

O Atlas de João Teixeira e as Fortificações de Defesa da Baía de Guanabara no Século XVII

Marcello José Gomes Loureiro

Primeiro-Tenente da Marinha do Brasil, Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em História Social (UFRJ) e editor da "Revista Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil"

loureiro@dphdm.mar.mil.br

RESUMO

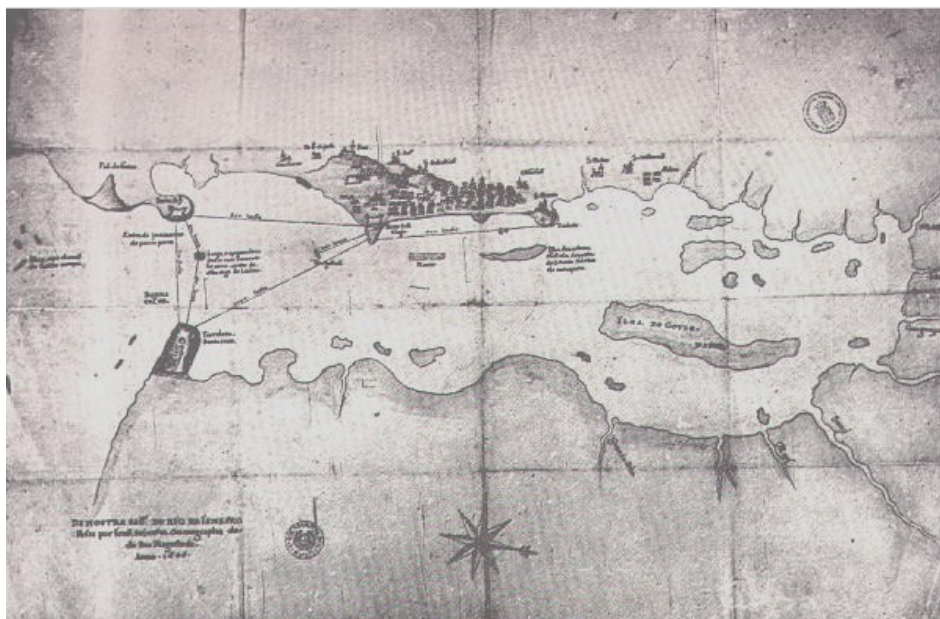
Em um contexto de Antigo Regime, em que a segunda escolástica conformava as ações sociais, João Teixeira produziu diversas cartas representando as fortificações da Baía de Guanabara. Nelas, o cartógrafo alertava para o potencial defensivo da Guanabara, além da sua capacidade de permitir a operacionalização de diversas embarcações simultaneamente. Tais representações cartográficas são, sem paradoxo, excelente fonte de pesquisa: por exemplo, graças ao Atlas do Estado do Brasil, de 1631, sabe-se que os portugueses não utilizavam a ilha de Villegagnon como fortim nessa época. De acordo com o mesmo Atlas, haviam sido instaladas outras fortalezas, como a de São Martinho, acima de São João, e a de Santa Margarida, na ilha das Cobras (refeita posteriormente por Salvador Correia de Sá e Benevides em 1637), bem como diversas baterias menores estavam espalhadas pela cidade. João Teixeira chamava a atenção, em acréscimo, para a ampla possibilidade de construção naval, em face da abundância de madeira no Rio de Janeiro. A idéia de uma auto-suficiência da cidade, que nas próprias palavras do cartógrafo não precisava "*esperar nada da Europa*", sugere também suas relações comerciais com outras cidades da América portuguesa, com Angola, na África, e até com Buenos Aires, na boca do Rio da Prata. O fato é que João Teixeira não desconhecia a importância axial das vinculações mercantis mantidas entre a elite portenha e a fluminense, facilitadas na época em grande medida pela União Ibérica (1580-1640). Tanto que nas suas representações de 1630, 1637, 1640 e 1642 inseria o vale platino nas demarcações portuguesas, explicitando, desta forma, a pretensão de direito luso sobre áreas pertencentes ao Império de Castela. Assim, esta comunicação pretende, a partir das cartas de João Teixeira, discutir a formação do sistema de defesa da Baía de Guanabara, bem como destacar os nexos de sua obra com as relações comerciais experimentadas pelo Rio de Janeiro durante o século XVII.

PALAVRAS-CHAVE: Antigo Regime, João Teixeira, Império português.

I - O PORTO DO RIO DE JANEIRO: VANTAGENS NATURAIS E GEOPOLÍTICA DE DEFESA

"Este porto do Rio de Janeiro é o melhor e mais defensável que há em todo o estado do Brasil, é capaz de muitas e grandes embarcações, e podem-se fazer nele grandes armadas. Há nesta terra muita madeira para se fazerem navios e tudo o mais para apresto deles é necessário sem esperar nada da Europa. É muito rica e abundante e de bons ares. Está em altura de 23 graus da parte do sul".¹

¹ Apud CORTESÃO, Jaime. *História do Brasil nos Velhos Mapas*. Vol II. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, 1965, p. 49.



Demonstração do Rio de Janeiro feita por João Teixeira, cosmógrafo de Sua Majestade (1645).

Neste trecho de seu Atlas de 1627, João Teixeira alerta para o potencial defensivo do porto, além da sua capacidade de permitir a operacionalização de diversas embarcações. Chama a atenção, em acréscimo, para a possibilidade de construção naval, em face da abundância de madeira. A idéia de uma auto-suficiência do Rio de Janeiro, que não precisa “*esperar nada da Europa*”, sugere suas relações comerciais com outras praças da América portuguesa e com Buenos Aires, na Bacia do Prata.

