autoridades locais como juízes e padres que conheciam intimamente a população local. Esses dados eram agregados em relatórios gerais, nos quais muitas vezes perdiam-se informações sobre as populações que habitavam os distritos, vilas e cidades.

A vinda da família real em 1808 aumentou o interesse da coroa portuguesa no controle e conhecimento da população e território brasileiro. Assim, a partir de 1819, começamos a ter relatórios estatísticos mais sistematizados, embora a elaboração de um censo “nacional” não fosse possível. Na lei eleitoral de 1820, nas discussões da Assembleia Nacional Constituinte em 1823 e ainda no período regencial (1831-1840), a necessidade de um censo apareceu repetidas vezes nos debates parlamentares e também na letra da lei. Em 1831, começou de fato um levantamento censitário em várias províncias do país, porém tais dados não chegaram a se completar para todo o nosso território, existindo províncias com censos quase completos (como no caso de Minas Gerais) e outras em que esses dados sequer existiam.

Em 1870, logo após a Guerra do Paraguai, o Império do Brasil lançou as bases para um novo recenseamento que demorou dois anos para ficar pronto e se tornou o mais completo do Império do Brasil e de todos realizados no século XIX.

Poucos municípios não responderam, e em algumas regiões existem discrepâncias dos dados da população vistos em outros estudos. De todo modo, podemos perceber que o país possuía, em 1872, 642 municípios e uma população de 9.930.478 de habitantes, dos quais 1.510.806 seriam escravos (Mapa 4).

A distribuição dessa população era ainda predominantemente litorânea, com o Município Neutro da corte, ou o Rio de Janeiro, como o maior do país com 274.972 habitantes.

Os eixos de povoamento mais significativos eram aqueles ligados à produção cafeeira (porções de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo), à mineração (Minas Gerais, Bahia e porções de Goiás e Mato Grosso), ao açúcar (Nordeste e Centro-Sul) e pecuária (interior do Nordeste e Centro-Sul de nosso território).

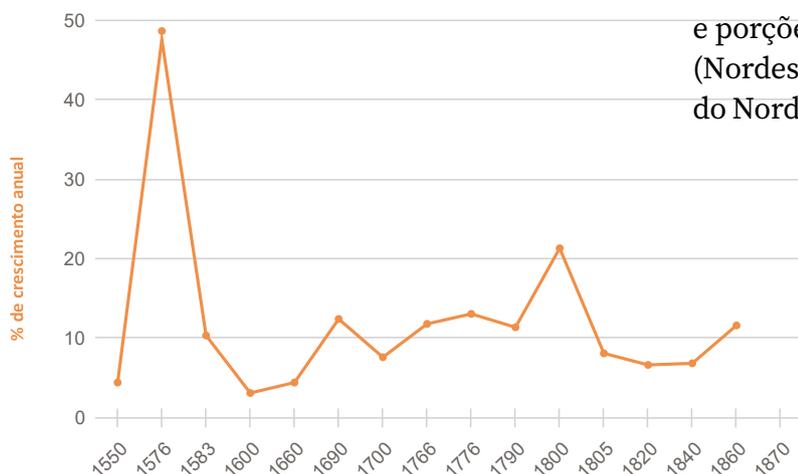
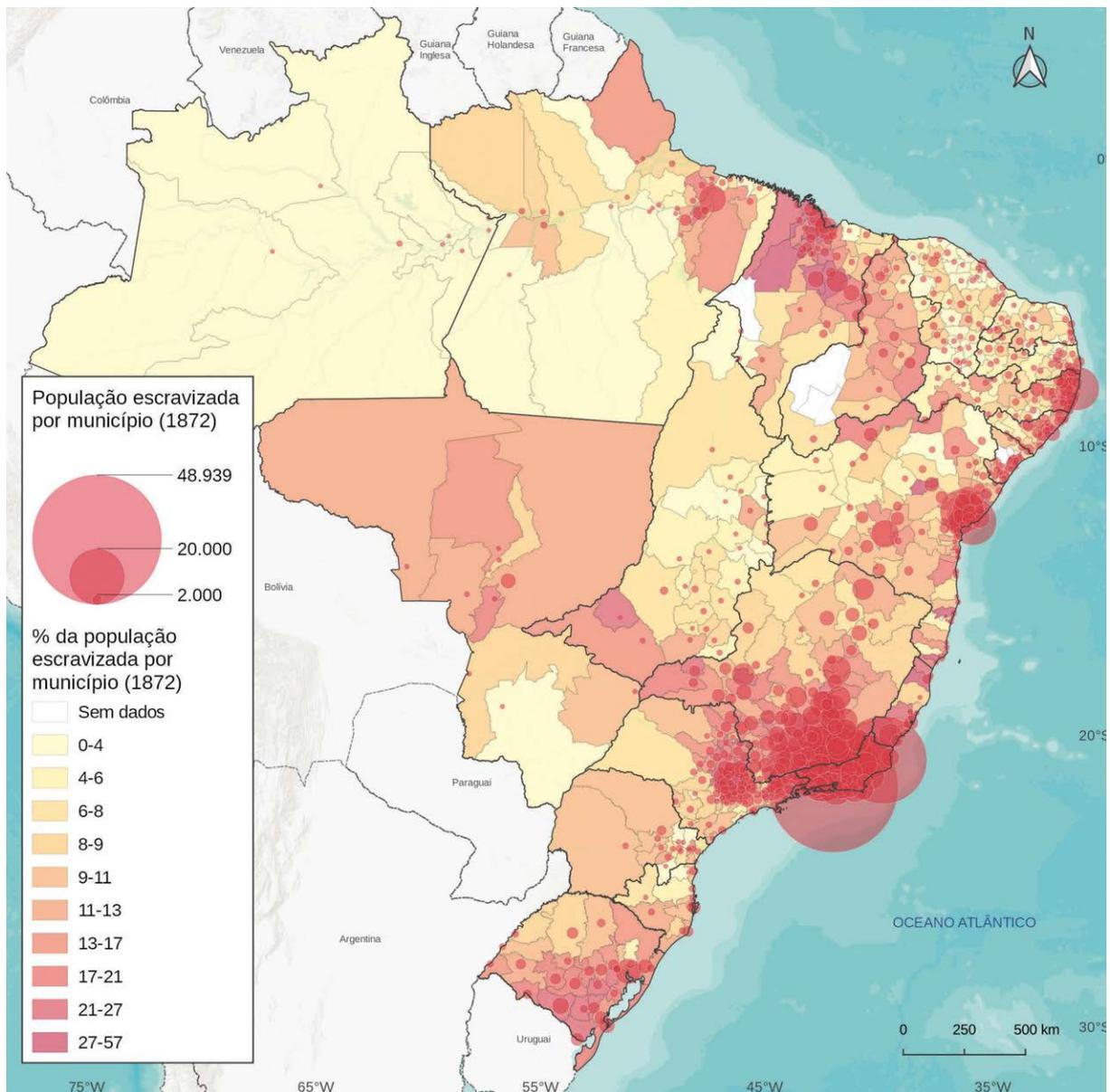


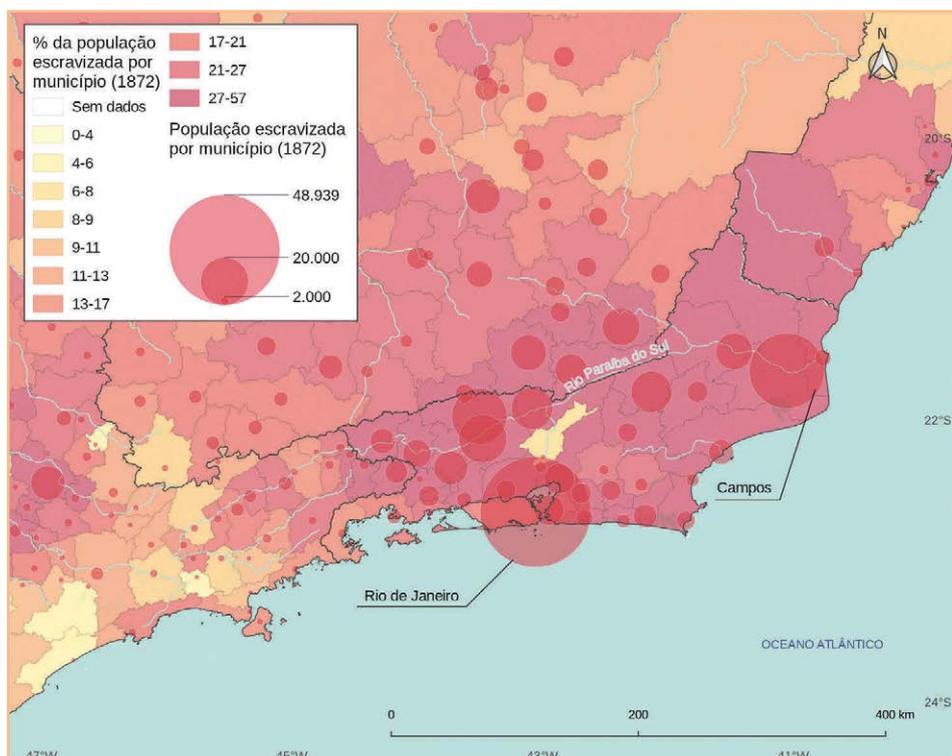
Gráfico 1: Percentual de crescimento da população do Brasil, 1550-1860  
Fonte: IBGE (2007, p. 221)

# MAPA 4

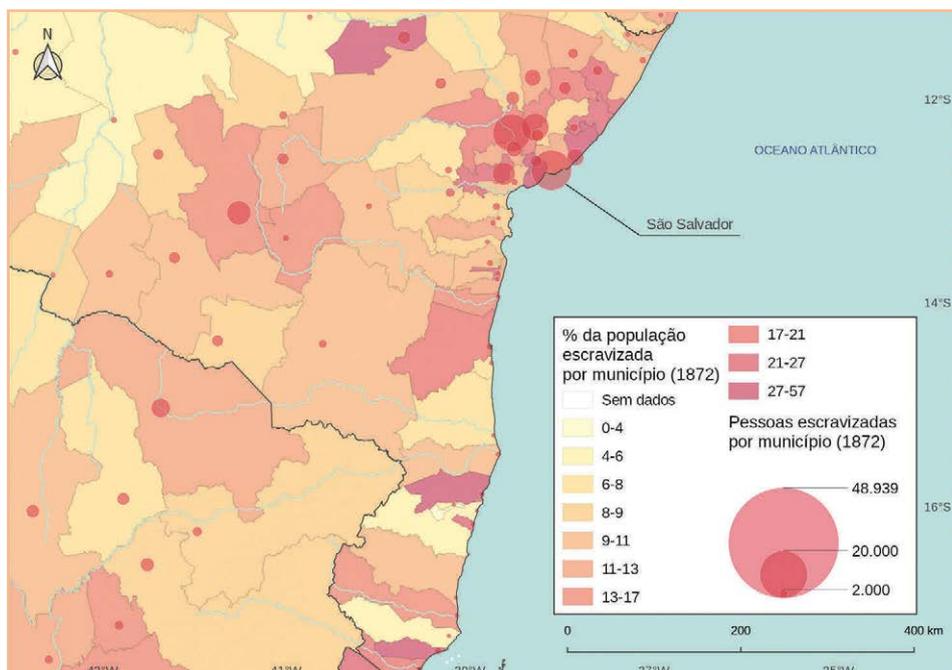
## Percentual da População Escravizada em 1872 (por município)



Mapa 4.A: Vale do Rio Paraíba do Sul

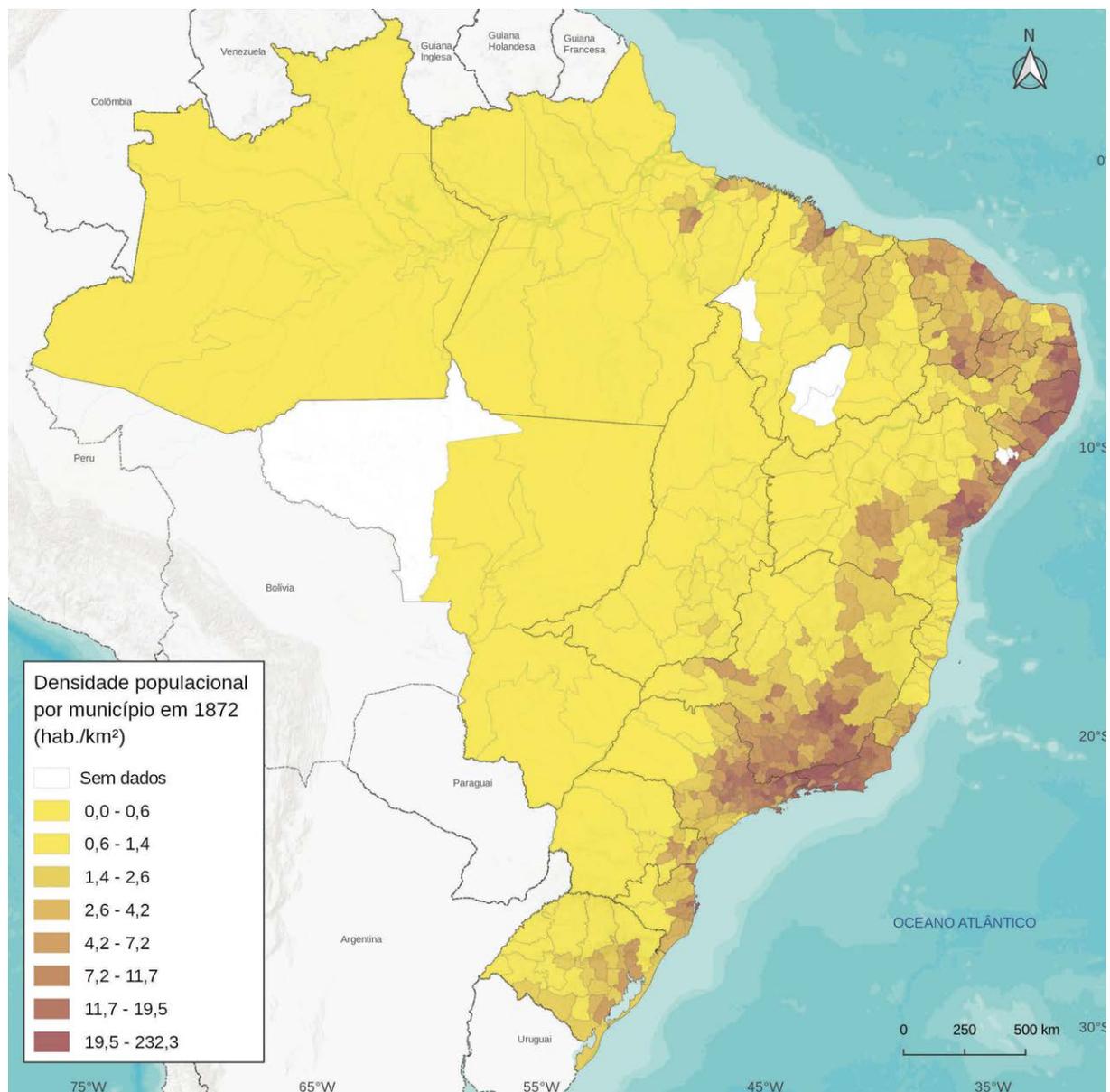


Mapa 4.B: Recôncavo da Bahia



# MAPA 5

## Densidade em 1872 (por município)





adesão do Brasil à escravidão vai estar na base de nossa formação ainda durante o período colonial (1500-1808) e na nossa formação como nação durante o século XIX.

O aumento exponencial no número de escravizados trazidos para o país no fim do século XVIII e na primeira metade do século XIX demonstra, por um lado, o crescimento das atividades econômicas realizadas no país, a partir da crise da mineração – na qual podemos incluir atividades ligadas ao abastecimento do mercado interno, mas também ao grande crescimento das atividades agroexportadoras, que tinham o café como principal (mas não único) produto.

Do outro lado, o crescimento do tráfico de escravos, resistindo à forte pressão internacional capitaneada pela Inglaterra, nos mostra que, do ponto de vista político, a adesão à Independência esteve diretamente ligada à manutenção do tráfico e da escravidão (Mapa 20).

No recenseamento geral do Império do Brasil, de 1872, vemos que o país possuía 1.510.806 cativos ou pouco mais de 15% da população total.

A dispersão dos escravizados – vale dizer a adesão ao escravismo – se dava em todo o território brasileiro. Apenas seis dos 642 municípios existentes em 1872 não responderam ao recenseamento (não temos, portanto, dados sobre livres ou cativos), enquanto nos demais (636) percebemos a existência de escravizados, em proporções que variavam de 0,068%, como na vila de Barcellos, na Região Amazônica,

onde existiam apenas quatro cativos para 5.825 moradores, até a vila de Cantagalo, no estado do Rio de Janeiro, onde existiam 16.805 escravizados, ou 58,2% de um total de 28.853 habitantes.

A média geral da população escrava para os municípios era de 14% da população total, mas percebemos claramente complexos escravistas em regiões de forte vocação mercantil voltada para a exportação.

Assim, o extremo sul do país em cidades vinculadas à exportação de carnes, couros e mates; grande parte do Centro-Sul (particularmente, o Vale do Rio Paraíba do Sul, vinculado à produção cafeeira); áreas mineradoras em Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais e Bahia; grande parte do litoral e agreste açucareiro e algodoeiro da Região Nordeste e parte do Norte (particularmente, Belém do Pará) concentravam significativos contingentes de cativos que ainda correspondiam às principais fontes de arrecadação e riqueza do Estado brasileiro e das maiores fortunas do Império.

Os dados da Tabela 2 mostram que a maior parte da população do país estava concentrada nas regiões Nordeste e Sudeste, que somavam mais de 87% do total. Também nos estados dessas regiões se concentravam os municípios mais populosos, como pode ser visto na Tabela 3, sendo exceção o município de Belém do Pará.

## Sobre os demais mapas do Censo de 1872

Como dito, o Censo de 1872 foi o mais completo daqueles realizados no século XIX e ainda no início do século XX. De fato, poucos levantamentos tiveram a riqueza de detalhes apresentados nesse censo. Além da condição (livre/escrava) existem dados sobre gênero, idade, nacionalidade, etnia (branco, preto, pardo, caboclo ou indígena), profissão e ainda sobre alfabetização. Tal riqueza de informações e ainda uma certa uniformidade no tratamento destas, além do alcance por todo o território, fizeram com que os dados de 1872 já tenham sido exaustivamente trabalhados por historiadores e demógrafos sob as mais diferentes perspectivas.

Isso não quer dizer que o recenseamento geral do Império tenha sido isento de problemas. Além de algumas vilas e cidades não terem enviado os dados como vimos, várias paróquias (que eram as unidades eclesiásticas-administrativas menores e que compunham o município) não enviaram os dados ou o fizeram de forma incompleta, dificultando sua utilização em escalas menores.

Abaixo, algumas imagens dos dados do Censo de 1872 para demonstrar as diversas possibilidades de pesquisa desse registro quase único da nossa sociedade no século XIX.

Tabela 2: Distribuição regional da população do Brasil, em 1872

Regiões	População	% da população total do país	Composição
Sudeste	4.038.157	40,57	4 estados e 1 distrito federal
Nordeste	4.638.894	46,61	9 estados
Sul	722.237	7,26	3 estados
Norte	332.847	3,34	2 estados
Centro-Oeste	220.813	2,22	2 estados
<b>Total</b>	<b>9.952.948</b>	<b>100,00</b>	<b>20 estados e 1 distrito federal</b>

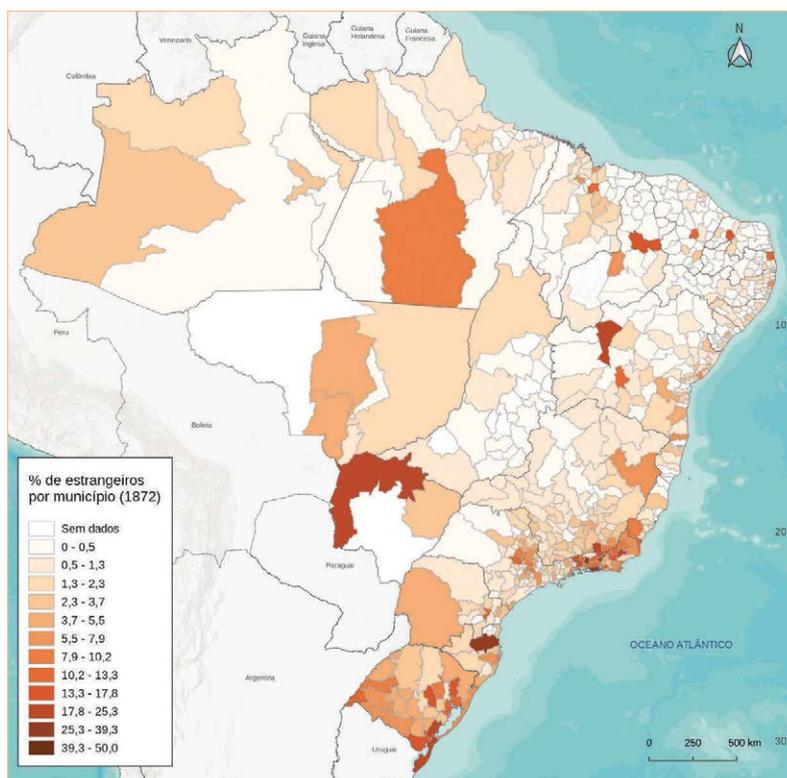
Fonte: Organizado a partir do *Recenseamento do Brasil em 1872* (BRASIL, 1876)

**Tabela 3: Municípios mais populosos do Brasil, em 1872**

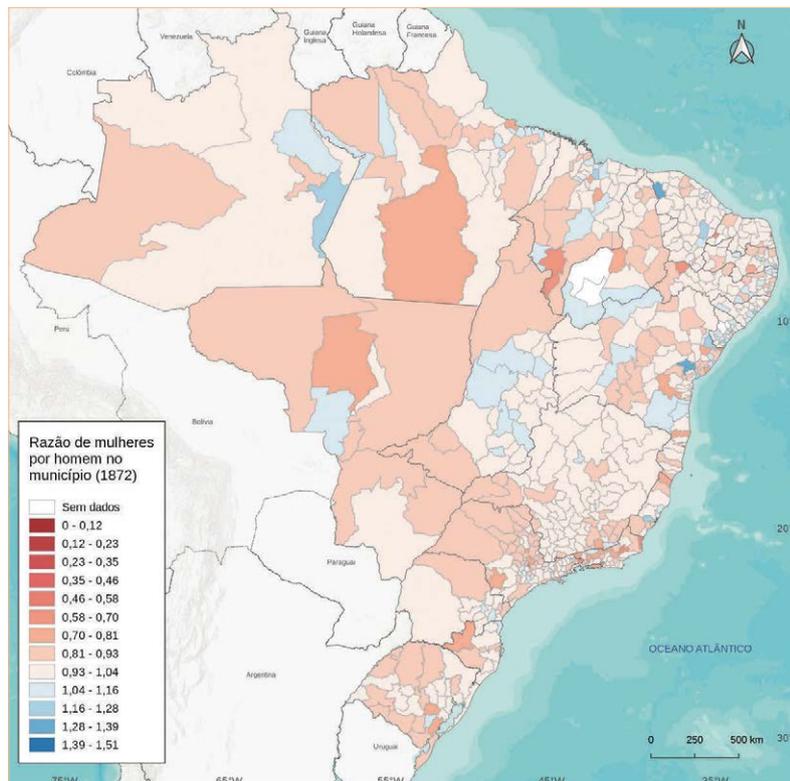
Posição	Municípios	População em 1872	Posição	Municípios	População em 1872
1	Município Neutro (RJ)	274.972	11	Ponte Nova (MG)	57.231
2	São Salvador (BA)	129.109	12	Queluz (MG)	56.902
3	Recife (PE)	116.671	13	Sabará (MG)	55.449
4	Campos (RJ)	88.832	14	Minas Novas (MG)	54.447
5	Cachoeira (BA)	88.181	15	Caruarú (PE)	54.278
6	Serro (MG)	67.436	16	Grão-Mogól (MG)	53.005
7	Bethlém (PA)	61.997	17	Feira de Sant'Anna (BA)	51.696
8	Minas do Rio de Contas (BA)	59.893	18	Rio Pardo (RS)	51.583
9	Santo Amaro (BA)	58.252	19	Ouro Preto (MG)	48.214
10	Santa Barbara (MG)	57.344	20	Nictherohy (RJ)	47.548

Fonte: Organizado a partir do *Recenseamento do Brasil em 1872* (BRASIL, 1876)

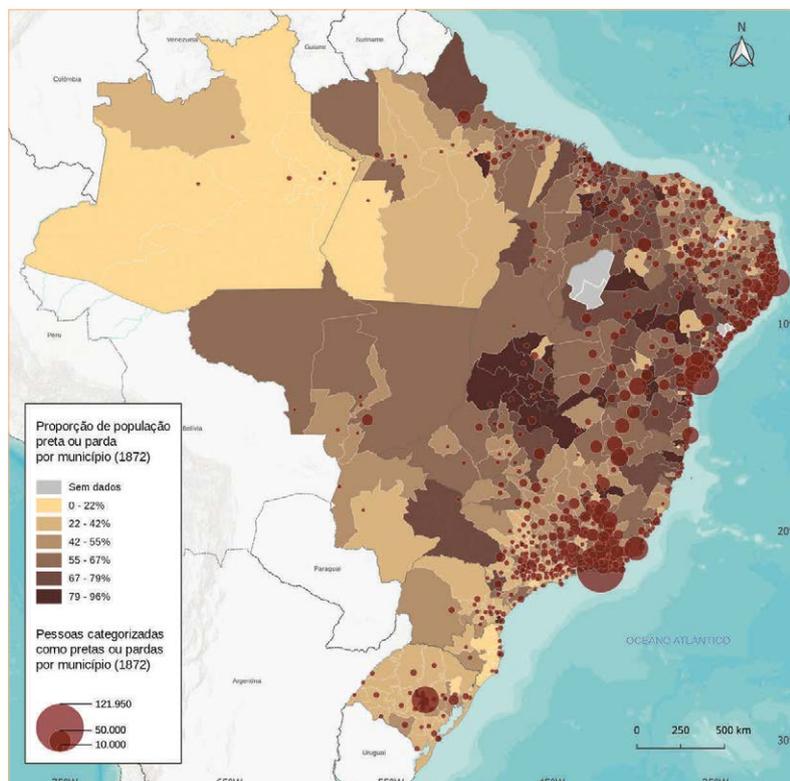
**Mapa 5.A: Estrangeiros**



Mapa 5.B: Gênero



Mapa 5.C: Pretos e pardos

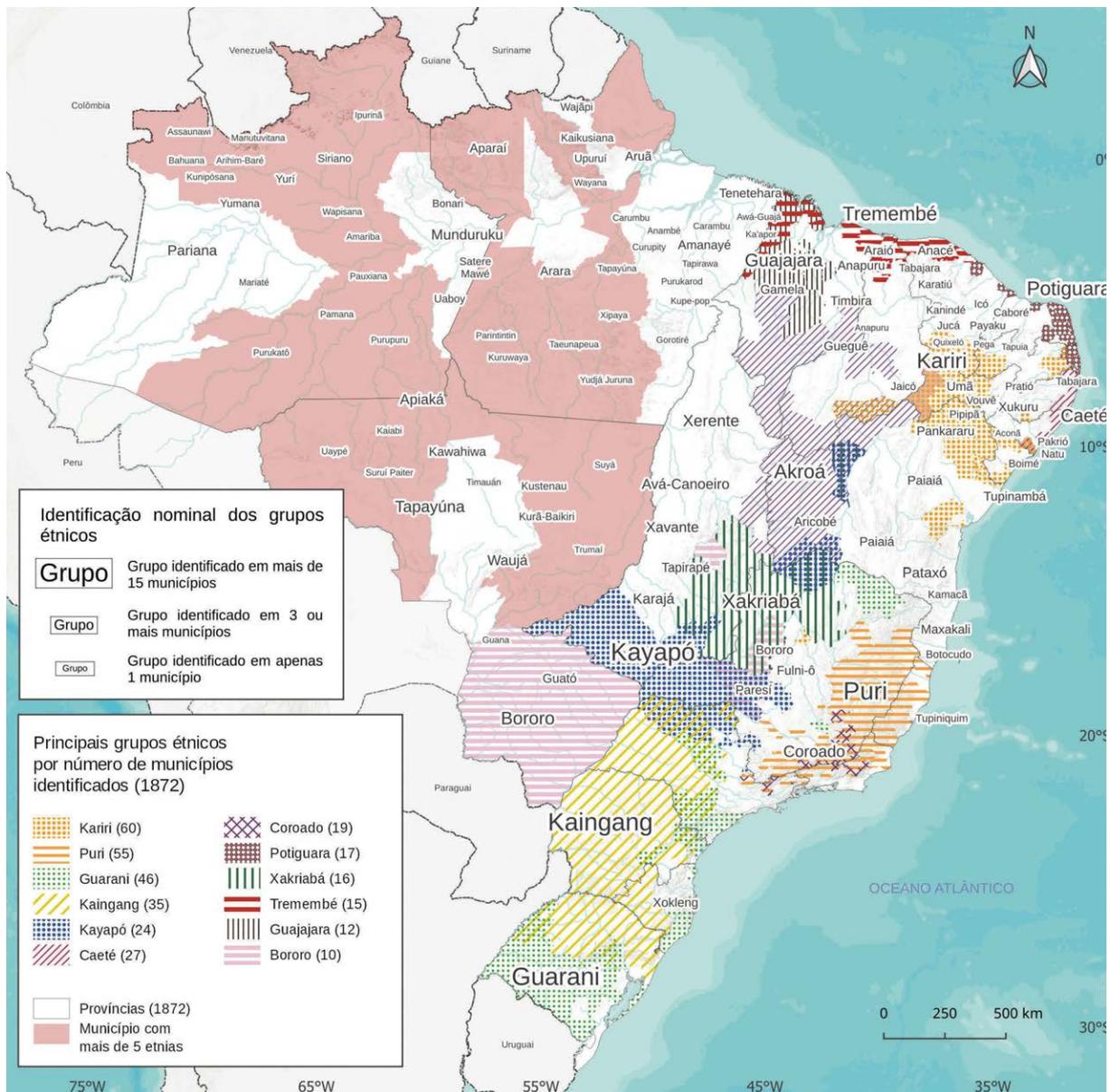




Caçadores de borboletas, 1825,  
Charles Landseer.

# MAPA 5D

## Principais grupos étnicos (1872)



## Populações Originárias

**O** Censo de 1872 identificou a população indígena sob a categoria *caboclo*. Assim, um termo homogeneizante dizia respeito a uma ampla diversidade de povos cujas experiências variaram muito, desde comunidades formadas no princípio da colonização portuguesa até outras de relações bastante recentes. Um número considerável de municípios possuía territórios que abrangiam áreas parcial ou completamente ocupadas por povos indígenas independentes. O Estado considerava esses indígenas como desconhecidos, não incorporados e, quase sempre hostis, não tendo sido contabilizados no censo de 1872. Não é coincidência que as principais áreas de expansão econômica do século XIX tenham se dado nesses territórios. As frentes agrícolas, pastoris, extrativistas e de colonização impulsionaram processos migratórios e conflitos entre os próprios povos indígenas e, outras vezes, com setores sociais diversos.

Nosso objetivo, portanto, é problematizar a ideia de caboclo. Na década de 1870 do Oitocentos, havia um grande acúmulo de conhecimento sobre as distinções étnicas dos povos indígenas do país, estimulados, inclusive, pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB). Ao mesmo tempo, políticos e intelectuais construía uma imagem romântica e idealizada dos indígenas enquanto símbolo de uma nação que se construía espelhada em modelos estrangeiros. Assim, a escolha da categoria *caboclo* carregava uma intencionalidade daqueles que desejavam tipificar a população: a estratégia era mesmo invisibilizá-los. Desde meados do século XVIII, ainda na colônia, havia um entendimento jurídico de que o termo caboclo era uma forma pejorativa de se referir aos indígenas e seus descendentes. Importante destacar que havia uma política indigenista em vigor associada à legislação sobre terras do Império, cujo objetivo principal era reforçar a assimilação dos

indígenas, ou seja, seu desaparecimento enquanto grupo distinto dos demais membros do corpo social. Desse modo, os direitos coletivos aos territórios tradicionais seriam perdidos e esse grande contingente populacional poderia ser incorporado à “massa geral da população” trabalhadora do campo.

Apesar dos problemas decorrentes do uso da categoria caboclo é possível afirmar com segurança a ampla capilarização da presença indígena nos municípios brasileiros. Quer dizer, a presença indígena não foi regionalizada ou residual. Apenas 2 municípios indicaram a inexistência de *caboclos* em seus territórios. É o caso de Maricá, no Rio de Janeiro e São Domingos, em Goiás. Outro ponto que merece destaque é o fato de que toda a população cabocla foi identificada como livre, enquanto pesquisas atuais demonstram a amplitude da existência da escravização ilegal de indígenas; resta saber se estes sujeitos foram contabilizados em outras categorias ou não.

A categoria *pardo* cumpria o papel de operacionalizar e neutralizar a ideia de mestiçagem, possuindo sentidos muito distintos se nosso olhar for regionalizado. As identidades indígenas não correspondem a uma “cor” e sim a um *status* jurídico diferenciado perante o Estado. As relações entre pessoas indígenas e africanas ou afrodescendentes foram constantes no processo de formação do Brasil. Muitas vezes, comunidades foram identificadas como afrodescendentes, quilombolas e/ou ribeirinhas por critérios fenotípicos ou raciais que desconsideraram suas identidades indígenas. Então, trabalhamos com a hipótese de que, em diversos municípios, o pequeno número de caboclos e o alto número de pardos possam revelar leituras equivocadas sobre a população indígena.

Optamos por associar aos quantitativos de cada município recenseado a presença de grupos étnicos predominantes da região no contexto em questão. As indicações feitas aqui, portanto, não possuem a pretensão de dar conta da totalidade de etnias identificadas em todos os 641 municípios e sim, dar uma visão ampla, mas não total, da grande diversidade de grupos e experiências indígenas no Brasil.

Consideramos a etnificação dos povos nativos do continente americano um produto colonial continuado durante o processo de formação dos Estados nacionais. Desse modo, uma categoria étnica é plástica e sofre mudanças no tempo, sendo uma categoria histórica. Povos podem compartilhar similaridades linguísticas e culturais e possuir nomes étnicos diferentes.

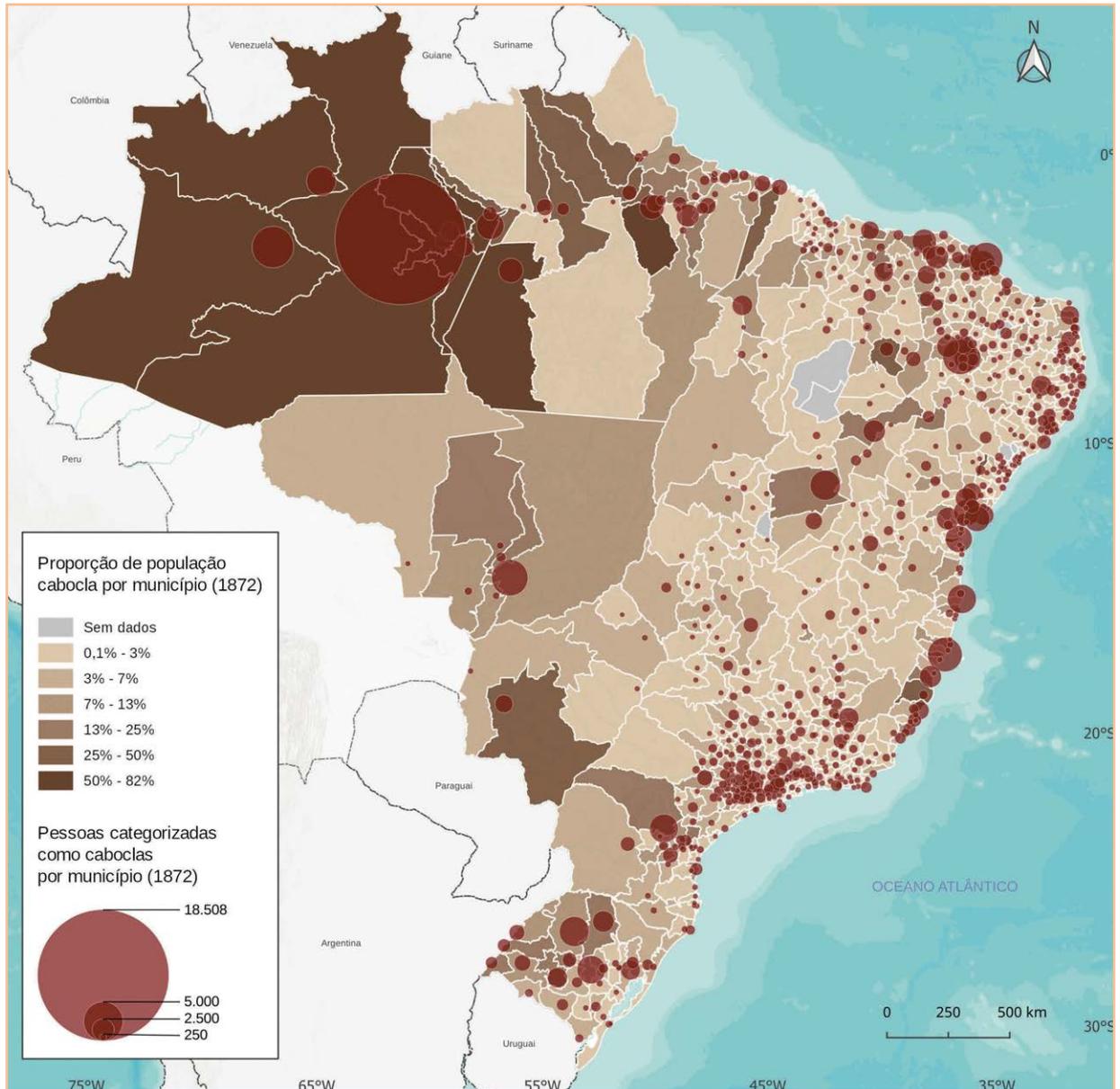
Também consideramos importante indicar através da categoria *multiétnico* a formação de comunidades indígenas ressocializadas e reterritorializadas em processos de longa e média duração dentro da experiência brasileira até aquele momento. Ou seja, no momento da realização do censo de 1872, muitas aldeias, povoados, comunidades e vilas possuíam forte e marcada identidade indígena, sem estarem necessariamente associadas a um ou mais nomes étnicos.

Como referência utilizamos o Mapa Etno-histórico de Curt Nimuendajú e dados do Instituto Sócio Ambiental (ISA). Utilizamos também diversas pesquisas acadêmicas, com destaque para os estudos do campo da história e da antropologia que tratam do contexto do século XIX e início do XX, para a atribuição de categorias étnicas ou a de *multiétnico*.

*Caboclas civilizadas vivendo na cidade do Rio de Janeiro como lavadeiras, 1827, Jean Baptiste Debret.*

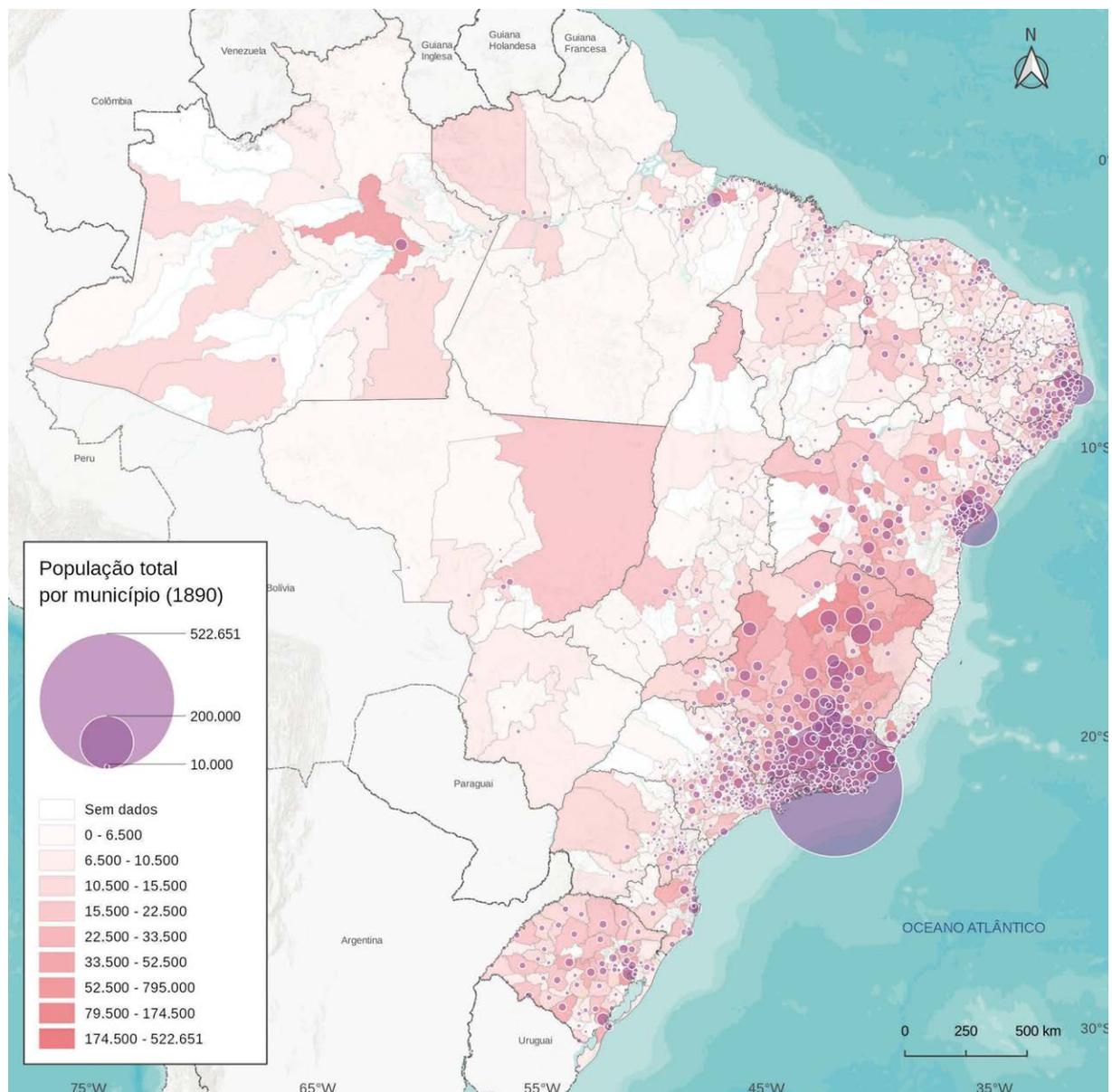


Mapa 5.E: Proporção de população cabocla por município (1872)



# MAPA 6

## População em 1890 (por município)



O recenseamento geral de 1890, realizado a partir de 31 de dezembro daquele ano, veio com muito atraso se considerada a desejada periodização que se estabelecera como meta, a partir do primeiro censo nacional de 1872. “A preocupação com a estatística parecia se consolidar no seio do Estado brasileiro, mas as dificuldades em realizar o segundo censo, previsto para 1880, mostraram os limites dessa pretensão” (BOTELHO, 2005b, p. 336), e desta forma, embora planejado no Império, o segundo censo do país só se tornou realidade após a nova Era Republicana. O censo foi disciplinado pelo Decreto nº 659, de 12 de agosto de 1890, que continha as instruções para sua realização. No ano anterior, o Decreto nº 113-D, de 2 de janeiro de 1889, havia restaurado e reorganizado a Diretoria-Geral de Estatística (DGE), com o objetivo explícito de proceder ao recenseamento no ano seguinte.

Em 1890, a divisão territorial ganhava novas instâncias. Os Estados (antigas Províncias) e também os municípios apresentavam uma constituição político-administrativa diferente. A alteração territorial republicana mais importante decorreu do abandono da unidade eclesiástica da Paróquia, amplamente utilizada no período imperial, passando a nova divisão fundamentada nos Distritos, que se tornaram a unidade territorial básica (MACHADO, 2018, p. 300). Em Minas Gerais, por exemplo, o Artigo 1º da Lei Estadual nº 2, de 14 de setembro de 1891, enunciava que “o distrito é a base da organização administrativa do Estado de Minas Gerais”, definindo-o como uma “circunscrição territorial que tem administração própria, em tudo quanto respeita ao seu peculiar interesse”. Contudo, na prática, os resultados do Censo de 1890

acabaram mesclando tendências da nova Era Republicana com resquícios do período imperial. Como era recente o novo modelo de estruturação territorial, a divisão censitária ainda incorporou as paróquias, junto com distritos e municípios quando da divulgação dos resultados demográficos finais, o que causou protesto da própria DGE quando da publicação dos resultados do censo (BRASIL, 1898, p. 5).

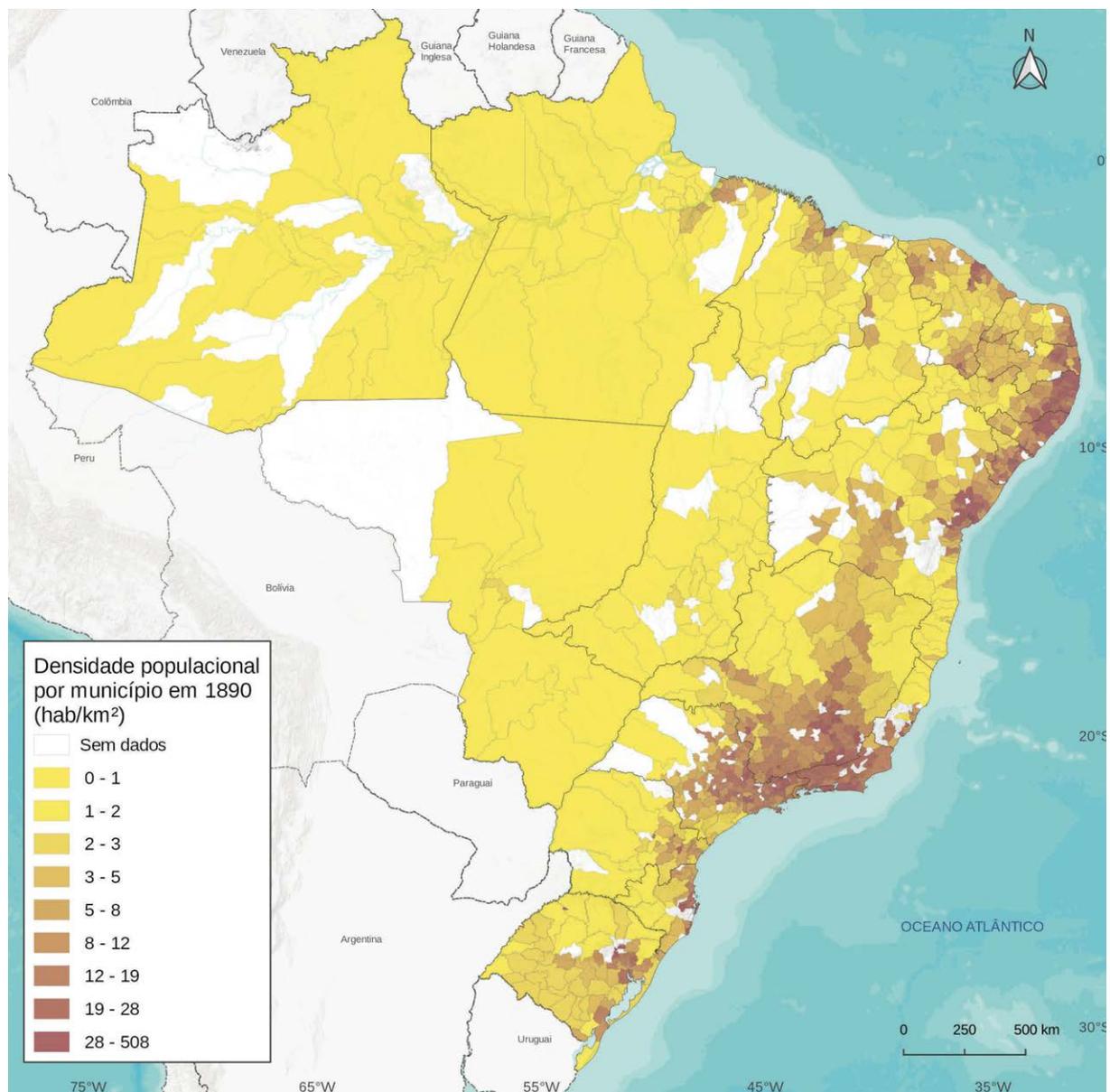
Esse recenseamento apresentou vários problemas. Os trabalhos de apuração dos resultados, por exemplo, ocorreram com grande lentidão, seja porque na época não eram ainda de aplicação corrente equipamentos mecânicos, seja em razão dos acontecimentos políticos observados nos primeiros anos do regime republicano (IBGE, 2003, p. 15).

*Centro do Rio de Janeiro a partir da Ilha das Cobras, circa 1890, Marc Ferrez.*



# MAPA 7

## População em 1890 (densidade por município)



Contam-se ainda as dificuldades de coleta, o grande número de lacunas e imprecisões, os custos e a morosidade no processamento dos dados (OLIVEIRA, 2003, p. 20). Tudo isso levou à tardia divulgação de seus resultados, que somente vai ocorrer em 1898.

Os resultados do censo registraram uma população de 14.333.915 habitantes para o Brasil, um aumento de 29,45% em relação ao recenseamento de 1872. A distribuição demográfica apontava uma expressiva concentração nas regiões Sudeste e Nordeste, que respondiam, juntas, por 84,46% da população total (Tabela 4), refletindo as circunstâncias históricas de concentração dos ciclos econômicos do país.

Os estados da Região Sudeste concentravam 42,59% da população total, com destaque para o estado de Minas Gerais, com 3.184.099 de habitantes (22,21% da população nacional), e que vai passar por todos os censos do século XIX e o de 1920, como o estado mais populoso do país.

O Brasil estava dividido em 1.024 municípios, mas somente três deles tinham população maior que cem mil habitantes, com destaque absoluto para o Rio de Janeiro, então Distrito Federal, com 522.651 habitantes. Dentre os 20 municípios de maior população, dez estavam em Minas Gerais. Também se pode observar na Tabela 5 que 19 desses 20 municípios estavam localizados nas regiões Sudeste ou Nordeste. Somente Porto Alegre, com 52.421 habitantes, ocupando a 19ª posição, se encontrava em outra região.

Tabela 4: Municípios mais populosos do Brasil, em 1890

Posição	Municípios	População em 1890
1	Distrito Federal (Rio de Janeiro)	522.651
2	Salvador/BA	174.412
3	Recife/PE	111.556
4	Santo Amaro/BA	79.220
5	Campos/RJ	78.036
6	Sabará/MG	77.754
7	Serro/MG	75.270
8	Juiz de Fora/MG	74.136
9	Minas Novas/MG	72.411
10	Queluz/MG	68.270
11	São Paulo/SP	64.934
12	Nazareth/PE	63.746
13	Santa Bárbara/MG	62.423
14	Grão Mogol/MG	62.136
15	Feira de Santana/BA	61.758
16	Montes Claros/MG	61.555
17	Ouro Preto/MG	59.249
18	Barbacena/MG	57.850
19	Porto Alegre/RS	52.421
20	Purificação/BA	51.602

Fonte: Organizado a partir dos dados da DGE (BRASIL, 1898)

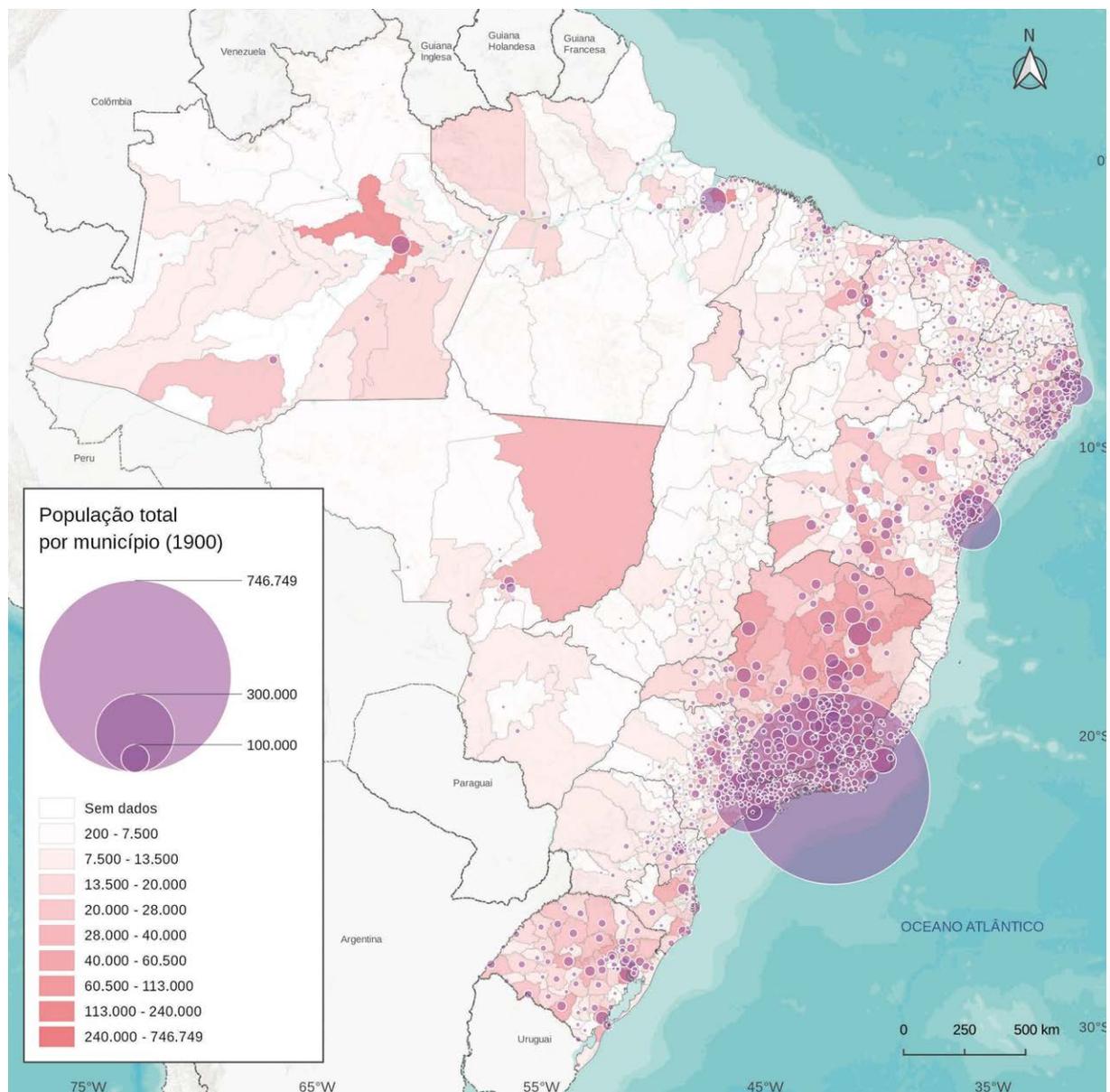
Tabela 5: Distribuição regional da população do Brasil, em 1890

Regiões	População	% da população total do país	Composição
Sudeste	6.104.384	42,59	4 estados e 1 distrito federal
Nordeste	6.002.047	41,87	9 estados
Sul	1.430.715	9,98	3 estados
Norte	476.370	3,32	2 estados
Centro-Oeste	320.399	2,24	2 estados
<b>Total</b>	<b>14.333.915</b>	<b>100,00</b>	<b>20 estados e 1 distrito federal</b>

Fonte: Organizado a partir dos dados da DGE (BRASIL, 1898)

# MAPA 8

## População em 1900 (por município)



**A**companhando a desejada periodicidade decenal, foi realizado em 31 de dezembro de 1900 o terceiro recenseamento geral do país, quando foram contados 17.371.069 habitantes, um aumento de 21,2% em relação à população registrada no anterior Censo de 1890. Esse dado se torna importante para balizar estudos de evolução demográfica nacional, sobretudo quando seus resultados são comparados com os do censo demográfico de 2000, quando é possível observar que a população brasileira cresceu quase dez vezes no período de um século, saltando para 169.799.170 habitantes. Nunes (2006, p. 11) destaca a comparação de outra variável importante entre esses censos, pois em 1900 “cerca de 52% da população ocupada trabalhava no campo. Em 2000, essa proporção caiu para 17%”.

Entretanto, o recenseamento geral de 1900 foi marcado pela ocorrência de vários problemas, sobretudo por ter sido “incompleto em muitas localidades”, como reconhecido por João Sabino Damasceno, diretor da DGE, na própria sinopse do censo (BRASIL, 1905, p. 2). As questões enumeradas vão desde a implementação do censo, erros e inúmeras omissões, até a divulgação incompleta e atrasada dos resultados. Na Sinopse do recenseamento, publicada em 1905, já se indicavam “os problemas enfrentados na sua totalização” (GOUVÊIA; XAVIER, 2013, p. 105). Nessa publicação só foram divulgadas informações referentes à população total, de estados e municípios, e sua constituição por sexo.

Outro problema é apontado pelo IBGE (2003, p. 21) quando esclarece que “Estudos do Gabinete Técnico do Serviço Nacional de Recenseamento [...] indicam a ocorrência de erro, por falta, no cômputo da população recenseada em 1900”. É, pois, de forma acanhada, vaga e incompleta que, na virada para o século XX, a imagem da popu-

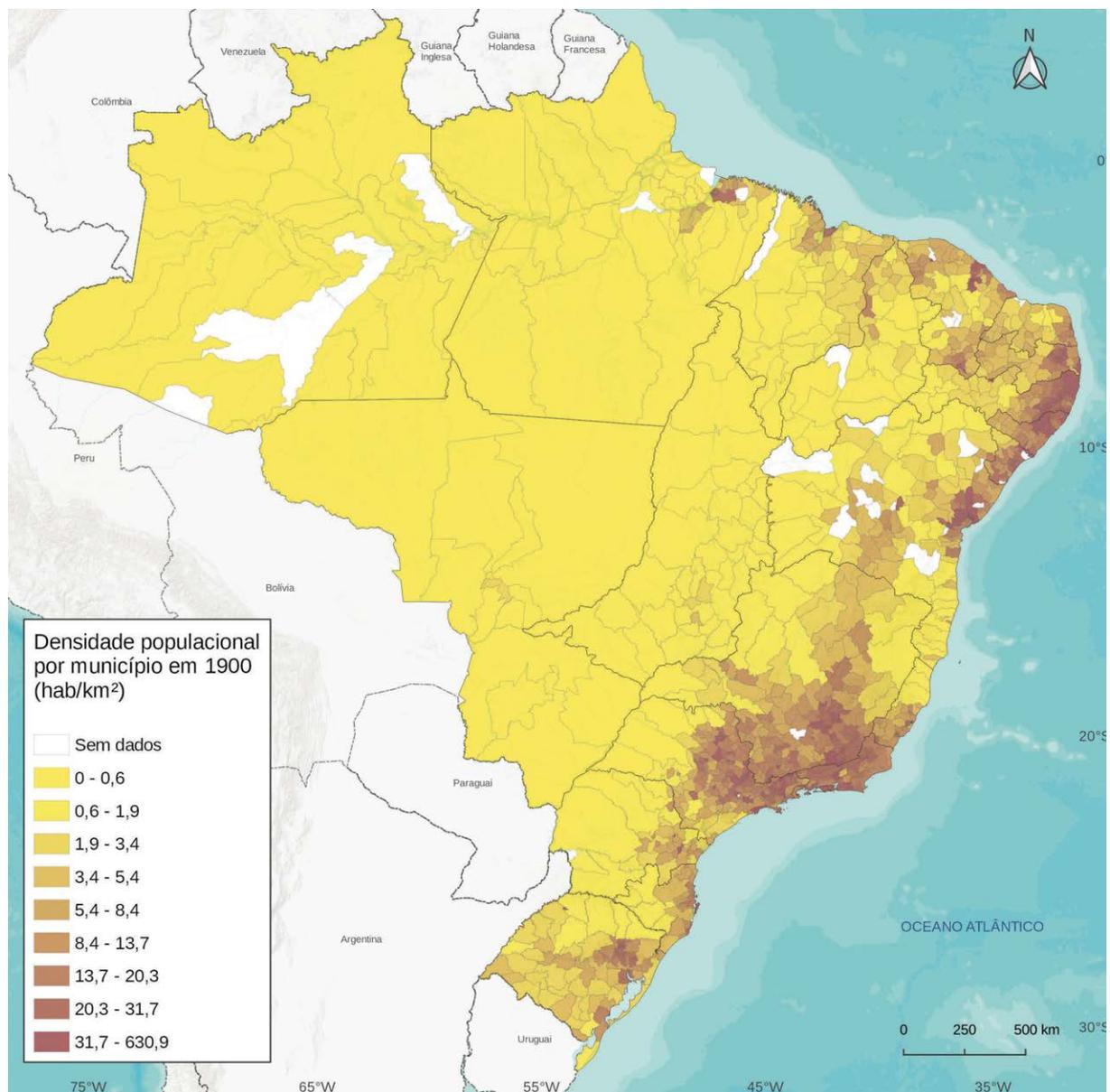
lação brasileira aparece refletida no censo demográfico (OLIVEIRA, 2003, p. 20).

Muitos estados registraram problemas relacionados à deficiente abrangência do censo, sobretudo por informações ausentes ou incompletas. Como explicado na Sinopse do Censo, “as populações distritais em falta foram em parte calculadas pelas taxas de crescimento obtidas para os respectivos municípios, confirmados sempre esses resultados pelos elementos fornecidos pelo Registro Civil” (BRASIL, 1905, p. VI).

Porém o mais grave problema desse censo ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, então Distrito Federal. Os dados apurados e posteriormente publicados em 29 de janeiro de 1901 suscitaram muitos protestos, tendo sido nomeada uma comissão para estudar a matéria. O parecer dessa comissão implicou “no cancelamento dos resultados do censo de 1900, na parte referente ao Distrito Federal, que impôs a necessidade de se proceder a um novo inquérito na área territorial da capital da República” (IBGE, 2003, p. 16).

# MAPA 9

## População em 1900 (densidade por município)



Inicialmente, a população divulgada do Distrito Federal, em 1901, foi de 691.565 habitantes. Adotando-se o crescimento médio anual, observado para o período de 1872/1890, a população do Distrito Federal foi revista para 746.749 habitantes. Contudo, só em 1906 foi empreendido um novo inquérito, por iniciativa da administração do doutor Francisco Pereira Passos, o qual foi concluído em fevereiro de 1907 e divulgado em volume especial elaborado pela DGE. A população levantada foi então de 811.443 (IBGE, 2003, p. 16).

Esses acontecimentos acabaram “por minar a representatividade e a credibilidade do levantamento, como um todo, e por reduzir drasticamente o interesse por seus resultados” (OLIVEIRA, 2003, p. 21).

Sobre os resultados do censo deve-se destacar que a Região Sudeste ampliava sua participação na concentração demográfica do país, respondendo agora por 44,7%

da população total, índice superior ao registrado em 1890.

Decrescia a participação relativa da Região Nordeste, enquanto essa participação crescia no Sul e Norte (Tabela 6).

Também é oportuno destacar que o Brasil tinha uma posição de produtor de *commodities*, notavelmente café e borracha, sendo esses dois dos principais produtos de exportação em 1900 (ABREU, 2006, p. 347). Isso ajuda a explicar o grande crescimento demográfico registrado no estado do Amazonas, entre 1890 e 1900 que foi de 68,9%, muito superior à média nacional do período (21,2%). Entre os 1.120 municípios do país, também se observam implicações desse *status* econômico. Juiz de Fora, que constrói, a partir do café, sua centralidade na Zona da Mata Mineira passa a ocupar a sexta posição entre os municípios de maiores populações e Manaus passa a figurar em décimo sexto lugar (Tabela 7).

Pary – Grupo de mineiros.  
1885 circa, Marc Ferrez.



**Tabela 6: Municípios mais populosos do Brasil, em 1900**

Posição	Municípios	População em 1900
1	Rio de Janeiro (Distrito Federal)	691.565 - 746.749*
2	São Paulo	239.820
3	Salvador	205.813
4	Recife	113.106
5	Belém	96.560
6	Juiz de Fora/MG	91.119
7	Campos dos Goitacazes/RJ	90.706
8	Santo Amaro/BA	85.845
9	Minas Novas/MG	84.990
10	Serro/MG	80.339
11	Barbacena/MG	74.895
12	Porto Alegre/RS	73.674
13	Santa Bárbara/MG	68.026
14	Campinas/SP	67.694
15	Ouro Preto/MG	65.383
16	Manaus/AM	65.380

Fonte: Organizado a partir dos dados da DGE (BRASIL, 1905)

\*Conforme explicado no texto acima.

**Tabela 7: Distribuição regional da população do Brasil, em 1900**

Regiões	População	% da população total do país	Composição
Sudeste	7.756.646	44,7	4 estados e 1 distrito federal
Nordeste	6.749.507	38,9	9 estados
Sul	1.796.495	10,3	3 estados
Norte	695.112	4	2 estados
Centro-Oeste	373.309	2,1	2 estados
<b>Total</b>	<b>17.371.069</b>	<b>100</b>	<b>20 estados e 1 distrito federal</b>

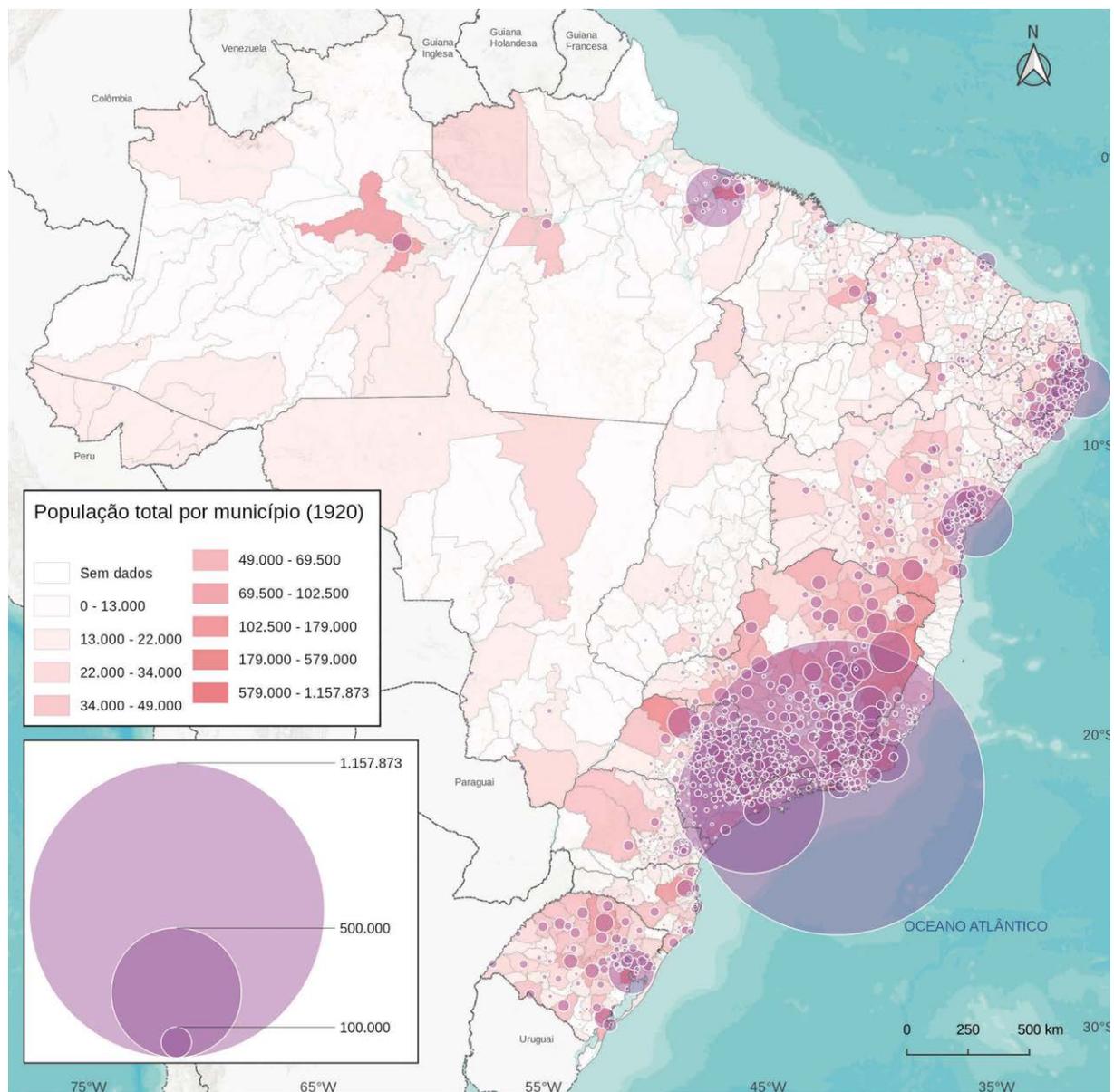
Fonte: Organizado a partir dos dados da DGE (BRASIL, 1905)

Extração de diamante,  
[s.d], Carlos Julião.



# MAPA 10

## População em 1920 (por município)



O recenseamento geral de 1º de setembro de 1920 ocorria depois de um grande período de descontinuidade no levantamento de informações demográficas, pois não havia sido realizado o Censo de 1910. Além do censo demográfico, em 1920 foram realizados os censos da agricultura e da indústria, tornando esse ano muito importante para a análise econômica da população e do país. Como explica Oliveira (2003, p. 22), “a nova imagem do Brasil no exterior deveria firmar-se também pela pujança de suas riquezas naturais, por sua agricultura e por sua indústria nascente. Com esse objetivo, acoplavam-se pela primeira vez ao censo demográfico os censos agrícola e industrial”. Os resultados desse censo, fruto do trabalho de “18.179 recenseadores” (IBGE, 2003, p. 18), foram divulgados entre os anos de 1922 e 1928, por meio de várias publicações, detalhadas em mais de 20 volumes e muitos tomos.

Assim como ocorrera com os recenseamentos anteriores, o Censo de 1920 teve seus resultados muito contestados. A “superestimativa” dos dados (REIS et al, 2006, p. 512; IBGE, 2003, p. 21) talvez tenha sido a principal questão. Silva e Barbosa (2006, p. 31) chegam a afirmar que “o censo de 1920 foi considerado deficiente, com uma aparente superestimação de cerca de 10%”.

Quanto aos resultados derivados desse censo deve-se registrar o salto da população do país, que passou de 17.371.069 habitantes em 1900 para 30.635.605 habitantes em 1920, um aumento de 76,34% no período. A própria publicação da DGE (BRASIL, 1926, p. 12) apresentava a evolução demográfica do país por meio de uma figura que tentava reproduzir todas as contagens (estimativas e censos oficiais), desde 1776 (imagem p. 20).

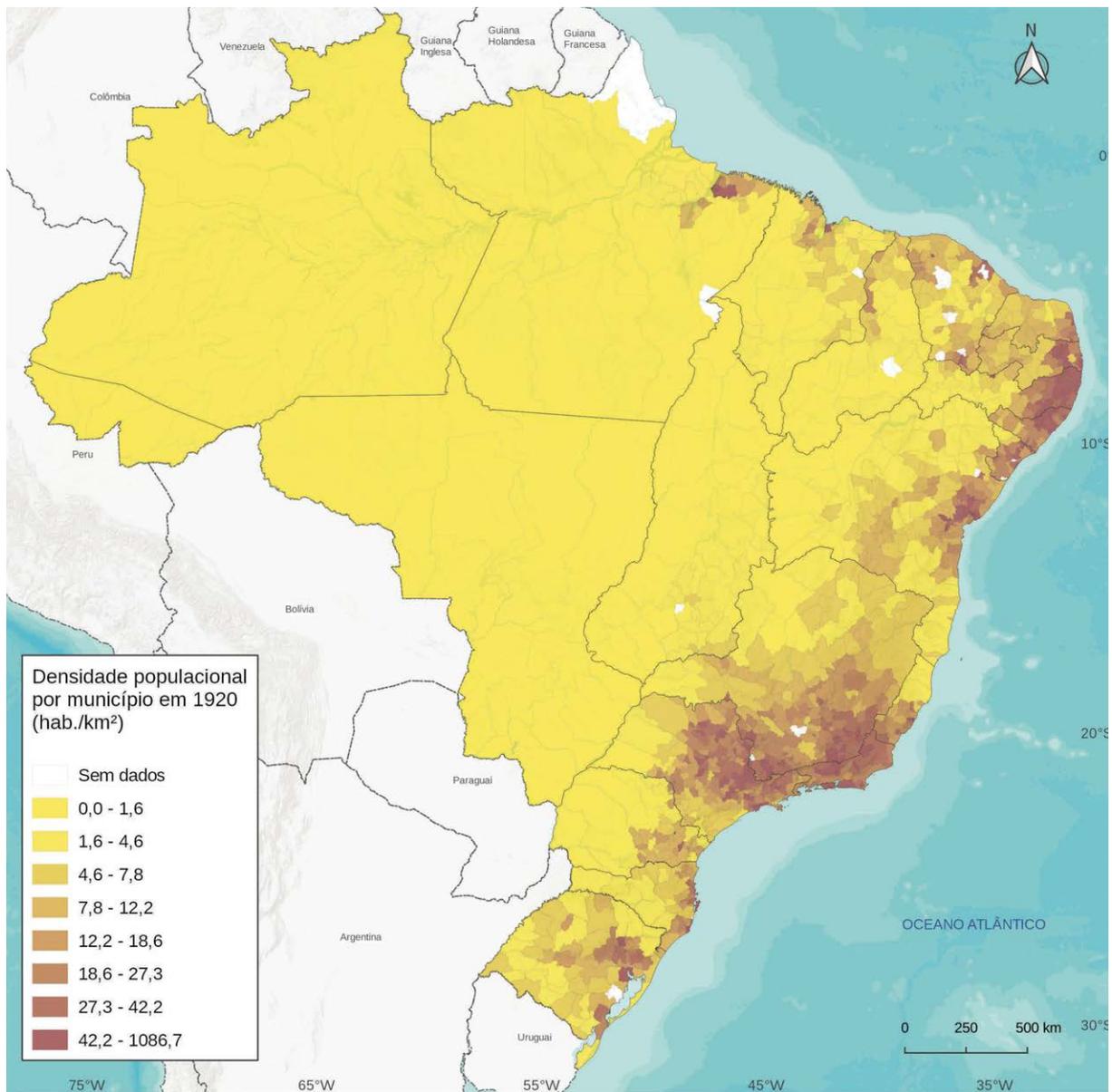
Entre os 1.304 municípios de que era composto o país existiam 13 com população superior a cem mil habitantes, sendo nove deles localizados na Região Sudeste (Tabela 9). O destaque era a cidade do Rio

de Janeiro (Distrito Federal), também chamado “Município Neutro”, que se constituía no “maior núcleo urbano do Brasil” (BOTELHO, 2005a, p. 70). Também se destaca o aumento demográfico expressivo de algumas capitais, como Belém, que passa de 96.560 habitantes em 1900 para 236.402 habitantes em 1920, um aumento de 144,8%, bem superior ao incremento registrado para o país nesse mesmo período. A intensificação do processo de urbanização começava a se destacar no país, embora esses dados só passassem a ser investigados no recenseamento geral de 1940.

Com relação à distribuição da população pelas regiões brasileiras, deve-se observar que a Região Sudeste continuava como a área de maior concentração demográfica do país, abrangendo quase metade da população total (Tabela 8). À progressiva redução percentual da Região Nordeste, se contrapõe a tendência de crescimento demográfico das regiões Sul e Norte. Sobre o comportamento demográfico da Região Sul, Botelho (2005a, p. 71) destaca que

# MAPA 11

## População em 1920 (por município)



“observava-se ao longo do século um forte crescimento da população, decorrência provável da abertura de amplas áreas para a imigração (estrangeira ou nacional)”. No Norte, o crescimento da população regional está relacionado à expansão da borra-

cha, que atrai muitos migrantes e que será também responsável pela expansão do território nacional, graças à incorporação do atual estado do Acre, em 1904, antes pertencente à Bolívia.

Tabela 8: Distribuição regional da população do Brasil, em 1920

Região	População em 1920	% da população total do país	Composição
Sudeste	13.654.934	44,6	4 estados e 1 distrito federal
Nordeste	11.245.921	36,7	9 estados
Sul	3.537.167	11,5	3 estados
Norte	1.439.052	4,7	2 estados e 1 território
Centro-oeste	758.531	2,5	2 estados
<b>Total</b>	<b>30.635.605</b>	<b>100</b>	<b>20 estados, 1 território e 1 distrito federal</b>

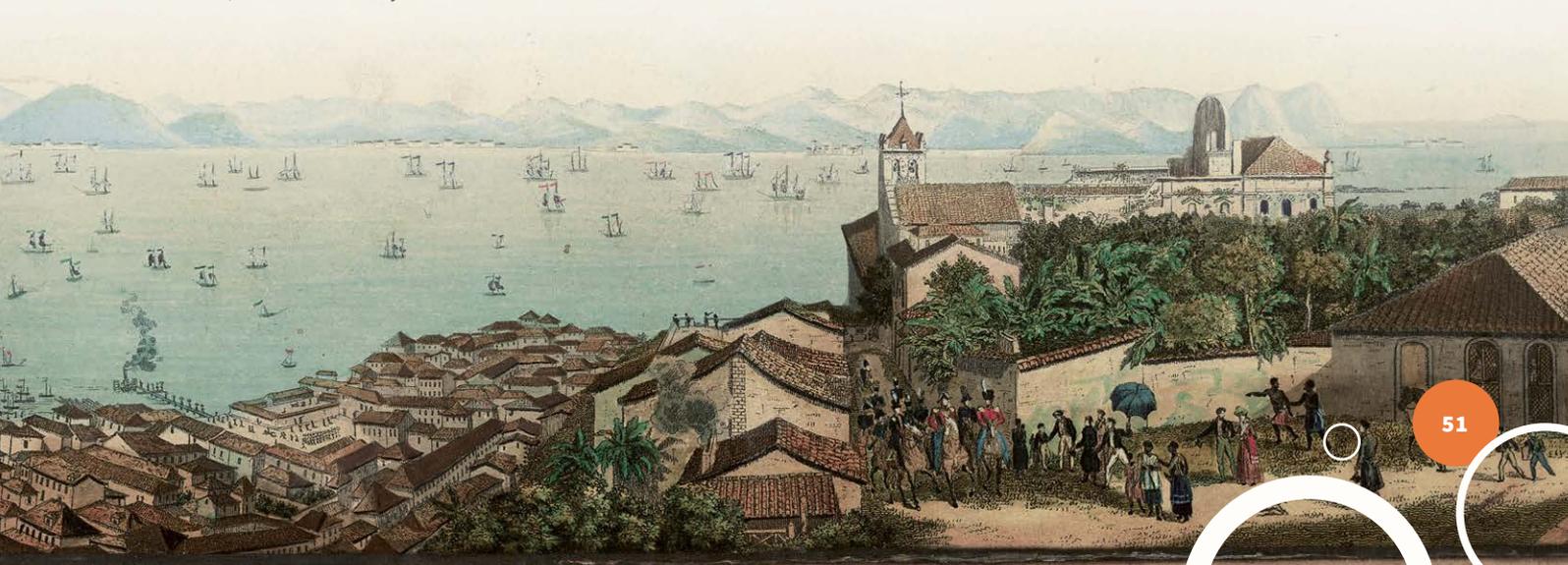
Fonte: Organizado a partir dos dados da DGE (BRASIL, 1926)

Tabela 9: Municípios mais populosos do Brasil, em 1920

Posição	Municípios	População em 1920
1	Rio de Janeiro (Distrito Federal)	1.157.873
2	São Paulo	579.033
3	Recife	238.843
4	Belém	236.402
5	Salvador	233.422
6	Porto Alegre	179.273
7	Campos/RJ	175.850
8	Teófilo Otoni/MG	163.199
9	Caratinga/MG	137.017
10	Rio Preto/SP	126.796
11	Juiz de Fora/MG	118.166
12	Campinas	115.602
13	Santos	102.589

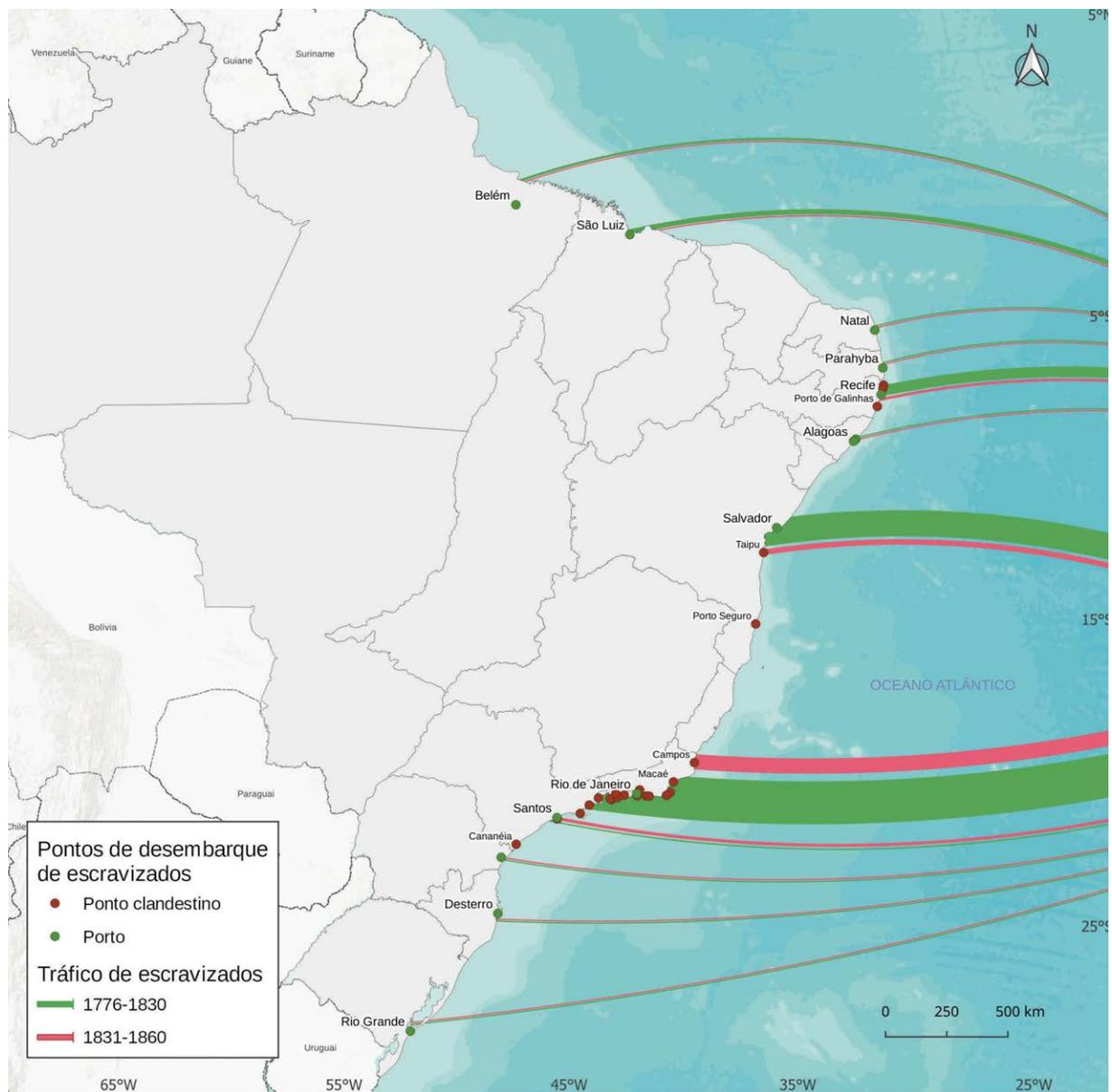
Fonte: Organizado a partir dos dados da DGE (BRASIL, 1926)

Fragmento do Panorama do Rio de Janeiro tomado do morro do Castelo, 1830, Félix Émile Taunay.



# MAPA 12

## Tráfego legal e ilegal de escravos, 1776-1860 (por áreas de desembarque)



O que mais surpreende nesses dados é que cerca de dois milhões de escravos chegaram durante o período que vai de 1500 até 1776, ou seja, em 280 anos e ainda na condição de colônia, o país importou metade de todos os cativos que aqui chegaram. Os demais dois milhões de escravos chegaram entre 1776 e 1855, quando as maiores “levas” do tráfico desembarcaram em nossas praias. Isso significa dizer que do período da chamada “crise do sistema colonial” até a consolidação do Estado Imperial brasileiro, ou um período de pouco mais de 70 anos, o Brasil importou a outra metade dos dois milhões de africanos escravizados.

Essa vinculação entre a construção do nosso Estado e a manutenção e ampliação da escravidão já havia sido anotada por diversos autores (MATTOS, 2004), mas é importante perceber que foi exatamente na década de 1820, quando da ruptura com Portugal, o período em que o tráfico de escravos foi mais ativo dentre todos os 350 anos que durou o “nefando comércio” (Gráfico 2).