Nos séculos XVI e XVII, a baía da Guanabara consistia em ponto de parada quase obrigatória para as embarcações que demandavam o oceano Índico para comércio no Oriente. Isso porque os navios que saíam de Lisboa com esse destino não tinham condições náuticas de superar a corrente norte de Benguela. Essa corrente atlântica da costa africana, por ter sentido contrário, impedia que a maioria das embarcações a vela, a exemplo das naus, tangenciasse a costa africana em uma pernada direta Lisboa-cabo da Boa Esperança. Com isso, os navegadores portugueses eram obrigados a cumprir o que se chamava de “*volta do mar*”: costeavam o litoral africano até o arquipélago de Cabo Verde, navegando a favor da corrente sul equatorial. Nessa altura, demandavam o Nordeste brasileiro para descerem aproximadamente até Cabo Frio, no mesmo sentido da corrente do Brasil. Aí costumavam atracar no Rio de Janeiro para reabastecimento ou reparo. Seguíam com a corrente das Malvinas até o cabo da Boa Esperança.² A baía de Guanabara, devido às correntes marítimas do Atlântico sul, representava então ponto altamente estratégico para a carreira das Índias e para o comércio português no Oriente.

Além disso, dispunha de várias características naturais que facilitaram a instalação da cidade do Rio de Janeiro e a organização de sua defesa. Usando os termos de Carlos Lessa, a baía era um “*forte natural*”, um verdadeiro “*cofre náutico*”, com 140 quilômetros de perímetro, mas com uma entrada estreita, de apenas 1.600

² Em respeito às correntes do Atlântico sul, ler MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e Atlântico. (1570-1670)*. Tradução de Manuela Barreto. Vol I. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, p. 44-55 e ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Viventes - Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII*. São Paulo: Cia das Letras, 2000, p. 57-63.

metros entre seus limites, os morros do Pão de Açúcar e de Santa Cruz.³ A largura interna da baía pode chegar a até 28 km, com profundidade satisfatória para fundeio de diversos navios simultaneamente.⁴ Facilitando ainda mais o controle eficaz sobre a entrada e saída de embarcações das águas calmas da baía, há a pedra da Laje, cuja posição estratégica perfazia a triangulação militar com aqueles outros dois morros.⁵

Acrescente-se a isso que seus maciços litorâneos têm inclinações abruptas voltadas para o oceano; excelentes pontos de vigilância, eles dificultavam a passagem de tempestades e invasores, possibilitando também a construção de fortificações e a instalação de artilharia. Com essas características, a Guanabara se constituía um porto de abrigo para as embarcações que evitavam possíveis tempestades que ocorriam em alto mar.

Pode-se sugerir ainda que a retaguarda da baía, por sua vez, era naturalmente defendida por um sistema de morros – como a serra do Mar – longamente erodido, o que conseqüentemente produziu áreas sedimentares circundantes. Tais terrenos, normalmente baixadas reais, sofreram ação de marés altas ou de intensa precipitação, transformando-se em lagoas ou pântanos. (Se no passado eles compuseram a arquitetura defensiva da cidade, mais tarde causaram altos custos de urbanização, em virtude da necessidade constante de aterramento). Assim, dificultando qualquer tentativa de invasão, tanto pelo litoral quanto pelo continente, esses morros cercados por terrenos alagadiços representaram outra facilidade natural para consecução da defesa do Rio.

Diversos viajantes e cronistas registraram as possibilidades de se utilizar essas comodidades naturais para a organização da defesa. Gandavo, na segunda metade do século XVI, escreveu que no meio da barra de entrada da baía da Guanabara está “*uma Lájca (sic), na qual se pode fazer uma fortaleza para defensão (sic) da terra (...) Esta é uma das mais seguras e melhores barras que há nestas partes, pela qual podem quaisquer naus entrar e sair a todo o tempo sem temor de nenhum perigo*”.⁶ Já Fernão Cardim, após assinalar as maravilhas naturais criadas por Deus na região da Guanabara e também sugerir a instalação de uma fortaleza na pedra da Laje, considerou que a baía seria “*cousa inexpugnável*”.⁷

Desse modo, pode-se dizer que, às belezas e benesses naturais, soma-se a perspectiva criadora do homem renascentista, tipificada pela noção de que é latente a capacidade humana de organizar a natureza e a história. Ou, escrito de outra forma, a natureza do Rio de Janeiro “*não se constitui, por si só, a base ou o fundo de sua história. São as intervenções humanas, decorrentes do espírito descobridor e criador do renascimento, que a qualificaram como uma cidade-referência no espaço colonial português*”.⁸

Esse aspecto recorrente da *ouillage mental* do Renascimento, para usar a expressão de Lucien Febvre, materializou-se aqui quando Mem de Sá fixou oficialmente a cidade, a 60 metros de altitude, no morro do

³ SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993, p. 13-15.

⁴ Idem.

⁵ Somente na década de 1640, entretanto, planejou-se objetivamente a construção de uma fortificação na Laje, o que fora intenção primeiramente de Villegagnon. Ele teria tentado instalar uma bateria de madeira e preparado pedras para iniciar um fortim; fracassou, porém, devido às dimensões da ilha, bem como à ação do mar. Em relação a este ponto, consultar FERREZ, Gilberto. *O Rio de Janeiro e a Defesa de seu Porto*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1972, p. 1 e 118.

⁶ Apud BICALHO, Maria Fernanda Baptista. *A Cidade e o Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 32.