Também a proibição do tráfico de escravos adotada pelo país em 1831 teve impactos sensíveis em nossa economia e sociedade. Fruto de tratados e acordos assinados entre o reino de Portugal e a Inglaterra desde o início do século XIX – assumidos e renegociados pelo Brasil no momento de sua independência e reconhecimento desta com a Inglaterra (1822-1826) –, em 1831 o novo país decretava a ilegalidade do tráfico de escravos (PESSOA, 2018).

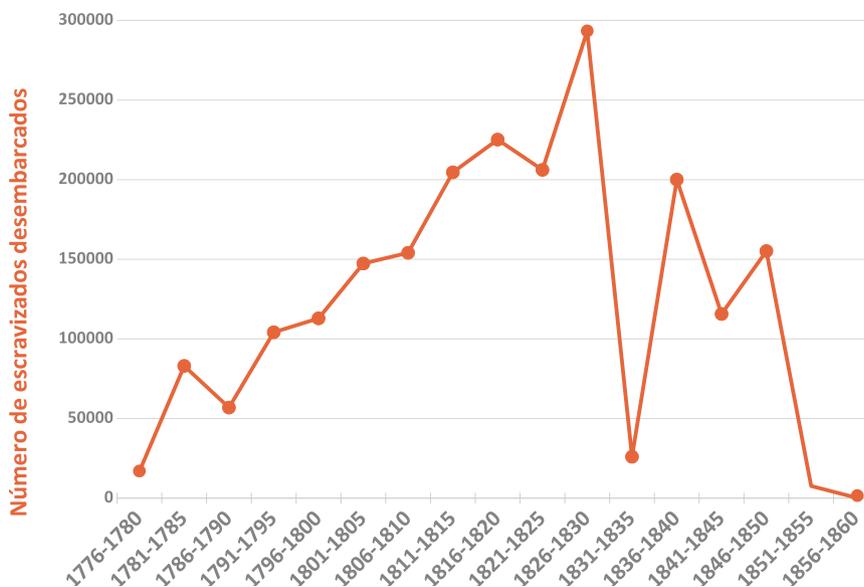


Gráfico 2: Número de escravizados desembarcados no Brasil, 1776-1860

Fonte: SlaveVoyages

Essa ilegalidade não impediu, no entanto, que o tráfico de escravos continuasse nas duas décadas seguintes, com a conivência de autoridades e o crescente aumento da repressão por parte da Inglaterra. Isso deslocou os portos de desembarque dos escravizados que deixaram de ser realizados nos principais portos das capitânias, depois províncias, para regiões mais distantes e longe do controle de autoridades e ainda dos cônsules ingleses, como fica claro no caso do Rio de Janeiro (Mapa 12.B). Essa “velha” atividade em “novas” regiões acabou por favorecer o desenvolvimento econômico de áreas até então pouco habitadas do nosso território, como a cafeicultura no sul fluminense e no Espírito Santo e mesmo a criação de fábricas como a Cia. Têxtil Todos os Santos em 1844, em Valença, na Bahia (SANTOS, 2018).

A província do Rio de Janeiro foi a que mais recebeu escravos nesse período, se-

guida pela Bahia, Pernambuco, Maranhão e Rio Grande do Sul. Esses escravizados foram fundamentais na “montagem” da economia cafeeira nas regiões do Vale do Rio Paraíba do Sul (que abrange parte dos territórios do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, como pode ser visto no Mapa 4.A). Regiões do interior do país – particularmente as Minas Gerais – também foram grandes receptoras desses contingentes populacionais na primeira metade do século XIX (MARTINS, 2018).

O Brasil foi, de longe, a região da América e depois o estado-nação que mais recebeu escravos em seu território. Desde 1550 até 1860, o continente africano “forneceu” cerca de 12 milhões de seres humanos para a América, dos quais aqui aportaram cerca de dez milhões. O Brasil recebeu por volta de quatro milhões dos que conseguiram chegar vivos dessa jornada de dor e sofrimento indescritíveis.

Mapa 12.A: Regiões de Embarque na África

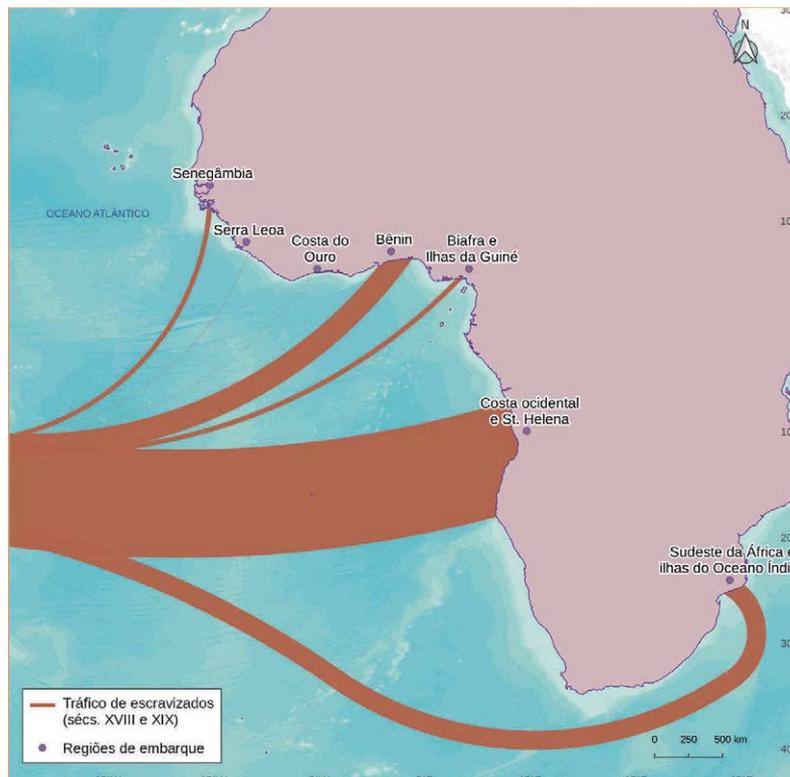
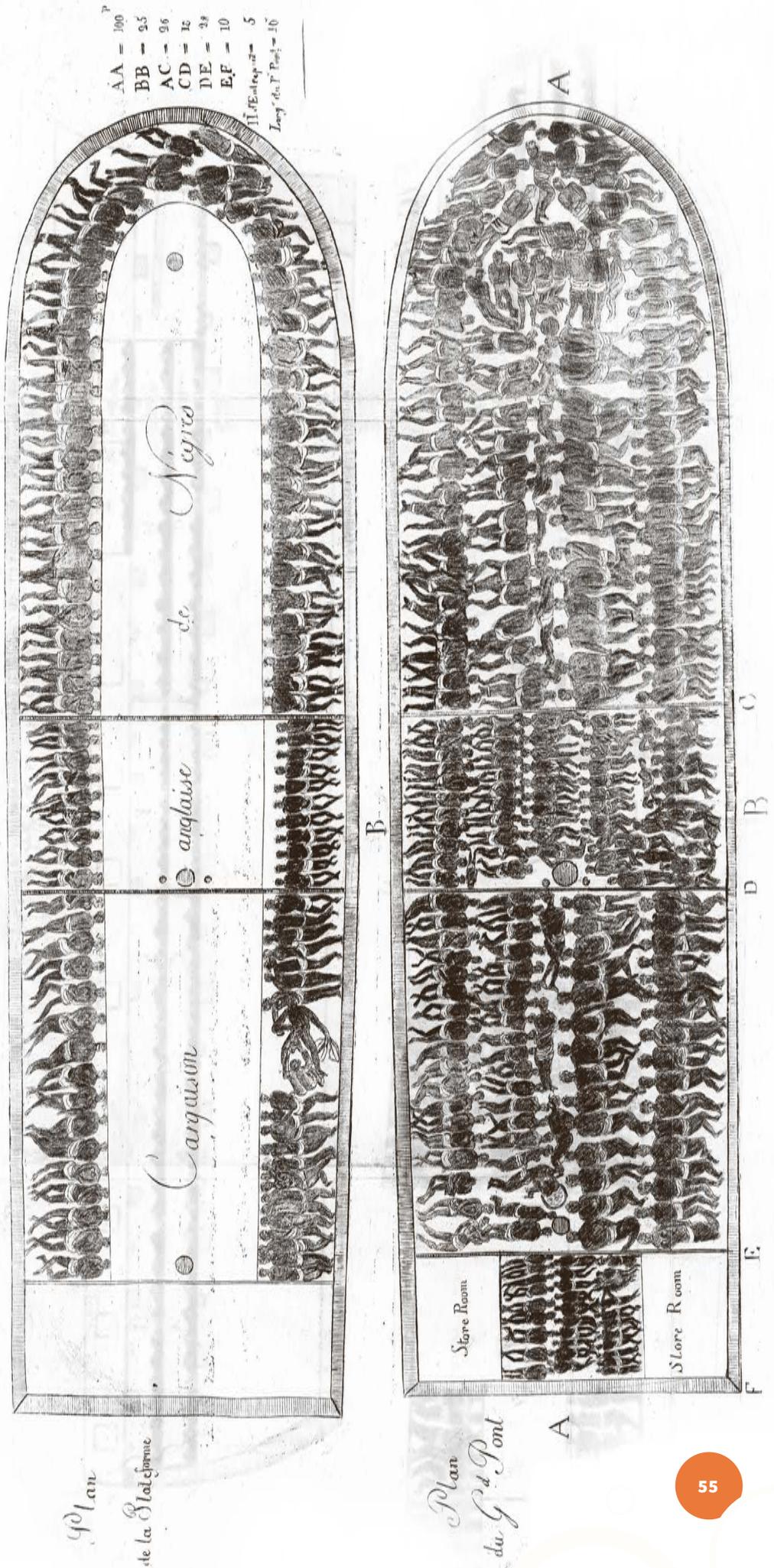


Diagrama do interior  
de um navio negreiro,  
1814, [Anônimo].





**PRODUÇÃO**

---

A economia brasileira, desde sua origem, tem um forte caráter agroexportador. Isso acabou contribuindo para a opção da utilização da mão de obra escravizada, e ainda orientou um regime de ocupação de terras marcado pela grande propriedade voltada para a produção em larga escala do produto principal. Obviamente, isso não excluiu o desenvolvimento de setores voltados para o abastecimento, originando assim um mercado interno desde períodos muito antigos de nossa história.

Uma grande polêmica envolveu parte dos historiadores econômicos do país em relação ao caráter externo ou interno de nossa economia: se a vocação agroexportadora era determinante em nossa história ou se o mercado interno poderia promover o desenvolvimento de setores autônomos como indústrias, produção de alimentos para o próprio abastecimento local e regional (MARTINS, 2018).

Parte dessa polêmica pode ser superada quando entendemos que uma parcela expressiva das finanças que sustentavam o Estado brasileiro provinha das rendas geradas pelas atividades de importação e exportação (Tabela 10), ficando uma fração menor para as atividades eminentemente ligadas a um mercado interno. Isso se explica por uma série de fatores, como a escravidão (que dificultava a circulação de moedas por grande contingente dos trabalhadores), a alta concentração de renda (que também impedia um consumo mais intenso por parte considerável de nossa população) e uma ênfase maior pelo governo e investidores nas atividades voltadas para o mercado internacional.

Não obstante isso, nossa economia apresentou um intenso processo de modernização ao longo do século XIX. Essa modernização se relaciona ao desenvolvimento de um sistema financeiro com a criação de companhias de seguro, bancos, casas bancárias e caixas econômicas; da construção de estradas de ferro, de rodagens e ainda de companhias de comércio que aproveitavam os rios navegáveis e a costa brasileira; de legislação de proteção intelectual como patentes e marcas, da geração de energia elétrica em diversos municípios no país e ainda do desenvolvimento de um complexo sistema de comunicação – conforme veremos nesta seção e na seguinte.

*Usina de energia à vapor na Rua São Cristóvão,  
Rio de Janeiro, circa 1929, Augusto Malta.*





O crescimento desses setores não foi excludente ao setor agroexportador, ao contrário, parte significativa desse capital teve sua origem nessa esfera e grande parcela dessa modernização o beneficiava, direta ou indiretamente. Resultado disso é que em 1911 o ministro da Agricultura, Indústria e Comércio Pedro de Toledo encomendou ao engenheiro civil Alvaro José Rodrigues a elaboração do mapa que reproduzimos em fac-símile e que traduz um amplo aspecto da diversidade econômica do nosso país.

Formado em engenharia civil e geografia pela Technische Hochschule de Berlim, professor da Escola Nacional de Belas Artes e da Faculdade Nacional de Arquitetura, foi ainda autor de um dos primeiros tratados dessa disciplina entre nós. Sua representação de nossa realidade econômica deu origem aos cinco primeiros mapas desta seção do trabalho e são complementados com outros indicadores de outras atividades econômicas desenvolvidas entre 1780 e 1920, pelo menos.

Tabela 10: Participação (%) relativa dos três principais impostos na receita, 1830-1888

	Importação	Exportação	Interior
1830/1840	62,1	7,3	28
1840/1841	62,4	21,8	11,4
1850/1851	62,7	16	16,7
1860/1861	60	15	23,2
1870/1871	54,2	15,7	23,9
1880/1881	51,7	15,9	27,7
1888	59,7	10,1	24,5

Fonte: Buescu (1984, p. 91)

Tabela 10a: Exportações Brasileiras, 1820 -1890 (em milhões de libras esterlinas)

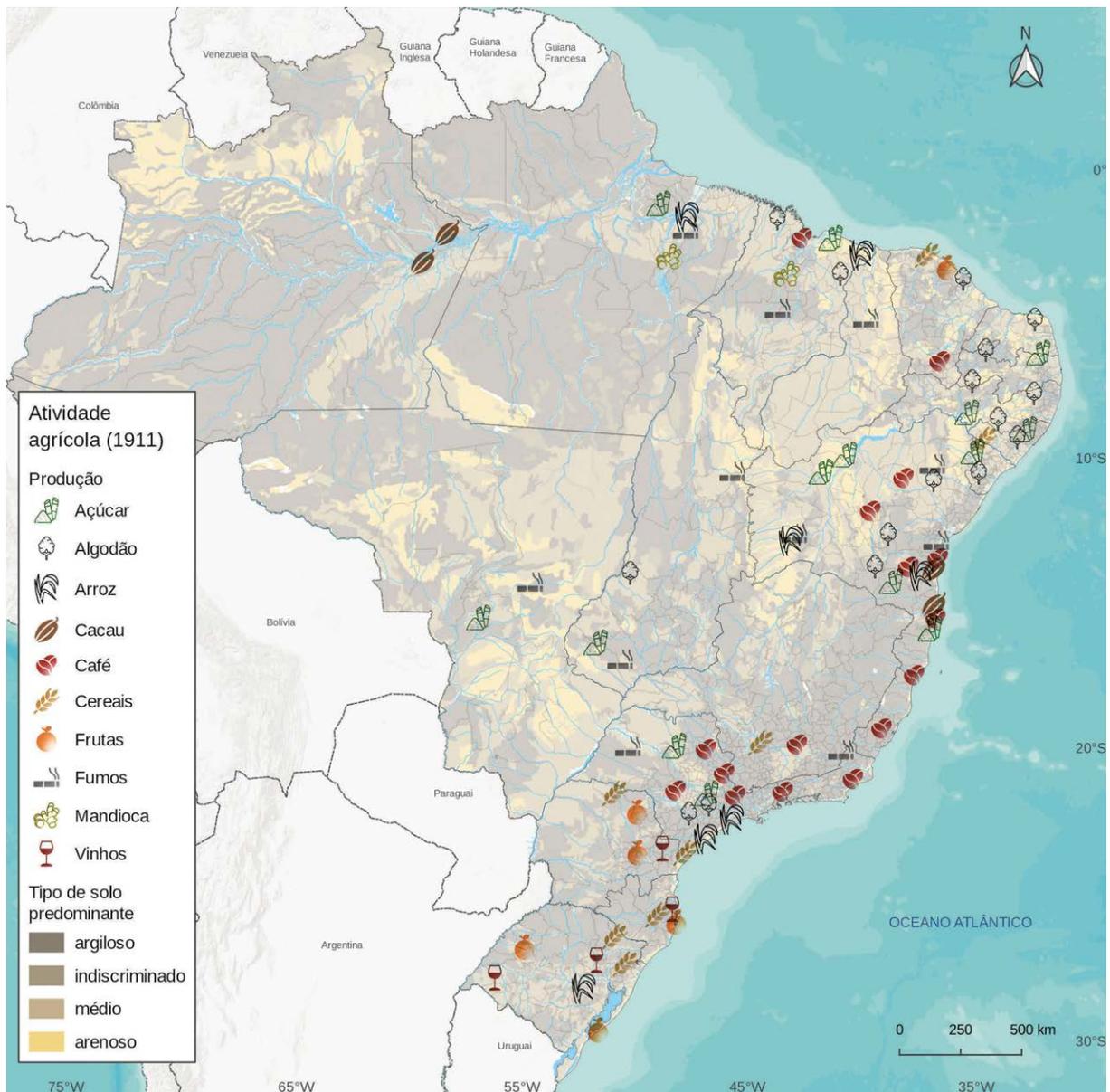
Anos	Café	Açúcar	Algodão	Borracha	Couros, Peles	Fumo	Cacau	Outros*	Total
1821-30	7,4	10,7	8,1	0	5,3	1	0,2	5,8	<b>38,5</b>
1831-40	23,9	13,3	5,8	0,2	4,3	1	0,3	5,8	<b>54,6</b>
1841-50	24,3	15	4,2	0,3	4,9	1,1	0,5	6,7	<b>57</b>
1851-60	55,4	20,9	6,2	2,5	7,7	2,8	1,1	10,5	<b>107,1</b>
1861-70	67,1	19,3	28,9	5,4	9	4,6	1,4	16	<b>151,7</b>
1871-80	116,6	24,3	17,3	11,3	10,8	7	2,7	15,4	<b>205,4</b>
1881-90	124	19,5	8,8	15,6	6,4	5,4	3,3	16,5	<b>199,5</b>

Fonte: Nogueira (1988, p. 342)

\*O item "Outros" consistia em produtos como erva-mate, diamante, ouro, castanha do Pará, madeiras, farinha de mandioca, aguardente e outros produtos, sobre os quais não se dispõe de informações estatísticas confiáveis.

# MAPA 13

## Atividades Agrícolas, 1911



**A**s atividades agrícolas sempre foram as principais atividades econômicas no Brasil desde o período colonial. Mesmo no auge da mineração, Roberto Simonsen já demonstrava que o conjunto das exportações de algodão, açúcar e demais produtos agrícolas eram superiores às rendas auferidas pela mineração do ouro e diamantes (SIMONSEN, 2005).

Essa vocação eminentemente agrícola foi anotada por todos os comentaristas de nossa economia. A partir das primeiras décadas do século XIX, o café assumiu como primeiro produto na pauta de exportações do país, título que manteve até a metade do século XX. No entanto, diversos outros produtos continuaram importantes na pauta de exportações do país, como podemos ver no Gráfico 3.

O açúcar, algodão, fumo e cacau brasileiros ocupavam importantes espaços regionais do país e ainda em nossa pauta de exportações. Ao mesmo tempo, esses produtos também tinham grande importância para o mercado interno, particularmente o algodão e outras fibras, que abasteciam um importante parque industrial de mais de mil fábricas têxteis existentes no país, como podemos ver no mapa sobre indústrias têxteis em 1920 (Mapa 24).

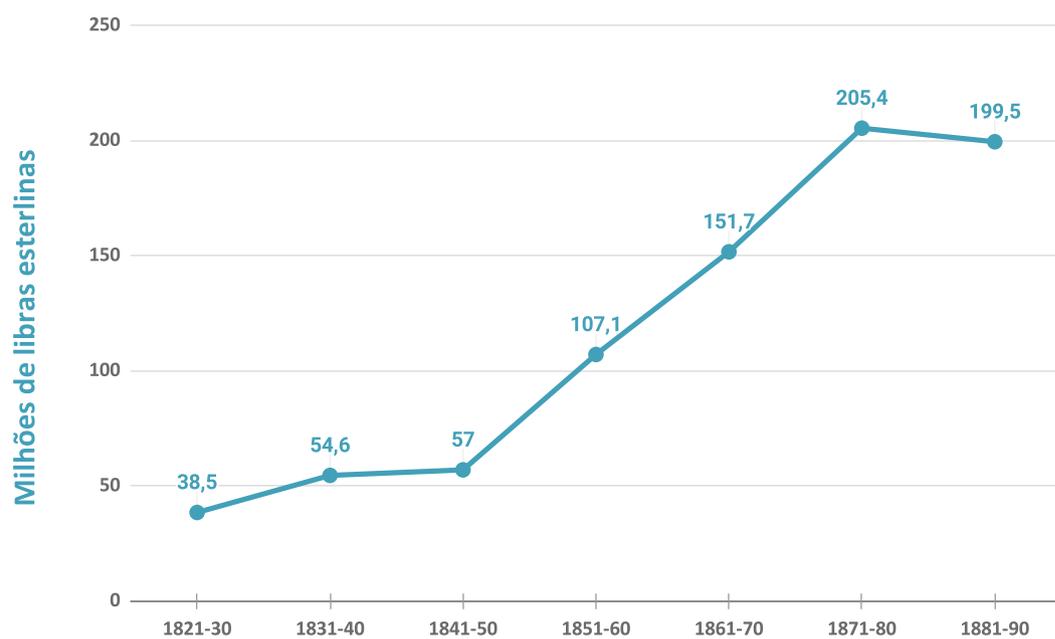
Chama a atenção ainda o fato de que produtos de amplo consumo popular, como milho, mandioca, feijão e arroz, praticamente não aparecem no mapa do engenheiro Alvaro José Rodrigues. Essa produção para o mercado interno não é sequer mencionada, apesar de sua existência e do fato de que amplas parcelas da

população viviam desse e para esse cultivo. A produção desses gêneros normalmente era dentro das grandes unidades produtoras, intercaladas com o produto principal (café, cana, algodão, cacau) ou em terrenos separados. Também era feita em pequenas propriedades ou nas “franjas” das grandes propriedades, ou ainda em pequenas unidades camponesas nos amplos vazios demográficos do país.

Isso ajuda a entendermos quais eram os produtos importantes na pauta de exportação e aqueles voltados ainda para um mercado interno de alcance nacional, como foi o caso da produção de vinhos em estados como Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo, ou a produção de cereais, também nessas regiões, ou ainda a mandioca e o arroz em alguns estados do Norte e Nordeste do país.

Um último aspecto a ser destacado na Tabela 10 é o percentual que os artigos exportados tinham na composição da receita do Estado brasileiro, ao mesmo tempo que permitiam divisas suficientes para as importações (outra parte fundamental das receitas públicas) e que pode ser mais bem visualizado no Mapa dos Rendimentos de Alfândegas (Mapa 18).

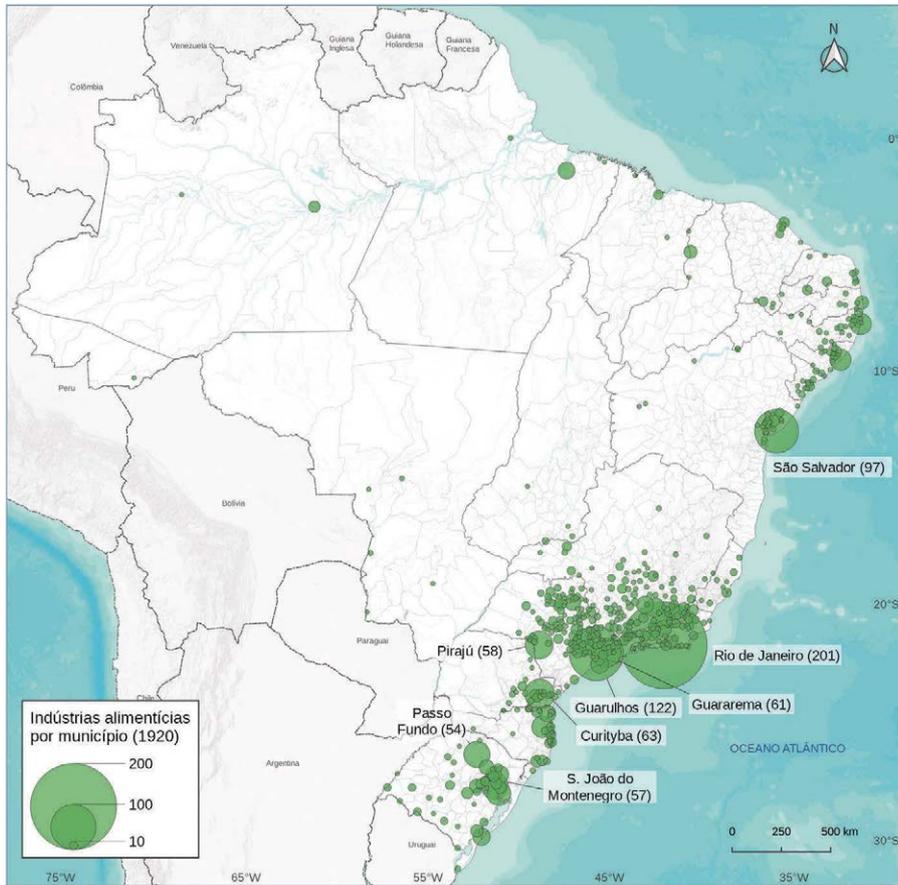
Gráfico 3: Total de exportações brasileiras, 1820-1890



Fonte: Nogueira (1988, p. 342)



Mapa 13.A: A Indústria de Alimentos em 1920



Colheita de Café, Vale do Paraíba, circa 1882, Marc Ferrez.



Os animais de criação, particularmente o gado bovino, estão presentes no país desde o início da colonização. Essencial para prover os engenhos e demais unidades agrícolas de carne, leite, couro, força motriz e ainda transporte, existem indícios de que ainda no século XVI surgiram as primeiras unidades produtivas destinadas exclusivamente à criação de gado. Essas fazendas, principalmente no interior da Região Norte e Nordeste, foram fundamentais para a colonização e fixação de parcelas das populações locais, dando origem a uma cultura “vaqueira” bem característica pelas suas peculiaridades e permanências.

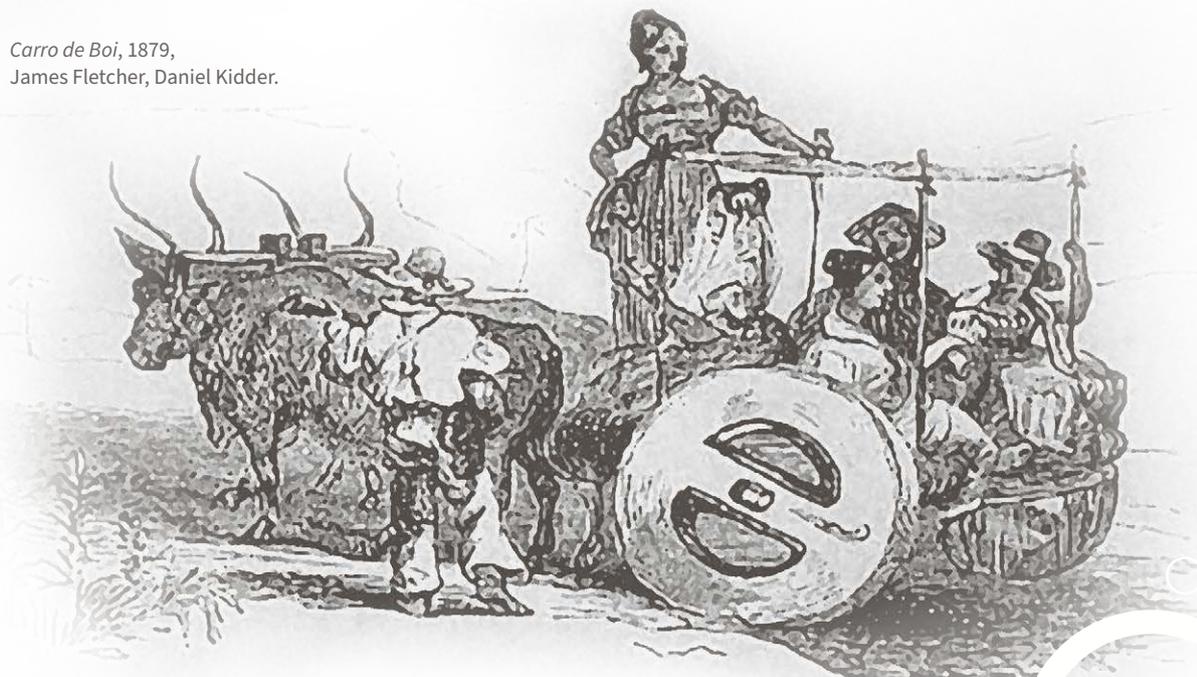
Euclides da Cunha já descrevia em *Os Sertões* a relação característica entre o vaqueiro e o proprietário das extensas sesmarias existentes no interior dessa região que era marcada pela quartação (cuartação), onde a quarta parte dos animais criados ficaria sob a propriedade dos vaqueiros responsáveis pela lida diária com esses animais. Também na Região Sul assistimos ao surgimento de uma cultura ligada à criação de grandes rebanhos bovinos e ainda uma importante indústria do couro.

Outra atividade criatória e digna de nota foi a produção de gado muar para o

transporte de produtos e pessoas por todo o território brasileiro, particularmente no século XVIII impulsionado pela mineração e no século XIX, pela expansão cafeeira na Região Centro-Sul. A expansão de um sistema ferroviário diminuiu essas atividades, ao mesmo tempo que assistimos ao desenvolvimento de diversas regiões especializadas na produção de laticínios, no sul de Minas Gerais e no Paraná, e ainda indústrias ligadas à produção e aproveitamento de couros e derivados.

A expansão do rebanho caprino atingiu maior dimensão em regiões do Nordeste, particularmente no Ceará e no Maranhão.

*Carro de Boi*, 1879,  
James Fletcher, Daniel Kidder.



O mapa do engenheiro Alvaro José Rodrigues assinala as grandes regiões produtoras para o mercado nacional e ainda internacional (caso do Rio Grande do Sul). A propriedade e criação de animais, particularmente o gado bovino, como a produção de alimentos, eram dispersas por todo o território nacional. Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Bahia e São Paulo possuíam os maiores rebanhos do país, conforme podemos ver na imagem retirada do Censo Agrícola de 1912 (p. 62) e que “dialoga” bastante com o mapa original de Alvaro José.

Censo Pecuário, 1912.  
BRASIL, 1917, p. 83.

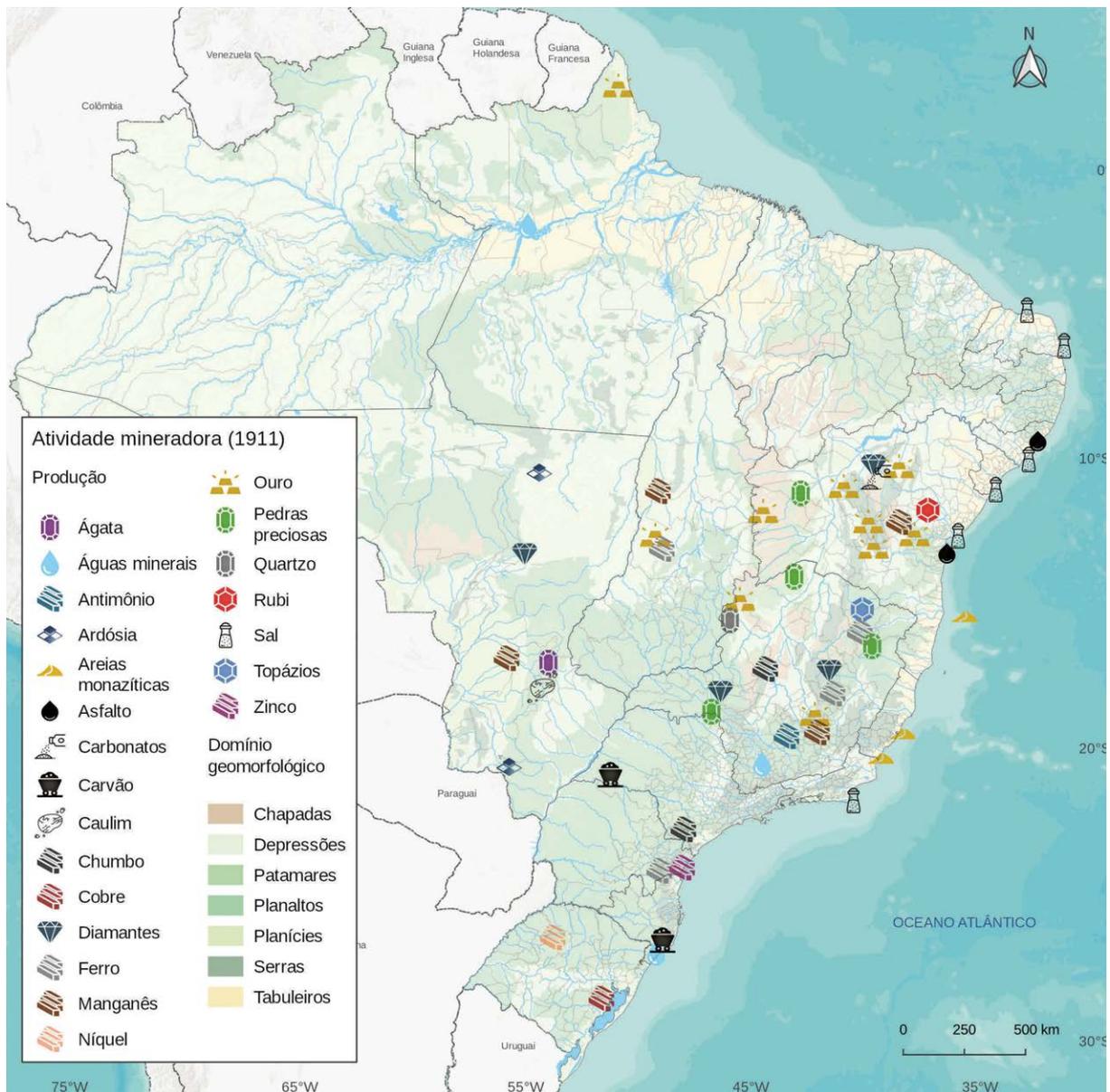


*Carro de bois,*  
circa 1882, Marc Ferrez.



# MAPA 15

## Atividades Mineradoras, 1911



**D**esde o início da colonização portuguesa na América que a busca por metais preciosos atraiu a atenção da coroa e de aventureiros, concretizada com o “achamento” das minas de ouro nas Minas Gerais no fim do século XVII e, posteriormente, com diamantes entre o norte de Minas e a Chapada Diamantina, e ainda as lavras auríferas em Goiás e Mato Grosso, ao longo do século XVIII.

Essas atividades foram fundamentais para conquista, ocupação e povoamento de grandes extensões de terras no interior do país e ainda por transformar o Rio de Janeiro na cidade (e no porto) mais importante da América lusa, ainda no século XVIII.

A mineração de outros metais ou produtos como o ferro sempre existiu em pequena escala, porém, no século XIX e início do XX, a despeito de a mineração aurífera e a extração de diamantes ainda se manterem em algumas regiões do território, é de se notar o aumento na quantidade de vários outros produtos, como manganês, quartzo, carbonatos, minério de ferro, zinco, níquel e outros.

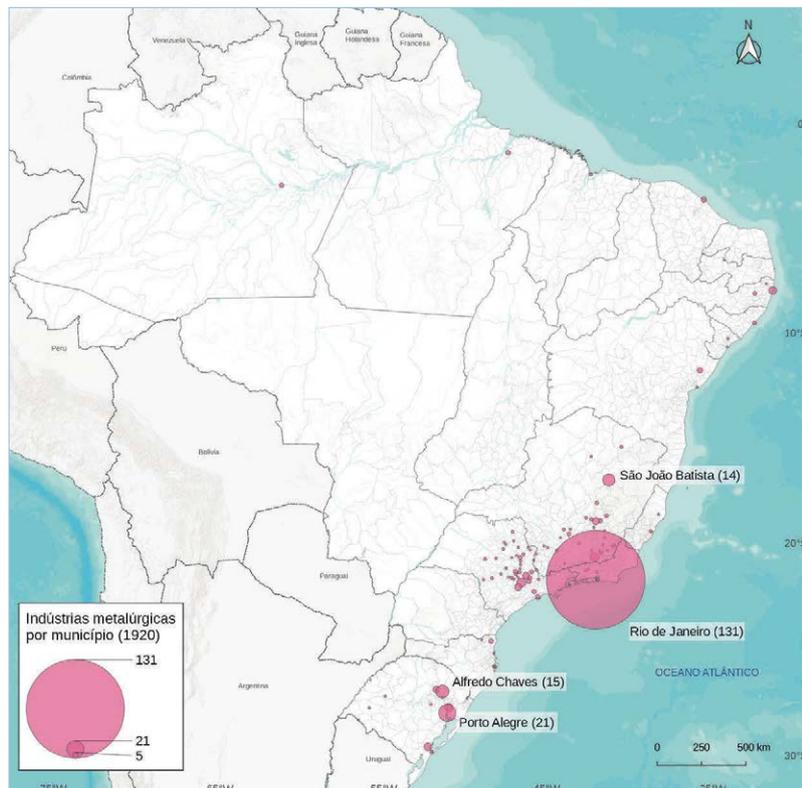
Parte dessas outras atividades mineradoras era exportada, inclusive, com a instalação de empresas estrangeiras, como a “mina dos ingleses” em Gongo Seco (Barão de Cocais, em Minas Gerais), que extraía ouro e

ainda minério de ferro. E parte dessa produção servia ainda como importante fonte de matérias-primas que estimulavam diversas indústrias no país, particularmente, a siderurgia e a indústria química, como podemos ver nos dois outros mapas da página 70.

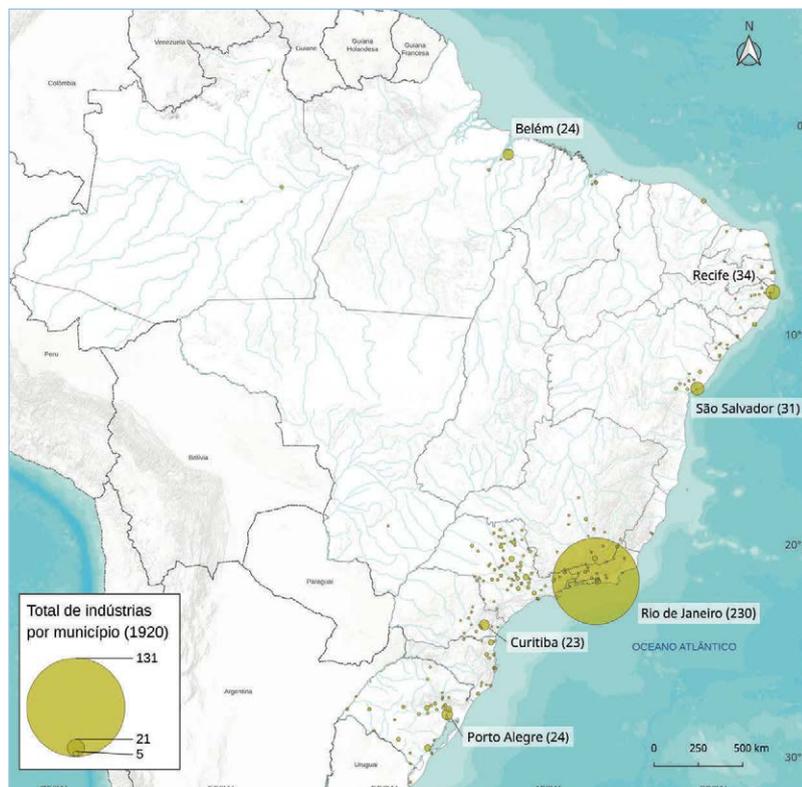
Cabe destaque à Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, criada por Dom João VI ainda em 1810 e que funcionou durante todo o século XIX, incluindo aí a utilização de mão de obra escrava em seus processos de fabricação (DANIELI NETO, 2006).

Por último, chama a atenção o fato de que a mineração, na concepção do engenheiro Alvaro José Rodrigues, era tão ampla que incluiu em seu mapa atividades como a extração de sal marinho (litoral do Rio Grande do Norte e do Rio de Janeiro) e de areias monazíticas (no Espírito Santo), e ainda a captação e utilização de águas minerais (no Triângulo Mineiro e no Paraná).

Mapa 15.A: Siderurgia



Mapa 15.B: Química

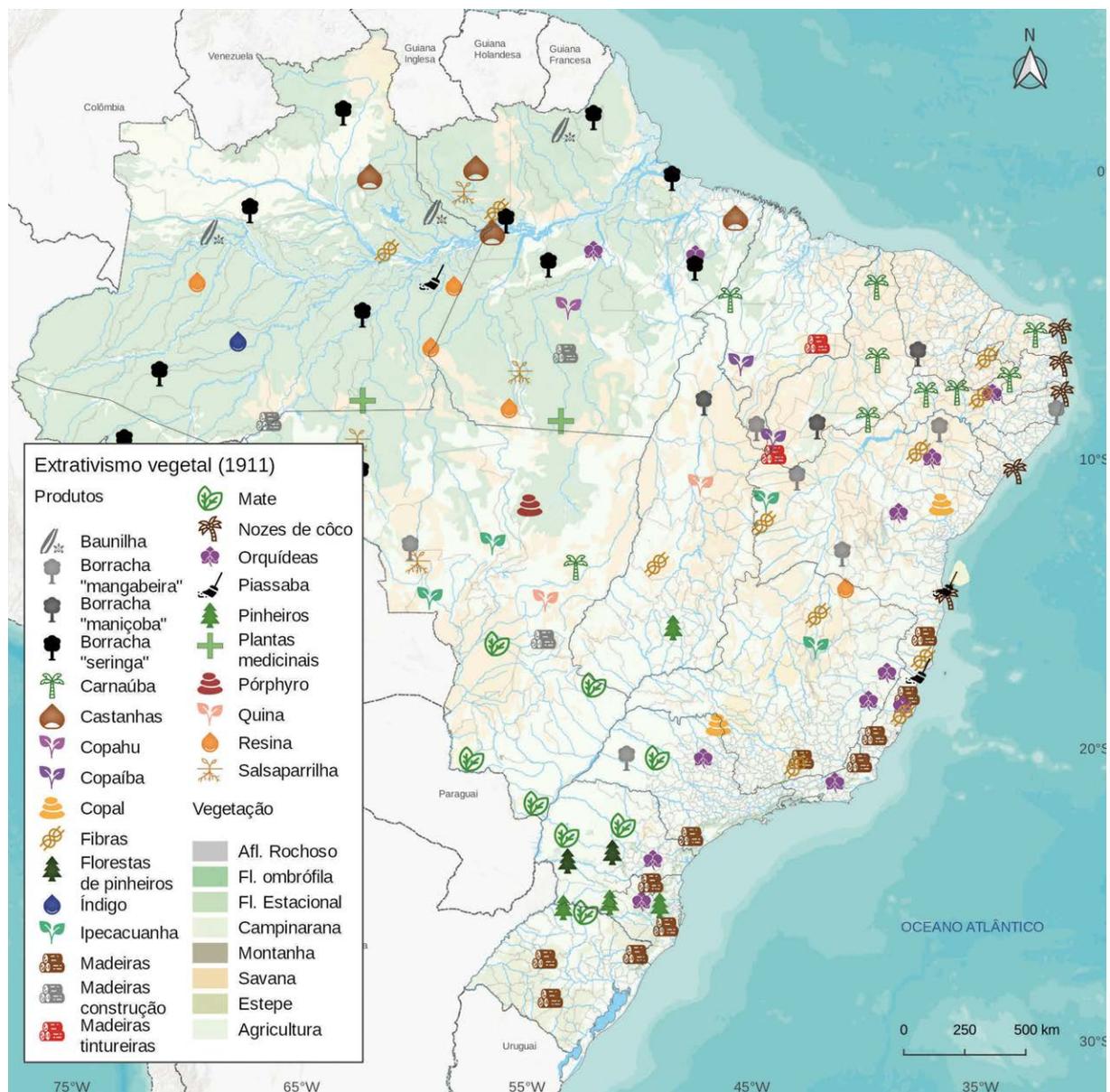


*Mineiros na mina Pary,  
circa 1885, Marc Ferrez.*



# MAPA 16

## Extrativismo Vegetal, 1911



O extrativismo vegetal foi uma das primeiras atividades econômicas desenvolvidas pelos navegadores e comerciantes portugueses (e europeus) que aqui chegaram, ainda no século XVI. Da extração do pau-brasil ao tráfico cada vez mais intenso de plantas exóticas para a Europa, temos os primeiros estabelecimentos aqui construídos como as feitorias atribuídas a Fernando de Noronha.

Essas atividades extrativistas jamais cessaram ao longo da nossa história, e existe uma grande dificuldade em calcular sua dimensão econômica para a colônia e depois país. O que podemos afirmar é que essas atividades foram responsáveis pelo estabelecimento de relações mais próximas entre colonos e as populações autóctones que eram os responsáveis pela indicação e extração dessas plantas e a captura de animais.

As visitas de diversos cientistas, desde o século XVI, muitos dos quais botânicos, intensificadas no Brasil, a partir da instalação da corte no país, ajudaram a divulgar e incentivar a extração de diversas plantas e minerais pelos seus valores medicinais (poaia, quina, pórfito), alimentício (salsaparrilha, baunilha, castanhas, mate), estéticos (orquídeas e madeiras nobres) ou como matérias-primas (borrachas, fibras, piaçaba, resina, carnúba). Ao longo do século XIX, essas extrações de vegetais aumentaram muito, favorecendo a ocupação de partes do território.

Essas atividades permitiam um ganho monetário para setores da população que viviam em relativo isolamento, predominando atividades de subsistência e com pouco acesso a um mercado “formal”.

*A Bananeira*, 1834,  
Jean Baptiste Debret.

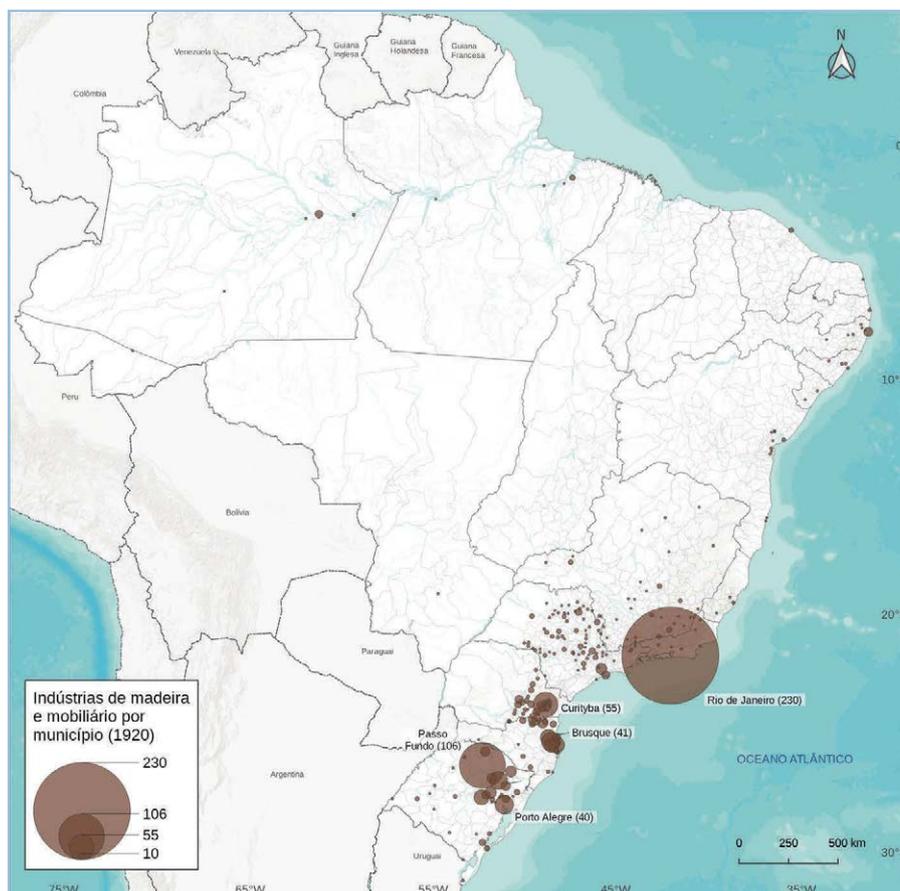


Exemplo disso se deu no processo de colonização de parte da Zona da Mata mineira por herbanários denominados de “catadores de poaia” que vinham da região de Campos dos Goytacazes comercializar com os índios coroados e puris que viviam na região até meados do século XIX (VALVERDE, 1958).

O “ciclo do pau-brasil” no início do século XVI e a “febre da borracha” no fim do século XIX e início do XX foram a face mais visível de um setor pouco conhecido, mas muito importante para a nossa economia ao longo dos séculos.

Novamente, um último aspecto a ser levantado é que essas atividades extrativistas alimentaram indústrias crescentes no país, ao longo do período aqui abordado. Da fabricação de móveis (Mapa 16.A), passando pelas indústrias de alimentação e ainda de produtos de higiene, percebemos que várias áreas se utilizaram desses produtos. Um especial destaque pode ser dado para as fábricas de produtos de limpeza e perfumaria, como a Granado, no Rio de Janeiro (fundada em 1870), e diversos empreendimentos fundados na Região Norte (MOURÃO, 2017) e que possuíam um forte apelo ligado à riqueza da natureza do país (CRIBELLI, 2009).

Mapa 16.A: Indústria de madeira e mobiliária



Brasão do Estado do Pará, incluindo a borracha de seringueira e o cacau como símbolos da província  
Website do Governo do Estado do Pará, 2022.



**CHOCOLATO PARAENSE**  
Puro cacão e assucar, fabricado na  
**CHOCOLATERIA PARAENSE**

Grande estabelecimento a vapor, á rua de Santo Amaro n. 52 A,  
dotado de todos os melhoramentos conhecidos.

**PROPRIEDADE DE FILIPPE JOSÉ DE LIMA**  
Telephone n. 274      Endereço telegraphico—LIMA  
Preço de 1 kilo na fabrica e no unico deposito a travessa 7 de Setembro n. 12,  
escrptorio de Joaquim Caetano Taveira Barbosa:

Baunilha.....	2\$500	Em pó,.....	1\$000 e 2\$000
Robalenta Arabiga.....	2\$500	Fraccionado em 29 pães..	1\$200
Musgo.....	2\$000	Commun,.....	1\$000
Homeopathico.....	2\$000	Banha de cacão, 100 Gram-	
Canella.....	2\$000	mas.....	500

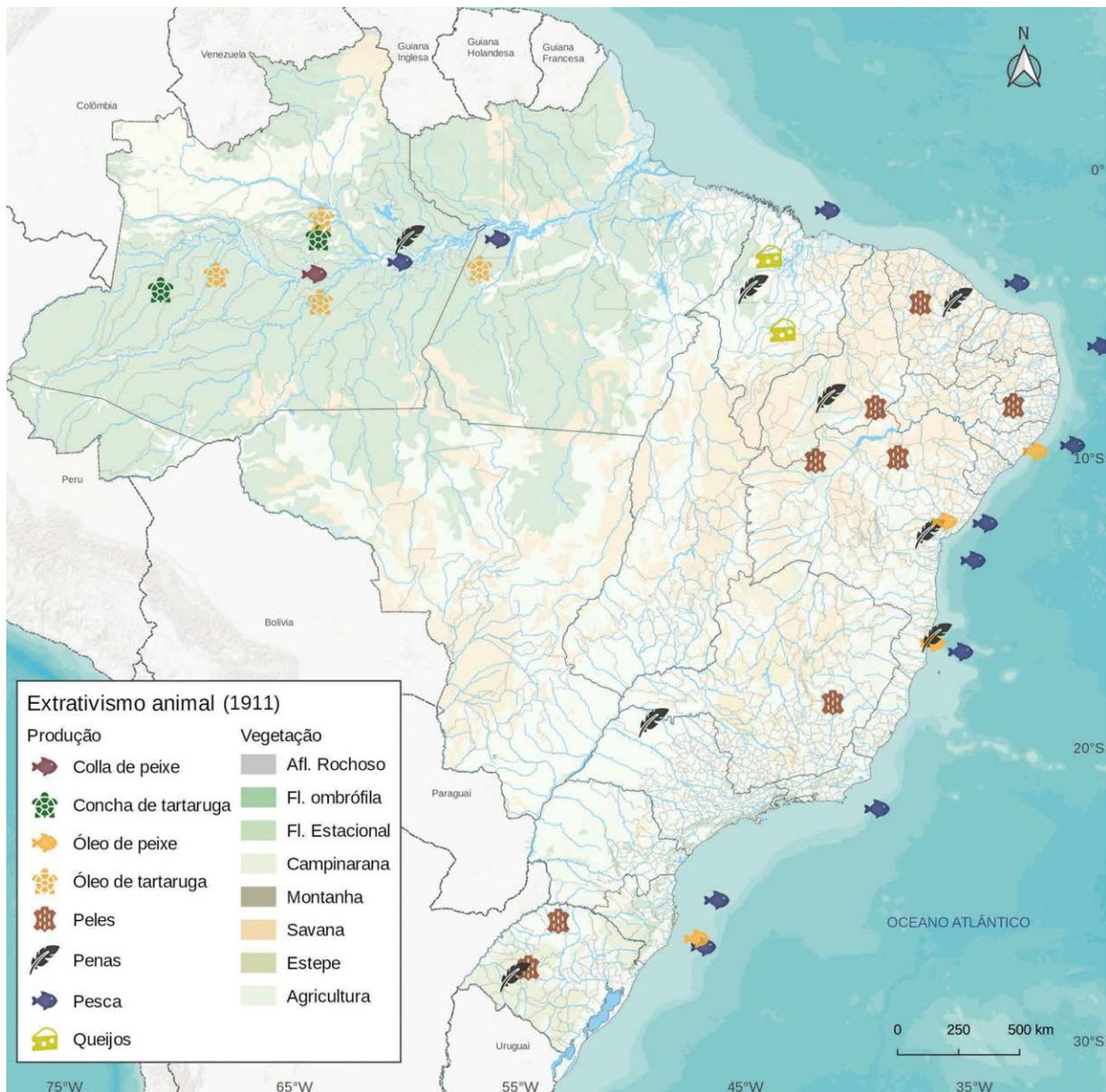
De 50\$000 réis para cima, desconto de 6 %.  
Nas grandes importancias o que for convencionado.

Propaganda de venda de produtos do Pará, Jornal O Liberal do Pará, n. 252, 8 nov. 1889.

CHOCOLATE PARANAENSE  
Puro Cacão e assucar, fabricado na  
CHOCOLATERIA PARANAENSE  
Grande estabelecimento a vapor, à rua de Santo Amaro n. 52 A, dotado de todos os melhoramentos conhecidos.  
PROPRIEDADE DE FILIPPE JOSÉ DE LIMA  
Telephone n. 274 Endereço telegraphico -- LIMA  
Preço de 1 kilo na fabrica e no unico deposito a travessa 7 de Setembro n. 12, escritorio de Joaquim Caetano Taveira Barbosa:  
Baunilha ..... 2\$500  
Em pó ..... 1\$000 e 2\$000  
Robalenta Arabiga ..... 2\$500  
Fraccionado em 29 pães ..... 1\$200  
Musgo ..... 2\$000  
Commun ..... 1\$000  
Homeopathico ..... 2\$000  
Banha de cacão, 100 gramas ... 500  
De 50\$000 réis para cima, desconto de 6%

# MAPA 17

## Extrativismo Animal, 1911



Junto com o extrativismo vegetal, a exploração da diversidade da fauna brasileira desde cedo atraiu a atenção dos portugueses e demais europeus que começaram a chegar ao novo mundo. O caráter exótico dos animais que aqui existiam impactou os europeus de diversas formas e rapidamente criou um comércio bastante vantajoso, mas também de difícil mensuração, pois normalmente era feito por marinheiros e demais aventureiros que aqui aportavam e, em geral, não eram alvo de estanco régio, portanto, não pagavam impostos e faziam parte das cotas pessoais desses viajantes.

Particularmente, o fascínio que as aves exerceram nos europeus pelos seus formatos, cores e comportamentos logo passou a constar dos objetos de desejo dos setores mais ricos da sociedade europeia (conferir a imagem ao lado). Não podemos esquecer que a América do Sul abriga quase 30% das espécies de aves do mundo. Esse comércio de aves e de suas penas se manteve ativo durante toda a nossa história, inclusive nos dias atuais, com consequências nem sempre benéficas para essa fauna.

A pesca em áreas do litoral brasileiro sempre foi uma importante atividade de subsistência e com algum grau de mercantilização. No século XVIII também ficou famosa a pesca de baleias no litoral (em especial, na Bahia e Rio de Janeiro) com a construção de estaleiros e a extração de seus ossos, carne, barbatanas e gorduras que tinha vários fins, como o âmbar para fixação de perfumes, alimentação, utilização na construção civil etc. (ELLIS, 1958). De igual modo, as diversas espécies de tartarugas também foram extensivamente caçadas pelos diversos usos que forneciam, da carne aos seus óleos e principalmente sua carapaça, para a fabricação de inúmeros objetos como pentes, armações de óculos, objetos de decoração.

Por último, as peles dos diversos animais encontrados aqui, na América, sempre tiveram um mercado certo na Europa, principalmente para a fabricação de roupas de luxo.

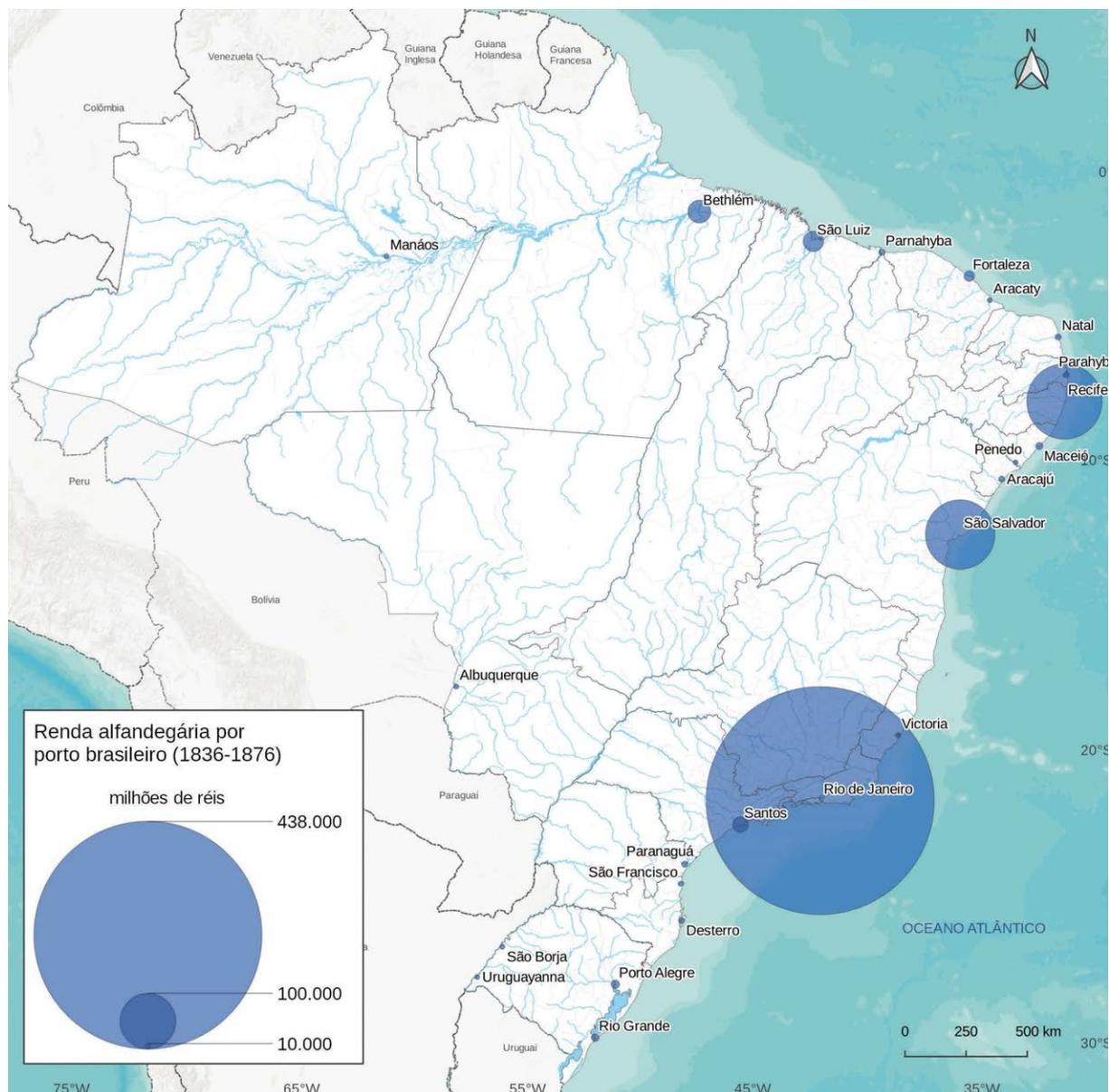
De novo, a dispersão da atividade pelo território se dava em vastas regiões do país, incluindo algumas menos povoadas. Essas atividades, bem como as pessoas engajadas, são ainda alvo de poucos estudos pelos historiadores em geral.



*Homem e papagaio,*  
circa 1535/1540, Niccolò dell'Abbate.

# MAPA 18

## Rendas Alfandegárias (por porto)



**A**s rendas de alfândega talvez sejam uma das melhores janelas de observação das inúmeras transformações econômico-sociais em curso no Brasil em fins do século XVIII e início do século XIX. Em especial, a partir de 1808, a abertura dos portos às nações amigas significou uma reestruturação da administração e uma nova importância aos rendimentos alfandegários: afinal, o contrabando crescente em fins do século anterior havia aumentado sobremaneira (ARRUDA, 1980), e o Império luso-brasileiro criara mecanismos alfandegários para aumentar sua arrecadação. Nesse sentido, durante todo o século XIX, várias reformas e mudanças nas regras de funcionamento das alfândegas foram realizadas, a fim de evitar não apenas o contrabando como também os desvios, extravios e roubos. Além disso, em um momento no qual a produção agrícola brasileira tem um crescimento relevante em suas exportações é cada vez mais necessário dinamizar e acelerar sua passagem pelos portos e sua fiscalização e arrecadação.

A separação política entre Brasil e Portugal, em 1822, coloca os rendimentos da alfândega em uma nova dimensão: o Estado Imperial em construção necessita de receitas para se constituir, e as rendas de alfândega se caracterizaram como o principal mecanismo de arrecadação do Estado. Para isso, foi criada a Secretaria de Estado de Negócios da Fazenda, responsável pelas alfândegas do Império. Sendo assim, podemos observar que, entre o primeiro reinado e o período regencial, há uma série de disputas envolvendo os rendimentos de alfândega, uma vez em que existem embates em torno da centralização ou descentralização do Estado. Quem iria custear os funcionários das alfândegas? E a renda delas iria para o governo central ou provincial? Foram questões essenciais para o estabelecimento mais eficiente das alfândegas. Em meio a muitas disputas, é colocado em prática, a partir de 1836, o segundo regulamento para alfândegas que alicerçou a forma de seu funcionamento, sua organização e administração.

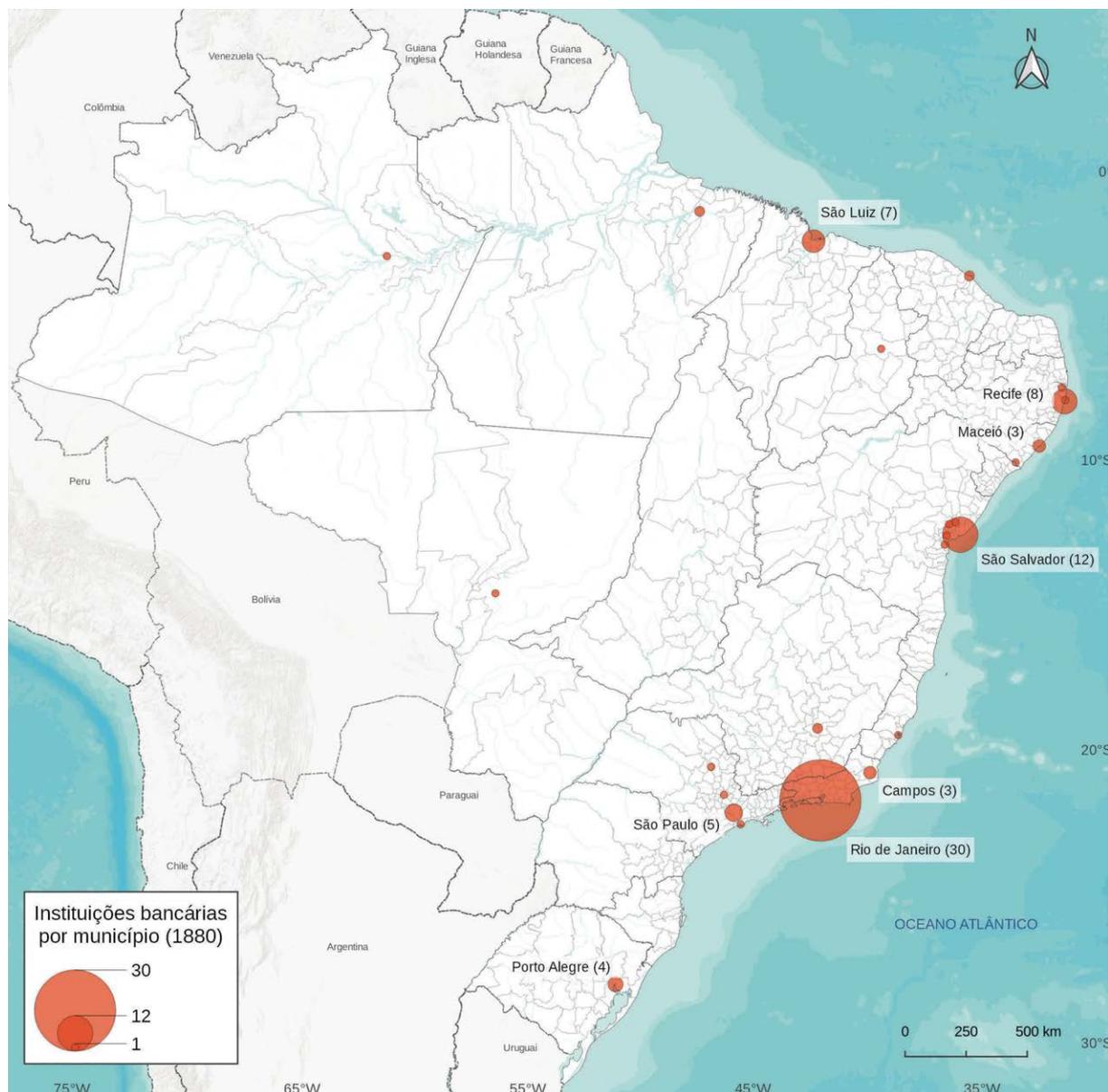
Os dados aqui encontrados foram retirados dos relatórios dos ministros da Secretaria de Estado de Negócios da Fazenda entre os anos de 1836 e 1876. Nesse período, observar-

mos os dados relativos às rendas de alfândega, e não aos valores totais das mercadorias. Anteriormente ao segundo regulamento para alfândegas em 1836, os dados são esparsos e descontínuos, enquanto com a complexificação do aparelho estatal e diversificação econômica após 1876 os dados relativos às alfândegas ou perdem espaço nos relatórios ou se tornam cada vez mais detalhados a ponto de dificultar muito a seriação. Isso nos mostra como podemos observar a modernização capitalista que ocorre durante o século XIX, uma vez que as estruturas burocráticas vão se complexificando, e outras formas de arrecadação vão ganhando cada vez mais importância.

Por meio desses dados, conseguimos comprovar hipóteses relevantes: em primeiro lugar, há um grande crescimento da economia nacional durante o século XIX. No ano fiscal de 1836/1837, por exemplo, a Alfândega do Rio de Janeiro arrecadou 1.253.013\$ de réis, enquanto no ano de 1875/1876, esse valor chegou a 9.112.892\$ réis. Mesmo que os números do Rio de Janeiro sejam bem superiores ao restante do país, os dados também nos mostram a tendência de maior arrecadação em regiões com maior densidade escravista.

# MAPA 19

## Bancos Criados no País até 1880 (por município)



**P**or tradição herdada da colonização portuguesa, o Brasil não possuiu um número expressivo de bancos, se comparado a outros sistemas coloniais como a América Inglesa ou Espanhola. A atividade bancária no Brasil, de fato, somente se iniciou a partir da vinda da família real, em 1808, com a criação do Banco do Brasil no Rio de Janeiro. Até a década de 1830, somente mais três estabelecimentos bancários foram criados nas províncias da Bahia, Pernambuco e Maranhão. Como já observado por diversos autores, essa ausência de bancos não significava uma ausência de créditos e financiamentos, ao contrário, estimulava esse tipo de atividade que estava disseminada em amplos extratos da população dos grandes centros urbanos (ALMICO, 2015).

Justamente pela existência de amplos canais de crédito pessoal, o desenvolvimento de bancos é um poderoso indicativo do transbordamento do capital ligado à agroexportação para atividades urbanas e mercantis. A maioria dos bancos brasileiros teve sua origem nesses extratos, e poucas foram as instituições bancárias brasileiras que, no século XIX até as primeiras décadas do XX, se dedicaram ao financiamento industrial e/ou rural. Mesmo assim, a maioria dos estudos que relacionaram o crédito bancário à agricultura destaca que o ativo escravo sempre foi um dos elementos centrais na cessão de empréstimos e nas garantias dadas aos credores, até mesmo na década de 1880, quando a escravidão já estava em seu período final.

De todo modo, as dificuldades de se montar um banco nesse período eram tão

grandes – vinculadas às exigências legais e ainda à aceitação pela praça – que a simples existência dessas instituições é muito representativa do poderio econômico das regiões envolvidas.

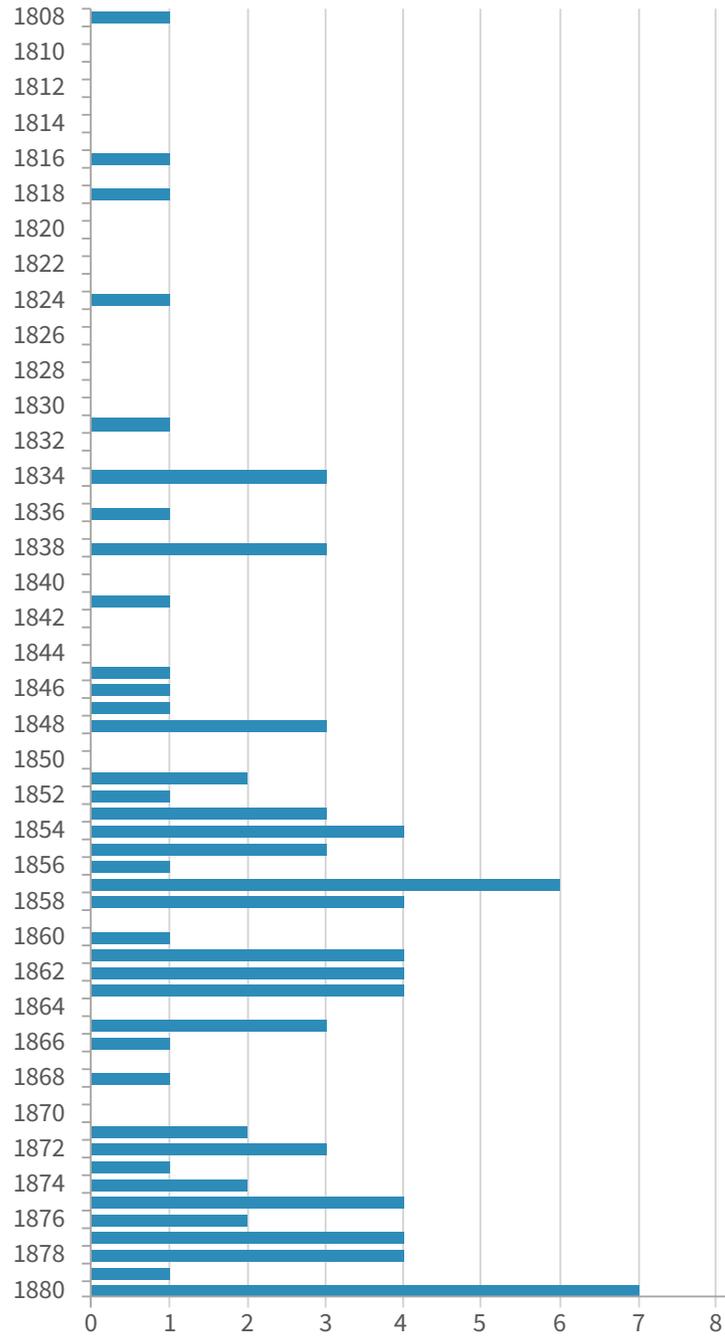
Entre 1808 e 1880, assistimos à fundação de 92 bancos em 25 cidades. O papel único que o Rio de Janeiro exerceu no Império brasileiro fica claro com 30 (ou 32,60%) dos bancos criados no período. As demais cidades que tiveram um número alto de bancos fundados foram Salvador com 12, Recife 8, São Luiz 7, São Paulo 5, Porto Alegre 4 e Campos dos Goytacazes e Maceió com 3 bancos cada.

A cidade de Campos dos Goytacazes, na província do Rio de Janeiro, é uma exceção à grande concentração de bancos nas capitais das províncias. Esse município era um dos maiores produtores de açúcar do país.

*Centro do Rio de Janeiro a partir da Ilha das Cobras, circa 1890, Marc Ferrez.*



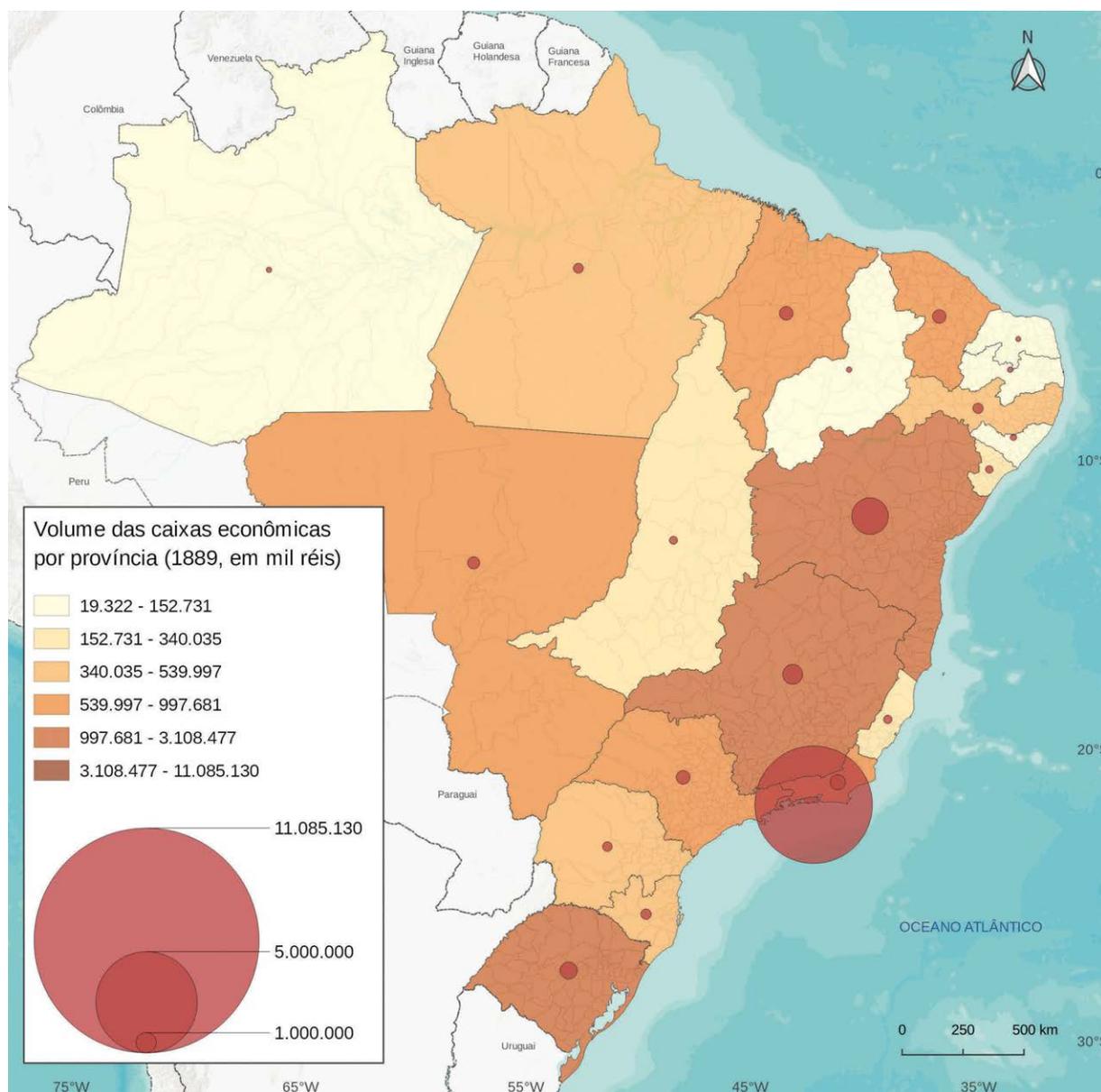
Gráfico 4: Número de bancos criados por ano, 1808-1880



Fonte: Mello (2008)

# MAPA 20

## Caixas Econômicas



**A**s Caixas Econômicas foram instituições criadas no alvorecer do capitalismo ainda no século XVIII, e se diferenciavam das antigas instituições de poupança e pecúlio existentes. As instituições anteriores, como os montepios, irmandades religiosas, santas casas de misericórdia e grêmios profissionais, tinham como objetivo ajudar a construir espaços de convivência ou ajuda para seus associados – como igrejas, hospitais e semelhantes – e ainda auxiliar membros e as famílias em momentos de doença, desemprego ou morte – tratamentos médicos, dinheiro, pensão e instituições para incapacitados, viúvas e filhos menores, até mesmo jazigos para sepultamento. Essas instituições existiam tanto na Europa, quanto no Brasil, desde o início de nossa colonização.

Já as “modernas” Caixas Econômicas tinham como objetivo universalizar entre as camadas de trabalhadores pobres o hábito da poupança para disporem de capitais ao longo da vida, da forma como melhores conviesse. Apesar da grande variedade nas suas normas de funcionamento, essas Caixas possuíam algumas características bem distintas das instituições “antigas” – eram universais (independentemente de origem ou profissão, todos poderiam participar), baseavam-se inteiramente em depósitos em dinheiro de caráter individual e na remuneração deles e não possuíam vocações filantrópicas ou religiosas.

As primeiras Caixas Econômicas surgiram em alguns estados alemães e suíços nas décadas de 1770 e 1780, depois na Grã-Bretanha, Dinamarca e França. Na América, o primeiro país a ter uma Caixa foi os Estados Unidos com a fundação das Caixas Econômicas de Boston e da Filadélfia, em 1816. No Brasil, a primeira surgiu em 1831

na cidade do Rio de Janeiro, antes mesmo da fundação das primeiras Caixas Econômicas em Portugal e Espanha. Essa Caixa teve uma duração relativamente efêmera, mas despertou o interesse em outras cidades brasileiras que assistiram à fundação de instituições similares (SARAIVA; ALVARENGA, 2017).

Em 1861, o governo imperial criou a Caixa Econômica da Corte, centralizando os depósitos populares da cidade. A partir de 1871, foram criadas Caixas Econômicas nas várias províncias do Império. Essas instituições atraíram um público variado que ia de pequenos proprietários, camadas médias urbanas, trabalhadores braçais e até mesmo escravos que depositavam os seus ganhos nessas instituições. O papel central que a economia do Rio de Janeiro teve se reflete também nos expressivos valores depositados, igualmente chama a atenção para o montante acumulado pelas várias províncias do Império como Bahia, Minas Gerais e Rio Grande do Sul (Tabela 11).

Mapa 20.A: Caixas Econômicas na província do Rio de Janeiro

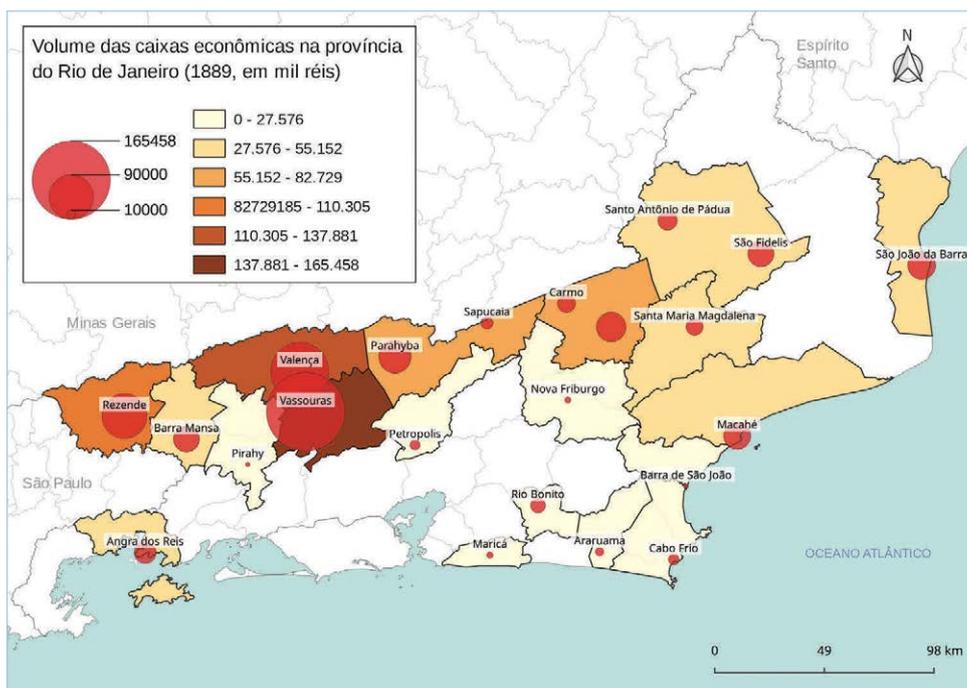


Tabela 11: Depósitos realizados nas Caixas Econômicas Imperiais, 1889

Provincia	1889
Município Neutro (corte)	11.085.130.844
Bahia	3.108.477.703
Minas Gerais	1.463.924.569
S. Pedro	1.184.860.692
Rio de Janeiro	997.681.746
S. Paulo	854.801.765
Maranhão	844.511.987
Ceará	843.363.783
Matto Grosso	695.866.963
Santa Catharina	539.997.407
Pernambuco	526.341.033
Pará	481.140.272
Paraná	451.277.047
Espirito Santo	340.035.182
Goyaz	303.080.976
Sergipe	250.001.486
Alagoas	152.731.309
Parahyba	62.422.656
Amazonas	51.691.796
Piauhy	42.655.015
Rio Grande do Norte	19.322.355

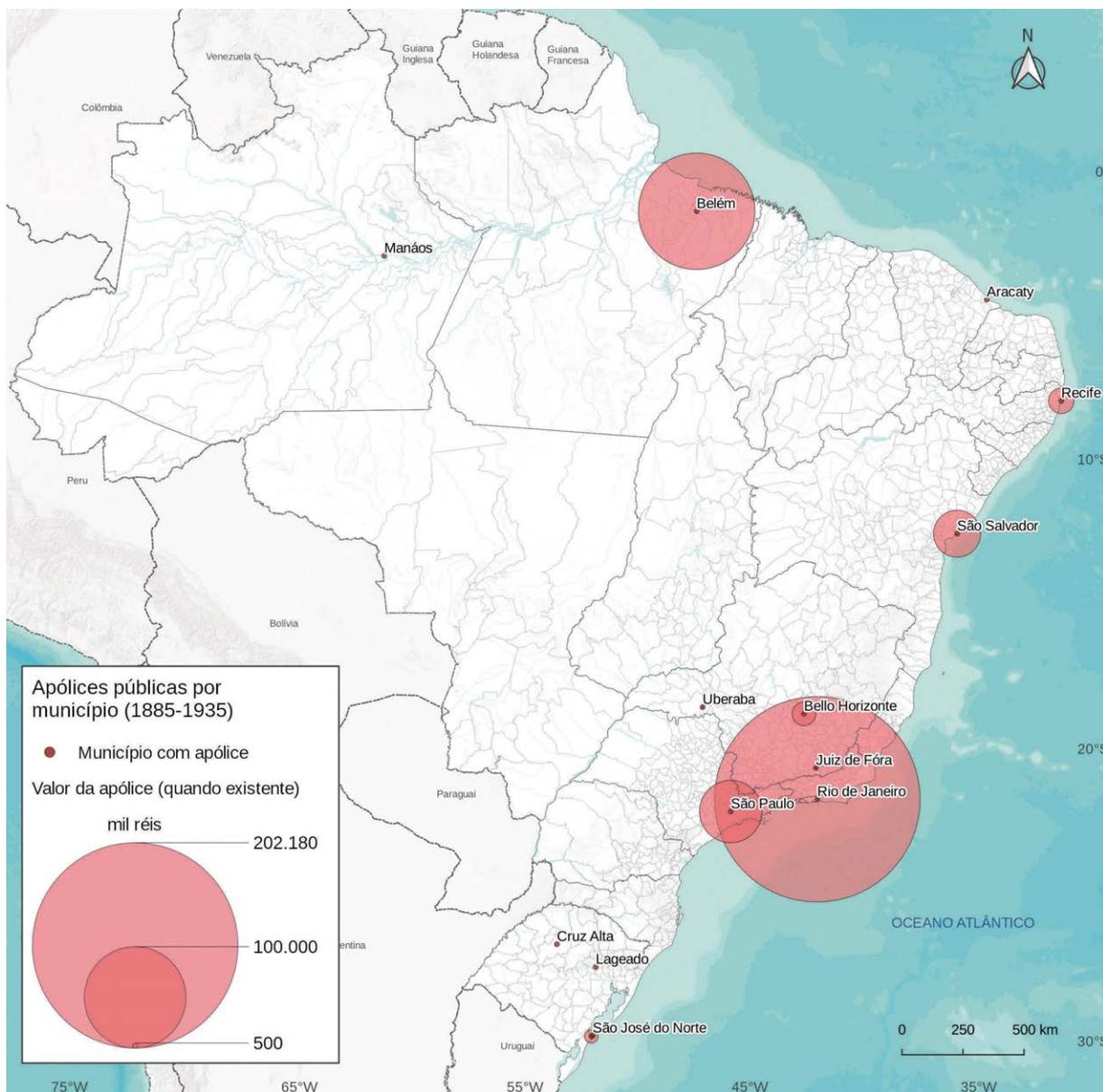
Fonte: Alvarenga (2020)

*Rua do Ouvidor, Rio de Janeiro,  
circa 1890, Marc Ferrez.*



# MAPA 21

## Apólices Municipais



O crédito público diz respeito à dinâmica da estrutura econômica do Estado e pode ser contraído por meio de empréstimos diretos com instituições financeiras ou de emissões dos títulos da dívida pública, funcionando como um mecanismo de complementação orçamentária. A história financeira revela que tais emissões de papéis foram realizadas pelas distintas esferas de poder: União, estados e municípios com o objetivo de alavancar recursos financeiros extraordinários para investimentos públicos em distintos setores, tais como obras de infraestrutura para melhorias materiais ou para ampliação dos serviços públicos e até mesmo, em algumas ocasiões, para o financiamento de gastos militares com as guerras (ASSIS RIBEIRO, 1972; FERGUSON, 2007).