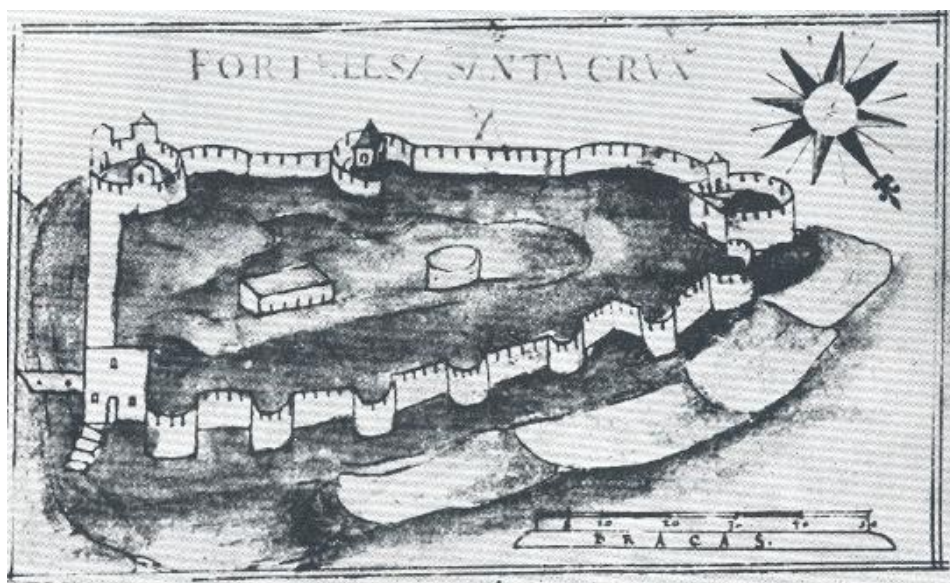
⁷ Apud Idem.

⁸ Cf. RODRIGUES, Antônio Edmilson M. “Em Algum lugar do passado. Cultura e História na Cidade do Rio de Janeiro” in *Rio de Janeiro: Capital e Capitalidade*. Rio de Janeiro: UERJ, 2002, p. 17.

Descanso.⁹ O morro, cercado em sua parte ocidental pela lagoa do Boqueirão, logo ficou conhecido como morro do Castelo, em virtude de suas baterias de artilharia. Devido a sua altitude, impondo-se na paisagem, a cidade podia ver e ser vista, a exemplo de outras cidades renascentistas.

Somente a partir de 1575, no governo de Antônio Salema, responsável pelo domínio dos tamoios que haviam se aliado aos franceses sete anos antes em Cabo Frio, os moradores do Castelo puderam descer com segurança, espalhando-se no istmo que ligava este morro ao de São Bento.¹⁰

Ainda na segunda metade do século XVI e a partir desse quadro de proteção natural, os portugueses desenvolveram um sistema militar de defesa para a baía de Guanabara, construindo primeiramente as defesas fortificadas de Nossa Senhora da Guia (anterior a 1580) e de São João (anterior a 1618) nas extremidades da barra de entrada.¹¹ Alinhadas, essas baterias procuravam obstaculizar a penetração na baía de qualquer embarcação inimiga com seu fogo cruzado. No interior da Guanabara, foram erguidas as de São Tiago, na ponta da piabaça, e o baluarte do Morro do Castelo, chamado de São Sebastião, além da instalação de uma bateria chamada de Santa Cruz, na rua Direita, origem da igreja de Santa Cruz dos Militares. Estas estavam estrategicamente recuadas exatamente para impedir os ataques de qualquer navio que porventura transpusesse a primeira linha de fortes.



Fortaleza de Santa Cruz (João Teixeira, 1640).

⁹ É interessante salientar que, a despeito desse núcleo oficial, é provável que núcleos anteriores já existissem. Sabe-se, por exemplo, que Fernão de Magalhães encontrou habitantes quando passou pelo Rio em 1519, adquirindo, inclusive, galinhas. Outro indício está no fato de Martim Afonso de Sousa ter mandado construir uma casa forte na região em 1531. Para tanto, provavelmente já havia uma infraestrutura mínima que viabilizasse seu projeto. Há ainda as referências de Hans Staden e Jean de Léry, que escreveram do Rio em 1554 e 1558, respectivamente. Sobre esta questão, consultar BARREIROS, Eduardo Canabrava. "A Cidade do Rio de Janeiro de sua Fundação aos Fins do Século XVII" in *Revista do IHGB*, Volume 288. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1971, p. 200.

¹⁰ VERÍSSIMO, Inácio José. "História Militar do Rio de Janeiro nos Séculos XVI e XVII" in *Revista do IHGB*. Volume 288. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1971, p. 136 e BOXER, Charles R. *Salvador Correia de Sá e a Luta pelo Brasil e Angola. 1602-1686*. Tradução de Olivério M. de Oliveira Pinto. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1973, p. 35.

¹¹ SANTOS, op. cit., p. 17.

Graças ao Atlas do Estado do Brasil de João Teixeira Albernaz, de 1631, sabe-se que os portugueses não utilizavam a ilha de Villegagnon como fortim nessa época.¹² De acordo com o mesmo Atlas, haviam sido instaladas outras fortalezas, como a de São Martinho, acima de São João, e a de Santa Margarida, na ilha das Cobras (refeita posteriormente por Salvador Correia de Sá e Benevides em 1637), bem como diversas baterias menores estavam espalhadas pela cidade.

Com a crescente ameaça holandesa no início do século XVII e, sobretudo, com a concreta invasão flamenga na cidade de Salvador em 1624, a Administração precisou repensar a defesa da cidade. Nesse sentido, entre 1628 e 1633, reforçou-se São João, constituída a partir de então de quatro baterias; incrementou-se Nossa Senhora da Guia com obra de alvenaria em 1624, sendo rebatizada nessa ocasião com o nome de Santa Cruz da Barra;¹³ "índios amigos" foram arregimentados pelos jesuítas, sendo mantidos em prontidão; ao baluarte do Castelo foi acrescentado um fortim e se reforçou ainda o fortim de San Tiago, construído em 1603. Em que pesem esses esforços, durante o governo de Martim de Sá¹⁴ (1623-1632), que praticamente com recursos próprios providenciou tais incrementos na defesa,¹⁵ apareceu em Cabo Frio um navio holandês em busca de pau-brasil.¹⁶

Os habitantes da cidade se submetiam ao sistema militar português: os elementos masculinos entre 16 e 60 anos compunham as Ordenações, destinadas para casos de necessidade, sob a orientação e comando de alguns poucos oficiais e praças de 1ª linha. Em 1641, a Câmara da cidade contava com cerca de trezentos soldados.¹⁷

Os custos de manutenção do sistema de defesa obviamente não eram reduzidos e, por isso mesmo, sua capacidade operacional dificilmente estava em condições plenas de funcionamento. Os governadores freqüentemente reclamavam do estado de conservação das fortalezas, como fez Duarte Correia Vasqueanes, tio de Salvador Correia de Sá e Benevides, por meio de três cartas que escreveu ao rei nos primeiros meses de 1646.

Tais custos eram assumidos, em grande medida, pelos próprios habitantes da cidade. Afinal, conforme explica Fernanda Bicalho,

"Dada a falta de recursos da Fazenda Real, exausta de rendas devido ao ônus representado pelas guerras de Restauração na Europa, simultâneas aos conflitos que levariam à expulsão dos holandeses dos territórios coloniais, os habitantes das praças marítimas da América Portuguesa assumiram, por meio de tributos e trabalhos, os altos custos da manutenção do Império [como, por exemplo,] a obrigatoriedade do fardamento, sustento e pagamento dos soldos das tropas e guarnições, a construção e o reparo das fortalezas, o apresto de naus guarda-costas contra piratas e corsários, a manutenção da armada em situações especiais e em momentos de ameaças concretas".¹⁸

¹² FERREZ, op. cit., p. 12.

¹³ Lembra-se de que, no início, as fortificações do Rio tinham sua artilharia precária e muralhas de barro e madeira sem grande resistência.

¹⁴ Martim de Sá, pai de Salvador Correia de Sá e Benevides, era casado com mulher espanhola, o que permitiu que se aparentasse com o governador de Tucumán. Acerca disso, consultar SALVADOR, José Gonçalves. *Os Cristãos-novos e o Comércio no Atlântico Meridional*. São Paulo: Pioneira, 1978, p. 369.

¹⁵ Claro que o governador esperava ser recompensado por suas despesas na defesa da cidade, tanto é que escreveu ao rei em 1616 solicitando que parcela das mercadorias saqueadas de inimigos pudesse ser comercializada por ele, sem a interferência dos oficiais da Fazenda, conforme FRAGOSO, João. "A nobreza da República: notas sobre a formação da primeira elite senhorial do Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII)" in *Topoi - Revista de História do Programa de Pós-graduação em História Social da UFRJ*. Rio de Janeiro: UFRJ/7 Letras, n. 1, 2000, p. 71.

¹⁶ FERREZ, Gilberto. "Organização da Defesa: Fortificações", in *Revista do IHGB*. Volume 288. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1971, p. 137.

¹⁷ FERREZ. *O Rio de Janeiro...* op. cit. p. 18.

¹⁸ Cf. BICALHO, Maria Fernanda B. "As Câmaras Ultramarinas e o Governo do Império", in FRAGOSO, João; BICALHO, M. Fernanda Baptista & GOUVÊA, M. de Fátima (orgs.). *O Antigo Regime nos Trópicos: A Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 199.

Assim sendo, em 1643, o governador Luís Barbalho Bezerra sugeriu à Câmara que fossem levantados recursos para aplicação na defesa, conseguindo fazer aprovar um aumento nas taxas sobre o vinho, azeites doces e peixe pelo período de um ano.¹⁹

Tais despesas representavam, em última análise, investimento, pois a garantia de segurança era prioritária para existência de um mercado econômico ativo. Contudo, talvez mais significativo do que isso era o medo constante que sentia a população da cidade, sob o risco contundente de invasões estrangeiras.²⁰

Na verdade, o medo dessas invasões era tamanho que criava condições até para que a cidade se mobilizasse em favor de outras praças coloniais. Nesse sentido, “*durante todo o tempo do assédio holandês, um fluxo contínuo de gente, mantimentos e cabedais seria canalizado para as capitanias do norte às custas dos moradores e da Câmara do Rio de Janeiro*”.²¹ Isso é particularmente interessante porque demonstra não somente o esforço da capitania do Rio, mas também sua capacidade logística de mobilização de homens, gêneros e recursos.

E aqui se deve considerar não somente tal sentimento, sem dúvida relevante, mas também as possibilidades de se obter benesses reais como recompensa pelo esforço despendido. A “*cultura de serviços*” era uma das características mais notáveis da monarquia barroca portuguesa. Ela se pautava em cadeias de reciprocidades, em que vassallos prestavam serviços para Coroa e, em contrapartida, recebiam mercês, que se traduziam por diversos tipos de prerrogativas, como cargos administrativos, precedências, distinções e títulos, isenções fiscais, monopólios, etc. Com origem nas guerras contra os muçulmanos na chamada Baixa Idade Média, esse sistema de mercês definia o *pacto político* entre os vassallos da monarquia e o rei e consistia no seu reconhecimento aos serviços por eles prestados.