No Brasil, o primeiro documento oficial que diz respeito às emissões de títulos da dívida pública é datado de 9 de maio de 1810. Trata-se de um alvará que declarava prescritas as antigas dívidas contraídas pelo Governo Central por meio de papéis emitidos pela Fazenda Real do Rio de Janeiro até o fim de 1797. D. Pedro I, pela Lei de 15 de novembro de 1827, criou disposições legais sobre a dívida pública, e dentre elas, se destacam o estabelecimento de Caixa de Amortização para o pagamento dos juros e outras responsabilidades geradas, a partir das emissões das apólices dessa natureza. O Código Comercial de 1850 também se coloca como instrumento regulatório das atividades financeiras que envolvem as emissões e negociações desses títulos (LEVY, 1977).

Se por um lado as emissões de apólices da dívida pública operam como um mecanismo de arrecadação extraordinária, por outro, torna-se uma oportunidade de investimento de capital em que as taxas de juros servem tanto para qualificar os me-

lhores ganhos, quanto os maiores riscos. Usualmente, as apólices da dívida pública emitidas pelo governo brasileiro fixaram a taxa de juros em 5% sobre o capital investido. Em contrapartida, é perceptível que alguns dos municípios brasileiros, quando emitiam papéis de natureza financeira, seguiam uma tendência diferente, pois elevavam suas taxas de juros para se tornarem um investimento capitalista mais atrativo.

Alguns centros, como Rio de Janeiro e São Paulo, não apenas lançavam apólices da dívida pública municipal, como as mantinham cotadas e negociadas regularmente em Bolsas de Valores do Brasil e até mesmo em praças de negócios internacionais. Entretanto, outros municípios de menor porte também emitiram tais apólices da dívida pública municipal como forma de adiantamento de suas dotações orçamentárias, funcionando também como mecanismo de retenção do capital local ou mesmo como artifício de atração de investimentos financeiros para localidades periféricas (DUARTE, 2016).

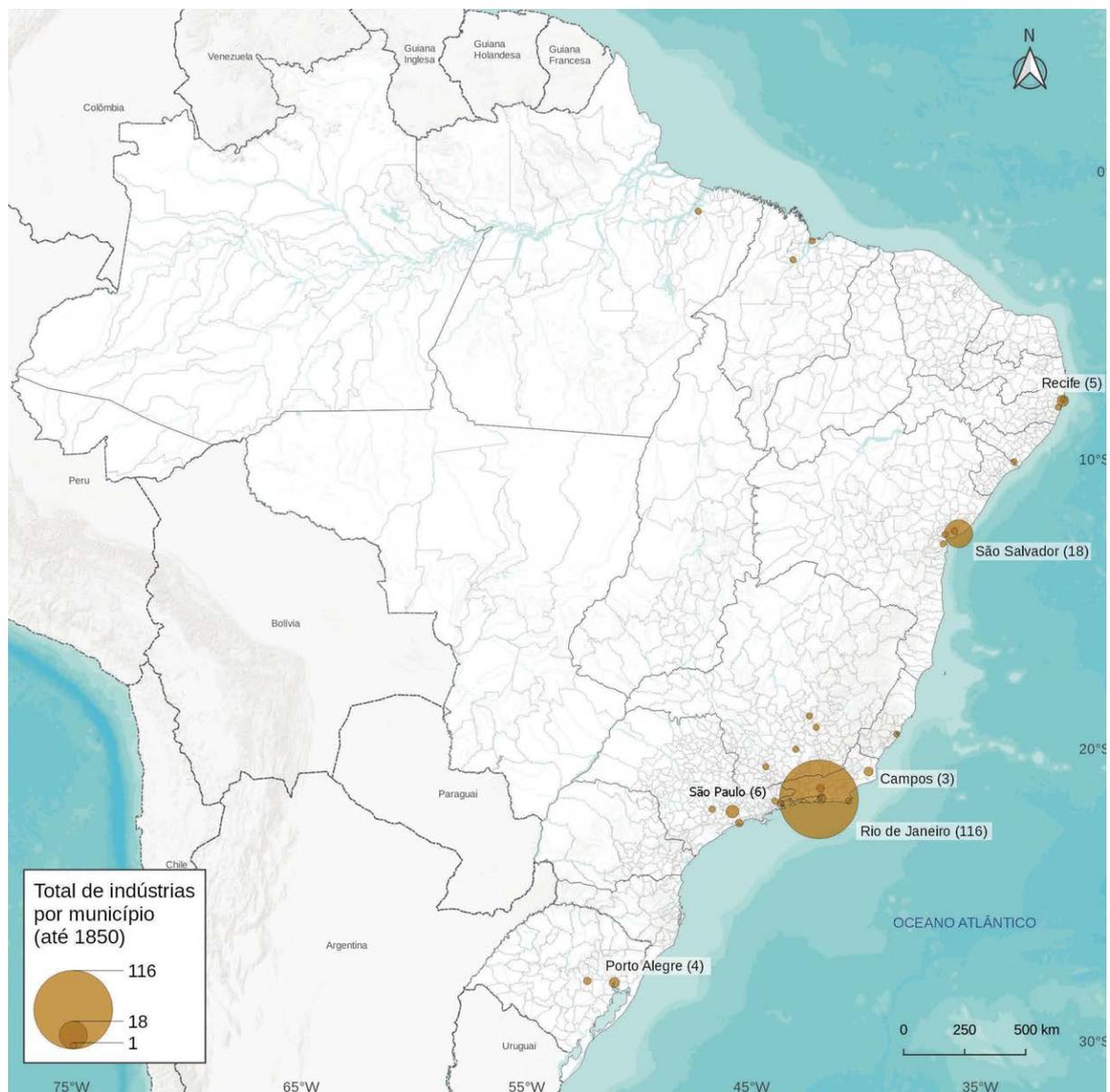


*Correio de Pernambuco no dia da chegada do vapor de Europa [Praça de d. Pedro II], circa 1863 - 1865, Luis Schlappriz e Franz Heinrich Carls, Fonte: Itaú cultural.*



# MAPA 22

## Indústrias que pediram provisão na Real Junta de Comércio 1850



A história da indústria no Brasil durante muito tempo teve como marco fundante ora o fim da escravidão (fim do século XIX), ora a ascensão varguista ao poder (1930). Porém as atividades industriais e manufatureiras não eram “estranhas” nem ao período colonial e nem à nação independente do século XIX. O Alvará Régio de Dona Maria I que proibiu o estabelecimento de fábricas e manufaturas em Minas Gerais em 1785 é mais uma prova da existência de vários tipos de atividades industriais do que a ausência delas nos diversos territórios do Brasil. No século XVIII, inclusive com o declínio da mineração aurífera, diversas atividades artesanais cresceram nas Minas Gerais, como a metalurgia do ferro e a fabricação de tecidos (LIBBY, 1988). Em outras regiões do país também existiam algumas atividades manufatureiras dignas de nota, como arsenais de guerra, estaleiros e oficinas complexas (OLIVEIRA, 1992; 2001).

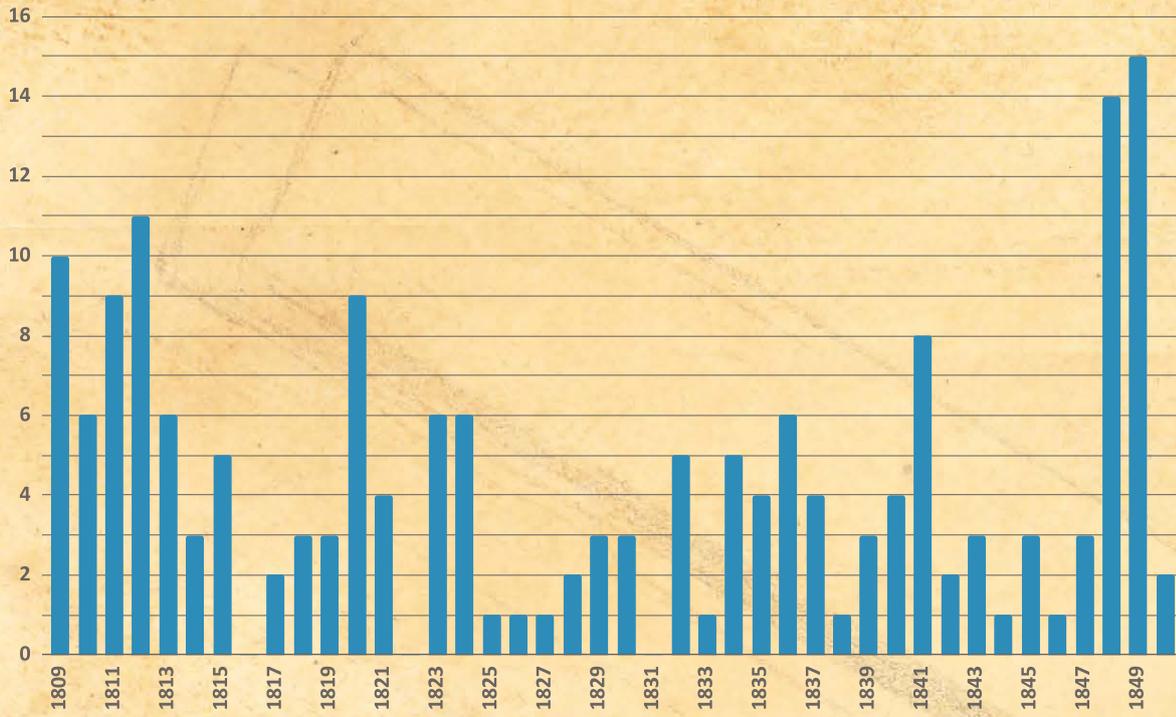
Com a vinda da família real para o Brasil em 1808, esse setor da economia ganha novo e mais importante impulso, em especial, a partir de dois decretos de Dom João VI: o alvará de 1º de abril de 1808, que colocava fim às restrições de criação de indústrias e o alvará de 28 de abril de 1809, que concedeu isenções de exportações, dentre outros privilégios, para as manufaturas. O estabelecimento da corte no Brasil também significou a duplicação das instituições de poder, anteriormente com sede em Lisboa. Uma delas, o Tribunal da Real Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, que tinha como objetivo regular e incentivar a indústria por meio da concessão de provisões, que poderiam ser desde isenções em importações até mesmo privilégios e monopólios de produção e comércio.

A Junta de Comércio existiu até 1850 quando, em momento de profundas reformas modernizadoras, foi extinta. Nesse pe-

ríodo, entra na documentação da Junta de Comércio 179 estabelecimentos caracterizados como fábricas e que pediram algum tipo de provisão ao governo – que poderia ser isenção de impostos, concessão de patentes, empréstimos, direito de explorar loterias ou mesmo o direito de usar o título “Imperial Fábrica”. É importante destacar que não era obrigatório a qualquer dono de uma fábrica e/ou oficina se cadastrar na Junta de Comércio.

Essas indústrias seriam, portanto, aquelas que buscaram alguma provisão, privilégio ou isenção do referido tribunal, o que torna possível a existência de mais fábricas. Ainda assim, vale ressaltar o elevado número de empreendimentos fabris em uma economia predominantemente agroexportadora. Apesar de sua forte concentração na corte, não é desprezível sua presença em outras províncias, em especial, Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo.

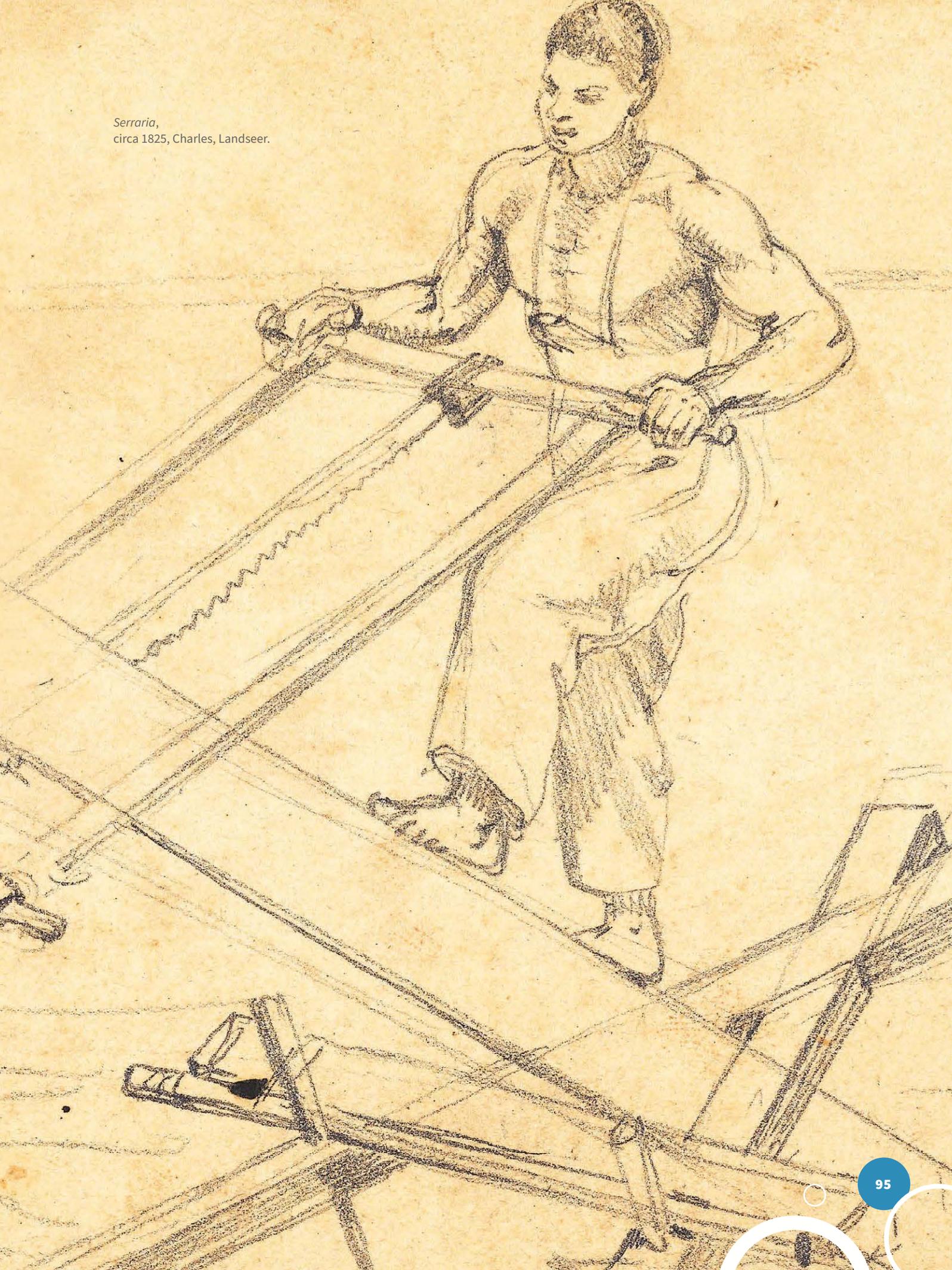
Gráfico 5: Número de fábricas que pediram provisão na Real Junta de Comércio por ano, 1809-1850



Fonte: Arquivo Nacional. Fundo da Real Junta de Comércio

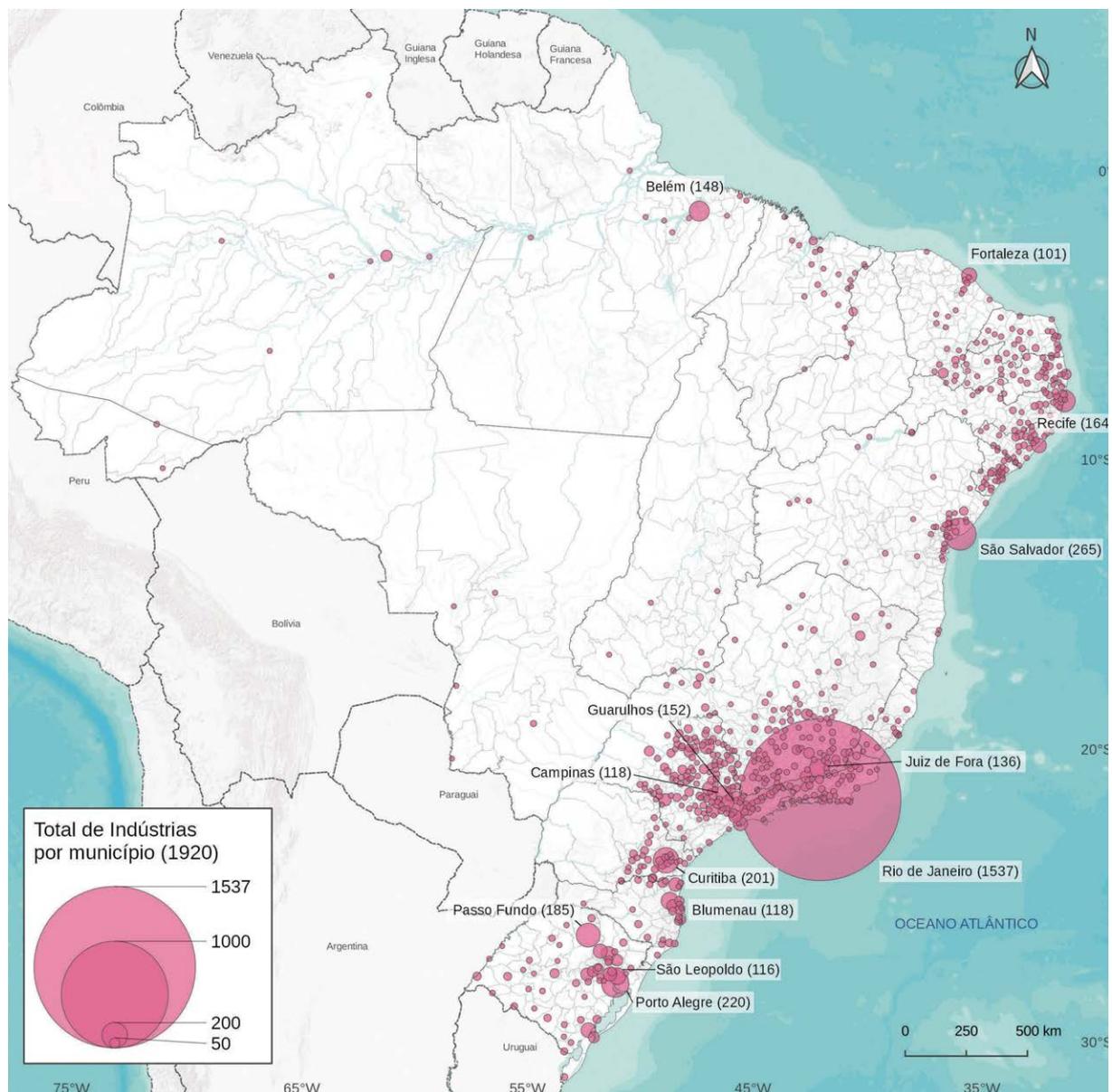


*Serraria*,  
circa 1825, Charles, Landseer.



# MAPA 23

## Indústrias existentes até 1920 (por município)



**A**o longo do século XIX, impulsionadas pelo crescimento da economia e da população em geral, assistimos a um grande aumento no número de indústrias e fábricas em várias regiões do país. Em 1920, temos um “retrato” desse crescimento pela realização de um censo industrial no qual constava que o país teria 13.329 estabelecimentos denominados industriais. Claro que a dimensão deles e os ramos de atuação eram variados, mas alguns dados gerais nos chamam a atenção. Primeiro, o censo anotou mais de 20 tipos de indústrias, como as têxteis, de móveis e mobiliários, siderúrgicas, químicas, de veículos de transportes, alimentos, bebidas alcoólicas, perfumaria, dentre várias outras categorias.

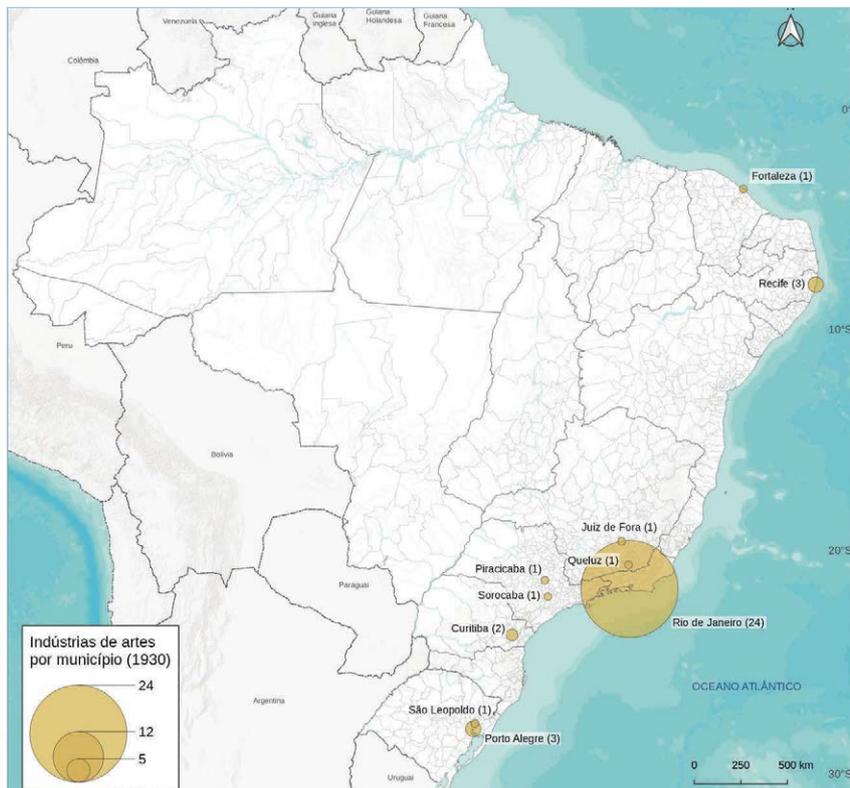
O setor têxtil (que envolve fiação, tecelagem, tingimento etc.) foi muito importante porque foram essas fábricas as pioneiras no processo de industrialização em vários países da Europa e da América. Wilson Suzigan em sua obra *A indústria brasileira* listou cerca de cem fábricas têxteis que teriam surgido no país até 1900 (SUZIGAN, 1986).

A importância que o setor têxtil adquiriu entre nós e no desenvolvimento das indústrias, em particular no mundo inteiro, vão nos levar a uma análise mais detalhada desse setor na próxima seção. Os outros mapas (23.A, 23.B e 23.C) dão a dimensão de vários setores e ainda a maior ou menor concentração em determinadas regiões. De todo modo, a crença que nossa economia era somente agrária, com pouco ou nenhum desenvolvimento industrial, pode ser colocada em questão, a partir dos dados compilados pelos pesquisadores de nossa história econômica.

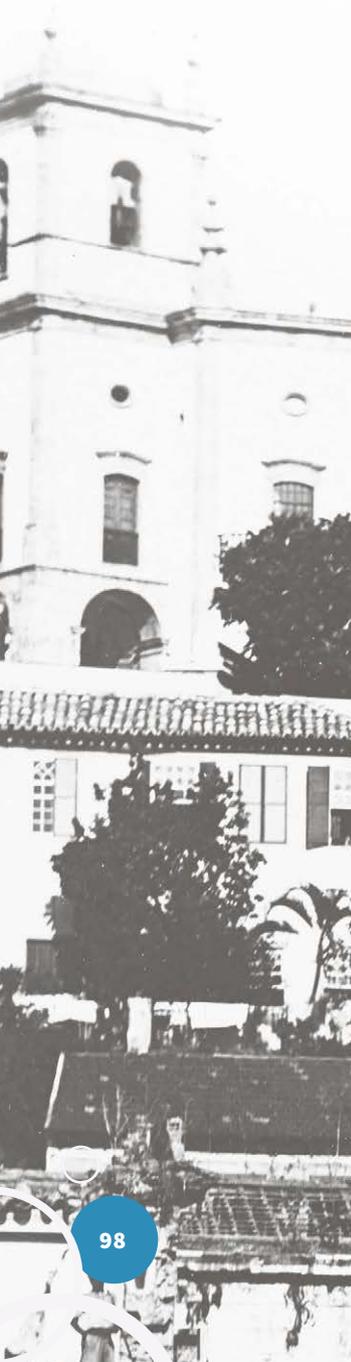
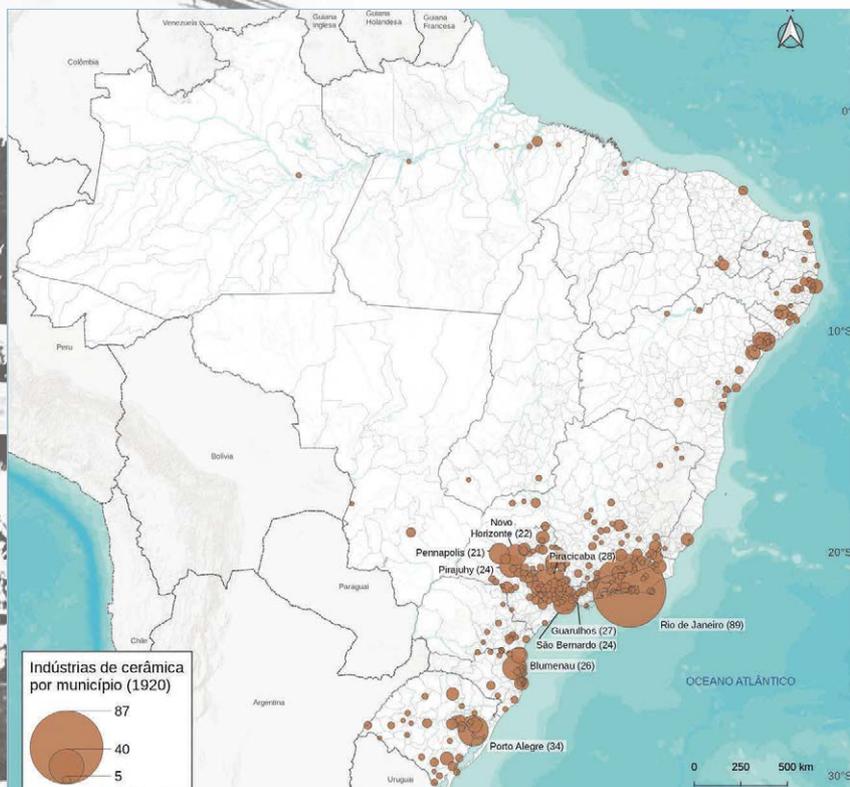
Uma outra questão é que, apesar da forte concentração dessas indústrias no Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, outras regiões do país tinham um número expressivo de fábricas de variadas naturezas, o que demanda estudos regionais para entender melhor as características dessas fábricas e regiões.

Por fim, essas fábricas vinham se desenvolvendo desde o século XIX conforme visto na seção anterior e tiveram um notável estímulo durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) no que os especialistas denominam como um “choque adverso”. O “colapso” no comércio internacional provocado pelo conflito, com a diminuição das exportações de produtos industrializados das economias diretamente envolvidas na guerra (Inglaterra, Alemanha, França e outras), levaram ao crescimento da produção das fábricas aqui existentes e a criação de novas empresas.

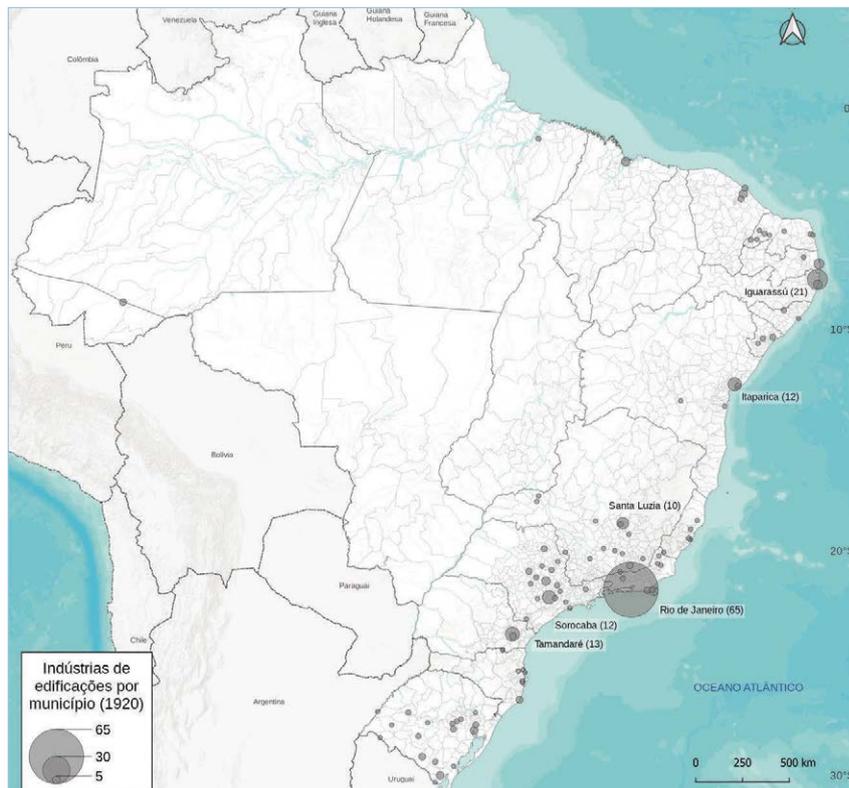
Mapa 23.A: Arte



Mapa 23.B: Cerâmica



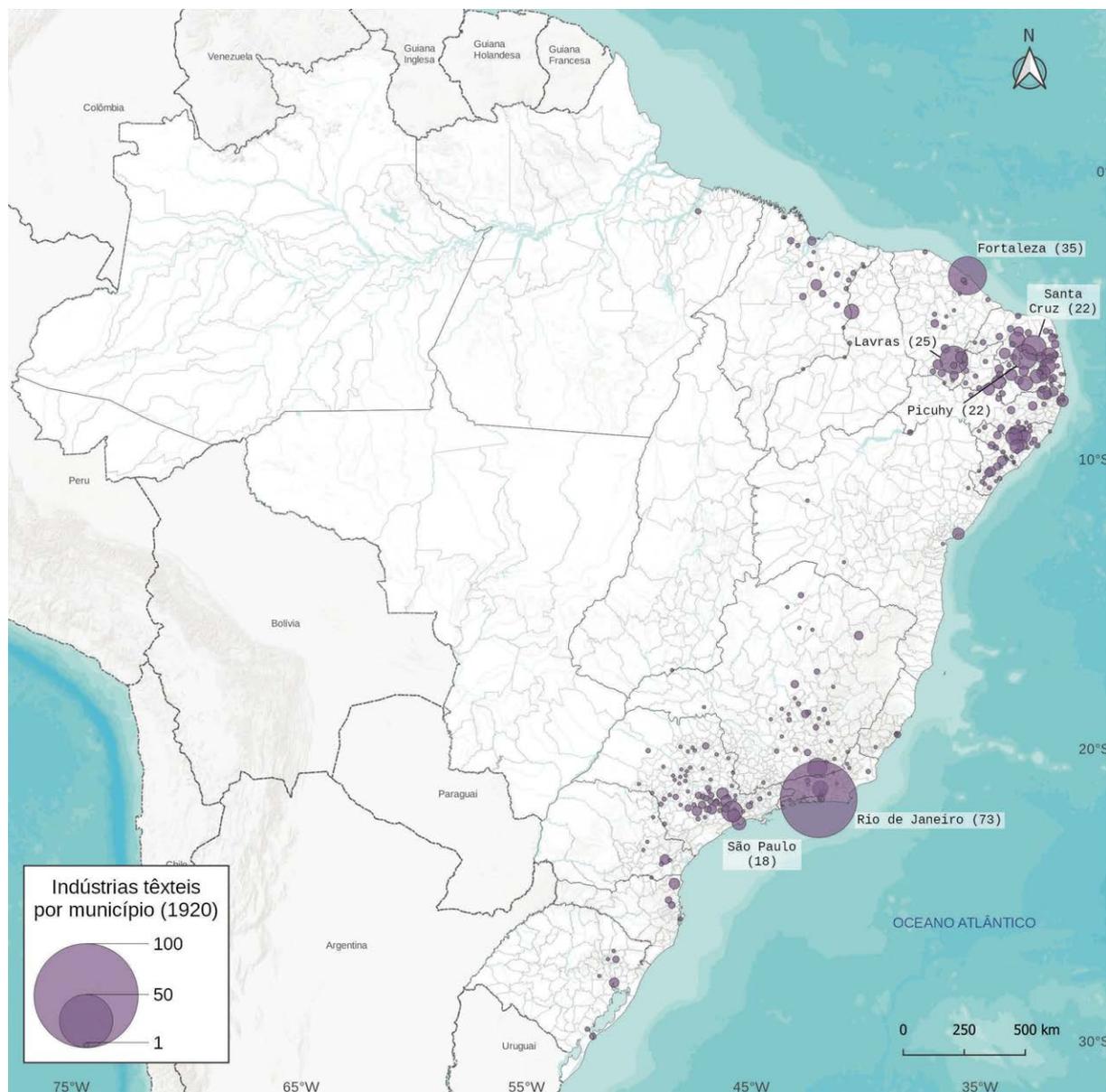
### Mapa 23.C: Edificações



*Demolição do mercado da Glória, circa 1906, Torres.*

# MAPA 24

## Indústrias Têxteis Existentes até 1920 (por município)



**D**e todas essas atividades fabris, as têxteis possuem uma importância ímpar, não só porque foi o setor revolucionário por excelência nos dizeres de Eric Hobsbawm (2015), mas também porque no Brasil se relacionava a um dos produtos de exportação mais importantes, o algodão, como visto.

Verificamos que a quase totalidade das indústrias têxteis do século XIX foram fundadas em regiões de grande densidade populacional. A tradição manufatureira do algodão, que remontava ao período colonial, bem como a rápida expansão da tecnologia industrial inglesa, já nas primeiras décadas do século XIX, explicam como parte dos capitais gerados pela agroexportação foi canalizada para atividades industriais. Novamente, Eric Hobsbawm nos lembra que, desde meados do século XIX, o principal negócio da Revolução Industrial inglesa foi exportar a própria revolução, via maquinário e tecnologia.

Segundo Wilson Suzigan, a primeira fábrica moderna fundada no Brasil foi a de Santo Antônio do Queimado, em Salvador, ainda no ano de 1834, e, até 1870, outras 15 fábricas foram criadas nas províncias da Bahia (mais seis), Rio de Janeiro (três), São Paulo (três), Minas Gerais (duas) e Alagoas (uma) (SUZIGAN, 1986).

A ligação dessas primeiras indústrias com a escravidão possui um componente

adicional que foi a atividade do tráfico legal (até 1831) e ilegal de escravos (até 1850). Parte significativa dessas primeiras fábricas foi fundada por comerciantes envolvidos, direta ou indiretamente, em atividades ligadas ao comércio de escravos. Tal se deu com a fábrica de Santo Antônio do Queimado, de propriedade da Casa Monteiro, Espinheiro e Cia., que era ativa na compra e venda de escravos em Salvador. Em 1844, foi fundada na cidade de Valença (Bahia) a Fábrica de Tecidos Todos os Santos, por Antônio Pedroso de Albuquerque, um dos maiores traficantes ilegais de escravos da província (SANTOS, 2018).

Ao mesmo tempo, as maiores concentrações de indústrias têxteis se deram em municípios que eram grandes centros urbanos e capitais de províncias e que, portanto, não estavam diretamente engajados na produção agroexportadora, mas, sim, nas etapas intermediárias como o financiamento, comercialização e afins, além de possuírem significativa população livre.



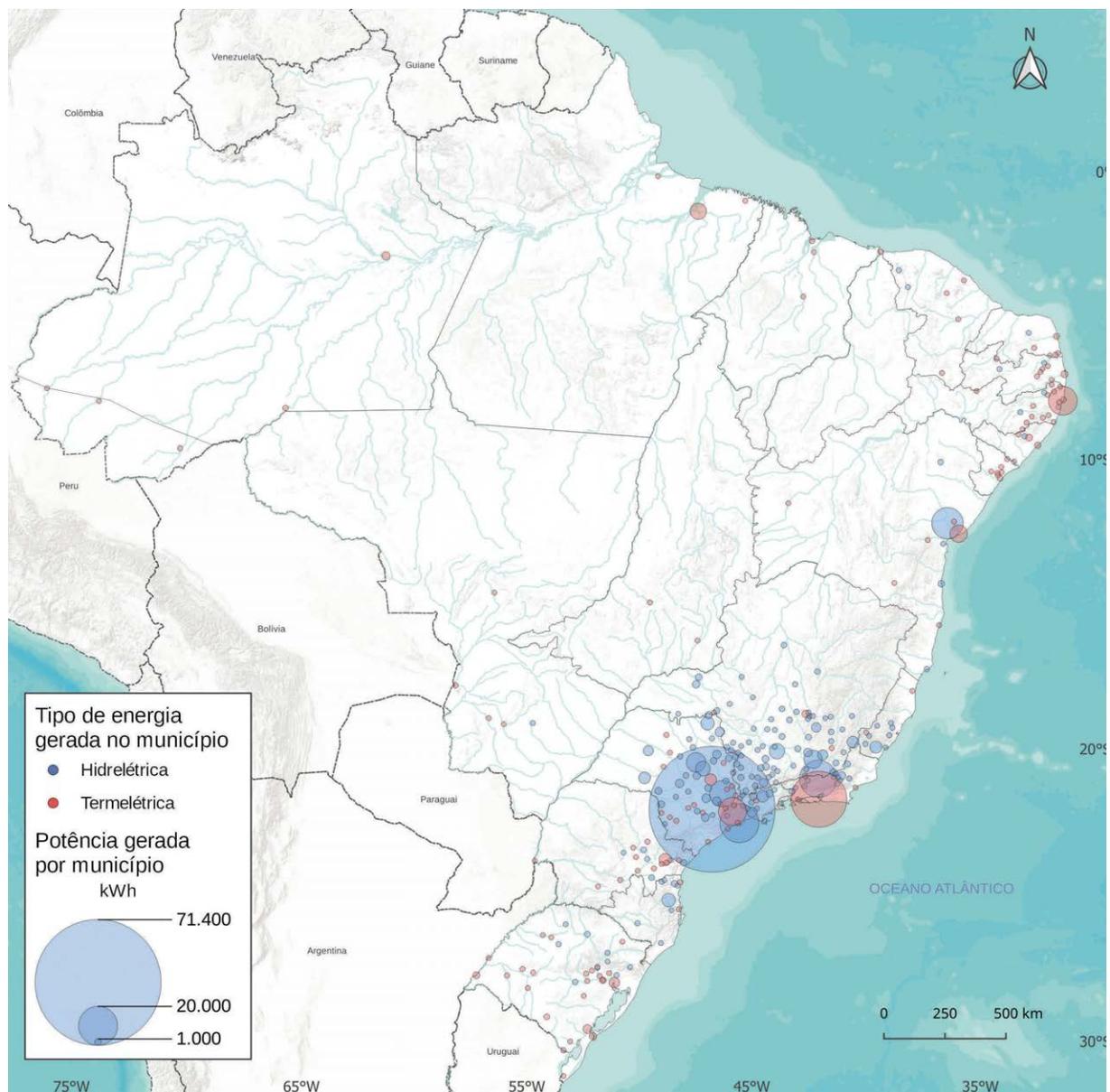
*Encontro de mulheres, Rua 25 de  
Março, próximo à Rua São Paulo,  
circa 1910, Vincenzo Pastore.*



Lampadário Monumental da Lapa 15/11/1906, -  
Ruas das Mangueiras, atual Rua Rio de Janeiro.  
Augusto Malta.