Esse mecanismo, pautado na justiça distributiva, possibilitava ainda que o monarca criasse e recriasse uma determinada hierarquia social. Exemplo disso ocorreu com a ascensão da dinastia de Bragança ao trono, em 1640. D. João IV precisava não somente restaurar algumas redes de clientes, mas tecer outras. Neste caso, o pacto político entre a nova monarquia e seus súditos foi firmado principalmente com base no reconhecimento que o rei demonstrou àqueles que lutaram a seu favor logo no momento fundacional de sua dinastia. Nota-se, então, a existência de um imaginário político sustentado por uma dimensão contratual, garantidora da soberania portuguesa forjada no Império.²²

A “*cultura de serviços*” é, portanto, parte da lógica basilar do ideário político ibérico, chamado comumente pela historiografia portuguesa de segunda escolástica.²³

II- A PRODUÇÃO CARTOGRÁFICA DE JOÃO TEIXEIRA E A SEGUNDA ESCOLÁSTICA

Muito embora as fortificações freqüentemente estivessem em estado precário de conservação e emprego operacional, a exemplo do que registrou Duarte Correia Vasqueanes, João Teixeira escreveu em 1640:

¹⁹ BICALHO. *A Cidade...* op. cit. p. 305.

²⁰ Cf. *Ibidem*, p. 176.

²¹ Cf. BICALHO, Maria Fernanda Baptista. “A Cidade do Rio de Janeiro e a Articulação da Região em torno do Atlântico-Sul: Séculos XVII e XVIII”, in *Revista de História Regional*, Ponta Grossa, Vol 4, nº 3, 1998, p. 11.

²² BICALHO. *Conquista...* op. cit., p. 30-34 e BICALHO. *Pacto colonial...* op. cit., p. 90. Especificamente acerca da justificação necessária para legitimar os Bragança no poder, ver FRANÇA, Eduardo D’Oliveira. *Portugal na Época da Restauração*. São Paulo, Hucitec, 1997.

²³ Neste ponto, a maior obra é, sem dúvida, HESPANHA, António Manuel. *As Vésperas do Leviathan – Instituições e Poder Político em Portugal – Séc. XVII*. Lisboa: Almedina, 1994; ver ainda: PEREZ HERRERO, Pedro. “Sociedad y poder em las estructuras de Antigo Régimen coloniales (consideraciones teórico-metodológicas)”. in *La America Colonial. Política y Sociedad*. Madri: Sínteses, 2002.

“o Rio de Janeiro é o melhor e mais seguro porto da costa do Brasil; e dos melhores do mundo, não só por sua grandeza e bom fundo e por ser capaz de muitas e grandes naus, mas também por ser de grande trato, assim pela grande abundância de açúcar que nele há e de outras fazendas de preço, como também pelo muito que dele se negocia para o Rio da Prata, de quem vem a ser a terra riquíssima”.²⁴

Este trecho escrito por João Teixeira é particularmente precioso. Similarmente ao que já anotara em seu Atlas de 1627, perceba-se como o cartógrafo mais uma vez enaltece a defesa da cidade do Rio de Janeiro, o “mais seguro porto da costa do Brasil”. Com isso, Teixeira contraria todo um conjunto de informações que insistia na precariedade das condições de defesa. Uma justificativa plausível para esse claro paradoxo está no fato de que as representações cartográficas eram uma forma significativa de se narrar o espaço americano. Neste caso particular, Teixeira registrava no imaginário europeu que o porto do Rio de Janeiro era “o mais seguro” do Brasil, ainda que, concretamente, suas defesas fossem pífias. O propósito dissuasório das cartas parece, pois, muito razoável: o saber produzido na narrativa de Teixeira buscava espantar pretensos invasores. Já os benefícios para a Coroa portuguesa, evidentes.

Entretanto, aqui João Teixeira avança: sublinha que o porto do Rio de Janeiro é “dos melhores do mundo”. E, uma das razões para isso está exatamente no “grande trato (...) como também pelo muito que dele se negocia para o Rio da Prata, de quem vem a ser a terra riquíssima”. Ora, ele evidencia de modo muito incisivo os intercâmbios que a elite mercantil fluminense mantinha com a elite portenha.

Tais intercâmbios foram testemunhados em largo espectro. Por exemplo, “nunca vi terra onde o dinheiro seja tão comum, como é nesta do Brasil, e vem do Rio da Prata” foi o que o viajante francês Pyrard de Laval escreveu por ocasião de sua viagem na América portuguesa, realizada em inícios do século XVII.²⁵

Na verdade, desde o século XVI, a Coroa portuguesa procurou estabelecer sua presença na região do rio da Prata. Determinou, por exemplo, o envio de expedições marítimas de reconhecimento geográfico, como a de Martim Afonso de Sousa, em 1530, bem como estabeleceu convênios internacionais decorrentes de intensas negociações nas mesas diplomáticas, a exemplo das celeumas que antecederam o acordo de Saragoça.²⁶ Mas foram os espanhóis, com a expedição de Pedro de Mendoza de 1536, que iniciaram a ocupação da região.

Apesar disto, quase vinte anos mais tarde, Portugal ainda considerava pertencer aos seus domínios a região platina, tanto é que Tomé de Sousa, depois de viajar ao Brasil, escreveu a Sua Majestade que “de São Vicente

²⁴ Cf. FERREZ. *O Rio de Janeiro...* op. cit. p. 17.

²⁵ Cf. LAVAL, Francisco Pyrard de. *Viagem de Francisco Pyrard de Laval. Contendo a notícia de sua navegação às Índias Orientais, Ilhas de Maldiva, Maluco e ao Brasil, e os diferentes casos que lhe aconteceram na mesma viagem nos dez anos que andou nestes países (1601 a 1611). Com a descrição exacta dos costumes, leis, usos, polícia e governo; do trato e comércio, que neles há; dos animais, árvores, frutas e outras singularidades que ali se encontraram.* Versão portuguesa correcta e anotada por Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara. Edição Revista e actualizada por A. de Magalhães Basto. Porto: Livraria Civilização, 1944, p. 230.

²⁶ ALMEIDA, Luís Ferrand. *A Diplomacia Portuguesa e os Limites Meridionais do Brasil (1493-1700)*. Coimbra: FLUC, 1957, p. 13-15. Sobre a viagem de Martim Afonso, Mário Neme, dialogando com o livro *A Fundação de São Paulo* (1955), de Cortesão, revisou algumas informações ainda correntes acerca dessa expedição. Em primeiro lugar, demonstrou que Martim Afonso de Sousa já encontrou uma feitoria em São Vicente, cuja data de instalação é anterior ao menos a 1527, e que devido à complexidade de sua construção, não deve ter sido erguida por náufragos ou degredados. Em Piratininga já havia também um povoado. Este capitão, conforme elucidou Neme, também não elevou essas povoações à categoria jurídica de vilas. Neme, em acréscimo, apresentou fundamentação conclusiva acerca dos propósitos da expedição: apesar de chamada comumente pela historiografia de colonizadora, Martim Afonso deveria vasculhar a região do Prata; caso encontrasse metais, poderia ocupar (militarmente) a região. El-Rei aguardava notícias do capitão para subsidiar a sua decisão em relação à política que seria adotada para a região. Como bem argumenta Neme, se a intenção de D. João III fosse simplesmente colonizar estas terras, poderia ter aceitado muito bem a oferta que lhe fizeram Cristóvão Jacques e João de Melo da Câmara: às suas próprias custas, encarregar-se-iam de povoar a terra. NEME, Mário. *Notas de Revisão da História de São Paulo. Século XVI*. São Paulo: Editora Ahambi, 1959, p. 23-75 e CORTESÃO, Jaime. *A Fundação de São Paulo – Capital Geográfica do Brasil*. Rio de Janeiro: Livros de Portugal, 1955, p. 77-162.

até o Rio da Prata estavam allguas armas de Castela em allguas partes mandeias tirar e deitar no mar e por as de V.A.” E o governador continuava, considerando ser portuguesa, por direito, a cidade de Assunção:

“Parece nos a todos que esta povoação está na demarcação de V. A. e se Castela ysto neguar, mao pode provar que he Malluco [Molucas] seu he se estas pallavras parecem a V.A. de mao esperiquo e pior cosmógrafo terá V.A. muita reção que eu não sey nada disto se não deseayar que todo o mundo fose de V.A. e de vossos herdeiros...”²⁷

Contudo, de fato, pouco eficaz foi essa primeira iniciativa hispânica, materializada na expedição de Mendonza (1536). A própria cidade de Buenos Aires teve de ser logo abandonada. Dada a inviabilidade do projeto inicial, a nova conquista da região ocorreu somente após 1580, quando Juan de Garay estabeleceu a segunda fundação da cidade.

Durante os sessenta anos da União Ibérica é que se desenvolveram linhas mercantis que conectavam de forma mais regular o Prata, pelo porto de Buenos Aires, e as praças atlânticas do Rio de Janeiro, Salvador, Recife e até mesmo de Angola.²⁸

Por meio do relato de 1589 do governador do Rio da Prata Diogo Rodrigues de Valdéz, sabe-se que havia quantidade significativa de prata em moeda espanhola circulando em Salvador.²⁹ Ou seja, após cerca de apenas dez anos da segunda fundação de Buenos Aires, as ligações com a América portuguesa já se mostravam existentes.

É, no entanto, a carta do mercador português Francisco Soares, que aportou no Rio de Janeiro em junho de 1596, que traz informações mais detalhadas de tais ligações. Ela foi escrita em 1597 ao seu irmão, Diogo Soares, que estava em Portugal. Francisco alugou um armazém na cidade, onde vendia os artigos que transportara rapidamente e sob grande lucro. Testemunhou um tráfico praticamente regular com o Prata, realizado aproximadamente de três em três meses, em navios de 30 a 40 toneladas.

De acordo com esta carta, esses comerciantes traziam apenas ouro e prata de Buenos Aires, “15 a 20.000 ducados em reaes”, trocando-os por açúcar, arroz, fazendas e chapéus, item cuja demanda era relevante no Peru.³⁰ Citava, inclusive, um negociante chamado Alonso Ramirez, que trouxe “10 ou 12.000 ducados em reaes de prata”. O lucro era muito relevante: “de 1.000 ducados de mercaderias de Hespanha ter-se-á de lucro 10.000”.³¹

²⁷ Carta de Tomé de Souza a D. João III; Bahia, em 1 de junho de 1553, in História da Colonização, Vol. III, p. 366. Apud ALMEIDA, op. cit., p. 38. E D. João III parecia compartilhar desta idéia, ao menos conforme a minuta de uma Carta sua para João Rodriguez Correa, de dezembro de 1553. In Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Coleção São Vicente, Vol. 3, fl. 313. Apud CORTESÃO, op. cit., p. 273.