# MAPA 25

## Geração de Energia Elétrica, 1879-1920 (por município)



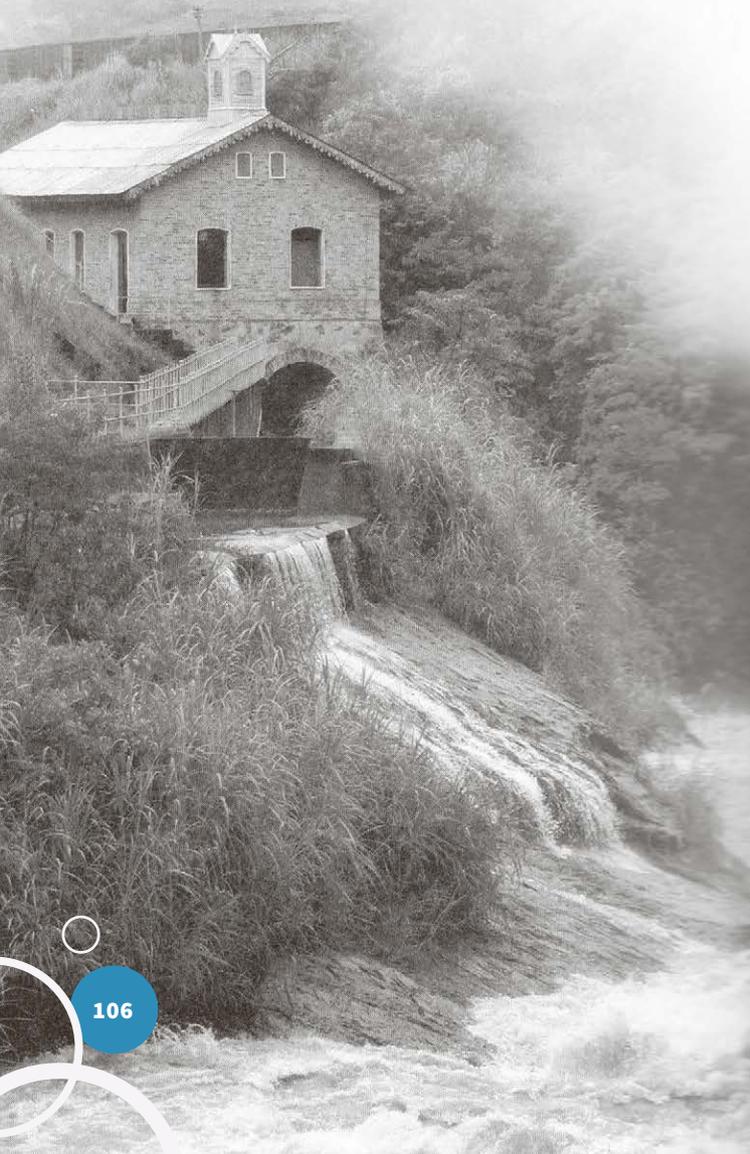
A primeira experiência brasileira com a geração de energia elétrica por meios mecânicos ocorreu em 1879, quando Dom Pedro II concedeu a Thomas Edison a permissão para implantar no Brasil aparelhos de sua invenção para a utilização da luz elétrica na iluminação pública. Naquele ano foi inaugurada a primeira instalação de iluminação elétrica na Estação Central, no Rio de Janeiro. Quatro anos mais tarde, em Campos dos Goytacazes, foi inaugurada a primeira usina termelétrica do país voltada exclusivamente para a iluminação pública, e em Niterói, já eram registradas as primeiras experiências com o transporte de tração elétrica.

Iluminação pública e instalação de bondes elétricos, portanto, foram os primeiros indutores de geração de eletricidade no país. A sua produção, contudo, era realizada de maneira rudimentar por meio da queima de madeira. A primeira usina hidrelétrica a entrar em operação no Brasil foi construída no Ribeirão do Inferno, em Diamantina (Minas Gerais), mas o destino de sua produção era restrito a uma mineradora. Considerando o fornecimento de energia em uma escala mais ampla, o pioneirismo veio da Hidrelétrica Marmelos, inaugurada em 1889 no Rio Paraibuna, em Juiz de Fora (Minas Gerais). Por meio de turbinas importadas dos Estados Unidos, essa usina gerava 100 Hp de potência e fornecia energia à cidade de Juiz de Fora e região. Até 1899, mais três hidrelétricas foram construídas, todas em cidades paulistas: Jaboticabal (1895), Pirassununga (1896) e Espírito Santo do Pinhal (1897).

Até o fim do século XIX, também foram construídas quatro novas usinas ter-

melétricas no país, na Região Sul: Curitiba (Paraná) (1889), Porto Alegre (Rio Grande do Sul) (1891), Santa Maria da Bocca do Monte (Rio Grande do Sul) (1888) e Bagé (Rio Grande do Sul) (1899). Nos anos seguintes, o número de usinas cresceu exponencialmente. Entre 1900 e 1920, recorte temporal de nossa análise, 321 novas usinas, sendo 190 hidrelétricas e 132 termelétricas, foram inauguradas em vários municípios do país. Todas as 330 usinas existentes até esse período, situadas em 306 municípios, estão representadas no Mapa 1. A potência total do país somava 464.129 Hp (o que corresponde a 346 Megawatts). Para efeitos de comparação, a Usina Piloto da Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf), inaugurada em 1949, tinha potência instalada de 2 Megawatts. A Usina de Paulo Afonso I, também construída por essa companhia em 1954, em pleno processo nacional-desenvolvimentista, gerava 180 Megawatts.

*Complexo Hidrelétrico de Marmelos,  
Juiz de Fora – Minas Gerais,  
circa 1920, [Anônimo].*



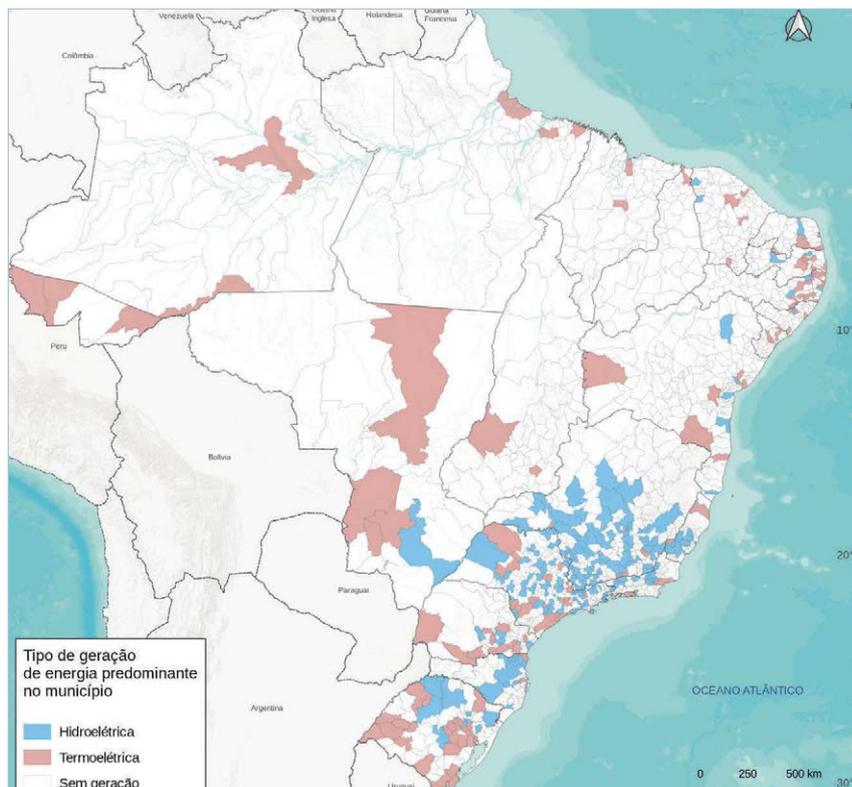
Isso mostra que a capacidade de geração até 1920 era considerável para o período. Do total das 330 usinas representadas no mapa, 58% eram hidrelétricas, as quais geravam 77,8% do total de eletricidade do país. A distribuição dessas usinas guarda relação com o aproveitamento do potencial hídrico (Mapa 2), mas a concentração no sudeste do país encontra explicação, sobretudo, na crescente demanda por energia elétrica nessa região. Não à toa, as maiores potências instaladas estão nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, como mostra o Mapa 25.

O uso da eletricidade até 1920 era basicamente voltado à iluminação pública, às indústrias ou empreendimentos similares e aos bondes elétricos. O uso particular e/ou doméstico era bastante restrito, uma vez que muitas usinas atendiam exclusivamente às demandas empresariais. Um ponto importante, que marca a diferença entre as primeiras usinas e aquelas construídas a partir do ano de 1900, é a sua transmissibilidade. As inovações tecnológicas possibilitaram romper com o padrão de localização das áreas consumidoras, anteriormente muito dependentes da proximidade com as usinas, o que deu origem a um novo modelo de expansão e, por sua vez, a uma nova cartografia do setor elétrico do país.

Mapa 25.A: Hidrelétricas e rios

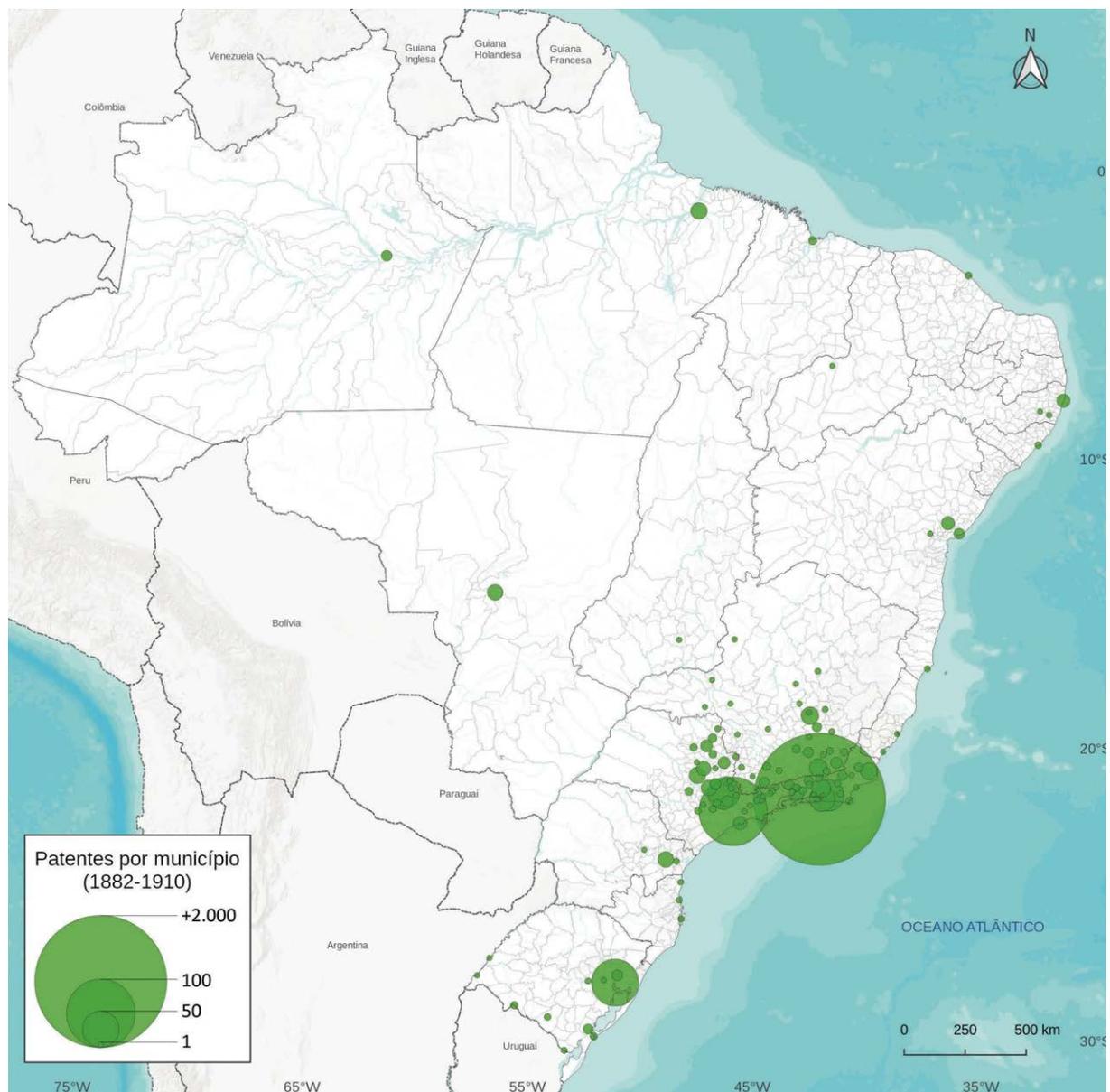


Mapa 25.B: Hidrelétricas versus Termoeletricas



# MAPA 26

## Patentes Concedidas, 1882-1910 (por município)



Juntamente com o crescimento da economia brasileira ao longo do século XIX, o sistema jurídico brasileiro, apoiado nas antigas leis portuguesas, foi sofrendo modificações. Várias dessas alterações tinham como objetivo situar o país em uma economia cada vez mais mercantilizada e capitalista em nível mundial, em que as antigas formas de direito costumeiro cediam espaço a relações cada vez mais baseadas no direito de propriedade. Podemos destacar medidas como a adesão do país ao padrão-ouro (1846), o código comercial e a lei de terras, ambos de 1850, e a lei hipotecária (1864) como etapas importantes desse processo (LEVY, 1977). Ao mesmo tempo que essas leis iam regulamentando as relações mercantis e garantindo o direito à propriedade, as invenções, aperfeiçoamentos, marcas e direitos autorais (ou a propriedade intelectual como é modernamente conhecido) também foram alvo dos interesses dos governos luso-brasileiros que aqui se estabeleceram.

Isso porque a primeira lei que irá regulamentar a propriedade intelectual sobre as invenções, máquinas e processos produtivos no país remonta a 1809 (antes mesmo de Portugal). Essa primeira lei se relacionava ao incentivo ao desenvolvimento de Manufaturas pela Real Junta de Comércio (Mapa 22) e preconizava que Dom João VI concederia os “privilégios industriais” aos que se mostrassem dispostos a investir e desenvolver o país (MALAVOTA, 2011).

Essa lei será modificada duas vezes ainda no século XIX. Em 1830, há uma legislação mais completa acerca dos privilégios que o inventor ou introdutor de invenções estrangeiras receberia, e, em 1882, há a lei de patentes mais completa, abordando com mais detalhes a atividade do inventor, seus benefícios e o procedimento para cadastro da invenção, e ainda apoiada na Convenção

Internacional de Paris (1880) que reuniu as maiores economias mundiais em um esforço de criar um sistema internacional de defesa da propriedade intelectual. Com base em um compilado de registros de patentes, entre 1882 e 1910, realizado pelo Arquivo Nacional, foi elaborado um banco de dados que permite a combinação de diversas informações e, conseqüentemente, diversas análises. A partir deles, pode-se perceber maior proeminência da atividade inventiva na Região Sudeste, em especial, no Rio de Janeiro.

Outro fator que está relacionado ao enorme número de cadastros no Rio de Janeiro deve-se à existência de advogados que atuavam como procuradores dos inventores. A legislação patentária podia ser de difícil compreensão para quem não dominava termos jurídicos ou mesmo não tinha interesse no processo de registro.

**Tabela 12: Patentes por província, 1882-1910**

Mato Grosso	2
Ceará	3
Rio Grande do Norte	4
Santa Catarina	5
Alagoas	5
Espírito Santo	6
Maranhão	8
Amazonas	13
Paraná	27
Pernambuco	31
Pará	35
Bahia	49
Rio Grande do Sul	137
Minas Gerais	191
São Paulo	841
Rio de Janeiro	3063

Fonte: Arquivo Nacional. Fundo Privilégios Industriais, 1882-1910

Obviamente, nota-se no *Atlas* a pequena participação de estados mais pobres ou menores, como Alagoas, por exemplo, ao contrário de estados maiores e mais próximos à capital, como Minas Gerais e São Paulo. Ainda pretendemos estudar com maior ênfase o que levou os inventores a preferirem fazer o registro de seus inventos no Rio de Janeiro. A análise do *Atlas* permite perceber em que estados havia número mais significativo de registros, relacionando ao período e ao que se produzia na época. Como exemplo, é compreensível a existência de grande número de inventos em São Paulo, especialmente relacionados ao café, visto que, no período compreendido no banco de dados, o Oeste Paulista já havia superado o Rio de Janeiro na produção cafeeira. Esse é somente um exemplo da possibilidade de análise por meio do *Atlas*.

*Privilégio Industrial (1171).*

30 de março de 1891, acervo pessoal de Luiz Fernando Saraiva

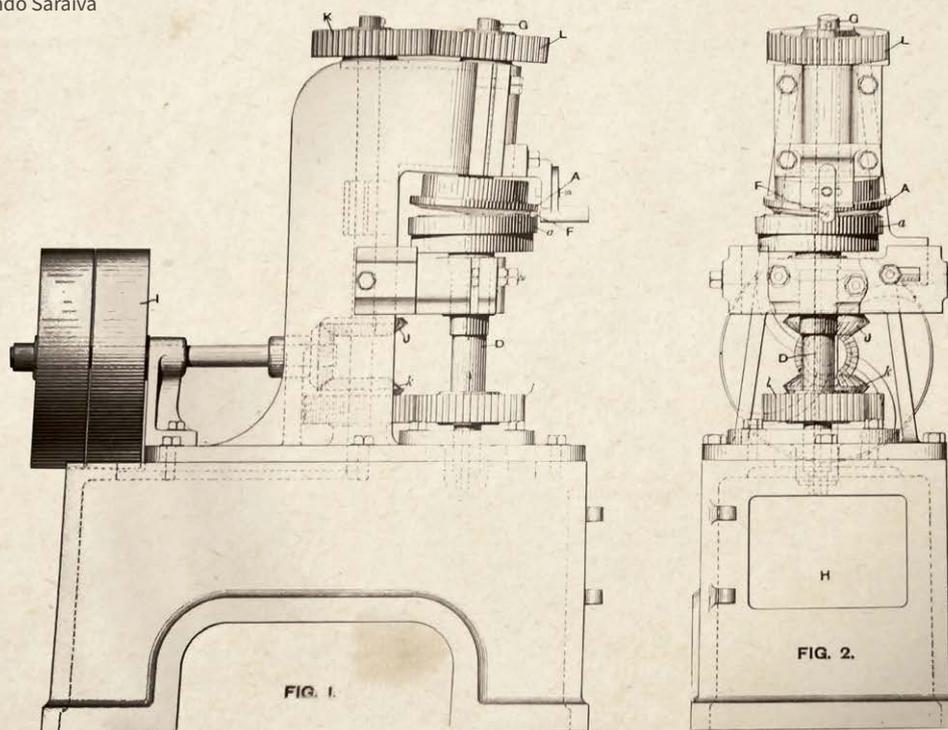
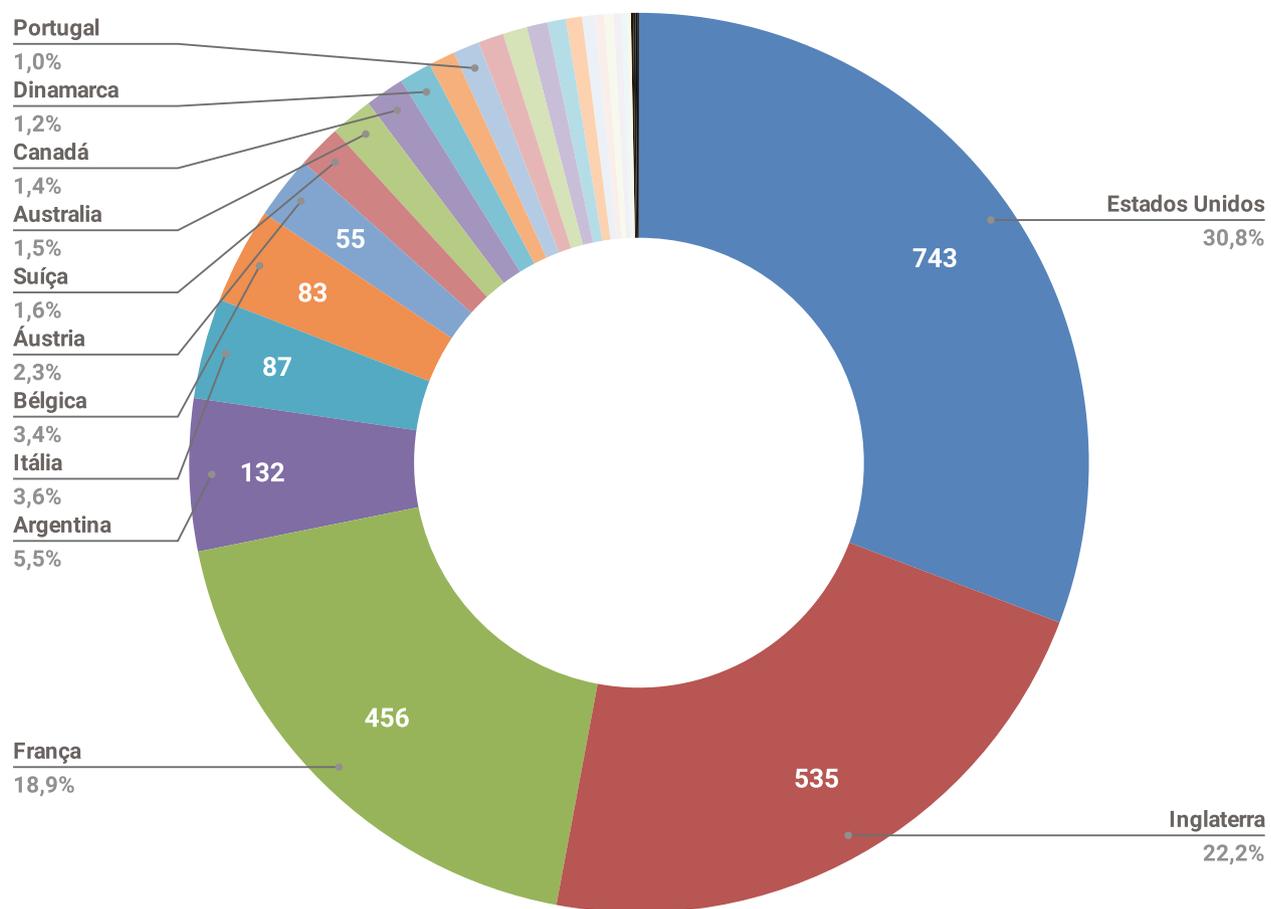


Gráfico 6: Patentes estrangeiras registradas no país, 1882-1910



Fonte: Arquivo Nacional. Fundo Privilégios Industriais, 1882-1910



**COMUNICAÇÃO E  
TRANSPORTES**

A preservação da unidade foi tema constante na agenda política do Oitocentos. Para os políticos que lideraram a nossa independência, um território unificado e contíguo era não somente atributo de soberania, mas também elemento fundamental na definição do caráter nacional. Assim, ao identificarem riqueza natural e gigantismo territorial como características constitutivas do Império, eles sublinhavam a singularidade dessa formação política no processo de constituição dos estados nacionais.

País territorialmente extenso, o Brasil não era, contudo, um país coeso. No âmbito social, por exemplo, a independência política não havia sido capaz de neutralizar as identidades regionais e gerar uma coletividade de cidadãos, reunidos em torno de um mesmo projeto de nação. Ademais, era incoerente que uma sociedade que se dizia civilizada, defensora dos princípios de liberdade e igualdade dos indivíduos perante a lei pudesse calcar-se em bases escravistas, herdadas do período colonial.

Sob o ponto de vista territorial, era fato reconhecido por todos que as províncias do Império jaziam em profundo “estado de incomunicabilidade e de isolamento”, tal como nota o jornal *A Aurora Fluminense*, em junho de 1828.

Mesmo após a consolidação do Estado monárquico, nas décadas de 1840 e 1850, o território brasileiro assemelhava-se a um mosaico repleto de assimetrias tanto em nível de representatividade política, quanto nos contornos irregulares das províncias, que deixavam em evidência imensos ecúmenos vazios. Os antagonismos gerados pela centralização do aparelho administrativo na corte do Rio de Janeiro eram perceptíveis não apenas na escala nacional, como também no interior das províncias,

unidades administrativas compostas de diversos localismos. O que se depreende dos mapas apresentados nessa terceira seção? Seriam eles expressão concreta do estado da infraestrutura logística e comunicacional do Império ou a imagem idealizada de um projeto de desenvolvimento regional em longo prazo?

Em artigo intitulado *The Time of States*, o sociólogo norte-americano Charles Tilly aponta dois aspectos do poder político que estão diretamente relacionados com essa problemática, quais sejam: *circunscrição* e *centralização*. O primeiro aspecto se refere, segundo o autor, à capacidade dos Estados de regular estoques e fluxos de recursos dentro e fora das fronteiras nacionais. Já *centralização* é a faculdade que essas instituições têm de penetrar em todos os níveis da atividade social pela via do comando, da coordenação e do controle (TILLY, 1994, p. 287). As contribuições de Tilly no âmbito da Ciência Social encontram interface na obra de Claude Raffestin, geógrafo francês que analisa os fenômenos espaciais sob a ótica das relações de poder. Para esse autor, “quer se trate de relações, com os homens, com os territórios ou com os recursos, há sempre a criação de regras e de normas, cuja finalidade é aumentar a eficácia do

controle e da gestão dos seres e das coisas” (RAFFESTIN, 1993, p. 268).

Em uma aceção dialética, Raffestin observa que todo o código político é constituído pela articulação de dois pares conceituais, quais sejam *concentração/dispersão* e *hierarquia/não-hierarquia*. Ao se apropriar do espaço e do tempo, o Estado hierarquiza esses dois elementos e os converge como recursos para um centro especializado de poder. Nas palavras do autor:

A capital está pois, com frequência, na origem de uma mais-valia espaço-temporal, uma vez que devora o espaço e o tempo social das outras regiões, impondo seus códigos. Esse controle dos códigos é realizado pelos atores sintagmáticos, que combinam suas estratégias a partir da capital. Mais-valia espacial, pois a capital impõe espaços com a ajuda de seus códigos, e mais-valia temporal, pois a capital obriga as outras a trabalharem seus códigos, a utilizá-los por um tempo cada vez maior (RAFFESTIN, 1993, p. 195).

Em se tratando de fenômenos comunicacionais, essa análise investe-se de especial significado, pois como nota o geógrafo francês Camilo Vallaux, “el cambio de pensamientos tolera siempre las pres-

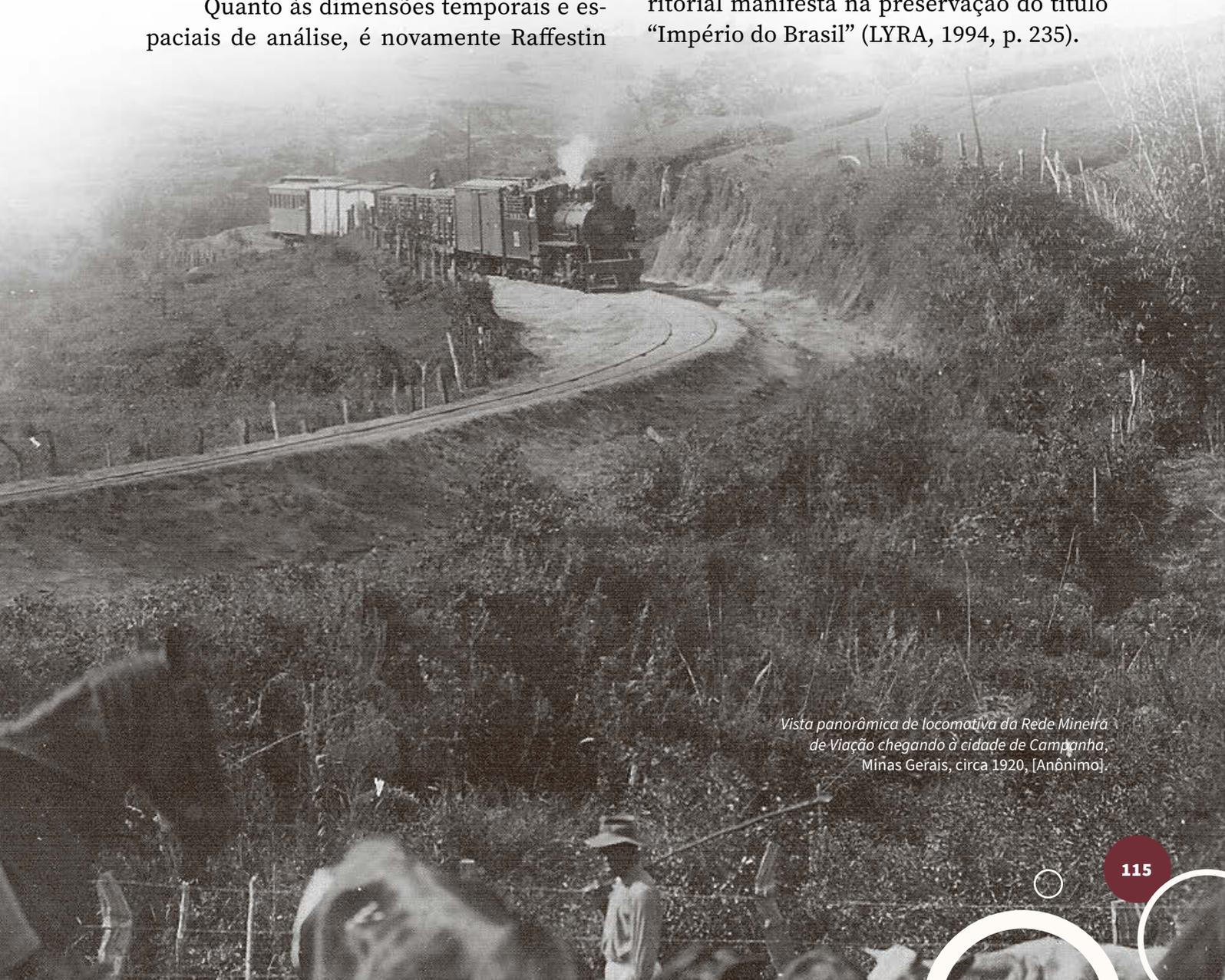
siones ó tentativas de pressiones de una ó de varias voluntades sobre otras voluntades que las primeras intentan ya guiar, ya contrariar, ya estimular, ya ahogar” (VALLAUX, 1914, p. 267). Assim, ao estudarmos a constituição dos aparelhos de Estado no Brasil do século XIX, é importante termos em mente o processo pelo qual, por meio da infraestrutura de transportes e comunicação, a corte do Rio de Janeiro realizou a mais-valia espaço-temporal sobre outras regiões do Império.

As contribuições da Geografia nos são úteis para pensar não apenas sobre a natureza essencialmente política dos fenômenos logísticos e comunicacionais, mas também sobre a reprodução deles no espaço, a qual se materializa sob a forma de *redes*. Conceito polissêmico que tem suas origens no léxico científico do século XVIII, as redes são definidas pelo geógrafo brasileiro Roberto Lobato Corrêa como “o conjunto de localizações humanas articuladas entre si por meio de vias e fluxos” (CORRÊA, 2012, p. 200). Segundo esse autor, elas podem ser analisadas em três dimensões: *organizacional*, *temporal* e *espacial*, as quais envolvem, respectivamente, estrutura interna, duração no tempo e abrangência no espaço.

Em relação à dimensão organizacional, os meios de transporte e comunicação podem ser descritos como redes formalmente planejadas que se articulam no espaço por meio de fixos e fluxos. Esses elementos, juntamente com as outras tessituras e nodosidades de que se compõe o território, constituem a totalidade da circulação, pois, como nota o geógrafo brasileiro Milton Santos, “as redes não prescindem de fixos – que constituem suas bases técnicas – mesmo quando esses fixos são pontos. Assim, as redes são estáveis e, ao mesmo tempo, dinâmicas. Fixos e fluxos são intercorrentes, interdependentes” (SANTOS, 1996, p. 221).

Quanto às dimensões temporais e espaciais de análise, é novamente Raffestin

que nos fornece elementos para justificar nossa argumentação. Ao refletir sobre o processo de reorganização do território francês nos anos que se seguiram à Revolução de 1789, esse autor observa que “a passagem de uma estrutura de poder para uma outra significa também a substituição de um embasamento territorial por outro” (RAFFESTIN, 1993, p. 171). Nesse sentido, cremos que a ruptura política com Portugal ocorrida em 1822 tenha implicado em uma profunda reestruturação do território brasileiro, bem como dos fixos e fluxos que o compunham, mesmo se o que prevaleceu em termos de discurso político tenha sido a opção pela continuidade/contiguidade territorial manifesta na preservação do título “Império do Brasil” (LYRA, 1994, p. 235).



*Vista panorâmica de locomotiva da Rede Mineira de Viação chegando à cidade de Campanha, Minas Gerais, circa 1920, [Anônimo].*

# MAPA 27

## Estradas Terrestres



**E**m Carta Régia, de 4 de dezembro de 1816, a coroa portuguesa demonstrou sua preocupação com as “necessidades da viação pública”. Urgia, portanto,

melhorar as estradas existentes nas diversas capitanias; romper novos caminhos por meio das florestas e montanhas que ondeavam o país; abrir comunicações para os povos e aldeias interiores, que pediam facilidade de trânsito para o transporte dos gêneros de sua produção e indústria; estreitar e diminuir as distâncias; e unir e ligar os interesses dos moradores do continente brasileiro constituirão objetos sérios de estudo e atenção do governo (SILVA, 1864, p. 259).

Entretanto, o tópico sobre comunicações na monografia preparada sobre o Império do Brasil para a Exposição Universal de Paris, de 1889, demonstrou que pouco ou quase nada foi realizado nesse sentido, pois as “estradas propriamente ditas são escassas no Brasil”. E complementa:

[...] a maior parte das localidades do império só se comunica por caminhos apenas praticados por pesados carros de bois ou ainda pelas trilhas de mulas, quase sempre intransitáveis por ocasião da estação chuvosa. As estradas nem sempre prestam serviços proporcionais às despesas que dão num país de terrenos acidentados e cobertos de vegetação, onde as distâncias são consideráveis, e a população, dispersa (LEVASSEUR, 2000, p. 154).

O fato é que a maior parte dos caminhos terrestres utilizados no Brasil em todo o século XIX derivou das linhas abertas du-

rante o período da colonização portuguesa (caminhos de penetração e interiorização) e/ou daquelas que já haviam sido palmilhadas pelos autóctones que habitavam a costa e o interior antes do Quinhentos.

Provavelmente, não existem relatos, fontes e documentos suficientes para quantificá-los e qualificá-los em sua totalidade, mas, segundo Coimbra (apud LIMA NETO, 2001), as primeiras estradas carroçáveis (processo construtivo simples, geralmente picadas roçadas e destocadas intrafegáveis na chuva, sem preocupação com obras de arte necessárias e alinhamentos verticais e horizontais) foram abertas a partir de 1808 (Rio de Janeiro-Iguaçu e Niterói-Maricá), sob a responsabilidade de Paulo Fernandes, intendente de polícia da corte, cuja competência incluía “não só abrir novas estradas e cuidar da conservação e asseio das existentes, como também das ruas, praças e mais logradouros públicos” (BITTENCOURT apud LIMA NETO, 2001, p. 86).

Entretanto, um panorama que nos parece bastante plausível é apresentado em obra clássica do engenheiro Moacir Silva, ao abordar o que denominou “circulação interna primitiva”, ou seja, “vias e meios de transporte anteriores ao advento da ferrovia.” Para Silva (1949, p. 85), o “período áureo das estradas carroçáveis” durou até meados do século XIX, “quando o caminho para tropas cede o

lugar à estrada para carros, calçada nas serras e em condições técnicas adaptáveis ao transporte econômico dos produtos do sertão”.

O autor descreve algumas das “principais estradas carroçáveis que, historicamente, seguiram, sucederam, ou substituíram esses caminhos antigos [...] até o advento das ferrovias, e, algumas, mesmo depois destas” (SILVA, 1949, p. 73; Quadro 1).

É preciso destacar, ainda, que a primeira iniciativa sistemática e organizada no que diz respeito à viação terrestre coube à Lei Provincial nº 18, de 1º de abril de 1835, que procurou institucionalizar e racionalizar o setor rodoviário em Minas Gerais, província que se ressentia da ausência de uma saída direta para o mar. A norma continha a criação da Inspetoria-Geral de Estradas, um plano geral de estradas carroçáveis (quatro vias-tronco, a partir da capital Ouro Preto) e normas de construção, tráfegabilidade, cobrança (pedágio) e fiscalização. Mas apenas o trecho Ouro Preto-Barbacena da Estrada do Paraibuna foi implantado – e, em 1853, incorporado à concessão da Companhia União Indústria.

Com essa concessão, obtida pelo empresário Mariano Procópio Ferreira, foi con-

cretizada a ligação rodoviária completa entre a capital do Império e a capital mineira (chamada de Estrada Geral da Corte). Dividida em três trechos – Estrada do Paraibuna (Ouro Preto-Barbacena), Estrada União Indústria (Barbacena-Juiz de Fora-Petrópolis) e Estrada da Serra da Estrela (Petrópolis-Porto da Estrela) –, substituiu o antigo Caminho Novo para as Minas citado por Silva, coincidente com o Caminho Novo da Estrada Real. Ainda em Minas, por iniciativa do político e empresário Teophilo Benedicto Ottoni foi aberta uma estrada carroçável ao Norte, entre Filadélfia (atual Teófilo Otoni) e Santa Clara (atual Nanuque).

“Fora do eixo São Paulo-Minas-Rio de Janeiro, encontram-se poucas menções a estradas carroçáveis” (LIMA NETO, 2001, p. 117), fato que denota a concentração econômica ocasionada pela expansão do setor cafeeiro e sua proximidade com o principal centro decisório do país. Além das vias supracitadas, podemos incluir a ligação Porto Alegre-São Leopoldo (concluída em 1833), mas o aparecimento das ferrovias condenou as poucas estradas ao abandono, a partir da segunda metade do século XIX.

**Quadro 1: Principais estradas carroçáveis**

UF	Datação	Construção	Observações
SP - RJ	Século XVI	Trilha de origem indígena	Registros apontam para século XVI (entre 1553-1597)
SP - MG	Século XVIII		Século XVII, registros apontam 1680
SP	Século XVI		Datam de 1585 os primeiros relatos, por Fernão Cardim
SP - MG - GO	Século XVIII		Registros de Bartolomeu Bueno da Silva Filho apontam para 1726
RJ - MG	Século XVII/ XVIII	Início da abertura 1698	Concluído entre 1722 e 1775
RJ - MG	Século XIX	Entre 1813-1817	
RJ - MG	Século XIX	Inicia-se em 18 de março de 1856	Concluída em 23 de junho de 1861
SC - PR	Século XVI	Inicia-se em 1858	Concluída em 1895
PR	Século XVI	Abertura 1586-1590	
BA	Século XVIII	Fontes remetem à primeira metade do século XVIII	Atual BR-324
GO - MT	Século XVIII		Remonta ao XVIII, ao bandeirismo. Em 1750, o cartógrafo italiano Francisco Tosi Colombina foi contratado pelo primeiro governador de Goiás, Dom Marcos de Noronha, para elaborar o Mapa Geral dos Limites da Capitania de Goiás

Fonte: Lima Neto (2001)



*Fábrica Meuron no Andaraí, Rio de Janeiro, década de 1840, Jean Jacques François Coindet.*

# MAPA 28

## Ferrovias Existentes, 1898



O primeiro incentivo à construção de ferrovias no Brasil data de 1828, quando o Governo Imperial autorizou por Carta de Lei a construção e exploração de estradas em geral. Durante a regência de Diogo Antonio Feijó (1835- 1837), foi promulgada a Lei Imperial nº 101, cujo conteúdo apresentava dispositivos específicos no tocante às estradas de ferro. Nesse contexto, fazia-se necessária a integração do território e a demarcação das fronteiras internas do país como forma de assegurar o arranjo de centralização monárquico-constitucional então recentemente instituído.

Durante o Segundo Reinado é que se inicia, de fato, a construção da primeira ferrovia no Brasil: por meio da Lei nº 641, de 26 de julho de 1852, o governo concedeu ao empresário Irineu Evangelista de Souza (futuro Barão de Mauá) licença para a construção e exploração de uma linha férrea que partisse do Rio de Janeiro em direção à cidade de Petrópolis. Sob essa mesma concessão, foi inaugurada em 1854 a Recife and São Francisco Railway Company. Também vale ser lembrada a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, uma das mais importantes obras de engenharia ferroviária do país, cuja inauguração deu-se em 29 de março de 1858.

Não obstante esses primeiros esforços, a política imperial de construção de estradas de ferro conheceu um lento avanço. Em 1860, oito anos após o decreto nº 641, o Brasil tinha apenas 223 quilômetros de trilhos em operação. Como obstáculos à aceleração das obras em questão podem

ser elencados problemas de ordem técnica (como grande variedade de bitolas utilizadas no país), além de dificuldades financeiras, visto que tais iniciativas dependiam do capital privado para se concretizarem.

Em 1890, o então recém-instituído governo republicano encarregou uma comissão de engenheiros nacionais e estrangeiros de elaborar diretrizes para o programa de integração ferroviária. Como consequência dessa operação, várias linhas estratégicas foram implantadas, como as construídas para a defesa das fronteiras e as que completaram as ligações entre o Sudeste, o Nordeste e o Sul. No primeiro quartel do século XX iniciou-se uma gradual federalização da malha ferroviária. Assim, até a década de 1930, o transporte ferroviário foi o principal responsável pelo escoamento da produção agrícola brasileira, sobretudo do café, que era transportado do interior para os portos e dali articulando-se com a navegação de longo curso.

Mapa 28.A: Ferrovias x Rodovias





*Locomotiva e vagão da Estrada de Ferro de Baturité, Ceará, 1920 [Anônimo],  
Fonte: Biblioteca Nacional.*

# MAPA 29

## Rede de Correios Terrestres, 1860



**O**s Correios constituíram-se em importantes instrumentos de integração territorial, ao viabilizarem a existência de uma rotina burocrática que se materializava na troca sistemática de correspondências entre os governos provinciais e a corte. Eles também proporcionaram à sociedade civil um canal institucionalizado de comunicação à distância, contribuindo, com isso, para a transformação dos mercados, dos espaços públicos e das formas de representação política.

Na primeira metade do século XIX, o governo brasileiro introduziu diversas reformas institucionais, com destaque para a criação da Diretoria-Geral dos Correios, em 1829. Subordinada à Secretaria de Estado e Negócios do Império, essa repartição era responsável por supervisionar, dirigir e promover a melhoria das práticas postais em todo o país, além de gerenciar as finanças. O Regulamento dos Correios de 1829 também estabelecia que, em cada capital provincial, haveria um funcionário dos Correios que servisse, ao mesmo tempo, como guarda-livros e chefe de departamento. Além disso, foi decidido pelo governo que todas as cidades e vilas deveriam ter um funcionário dos Correios, e que os conselhos municipais seriam responsáveis pela provisão de recursos materiais e humanos para os escritórios locais.

Durante o século XIX, a Diretoria-Geral dos Correios passou por várias reformas institucionais: em junho de 1831, um decreto da Regência aboliu o cargo de diretor-geral dos Correios, transferindo suas responsabilidades para os presidentes da província. Esse posto só seria restaurado

em 1844, quando o Congresso aprova novos regulamentos para os serviços postais.

A década de 1840 ainda assistiu a mudanças significativas na mercantilização dos serviços postais: em 1842, o governo brasileiro adotou o sistema de postagem pré-pago baseado na venda de selos postais, iniciando uma política postal pioneira no continente (até aquele momento, apenas a Inglaterra havia adotado tais medidas). Essa política teria contribuído positivamente para o aumento dos fluxos postais tanto da Corte para as províncias, quanto das províncias para o centro administrativo, o que levou à expansão do número de linhas e agências na década de 1850.