²⁸ ALENCASTRO, op. cit. p. 77-116. Interessante que do ponto de vista jurídico, a União Ibérica não significou a extinção da idéia de que os portugueses eram estrangeiros em relação à Coroa de Castela. As leis de 20 de abril de 1605, 03 de outubro de 1614 e 02 de julho de 1607 chegavam a estipular a pena de morte e a confiscação de bens aos portugueses costumazes que se encontravam nas praças hispano-americanas. As cédulas de 1623 e 1629 também tratavam dessa questão. Em 16 de setembro de 1639, o próprio Filipe IV insistia na separação entre a América portuguesa e espanhola, referindo-se principalmente aos paulistas que não a respeitavam. Escrevia o rei nessa ocasião: “que los portugueses del Brasil no pueden pasar de la linea de la demarcacion que ay entre aquella Corona y la de Castilha, ni entren en ella a reducir indios, ni a contratar en genero alguno ni por outra rason ni causa que sea so pena de la vida y perdimiento de bienes”. Cf. Anais do Museu Paulista, t. V, pág. 137-139. Sobre isto, verificar também: CORTESÃO. História do Brasil..., p. 95.

²⁹ CANABRAVA, op. cit., p. 121.

³⁰ Cf. Carta de Francisco Soares a seu irmão Diogo Soares. Publicada integralmente in FAZENDA, Vieira. “Antiquilhas e memorias do Rio de Janeiro”. In Revista do IHGB, t. 93, vol. 147, 1927, p. 151-154.

³¹ Cf. Idem.

Por fim, acrescentava taxativamente: “se os negociantes portugueses e hespanhoes tivessem conhecimento deste commercio, não mandariam nem arriscariam tantas mercadorias para Carthagená, como fazem. Por isso, este Rio é um grande commercio, o mais proximo e mais facil caminho para ir ao Perú”.³²

O próprio rei Filipe III demonstrava ter plena consciência da existência desse comércio. Pois escrevendo em 26 de novembro de 1605 ao Vice-Rei de Portugal D. Pedro de Castilho, era sobremaneira categórico:

“Eu sou informado que de Potosi baxaõ cada anno pelo Rio da Prata ao Brasil mais de 500.000 cruzados em moeda e pastas de ouro e prata, como uereis pela Relaçam que vos sera com esta; encomendouos o façais uer no Conselho da Índia e ordeneis que nelle se trate do Remedio que auera para euitar este dano; e tudo o que no dito conselho se tratar me escreuereis com vosso parecer”.³³

O relato de Ambrósio Fernandes Brandão, autor dos *Diálogos da Grandeza do Brasil* (1618), também testemunha exemplarmente as imbricações mercantis de portugueses e castelhanos no ultramar. Brandão afirmava que do Rio da Prata costumavam navegar muitos negociantes, chamados “peruleiros”, em caravelas e também em navios menores, em direção aos portos do Rio de Janeiro, Bahia e até Pernambuco. Traziam do Prata “soma grande de patacas de quatro e de oito reales, e assim prata lavrada e por lavar, em pinhas e em postas, ouro em pó e em grão, e ouro lavrado em cadeias”. Nestas praças portuguesas cambiavam os metais por “fazendas das sortes que lhes são necessárias, deixando toda prata e ouro que trouxeram na terra, donde tornam carregados das tais fazendas a fazer outra vez viagem para o Rio da Prata”. Além disso, freqüentemente naqueles portos permaneciam os tais peruleiros para a conservação do trato, pelo que trocavam “o seu dinheiro por letra” ou compravam açúcar, que levavam para Portugal.³⁴

Pelo que afirma, os moradores dessas praças também se interessavam pela permanência desta conexão, já que a participação nessas trocas era extremamente vantajosa para eles, que recebiam metais no instante da liquidação dessas operações mercantis.³⁵

Seja como for, a prata importada não era retida nas praças portuguesas do Atlântico, ou sequer no Reino. O rei da Espanha, por meio de cédula real de 20 de outubro de 1613, destinada ao presidente da Audiência de Charcas, referia-se aos navios que chegavam todos os dias aos portos de Portugal “cargados de oro y plata, que la mayor parte ba a parar a Reynos estraños, convirtiendose este trato em venefício e utilidad de los portugueses y de otras naciones estrañeras, com tan gran daño de mis basallos y derechos reales...”.³⁶

Diversos itens eram transacionados nessas rotas mercantis, sendo que os escravos africanos agregavam a elas maior rentabilidade.³⁷ Há indícios de uma intensa movimentação de negros por Buenos Aires, ao menos

³² Cf. Idem.

³³ Carta do Rei de Espanha e Portugal ao Vice-Rei de Portugal D. Pedro de Castilho, 26 de novembro de 1605. *Biblioteca da Ajuda*: Ms. 51-VII-8, fls. 220-220v, doc. 3. Apud ALMEIDA, op. cit., p. 303.

³⁴ Cf. BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. *Diálogos das Grandezas do Brasil*. Introdução de Capistrano de Abreu; notas de Rodolfo Garcia. São Paulo: Melhoramentos; Brasília: INL, 1977, p. 135-136. Sobre esse ponto, conferir também ALENCASTRO, op. cit., p. 77-116.

³⁵ GARCIA, Emanuel Soares da Veiga. *O Comércio Ultramarino Espanhol no Prata*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1982, p. 23-28.

³⁶ Cédula Real de 20 de outubro de 1613 do Rei de Espanha a D. Diogo de Portugal, Presidente da Audiência de Charcas, in *Biblioteca Nacional de Lisboa: Coleção Pombalina*, Ms. 249, fl. 11-12, doc 5. Publicada integralmente em ALMEIDA, op. cit., p. 306-308.