Em 1861, a Diretoria-Geral dos Correios passou a integrar a então recém-criada Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, uma seção ministerial cuja criação estava relacionada à racionalização do aparato estatal em resposta às demandas econômicas e sociais pela modernização. Pode-se incluir nesse contexto a ampla reforma empreendida em 1865 pelo diretor da repartição na época, Luiz Plínio de Oliveira.

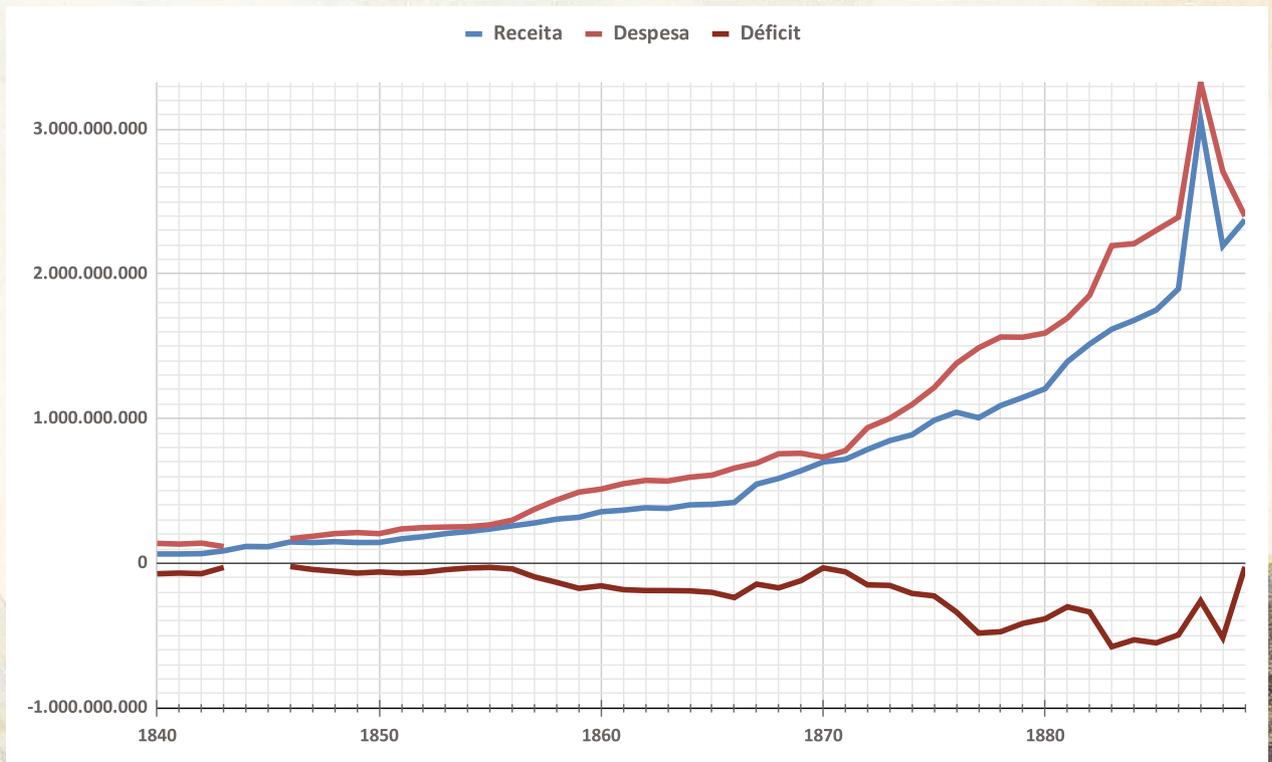
**Tabela 13: Importação e exportação de cartas e outros papéis nos anos abaixo declarados pelo Correio do Império**

Anos	Importação	Exportação	Total
<b>1846</b>	514.760	585.231	<b>1.099.991</b>
<b>1847</b>	697.681	798.672	<b>1.496.353</b>
<b>1849</b>	813.457	963.492	<b>1.776.949</b>
<b>1851</b>	976.025	1.251.017	<b>2.227.042</b>
<b>1852</b>	1.224.019	1.546.004	<b>2.770.023</b>
<b>1853</b>	1.337.980	1.835.019	<b>3.172.999</b>
<b>1854</b>	1.417.132	1.913.689	<b>3.330.821</b>
<b>1855</b>	1.553.521	2.089.634	<b>3.643.155</b>
<b>1856</b>	1.925.948	2.382.968	<b>4.308.916</b>
<b>1857</b>	2.025.842	2.593.887	<b>4.619.729</b>
<b>1858</b>	2.248.416	2.919.022	<b>5.167.438</b>
<b>1859</b>	2.047.271	3.087.331	<b>5.134.602</b>
<b>1860</b>	2.475.220	3.245.239	<b>5.720.459</b>
<b>1861</b>	2.425.528	3.113.560	<b>5.539.088</b>
<b>1862</b>	2.481.377	3.724.487	<b>6.205.864</b>
<b>1865</b>	2.971.674	4.416.324	<b>7.387.998</b>
<b>1870</b>	3.982.675	5.746.432	<b>9.729.107</b>
<b>1885</b>	13.484.351	19.406.183	<b>32.890.534</b>
<b>1886</b>	14.674.162	20.302.721	<b>34.976.883</b>

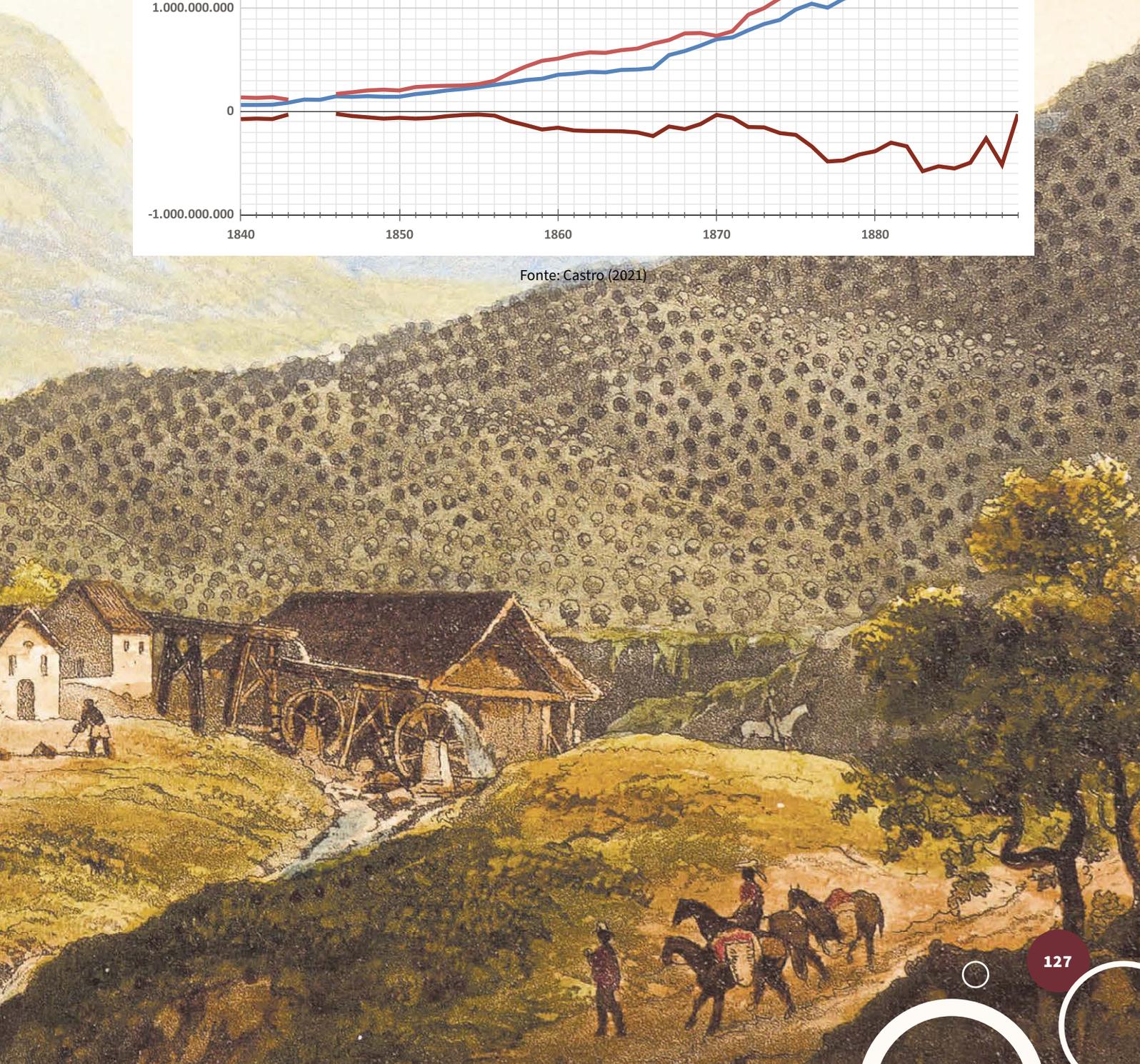
Fonte: Castro (2021)

Fazenda com plantação de Café,  
1839, Johann Jacob Steinmann.  
Fonte: Pinacoteca de São Paulo.

Gráfico 7: Receitas e despesas dos Correios brasileiros (1840-1889)

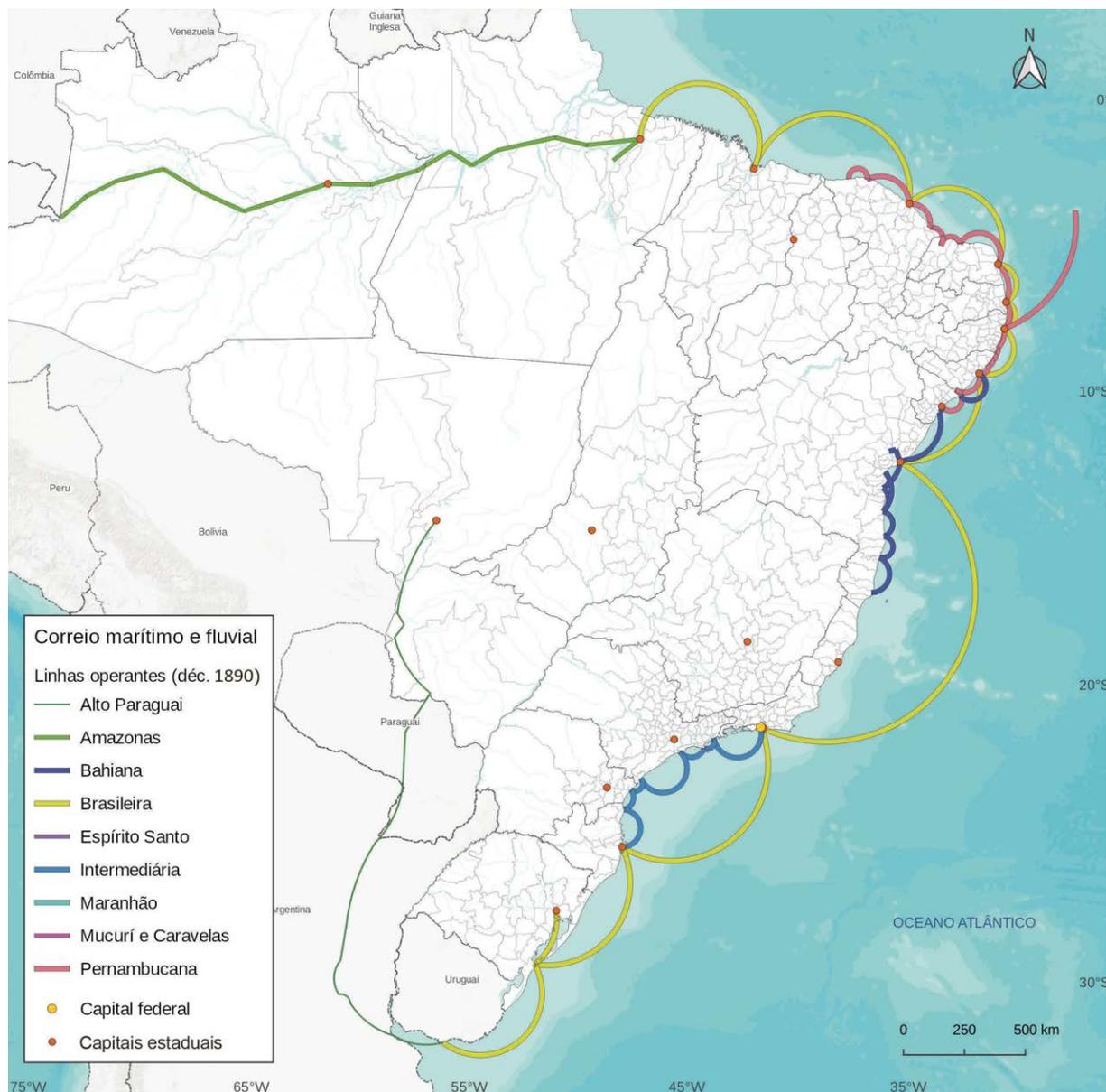


Fonte: Castro (2021)



# MAPA 30

## Correio Marítimo e Companhias Fluviais, 1890



**A**gentes basilares de integração, as companhias de navegação a vapor contribuíram para o incremento da economia brasileira do século XIX, ao possibilitarem a circulação de pessoas e de mercadorias pelo território nacional. Nesse sentido, a criação dessas empresas deve ser compreendida como parte de um processo mais amplo de modernização dos transportes e consolidação do capitalismo comercial ocorrido na segunda metade do século XIX. Como afirmou Sérgio Buarque de Holanda, a partir de 1851 tem início um “movimento regular de constituição de sociedades anônimas [...] criando-se, assim, em sequência quase vertiginosa, os elementos básicos de uma radical transformação na paisagem econômica do país” (HOLANDA, 2003).

Ao longo do Oitocentos, as companhias de navegação de cabotagem a vapor tiveram suas atividades subsidiadas tanto pelo governo central, quanto por agentes privados e poderes locais (GOULARTI FILHO, 2017). Tal política de subvenção era justificada pela importância e funcionalidade dos serviços prestados ao Estado, uma vez que muitas companhias incorporaram, no conjunto de suas atividades, funções que beneficiavam a administração pública, dentre elas, a distribuição das correspondências dos Correios e o transporte de tropas do governo.

O decreto de 22 de abril de 1836, aprovado pelo governo imperial, abriu precedente legislativo para a incorporação desse tipo de firma, uma vez que determinou a criação de uma companhia de navegação a vapor entre a corte e as províncias do Norte. No ano seguinte, os estatutos da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor determinaram que a empresa promovesse a ligação marítima entre o Rio de Janeiro e Belém, atendendo a diversos portos inter-

mediários. Tratava-se da primeira empresa brasileira de navegação a vapor de longo curso (EL KAREH, 2002).

Já na década de 1850, o decreto nº 632, de 18 de setembro de 1851, estabeleceu regras gerais para a organização de companhias de vapores na navegação. Esse documento também autorizou o governo imperial a promover a organização de companhias “a fim de empreenderem a navegação por vapor em barcos próprios, não só para transporte de passageiros e malas, mas também para condução de mercadorias”. Após a aprovação desse último decreto, diversas companhias de navegação a vapor foram criadas nas províncias brasileiras, dentre elas: Companhia do Mucuri (1847), Companhia Bahiana de Navegação (1852), Companhia de Navegação do Amazonas (1852), Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (1853), Companhia de Navegação do Espírito Santo (1854), Companhia Intermediária (1856), Companhia de Navegação do Maranhão (1856) e Companhia do Alto Paraguai (1858).

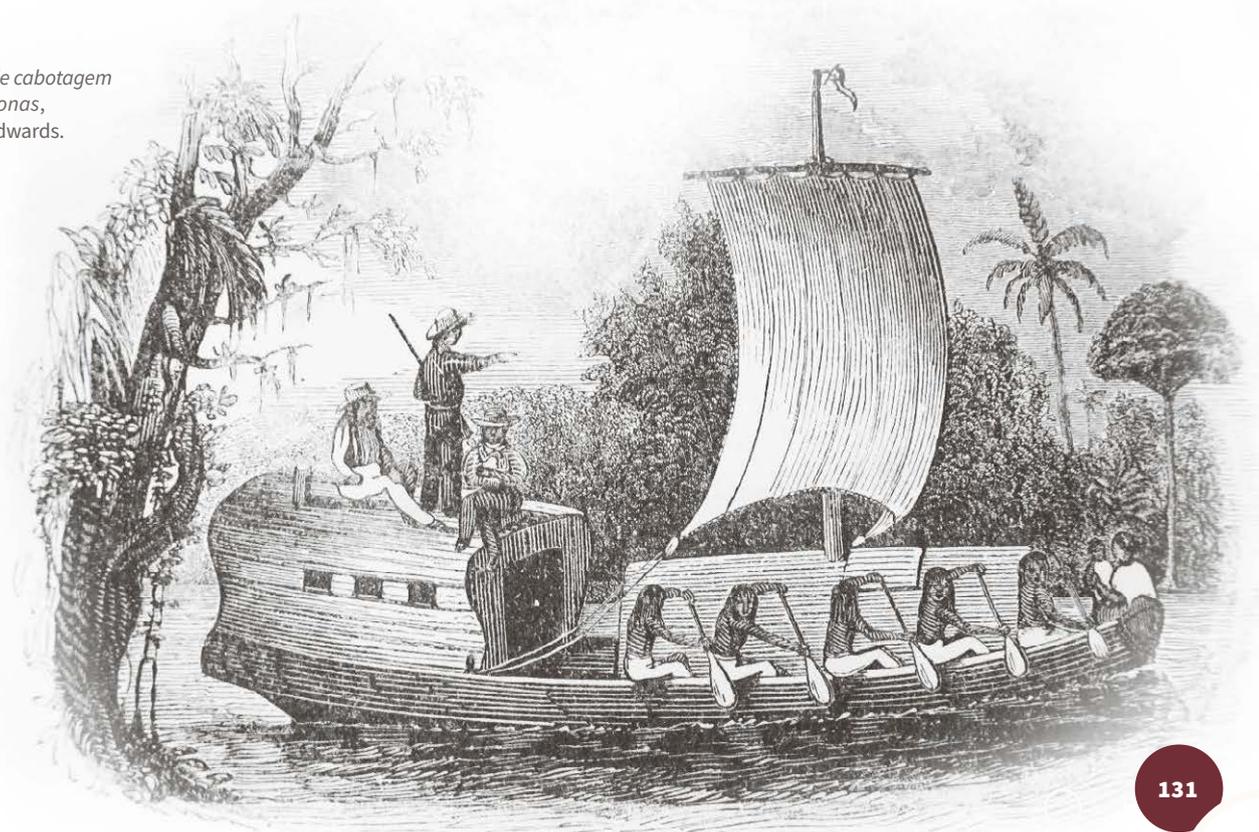
Tabela 14: Correio marítimo e companhias fluviais, 1890

<b>Companhia Intermediária (1856)</b>				
<b>Linhas</b>	<b>Trajeto</b>	<b>Periodicidade</b>	<b>Escalas</b>	<b>Léguas</b>
1	do Rio de Janeiro a Santa Catarina	2 viagens por mês	8	198,1
<b>Companhia Brasileira (1837)</b>				
<b>Para o Sul</b>				
<b>Linhas</b>	<b>Trajeto</b>	<b>Periodicidade</b>	<b>Escalas</b>	<b>Léguas</b>
2	do Rio de Janeiro a Montevideú	2 viagens por mês	4	407,1
<b>Para o Norte</b>				
<b>Linhas</b>	<b>Trajeto</b>	<b>Periodicidade</b>	<b>Escalas</b>	<b>Léguas</b>
3	do Rio de Janeiro ao Pará	2 viagens por mês	8	759,25
<b>Companhia Espírito Santo (1854)</b>				
<b>Linhas</b>	<b>Trajeto</b>	<b>Periodicidade</b>	<b>Escalas</b>	<b>Léguas</b>
4	do Rio de Janeiro a São Mateus	1 viagem por mês	4	134
<b>Mucuri e Caravelas (1847)</b>				
<b>Linhas</b>	<b>Trajeto</b>	<b>Periodicidade</b>	<b>Escalas</b>	<b>Léguas</b>
5	do Rio de Janeiro a Caravelas (BA)	1 viagem por mês	2	149,5
<b>Companhia do Alto Paraguai (1858)</b>				
<b>Linhas</b>	<b>Trajeto</b>	<b>Periodicidade</b>	<b>Escalas</b>	<b>Léguas</b>
6	de Montevideú a Cuiabá	8 viagens por ano	12	645,25
<b>Companhia do Amazonas (1852)</b>				
<b>1ª Linha</b>				
<b>Linhas</b>	<b>Trajeto</b>	<b>Periodicidade</b>	<b>Escalas</b>	<b>Léguas</b>
7	de Belém a Manaus	1 viagem por mês	8	315,45
<b>2ª Linha</b>				
<b>Linhas</b>	<b>Trajeto</b>	<b>Periodicidade</b>	<b>Escalas</b>	<b>Léguas</b>
8	de Manaus a Tabatinga	1 viagem por mês	6	273,45
<b>3ª Linha</b>				
<b>Linhas</b>	<b>Trajeto</b>	<b>Periodicidade</b>	<b>Escalas</b>	<b>Léguas</b>
9	de Belém a Cametá	2 viagens por mês	1	30
<b>Companhia Pernambucana (1853)</b>				
<b>1ª Linha</b>				
<b>Linhas</b>	<b>Trajeto</b>	<b>Periodicidade</b>	<b>Escalas</b>	<b>Léguas</b>
10	de Pernambuco a Sergipe	2 viagens por mês	7	95,95
<b>2ª Linha</b>				
<b>Linhas</b>	<b>Trajeto</b>	<b>Periodicidade</b>	<b>Escalas</b>	<b>Léguas</b>
11	de Pernambuco a Granja	2 viagens por mês	8	207,4
<b>3ª Linha</b>				
<b>Linhas</b>	<b>Trajeto</b>	<b>Periodicidade</b>	<b>Escalas</b>	<b>Léguas</b>
12	de Pernambuco à Ilha de Fernando de Noronha	6 por ano	1	97

Companhia do Maranhão (1856)				
1ª Linha				
Linhas	Trajeto	Periodicidade	Escalas	Léguas
13	de São Luís a Fortaleza	2 viagens por mês	4	188,5
2ª Linha				
Linhas	Trajeto	Periodicidade	Escalas	Léguas
14	de São Luís a Belém	2 viagens por mês	5	214,15
3ª Linha				
Linhas	Trajeto	Periodicidade	Escalas	Léguas
15	de São Luís a Caxias	4 viagens por mês	1	75,5
Companhia Bahiana (1852)				
1ª Linha				
Linhas	Trajeto	Periodicidade	Escalas	Léguas
16	de Salvador a Maceió	2 viagens por mês	4	115,8
2ª Linha				
Linhas	Trajeto	Periodicidade	Escalas	Léguas
17	de Salvador a Caravelas	2 viagens por mês	7	175,7
3ª Linha				
Linhas	Trajeto	Periodicidade	Escalas	Léguas
18	de Salvador a Cachoeira	2 viagens por semana	2	25,1
4ª Linha				
Linhas	Trajeto	Periodicidade	Escalas	Léguas
19	de Salvador a Ilhéus	2 viagens por mês	2	60

Fonte: Castro (2021)

*Navegação de cabotagem no Rio Amazonas, circa 1847, Edwards.*



# MAPA 31

## Rede Telegráfica, 1891



A inauguração da primeira linha telegráfica ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, em 11 de maio de 1852. Obra do engenheiro físico Guilherme Schüch de Capanema (1824-1909), a ligação por cabos subterrâneos entre o Palácio de São Cristóvão e o Quartel Central no Campo da Aclamação tinha como principal objetivo prover o governo imperial das notícias ocorridas no Centro da cidade. Após os testes com essa primeira linha, novos aparelhos foram instalados em algumas repartições públicas na corte, no quartel dos bombeiros, no quartel da polícia e nas fortalezas da Baía de Guanabara. Em 1857, foi inaugurada a estação telegráfica de Petrópolis.

A partir de 1865, com a eclosão da Guerra do Paraguai, o governo imperial resolveu estender uma linha telegráfica entre a corte e o *front*. Para isso, convocou novamente o engenheiro Capanema, que naquele momento ocupava o cargo de diretor da Repartição Geral dos Telégrafos. Em pouco mais de um ano, a empreitada havia sido concluída, não obstante as inúmeras condições adversas, os problemas logísticos e financeiros, além da falta de mão de obra. Nesse contexto de guerra, a extensão das linhas telegráficas passou de pouco mais de 60 quilômetros para mais de dois mil quilômetros.

Além de Capanema, outra figura de destaque na história da telegrafia brasilei-

ra no século XIX é Irineu Evangelista de Sousa. Por meio do decreto nº 5.058, de 16 de agosto de 1872, esse empresário obteve o privilégio, por 20 anos, de lançar cabos submarinos e explorar a telegrafia elétrica entre o Brasil e a Europa. Em dezembro de 1873, também foi estabelecida à sua custa a ligação entre as cidades do Rio de Janeiro e as de Belém do Pará, Recife e Salvador.

Já no período republicano, em 1893, a companhia inglesa South American Cables Ltd. instalou um cabo submarino na Ilha de Fernando de Noronha. Com isso, o telégrafo transformou-se efetivamente num aparelho de comunicação à distância, ultrapassando o uso militar que até então lhe era reservado.

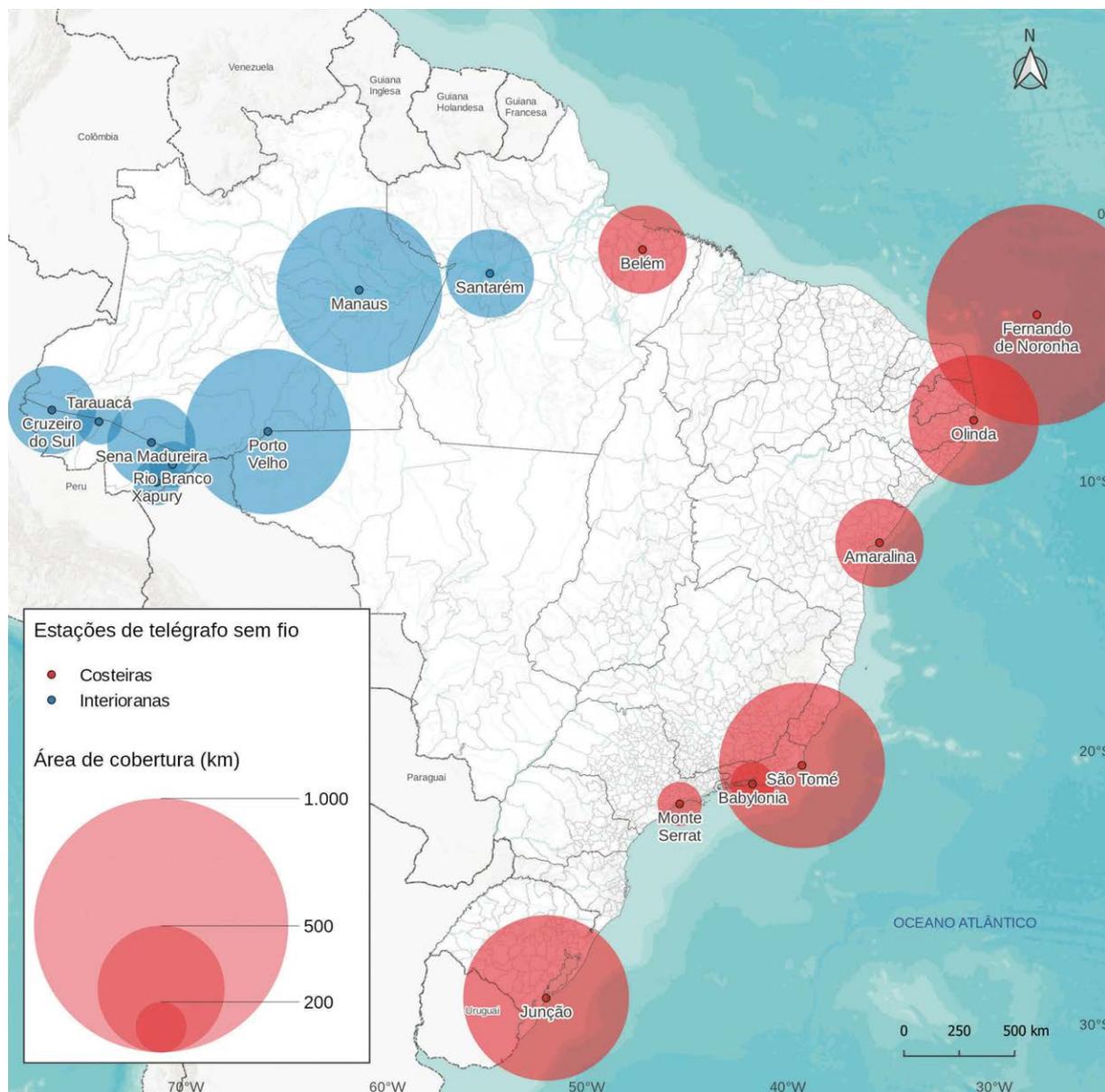
Tabela 15: Linhas de telégrafos, 1869

Linha	KM	Agências
Linhas urbanas	22	11
Linha para Petrópolis	50	3
Linha para o Farol perto de Cabo Frio	165	3
Linha do Rio de Janeiro para Porto Alegre	1.452	18
Linha de Porto Alegre para Pelotas	60	4
Linha de São João da Barra para Campos	340	12
<b>Total</b>	<b>2.089</b>	<b>51</b>

Fonte: Berthold (1922)

# MAPA 32

## Estações de 'Wireless', 1917



**A**s primeiras experiências com telegrafia sem fio no Brasil começaram com experimentos em nível estadual. Em 1902, Joaquim Gonçalves de Lalor, representante legal do empresário norte-americano Rupert Murdoch no Brasil, solicitou aos governadores dos estados do Pará e Amazonas concessão para instalação de estações de telégrafo sem fio ao longo dos rios Tocantins, Purus, Madeira e Amazonas. Essa concessão se efetivou dois anos mais tarde, por meio da criação da Amazon Wireless Telegraph and Telephone Company. Em 1905, essa companhia erigiu uma estação de telégrafo sem fio nas localidades de Pinheiro e Breves: a primeira ficava a cerca de 11 milhas da capital, Belém; e a segunda estação distava 80 milhas de Pinheiro.

A primeira iniciativa de cunho nacional também viria em 1905: nesse ano, José L. L. de Souza requisitou ao governo republicano uma concessão para estabelecer o serviço em questão em todo o território brasileiro, pelo prazo de 50 anos. Assim como essa petição, várias outras requisições foram feitas sem êxito por empresários nacionais e estrangeiros. O motivo da objeção do governo brasileiro teria sido a premissa de que esse serviço público deveria ser monopólio do Estado.

Em 1911, a Amazon Wireless Telegraph and Telephone Company estabeleceu conexões em Manaus, Santarém e Belém, introduzindo modernos equipamentos comprados da Telefunken Company, de Nova York. Em abril desse mesmo ano, o governo brasileiro

começou a construção de duas importantes estações: uma na cidade de Junção (Rio Grande do Sul) e outra em Lagoa (ilha no estado de Santa Catarina). Ambas as estações passaram a operar em agosto de 1912.

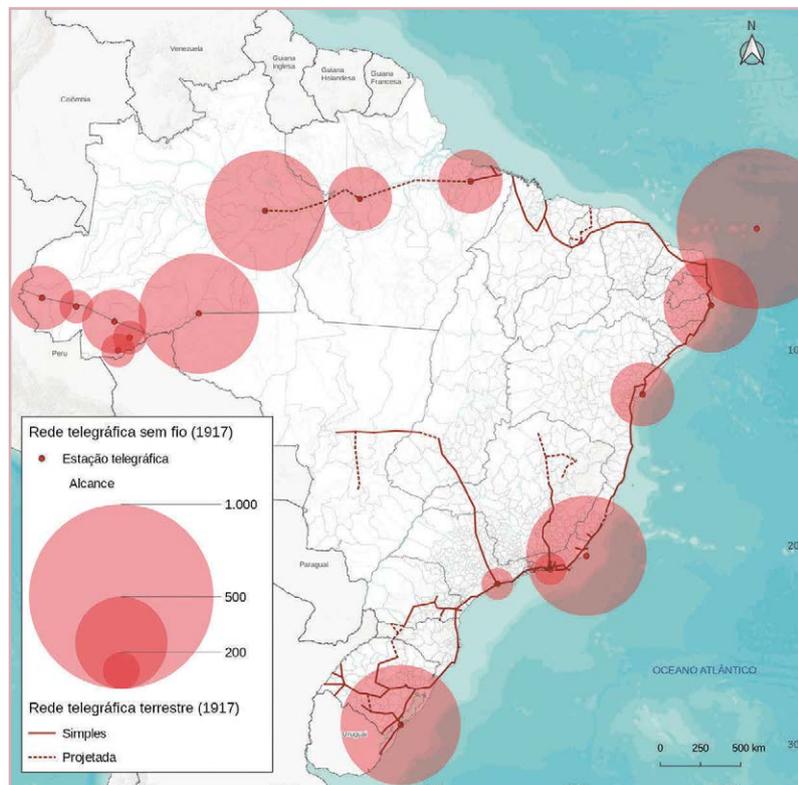
Podemos observar que a distribuição das linhas telegráficas atendia à lógica de expansão das atividades econômicas, além de reforçarem a centralidade do Rio de Janeiro e de São Paulo. O maior destaque, porém, é a expansão do sistema para a Região Norte — relacionada à expansão da extração da borracha e Região Sul — que acompanhava o crescimento das exportações de carne e produtos derivados (como o couro), inclusive com comunicação que abrangia partes importantes do Uruguai.

Tabela 16: Wireless Stations in Brazil for Public Use, January 1, 1917

Estações	Localização	Working Limit (Nautical Miles)
<b>Costeiras</b>		
Amaralina	Bahia	400
Babylonia	Cidade do Rio de Janeiro	200
Belem	Pará	400
Fernando de Noronha	Ilha de Fernando de Noronha	1.000
Juncção	Rio Grande do Sul	750
Monte Serrat	São Paulo	200
Olinda	Pernambuco	590
São Tomé	Rio de Janeiro	750
<b>Interioranas</b>		
Cruzeiro do Sul	Território do Acre	400
Manaus	Território do Acre	750
Porto Velho	Mato Grosso	750
Rio Branco	Território do Acre	210
Santarém	Pará	400
Sena Madureira	Território do Acre	400
Tarauacá	Território do Acre	210
Xapury	Território do Acre	210

Fonte: Berthold (1922)

32.A: Telegrafo x Wireless.png

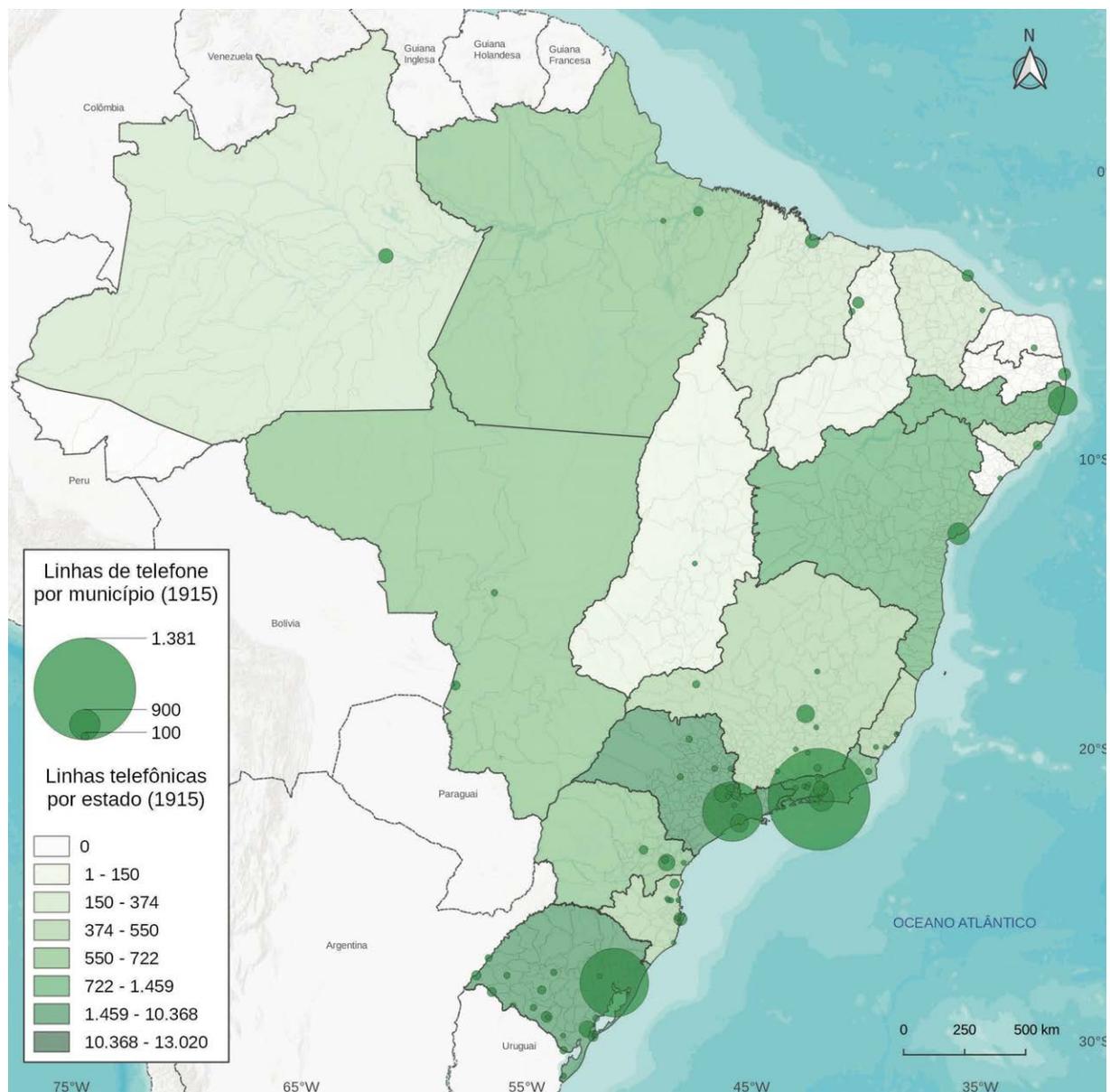


*Estação Telegráfica de Jarú,  
Rondônia, circa 1913, [Anônimo].*



# MAPA 33

## Rede Telefônica, 1915



**A**o escrever sua obra sobre a telefonia no Brasil, Victor Berthold reclamou da ausência de “informações estatísticas acuradas e atualizadas”, por ele atribuída à incúria do governo (BERTHOLD, 1922, p. 69). A maneira mesmo como a telefonia foi implantada no país contribuiria para essa desorganização dos dados. Após sua famosa experiência com o aparelho na Exposição do Centenário da Independência dos Estados Unidos, em 1876, Dom Pedro II incentivou a instalação de telefones no Brasil, a qual se deu mesclando iniciativas estatais e privadas. Já em 1877, uma fabricante de aparelhos telefônicos ligou seu escritório à Bolsa de Valores da cidade (UEDA, 1998, p. 20); no mesmo ano, o imperador mandou ligar por linha telefônica o Palácio da Quinta da Boa Vista às residências de seus ministros (FUNDAÇÃO TELEFÔNICA, 2010). Adotou-se uma postura liberal, com várias concessões a interessados em instalar linhas telefônicas em diferentes cidades e províncias; a maioria, porém, não foi concretizada, o que levou o governo imperial a regulamentar a implantação dos sistemas telefônicos. Regras e leis não foram suficientes, porém, para resolver o problema, pois “pelas próprias autoridades provinciais repetidas vezes foram infringidas” (Repartição Geral dos Telégrafos. Memória histórica, 1909). Na prática, as concessões feitas pelo governo – imperial ou provincial – regulamentavam a ação das grandes empresas, mas não impediam as iniciativas particulares locais ou regionais. A República buscou reorganizar o sistema de concessões, mas sem encontrar uma forma ideal: se na Constituição de 1891 era “salvo aos Estados o direito de estabelecerem linhas telegráficas entre os diversos pontos de seu território, e entre estes e os de outros Estados” (Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, de 24 de fevereiro de 1891, Art. 9º, §4º), poucos anos depois “o direito de estabelecer linhas telegráficas interestaduais” passou a pertencer “exclusivamente à União”; o documento esclareceu, ainda, que “sob a denominação de linhas telegráficas estão compreendidas as linhas telefônicas” (Regulamento da Repartição Geral dos Telégrafos, 1894, Art. 1º). Apesar da precocidade na adesão ao telefone no país e das tentativas de organizar um marco legal efetivo, sua difusão foi limitada, como, aliás, em todo o continente: dos mais de 12 milhões e 400 mil telefones instalados no mundo em 1912, a América do Sul possuía menos de 1% do total (HOBSBAWM, 2019, p. 519). Em 1915, havia 39.785 telefones instalados no Brasil (BERTHOLD, 1922, p. 70). A diferença cronológica entre os dados apenas acentua o fato de que esse número não representa nem metade dos telefones do continente.

Lenta, porém, contínua, a expansão da telefonia pelo país se deu de muitas e variadas formas. Na capital, Rio de Janeiro, houve acirrada disputa entre a Companhia Brasileira de Energia Elétrica, da família Guinle, e a Light and Power Co., norte-americana (HANSEN, 2012; WEID, 2017). Em várias cidades do país, outras empresas de capital estrangeiro (canadense, estadunidense, alemão etc.) investiram em serviços elétricos, como bonde, iluminação e telefonia. A chegada dos telefones a Juiz de Fora (Minas Gerais) foi uma extensão do campo de atuação fluminense da Companhia Telefônica Brasileira (*O Pharol*, 29 set. 1883). Em Santa Catarina, uma empresa fundada em Joinville centralizou e coordenou a expansão do sistema pelas cidades do litoral; posteriormente, o telefone foi levado a algumas localidades do interior (GOULARTI FILHO, 2018, p. 277-278). Em Recife (Pernambuco), o serviço telefônico originou-se de uma linha particular que atendia à Estrada de Ferro do Limoeiro (SARMENTO, 1980, p. 33). Na nova capital mineira o sistema telefônico nasceu das necessidades administrativas da Comissão Construtora, que, sob pressão, estendeu o serviço a particulares. Este permaneceu sob controle da Prefeitura de Belo Horizonte até 1911, quando foi arrendado a uma empresa particular (GOODWIN JR., 2018). Em Fortaleza (Ceará), a família Pamplona instalou as primeiras linhas particulares da cidade e, posteriormente, conseguiu uma concessão municipal para criar uma empresa te-

lefônica (SILVA, 1982, p. 23-24). O sistema telefônico de Pelotas (Rio Grande do Sul) foi criado por iniciativa de comerciantes locais, e ligava suas lojas e escritórios ao porto da cidade (UEDA, 1998). Em Curitiba (Paraná), o quartel da cidade montou linhas telefônicas próprias, à revelia da legislação (Repartição Geral dos Telégrafos, Relatório de 1904).

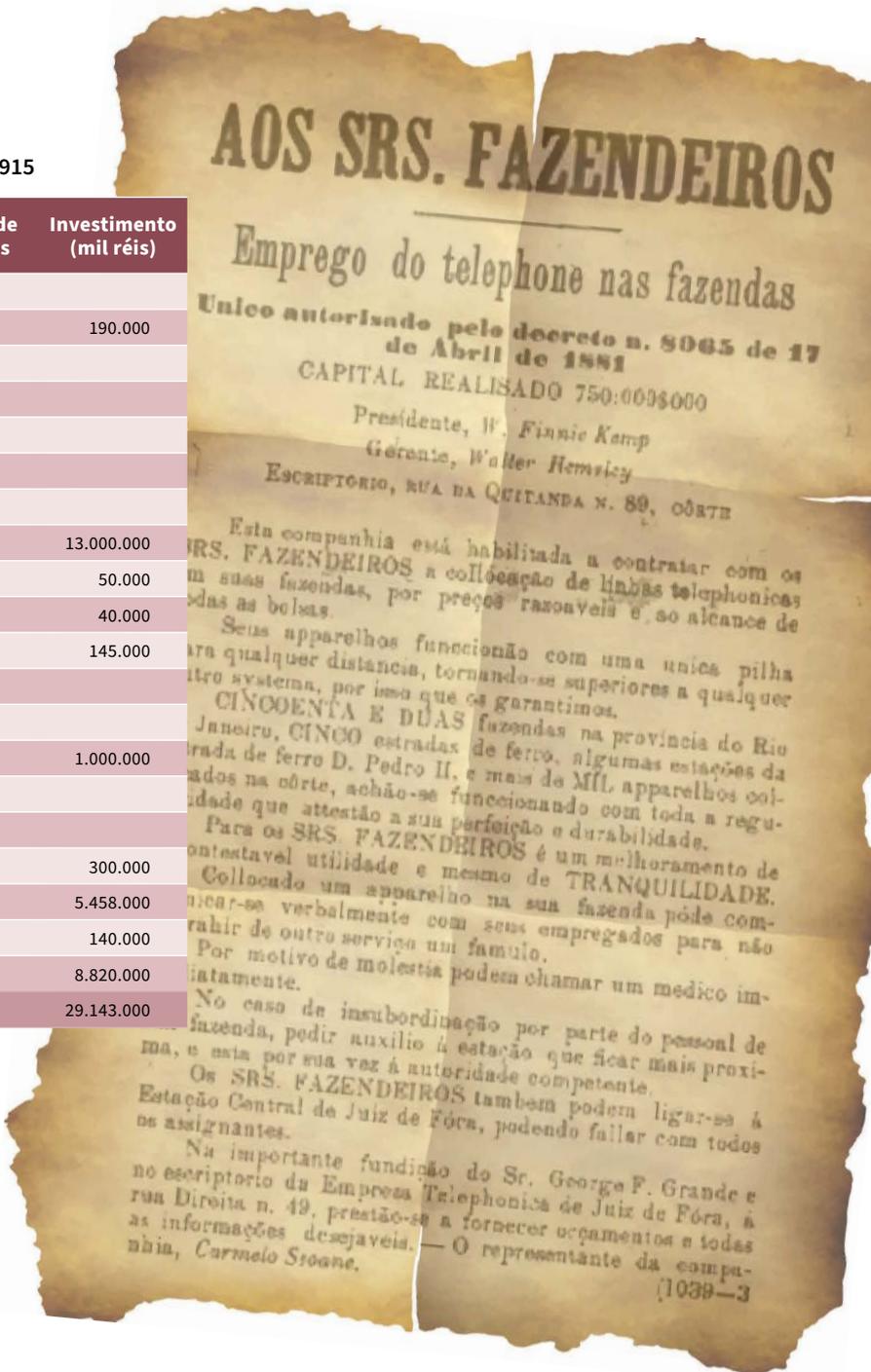
Esses exemplos, distribuídos ao longo do território nacional, ajudam a explicar as dificuldades mencionadas acima e ainda hoje enfrentadas por qualquer pessoa que pretenda estudar o início da telefonia no Brasil. Tal fenômeno foi multifacetado, descentralizado e variado. Os dados existentes são baseados em informações lacunares e limitadas, sendo, portanto, incompletos. O mapa da telefonia aqui apresentado toma por base o Quadro Estatístico do Serviço Telefônico no Brasil de 1913, produzido pela Repartição Geral dos Telégrafos, acrescido e corrigido pela consulta a outros documentos e referências bibliográficas. É um esforço inicial, um esboço da distribuição das linhas telefônicas pelo território brasileiro no início do século XX. Mais que isso, é um convite para que seja completado, pois apenas o trabalho conjunto de pesquisa em arquivos locais e regionais, nas mais variadas fontes documentais, poderá construir, gradativamente, uma noção mais completa de onde e quando a telefonia funcionou entre 1877 e a década de 1930, quando diferentes parâmetros passaram a reger as telecomunicações no país.

Tabela 17: Estatísticas sobre telefonia no Brasil, 1915

Estados	KM	Número de telefones	Investimento (mil réis)
Alagoas	379	296	
Amazonas	432	374	190.000
Bahia	2.130	1.459	
Ceará	653	268	
Espírito Santo	88	480	
Distrito Federal			
1. Sistema Governamental	4.548	1.209	
2. Braz. Elec.-Gesellschaft	90.080	11.811	13.000.000
Goiás	36	150	50.000
Maranhão	319	370	40.000
Mato Grosso	290	675	145.000
Minas Gerais	168	532	
Pará	139	603	
Paraná	1.070	722	1.000.000
Pernambuco	2.000	1.072	
Piauí	127	57	
Rio de Janeiro	13.138	1.141	300.000
Rio Grande do Sul	44.383	10.368	5.458.000
Santa Catarina	573	550	140.000
São Paulo	45.725	7.648	8.820.000
TOTAL	206.278	39.785	29.143.000

Fonte: Berthold (1922)

Anúncio "Aos Srs. Fazendeiros" sobre telefonia. Pharol, Juiz de Fora, 29 de Setembro de 1883.



AOS SRS. FAZENDEIROS  
Emprego do telephone nas fazendas  
Unico autorizado pelo decreto n. 8965 de 17 de abril de 1881  
CAPITAL REALISADO 750:000\$000  
Presidente, W. Finnie Kemp  
Gerente, Walter Hemsley  
ESCRITORIO, RUA DA QUITANDA N. 89, CÔRTE

Esta companhia está habilitada a contratar com os SRS. FAZENDEIROS, a collocação de linhas telephonicas em suas fazendas, por preços razoaveis e ao alcance de todas as bolsas.

Seus aparelhos funcção com uma unica pilha para qualquer distancia, tornando-se superiores a qualquer outro systema, por isso que o garantimos

CINCOENTA E DUAS fazendas na provincia do Rio de Janeiro, CINCO estradas de ferro, algumas estações da estrada de ferro D. Pedro II, e mais

de MIL aparelhos colocados na côrte, achão-se funcção com toda a regularidade que attestão a sua perfeição e durabilidade.

Para os SRS. FAZENDEIROS é um melhoramento de incontestavel utilidade e mesmo de TRANQUILIDADE.

Collocando um aparelho na sua fazenda pôde comunicar-se verbalmente com seus empregados para não distrahir de outro serviço um famulo. Por motivo de molestia podem chamar um médico imediatamente.

No caso de insubordinação por parte do pessoal de sua fazenda, pedir auxilio á estação que ficar mais proxima, e esta por sua vez á autoridade competente.

Os SRS. FAZENDEIROS também podem ligar-se á Estação Central de Juiz de Fóra, podendo fallar com todos os assignantes.

Na importante fundição do Sr. George F. Grande e no escriptorio da Empreza Telephonica de Juiz de Fóra, á rua Direita n. 49, prestão-se a fornecer informações desejaveis. — O representante da companhia, Carmelo Seoane.

# MAPA 34

## Jornais e Revistas em Circulação, 1870 (por município)



**D**urante todo o período colonial, a imprensa foi proibida de se desenvolver no Brasil, uma vez que a circulação de ideias e de opiniões políticas poderia comprometer a manutenção do próprio poder metropolitano. Disso resultou o retardo de nossa tradição jornalística ante os países da América Espanhola, pois, enquanto a instalação da primeira tipografia do México data de 1533, a imprensa somente teve início no Brasil em 1808, com a implantação da Imprensa Régia, no Rio de Janeiro. Não obstante os embargos metropolitanos às “letras de imprensa”, estima-se que diversas tentativas clandestinas de impressão foram empreendidas ao longo do território brasileiro.

A imprensa foi efetivamente introduzida no Brasil em 1808, por iniciativa do então príncipe regente Dom João VI, que mandou vir os prelos e o material tipográfico da Inglaterra. Dentre os jornais cariocas da época imperial, estavam, em primeiro grau de importância, *a Gazeta de Notícias* e *O Paiz*, os maiores de então e os que sobreviveram mais tempo, até a Era Vargas. Os demais foram o *Diário de Notícias*, o *Correio do Povo*, a *Cidade do Rio*, o *Diário do Commercio*, a *Tribuna Liberal*, alguns jornais anteriores a 1889, mas de fortíssima campanha republicana, como *A Republica*, e as revistas de caricatura e sátira: a *Revista Illustrada*, *O Mequetrefe*, *O Mosquito* e *O Bezouro*. Outros ainda eram o *Jornal do Commercio* e a *Gazeta da Tarde*.

Desta forma, o surgimento da imprensa no Brasil, de maneira mais ou menos similar à que concebemos atualmente, relaciona-se com o início dos movimentos pela independência e, segundo alguns autores, também à lenta criação de uma esfera pública de discussão política no país.

No total, entre 1809 e 1870, o *site* da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional possui 1.681 títulos publicados no país, dos

quais 85 não foram considerados aqui por se tratarem de publicações avulsas (panfletos ou tratados únicos que mais se assemelham a livros), públicas (relatórios de presidentes de províncias, ministros, anais do Parlamento, das Câmaras Municipais) ou então almanaques ou as chamadas folhinhas (que normalmente reuniam informações úteis sobre governo, comércio, profissionais e outros).

No mapa temos informações sobre 1.442 jornais que circularam no país entre 1809 e 1870, além das 51 revistas (1.493 no total). Cabem aqui duas observações: a primeira é que não existia uma delimitação muito clara entre revistas e jornais no período tanto em formato, quanto mesmo em objetivos – alcançar e instruir o público em geral ou um em particular, como militares, agricultores, mulheres etc. A segunda observação é que esse mapa foi construído a partir dos dados encontrados na Hemeroteca Digital, que, em uma iniciativa pioneira e revolucionária, disponibilizou à pesquisa uma coleção fantástica de dados e informações sobre o Brasil no século XIX. Mas mesmo esse banco de dados tão vasto impõe alguns limites.

O acervo da Biblioteca Nacional conserva e guarda os documentos que foram catalogados, mas não existe nenhuma segurança de que se trata de todos os periódicos disponíveis (ou todos os números) – isso atinge particularmente as regiões mais distantes do Rio de Janeiro, e muitas vezes só existe uma cópia, ou poucas, de jornais, revistas e outros. De todo modo, acreditamos que a mostra aqui trabalhada seja expressiva da intensa atividade editorial no país.

A dispersão de veículos de comunicação impressa em todo o território nacional é a primeira observação a ser feita. Todas as províncias do país possuíam jornais. Também a dispersão por municípios foi significativa, com 89 cidades no país que contaram com algum tipo de publicação periódica – o que, de certa forma, pode levantar a hipótese de que possuíam tipografias.

**Tabela 18: Número de jornais por províncias (capital e demais cidades)**

Províncias	Número de Jornais e Revistas	Número de Vilas que tiveram publicações
Alagoas	23	3
Amazonas	9	2
Bahia	95	8
Ceará	42	4
Espírito Santo	13	2
Goiás	2	1
Maranhão	94	4
Minas Gerais	54	12
Mato Grosso	8	1
Pará	18	2
Paraíba	21	2
Pernambuco	133	4
Piauí	17	2
Paraná	10	2
Rio de Janeiro (Província)	31	17
Município Neutro da Corte (RJ)	667	-
Rio Grande do Norte	18	2
Rio Grande do Sul	67	7
Santa Catarina	57	3
Sergipe	15	5
São Paulo	73	6

Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional





**M**inha geração foi educada em Geografia lá pelos idos dos anos 1970 em um contexto de valorização do “conhecimento geral” sobre o mundo. Era importante para o estudante do ensino básico ou médio conhecer o planeta em que vive, saber onde ficam os países, quais são as mais importantes bacias hidrográficas e acidentes geográficos, como montanhas, desertos e penínsulas. Com mapas aprendíamos as vocações econômicas das regiões, tomávamos conhecimento de ecossistemas e tínhamos noções da distribuição da biodiversidade. O *Atlas Escolar do MEC* era literatura obrigatória em sala, e tínhamos um caderno de cartografia, no qual devíamos colorir mapas com lápis de cor. Isso, às vezes, chegava a extremos: não me esqueço de um querido professor que, em meio a aulas sobre a África, se irritou com o ruído do fundo da sala, e nos mandou decorar os nomes das capitais de todos os mais de 50 países daquele continente. Sou capaz de me lembrar da maioria até hoje.

Na vez dos meus filhos, fim dos anos 1990 e início dos 2000, tudo isso havia mudado. Não apenas o papel dos mapas se esvaiu, relegado a um segundo plano junto com a geografia física e econômica, como entraram em cena discussões amplas sobre visões diferentes de mundo. Saiu um bocado da “decoreba”, entraram conteúdos que instigavam o pensamento e a compreensão da diversidade humana. Mas, sem ser estudante dessa vez, senti falta dos atlas e mapas, numa era em que uma ampla e detalhada visão espacial do planeta pode ser obtida facilmente, com os globos virtuais e sistemas de mapas *on-line* dinamicamente transportando a pessoa (agora reduzida a usuário) da Terra, no espaço, a imagens da porta de sua casa, na sua rua.

Mas a visão instantânea do que está em curso, muito útil para guiar milhões de usuários em suas rotinas diárias, não

permite perceber as origens da nossa sociedade, compreender o que levou nossas cidades, estados e país à situação em que nos encontramos hoje, com nossos valores e riquezas, deficiências e preconceitos.

O principal papel do *Atlas histórico-econômico do Brasil no século XIX* é precisamente este: resgatar a conexão entre presente e passado, cada vez mais tornada implícita e atropelada pela enorme quantidade de informação geográfica atual, à disposição em toda parte, a toda hora. O *Atlas* é um conjunto de mapas, textos e gráficos, mas esses são apenas a versão impressa de um acervo importante de dados, resgatados das melhores fontes históricas e econômicas, e organizados pelas ferramentas atuais de computação e geoprocessamento. Por esse motivo, e também pela riqueza do material, esta obra inspira um movimento mais amplo, de recuperação

de partes do nosso passado ainda presas ao histórico suporte do papel impresso, para gerar representações computacionais em meio digital, abrindo novas oportunidades de pesquisa e ensino pelo uso da Geografia

como meio de integração de dados de épocas distintas. Que futuras iniciativas nessa direção prestem a este *Atlas* a homenagem de complementá-lo e expandi-lo, espacial e temporalmente.

***Clodoveu Davis Jr.***

Professor do Departamento de Ciência da Computação da Universidade Federal de Minas Gerais e do Programa de Pós-Graduação em Ciência da Computação da mesma instituição

## Apresentação

- BIAGGI, Enali de. Tradições cartográficas e fixação de fronteiras na independência brasileira. *Terra Brasilis* (nova série), n. 4, p. 1-19, 2015.
- BRASIL. Diretoria-Geral de Estatística. *Recenseamento geral do Império de 1872*. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1876.
- BRASIL. Diretoria-Geral de Estatística. *Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1890*. Rio de Janeiro: Oficina da Estatística, 1898.
- BRASIL. Diretoria-Geral de Estatística. *Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1900*. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1905.
- BRASIL. Diretoria-Geral de Estatística. *Recenseamento do Brasil realizado em 1 de setembro de 1920*, v. IV, 4ª parte. População: população do Brasil por Estados, municípios e districtos, segundo o sexo, o estado civil e a nacionalidade. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1926.
- GIL, Tiago Luís et al. *Atlas histórico da América Lusa*. Porto Alegre: Ladeira Livros, 2016, v. 1.
- GOES FILHO, Synesio Sampaio. *Navegantes, bandeirantes e diplomatas: um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Centro de Documentação e Disseminação de Informações. *Brasil: 500 anos de povoamento*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. *Território e história no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2005.
- SANTOS, Silvana Andrade. Nestas costas tão largas. *Revista de História*, v. 177, p. 1-36, 2018.

## População

- ABREU, Marcelo de Paiva. O Brasil no século XX: a economia. In: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Estatísticas do século XX*. Rio de Janeiro: IBGE, 2006, p. 347-356.
- ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. *Metamorfozes indígenas: identidade e cultura nas aldeias coloniais do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.
- BLOCH, Marc. *Apologia da História*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.
- BOTELHO, Tarcísio R. População e espaço nacional no Brasil do século XIX. *Cadernos de História*, Belo Horizonte, v. 7, n. 8, p. 67-83, 2005a.
- BOTELHO, Tarcísio R. Censos e construção nacional no Brasil imperial. *Tempo Social*, v. 17, n. 1, p. 321-341, 2005b.
- BOURDIEU, Pierre. A identidade e a representação. Elementos para uma reflexão crítica sobre a ideia de região. In: *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009. p.107 – 132.

GODOY, Marcelo Magalhães, RODARTE, Mario Marcos Sampaio; PAIVA, Clotilde Andrade. Negociantes e tropeiros em um território de contrastes: o setor comercial de Minas Gerais no século XIX. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 5., CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 6., 2003, Belo Horizonte. *Anais...* Belo Horizonte: ABPHE, 2003, p. 1-38.

GOUVÊIA, Maria Cristina; XAVIER, Ana Paula. Retratos do Brasil: raça e instrução nos censos populacionais do século XIX. *Educação e Sociedade*, Campinas, v. 34, n. 122, p. 99-120, jan./mar. 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Metodologia do censo demográfico 2000*. Rio de Janeiro: IBGE, 2003. (Série Relatórios Metodológicos, v. 25).

MACHADO, Pedro José de Oliveira. Evolução demográfica do município de Juiz de Fora/MG, no período 1850/1920: população, café e território. In: GOMES, Ingrid Aparecida (org.). *A geografia na contemporaneidade 2*. Ponta Grossa, PR: Atena, 2018, p. 294-308. *E-book*.

MARTINS, Roberto Borges Martins. *Crescendo em silêncio: A incrível economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte: ICAM/ABPHE, 2018.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema: a formação do Estado imperial*. São Paulo: Hucitec, 2004.

MONTEIRO, John Manuel. Tupis, tapuias e historiadores: estudos de história indígenas e do indigenismo. Tese (Livres-Docência) - Unicamp, Campinas, 2001.

NUNES, Eduardo Pereira. *O Brasil do século XX*. In: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Estatísticas do século XX*. Rio de Janeiro: IBGE, 2006, p. 11-24.

OLIVEIRA, João Pacheco de. *Pardos, mestiços ou caboclos: os índios nos censos nacionais no Brasil (1782-1980)*. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 3, n. 6, p. 61-84, out. 1997.

PESSOA, Thiago Campos. *O império da escravidão: o complexo Breves no vale do café (c.1850-c.1888)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2018.

OLIVEIRA, Jane Souto. *Brasil mostra a tua cara: imagens da população brasileira nos censos demográficos de 1872 a 2000*. Rio de Janeiro: IBGE, 2003. (Textos para discussão Escola Nacional de Ciências Estatísticas, n. 6).

REIS, Eustáquio et al. Século XX nas contas nacionais. In: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Estatísticas do século XX*. Rio de Janeiro: IBGE, 2006, p. 509-538.

SILVA, Nelson do Valle; BARBOSA, Maria Lígia de Oliveira. População e estatísticas vitais. In: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Estatísticas do século XX*. Rio de Janeiro: IBGE, 2006, p. 31-57.

## Produção

ALMICO, Rita de Cássia da Silva. *Em nome da palavra e da lei: relações de crédito em Minas Gerais no oitocentos*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2015, v. 1.

ALVARENGA, Thiago de Oliveira. *A Caixa Econômica da Corte: desenvolvimento, centralização e expansão da poupança brasileira (1861-1889)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2020.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.

ASSIS RIBEIRO, Carlos José. *O crédito público no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1972.

BRASIL. Diretoria-Geral de Estatística. *Anuário Estatístico do Brasil (1908-1912)*, Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1917.

- BUESCU, Mircea. *Organização e administração do Ministério da Fazenda no Império*. Brasília: FUNCEP, 1984.
- CABRAL, Ligia Maria Martins et al. *Panorama do setor de energia elétrica no Brasil*. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 1988.
- CASTRO, Pérola Maria Goldfeder Borges de. *Em torno do trono: a economia política das comunicações postais no Brasil do século XIX*. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.
- CRIBELLI, Teresa. A modern monarch: Dom Pedro II's visit to the United States in 1876. *Journal of The Historical Society*, v. 9, n. 2, p. 223-254, 2009.
- DANIELI NETO, Mário. *Escravidão e indústria: um estudo sobre a Fábrica de Ferro São João de Ipanema - Sorocaba (SP) 1765-1895*. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
- DUARTE, Felipe Marinho. *Mercado financeiro e crédito público*. Juiz de Fora: Funalfa, 2016.
- ELLIS, Myriam. Aspectos da pesca da baleia no Brasil Colonial (II). *Revista de História*, v. 16, n. 33, p. 149-176, 1958.
- FERGUSON, Niall. *A lógica do dinheiro: riqueza e poder no mundo moderno, 1700-2000*. Rio de Janeiro: Record, 2007.
- FLETCHER, Rev. James C.; KIDDER, Rev. D. P. *Brazil and the brazilians*. Boston: Little, Brown and Company, 1879.
- HOBBSAWM, Eric. *A era das revoluções: 1789-1848*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015.
- LEVY, Maria Bárbara. *História da bolsa de valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977.
- LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1988, v. 1.
- LIMA, José Luiz. *Estado e energia no Brasil: das origens à criação da Eletrobrás, 1890- 1962*. São Paulo: IPE/USP, 1984.
- MAGALHÃES, Gildo (org.). *História e energia: memória, informação e sociedade*. São Paulo: Alameda, 2012.
- MALAVOTA, Leandro Miranda. *A construção do sistema de patentes no Brasil: um olhar histórico*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011.
- MANNERS, Gerald. *Geografia da energia*. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.
- MARTINS, Roberto Borges Martins. *Crescendo em silêncio: A incrível economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte: ICAM/ABPHE, 2018.
- MELLO, Eduardo de Cavalcanti. *A história dos bancos na Parahyba: uma abordagem iconográfica e histórica da evolução dos estabelecimentos bancários no Estado e sua comparação com a evolução da economia e do sistema bancário brasileiro e mundial*. João Pessoa: Editora do Autor, 2008.
- MENDONÇA, Leila Lobo de; BRITO, Marilza Elizardo (coords.). *Caminhos da modernização: cronologia da energia elétrica no Brasil (1979-2007)*. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2007.
- MOURÃO, Leila. Memórias da indústria paraense. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 12.; CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 12., 2017, Niterói, RJ. *Anais...* Niterói: ABPHE/UFF, 2017, v. 1, p. 1-23.
- NICCOLÒ dell' Abbate, Mann mit Papagei, Kunsthistorisches Museum, Viena. *Wikipedia*, s.d. Disponível em: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/03/NdellAbateViennaportrait.jpg>. Acesso em: 2 jan. 2020.
- NOGUEIRA, Denio. *Raízes de uma nação*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1988.

OLIVEIRA, Geraldo Beauclair Mendes de. *Raízes da indústria no Brasil: a pré-indústria fluminense, 1808-1860*. Rio de Janeiro: Studio F&S, 1992.

OLIVEIRA, Geraldo Beauclair Mendes de. *A construção inacabada: a economia brasileira, 1822-1860*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 2001.

RODRIGUEZ, Alvaro José. *Mapa Econômico do Brasil*. Rio de Janeiro: Ministro da Agricultura, Comércio e Indústria, 1911. Sob a guarda da Superintendência do Patrimônio da União.

SANTOS, Silvana Andrade. Nestas costas tão largas. *Revista de História*, v. 177, p. 1-36, 2018.

SARAIVA, Luiz Fernando; ALVARENGA, Thiago. A Caixa Econômica do Rio de Janeiro, 1831-1859. In: MARICHAL, Carlos; GAMBI, Thiago (eds.). *Historia bancaria y monetaria de América Latina (siglos XIX y XX): nuevas perspectivas*. Santander: Editorial de la Universidad de Cantabria; Alfenas: Universidade Federal de Alfenas, 2017, p. 429-461.

SIMONSEN, Roberto Cochrane. *História econômica do Brasil: 1500-1820*. São Paulo: Brasiliense, 1937.

SIMONSEN, Roberto Cochrane. *História econômica do Brasil: 1500-1820*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2005. (Edições do Senado Federal, v. 34).

SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

VALVERDE, Orlando. Estudo regional da Zona da Mata, de Minas Gerais. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 20, n. 1, p. 3-82, jan./mar. 1958.

## Comunicação e transportes

BAHIA, Juarez. *Jornal, História e técnica, v. I: história da imprensa brasileira*. São Paulo: Ática, 1990.

BARBOSA, Marialva. *Os donos do Rio: imprensa, poder e público (1880-1920)*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 2000.

BERTHOLD, Victor Maximilian. *History of the telephone and telegraph in Brazil, 1851-1921*. New York: American Telephone and Telegraph Company, 1922. Reprints from the collection of the University of Michigan, 2011.

BITTENCOURT, Edmundo Regis. Cadernos de apontamentos: os antigos transportes no Brasil e a primeira legislação rodoviária. *Revista Rodovia*, Rio de Janeiro, n. 191, p. 15-34, jan. 1956.

CAPELATO, Maria Helena R. *Imprensa e história no Brasil*. São Paulo: Contexto; EdUSP, 1988.

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. *Cidades*, v. 9, n. 16, 2012.

EDWARDS, William. *A voyage up the River Amazon*. New York: D. Appleton & Company, 1847.

EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. *História econômica & História de Empresas*, v. 5, n. 2, 2002.

FUNDAÇÃO TELEFÔNICA. *Tão longe, tão perto: as telecomunicações e a sociedade*. São Paulo: Fundação Armando Álvares Penteado, 2010.

GOODWIN JR., James William. *Cidades de papel: imprensa, progresso e tradição: Diamantina e Juiz de Fora, MG (1884-1914)*. Belo Horizonte: Fino Traço, 2015.

GOODWIN JR., James William. O Estado fala mais alto: o telefone em Belo Horizonte, 1894-1912. *História Econômica & História de Empresas*, v. 21, n. 1, p. 9-48, jan./jul. 2018.

GOULARTI FILHO, Alcides. Agências e linhas dos correios na integração do território catarinense no século XIX. *Revista de Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 47, n. 2, p. 395-428, abr./jun. 2017.

- GOULARTI FILHO, Alcides. Formação do sistema de comunicações em Santa Catarina: telefonia (1876-1927). *Passagens – Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 2, p. 274-300, maio/ago. 2018.
- HANSEN, Cláudia Regina Salgado de Oliveira. *Eletricidade no Brasil da primeira república: a Companhia Brasileira de Energia Elétrica e os Guinle no Distrito Federal (1904-1923)*. 2012. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.
- HOBBSAWM, Eric J. *A era dos impérios (1875-1914)*. 27. ed. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 2019.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. A herança colonial: sua desagregação. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. *História geral da civilização brasileira. O processo de emancipação*. t II., v. 3. 9. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.
- LEVASSEUR, Émile (org.). *O Brasil em 1889*. Rio de Janeiro: Bom Texto; Letras e Impressões, 2000.
- LIMA NETO, Oswaldo (coord.). *Transporte no Brasil: história e reflexões*. Brasília: Geipot; Recife: Edu-FPE, 2001.
- LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A utopia do poderoso Império: Portugal e Brasil, bastidores da política (1798-1822)*. São Paulo: Sette Letras, 1994.
- MARVIN, Carolyn. *When old technologies were new: thinking about electric communication in the late nineteenth century*. Oxford: Oxford University Press, 1988.
- MOREL, Marco. *As transformações dos espaços públicos: imprensa, atores políticos e sociabilidades na Cidade Imperial (1820-1840)*. São Paulo: Hucitec, 2005.
- RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993
- RIZZINI, Carlos. *O livro, o jornal e a tipografia no Brasil, 1812-1869*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SARMENTO, Lourdes. *Pequena história da telefonia em Pernambuco*. Recife: CEPE, 1980.
- SILVA, J. M. Pereira da. *História da fundação do império brasileiro*. Rio de Janeiro: B. L. Garnier, 1864, tomo 1º.
- SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.
- SILVA, Pedro Alberto de Oliveira. *Pequena história da telefonia no Ceará*. Fortaleza: TeleCeará, 1982.
- SODRÉ, Nelson Werneck. *História da imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro: Mauad, 1999.
- TILLY, Charles. The Time of States. *Social Research*, v. 61, n. 2, 1994.
- UEDA, Vanda. *Inovação tecnológica e espaço urbano: a implantação da Companhia Telefônica Melhoria e Resistência em Pelotas, RS*. 1998. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998.
- VALLAUX, Camilo. *El suelo y el Estado*. Madrid: Daniel Jorro Editor, 1914.
- WEID, Elizabeth von der. *Chegada e expansão da Light no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa; 7Letras, 2017.

# FONTES DOS MAPAS

---

## MAPAS 1 e 2

Fonte dos dados: DROULERS, Martine. *Brésil: une géohistoire*. Paris: Presses Universitaires de France, 2001.

## MAPAS 3 a 5

Fonte dos dados: BRASIL. Diretoria-Geral de Estatística. *Recenseamento geral do Império de 1872*. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1876.

## MAPAS 6 e 7

Fontes dos dados: BRASIL. Diretoria-Geral de Estatística. *Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1890*. Rio de Janeiro: Oficina da Estatística, 1898.

## MAPAS 8 e 9

Fontes dos dados: BRASIL. Diretoria-Geral de Estatística. *Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1900*. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1905.

## MAPAS 10 e 11

Fontes dos dados: BRASIL. Diretoria-Geral de Estatística. *Recenseamento do Brasil realizado em 1 de setembro de 1920*, v. IV, 4ª parte. População: população do Brasil por Estados, municípios e districtos, segundo o sexo, o estado civil e a nacionalidade. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1926.

## MAPA 12

Fontes dos dados: SlaveVoyages. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. Acesso em: 2 jan. 2020.

## MAPAS 13 a 17

Fontes dos dados: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. *Mappa economico do Brasil*. Organizado por ordem do Exmo. Snr. Dr. Pedro de Toledo D. D. Ministro da Agricultura, Indústria e Comércio pelo Engenheiro Civil Alvaro José Rodrigues. São Paulo: Seção Cartographica da Companhia Lithographica Hartmann-Reichenbach, 1911.

## MAPA 18

Fontes dos dados: BRASIL. Ministério da Fazenda. *Proposta e relatório da Repartição dos Negócios da Fazenda apresentado à Assembleia-Geral Legislativa por...* [vários ministros]. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, [vários anos], 1823-1910.

## MAPA 19

Fontes dos dados: MELLO, Eduardo de Cavalcanti. *A história dos bancos na Parahyba: uma abordagem iconográfica e histórica da evolução dos estabelecimentos bancários no Estado e sua comparação com a evolução da economia e do sistema bancário brasileiro e mundial*. João Pessoa: Editora do Autor, 2008.

## MAPA 20

Fontes dos dados: BRASIL. Ministério da Fazenda. *Proposta e relatório*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1889. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/>. Acesso em: 2 jan. 2020.

## MAPA 21

Fontes dos dados: BRASIL. Coleção de leis e decretos [vários anos].

#### MAPA 22

Fontes dos dados: ARQUIVO NACIONAL – AN. Código de fundo 7x. Coleção da Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegações. Pacotes 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427 e 428.

#### MAPAS 23 e 24

Fontes dos dados: BRASIL. Diretoria-Geral de Estatística. *Recenseamento do Brasil, realizado em 1 de setembro de 1920*, v. 1: relação dos estabelecimentos industriais recenseados no Distrito Federal nos Estados e no território do Acre. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1924.

#### MAPA 25

Fontes dos dados: BRASIL. Diretoria-Geral de Estatística. *Recenseamento do Brasil, realizado em 1 de setembro de 1920*, v. 5, pt. 3: estatísticas complementares do censo econômico: empresas de electricidade. Iluminação. Abastecimento d'água. Exgottos. Usinas assucareiras. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1929.

#### MAPA 26

Fontes dos dados: ARQUIVO NACIONAL – AN. Fundo Privilégios Industriais, 1882-1910.

#### MAPA 27

Fontes dos dados: SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

#### MAPA 28

Fontes dos dados: Relatórios ministeriais da Secretaria de Estado e Negócios do Império (1845-1860) e da Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1861-1889). Disponível em: Center For Research Libraries - <http://ddsnext.crl.edu/>. Acesso em: 28 maio 2020.

#### MAPA 29

Fontes dos dados: Relatórios ministeriais da Secretaria de Estado e Negócios do Império (1845-1860) e da Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1861-1889). Disponível em: Center For Research Libraries - <http://ddsnext.crl.edu/>. Acesso em: 28 maio 2020.

#### MAPA 30

Fontes dos dados: Relatórios ministeriais da Secretaria de Estado e Negócios do Império (1845-1860) e da Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1861-1889). Disponível em: Center For Research Libraries - <http://ddsnext.crl.edu/>. Acesso em: 28 maio 2020.

#### MAPA 31

Fontes dos dados: BERTHOLD, Victor Maximilian. *History of the telephone and telegraph in Brazil, 1851-1921*. New York: American Telephone and Telegraph Company, 1922. Reprints from the collection of the University of Michigan, 2011.

#### MAPA 32

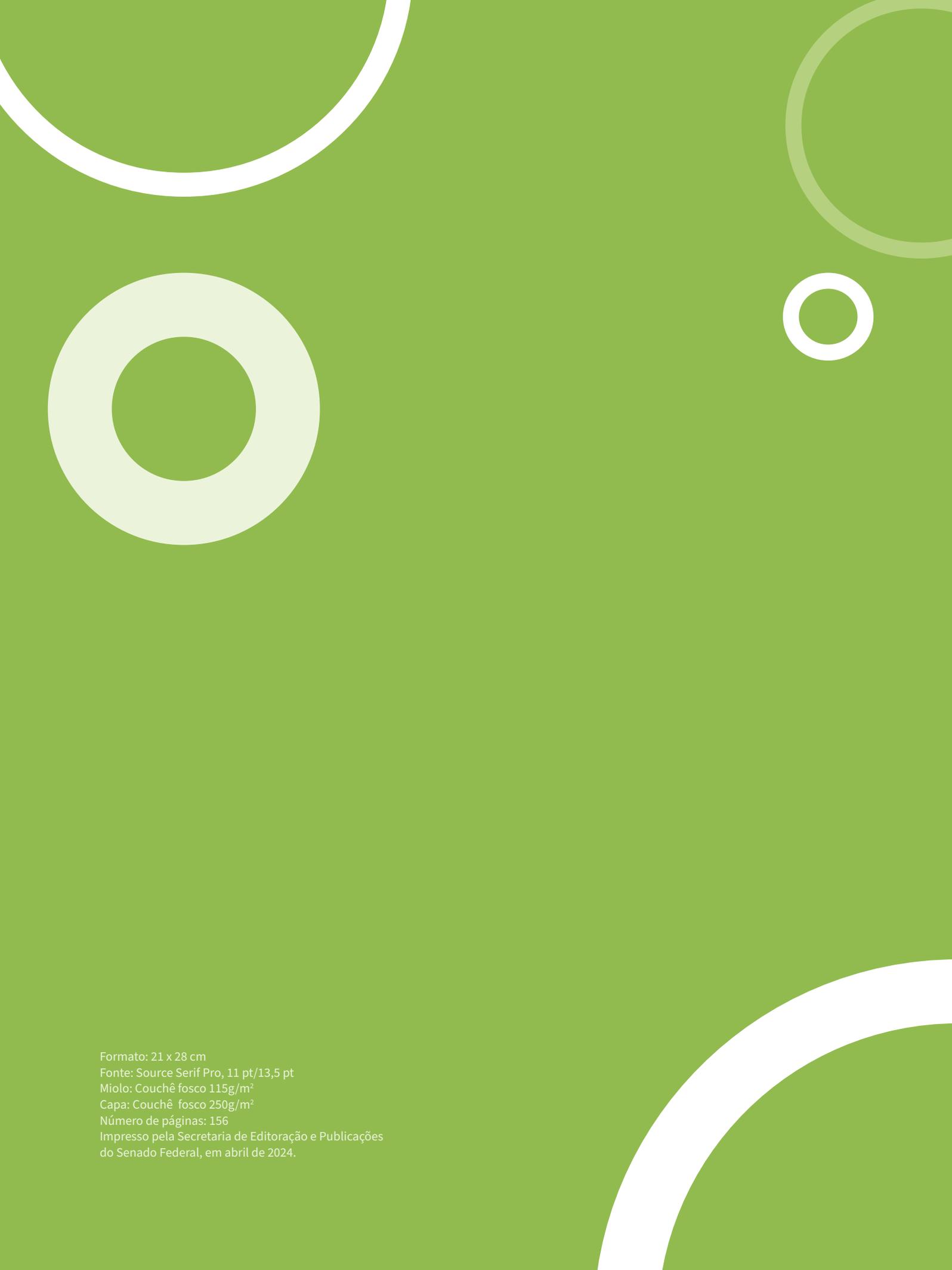
Fontes dos dados: BERTHOLD, Victor Maximilian. *History of the telephone and telegraph in Brazil, 1851-1921*. New York: American Telephone and Telegraph Company, 1922. Reprints from the collection of the University of Michigan, 2011.

#### MAPA 33

Fontes dos dados: Relatórios da Repartição Geral dos Telégrafos; Quadro Estatístico do Serviço Telefônico no Brasil de 1913; GOODWIN JR., James William. *Cidades de papel: imprensa, progresso e tradição: Diamantina e Juiz de Fora, MG (1884-1914)*. Belo Horizonte: Fino Traço, 2015; GOODWIN JR., James William. O Estado fala mais alto: o telefone em Belo Horizonte, 1894-1912. *História Econômica & História de Empresas*, v. 21, n. 1, p. 9-48, jan./jul. 2018; e GOU-LARTI FILHO, Alcides. Formação do sistema de comunicações em Santa Catarina: telefonia (1876-1927). *Passagens – Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 2, p. 274-300, maio/ago. 2018.

#### MAPA 34

Fontes dos dados: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.



Formato: 21 x 28 cm  
Fonte: Source Serif Pro, 11 pt/13,5 pt  
Miolo: Couchê fosco 115g/m<sup>2</sup>  
Capa: Couchê fosco 250g/m<sup>2</sup>  
Número de páginas: 156  
Impresso pela Secretaria de Editoração e Publicações  
do Senado Federal, em abril de 2024.





## ATLAS HISTÓRICO-ECONÔMICO DO BRASIL NO SÉCULO XIX

Fruto de pesquisas de diversos historiadores em diferentes níveis de formação, o Atlas Histórico-Econômico do Brasil no século XIX faz parte do esforço coletivo de oferecer instrumentos mais modernos e atualizados para o ensino e pesquisa de nosso passado. A Editora da Universidade Federal Fluminense – Eduff e o Senado Federal contribuem, assim, com a construção de um conhecimento crítico e atualizado nas diversas ciências que compõem a nossa Universidade e Sociedade.

EXPORTAÇÃO PELOS PAÍSES de destino			EXPORTAÇÃO PELOS PORTOS brasileiros de procedência		
PAÍSES DE DESTINO	1908	1909	PORTOS DE PROCEDÊNCIA	1908	1909
Alemanha	61.906.742\$	88.392.478\$	Amazonas	54.892.030\$	85.579.911\$
Argentina	16.490.008\$	18.729.073\$	Pará	37.356.758\$	74.501.593\$
Áustria-Hungria	14.090.332\$	18.946.709\$	Maranhão e Pará	3.188.654\$	3.727.249\$
Bélgica	8.708.099\$	11.922.797\$	Ceará	4.451.273\$	7.298.297\$
Espanha	1.952.099\$	1.963.354\$	Rio Grande do Norte	85.165\$	774.554\$
Estados Unidos	187.394.949\$	227.514.322\$	Pernambuco	2.002.325\$	3.027.957\$
Itália	50.008.503\$	48.718.204\$	Pernambuco	4.082.833\$	10.496.478\$
Japão	37.972.059\$	91.531.827\$	Alagoas	1.511.016\$	2.796.466\$
Hollanda	18.050.804\$	26.445.306\$	Sergipe	—	281.305\$
Rússia	4.489.021\$	4.872.551\$	Bahia	32.290.955\$	38.415.066\$
Portugal	1.295.633\$	1.025.222\$	Espirito Santo	6.698.079\$	5.038.182\$
Uruguay	7.461.204\$	9.332.097\$	Rio de Janeiro	54.349.420\$	61.592.784\$
Outros países	12.969.925\$	20.250.678\$	S. Paulo	154.035.415\$	240.663.098\$
	392.491.371\$	566.439.459\$	Paraná	10.257.139\$	10.825.504\$
			Santa Catarina	2.201.633\$	2.308.337\$
			Rio Grande do Sul	8.801.014\$	12.854.431\$
			Mato Grosso	4.570.453\$	6.235.711\$
				392.491.371\$	566.439.459\$

EXPORTAÇÃO TOTAL pelas classes de Tarifa da alfândega		EXPORTAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS	
	1908	1909	
Classe I	—	—	Algodão
Animais e seus productos	20.018.194\$	27.524.194\$	Alfafa
Classe II	—	—	Alumina
Materiaes e seus productos	8.348.168\$	9.534.711\$	Alumina
Classe III	—	—	Alumina
Vegetaes e seus productos	364.125.008\$	329.380.108\$	Alumina
Total de mercadorias	392.491.371\$	566.439.459\$	Alumina
Especie metallica e bilhetes de bancos estrangeiros	184.001\$	101.404\$	Alumina
Total geral	392.675.372\$	566.540.863\$	Alumina