³⁷ LAPA, José Roberto do Amaral. *O Sistema Colonial*. 2ª Ed. São Paulo: Ática, 1994, p. 84. Sobre a entrada de negros no Prata, a grande referência ainda parece ser o livro de STUDER, Elena F. S. *La trata de negros em el Rio de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: UBA, 1958.

por volta de 1610. Por exemplo, Laval afirmou que:

“Os que querem voltar dali [de Angola] diretamente a Portugal, saem com carregamento de escravos; mas os que querem fazer mais lonaga viagem, vão-nos vender ao Rio da Prata, donde tiram muito dinheiro, e dali voltam ainda ao Brasil a tomar nova carga de açúcares e doces, e do Brasil a Portugal”.³⁸

Exercitando esta prática, em 1612, João de Campo, natural da Vila de Conde saiu de Angola “*con muchas piezas de esclavos*”, comercializados em Buenos Aires.³⁹ Em dezembro do mesmo ano, armou outro navio em Angola, juntamente com um companheiro seu chamado Paulo Martel, natural do mesmo lugar, com mais “*trescientas piezas de negros*”.⁴⁰ Do mesmo porto partiram de Angola, “*cargados de negros*”, mais dois navios, um deles comandado por um tal de Capitão Piedepalo.⁴¹

Filipe III tinha informação que neste ano chegaram no Prata mais de mil e duzentos escravos em cinco navios. Em contrapartida, teriam seguido para os portos da América portuguesa mais de quinhentos mil ducados, muito embora houvesse uma condição expressa na licença de Duarte Dias Enriquez, arrematador do contrato de Angola nesta ocasião, que o proibia de despachar navios para Buenos Aires. Contudo, “*los nauios tomam rregistro para el Brasil*”; e a “*jente*” do contratador, invariavelmente “*cobra los derechos de las piezas y siete mill maravedis, que es el derecho de Indias*”.⁴² O resultado lógico (e danoso) de tudo isso é “*entenderse la buena acogida que hallan en el Rio de La Plata estos nauios y el grande exçeso que ay em entrar y salir por aquel puerto mercadurias, oro, plata y pasajeros...*”⁴³

Nessas circunstâncias, para os conquistadores da América portuguesa envolvidos nesse trato, o metal branco representava a possibilidade de controle do crédito e de ampliação da liquidez na economia das praças ultramarinas envolvidas nesse comércio; enquanto que para os negociantes de Lisboa, representava a viabilidade de sua inserção nos mercados asiáticos, bem como a possibilidade da manutenção dessa cidade como distribuidora de artigos orientais na Europa.⁴⁴

Em síntese, é fundamental sublinhar e insistir que o Prata aparece na gestão portuguesa como um dos elementos constituintes dos circuitos mercantis do Atlântico sul. Se o principal artigo atlântico para venda em Buenos Aires eram os escravos de Angola, a prata remetida por esse porto liquidava parcela do pagamento referente às mercadorias adquiridas no Oriente, a exemplo de tecidos. Tais itens, por sua vez, eram empregados para aquisição de mais negros em Angola, iniciando-se desta feita novamente a engrenagem

³⁸ Cf. LAVAL, op. cit., p. 166. O viajante ainda alerta para o modo interessante como a prata muitas vezes saía de Buenos Aires. Explica que “*os que ali vão, fazem-no secretamente e com temor, porquanto o rei de Espanha tem defendido o trato com estas partes, para não ser defraudado nos seus direitos; e todo o dinheiro que se tira por essa via é tão secretamente que se não pode descobrir, pois a defesa é tão estreita que leva a pena de morte. De sorte que para levarem o dinheiro, atam os sacos cheios dele às âncoras, e depois de saídos os oficiais de el-rei, levantando as âncoras, o guardam, e assim todo o dinheiro que daquelas partes se tira, é roubando e defraudando os direitos de el-rei de Espanha. E nem por isso deixam de tirar dali muito, porque todo o dinheiro que corre no Brasil e em Angola de lá vem*”.

³⁹ Cf. Cédula Real de 20 de outubro de 1613 do Rei de Espanha a D. Diogo de Portugal, Presidente da Audiência de Charcas, in *Biblioteca Nacional de Lisboa: Coleção Pombalina*, Ms. 249, fl. 11-12, doc 5. Publicada integralmente em ALMEIDA, op. cit., p. 306-308.

⁴⁰ Cf. Idem.

⁴¹ Cf. Idem.

⁴² Cf. Idem.

⁴³ Cf. Idem.

⁴⁴ FRAGOSO, João & GOUVÊA, Maria de Fátima. “Nas rotas da governação portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII”. In FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, A. C. Jucá de & CAMPOS, Adriana (orgs.). *Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa IICT, 2006, p. 20 e SALVADOR, José Gonçalves. *Os Cristãos-novos e o Comércio no Atlântico Meridional*. São Paulo: Pioneira, 1978, p. 366

mercantil atlântica. Dessa maneira, o Prata se vinculava ao tráfico negreiro duplamente: como área receptora de cativos, por um lado; e como fonte de recursos para, indiretamente, viabilizar a aquisição de mão de obra em Angola. Não faz sentido pensar a inserção da região na pauta política da Coroa sem pressupor essa lógica.

Houve, portanto, durante o século XVII, ativo comércio entre algumas praças da América portuguesa, Angola e a Bacia do Rio da Prata, de modo que se pode falar de um eixo comercial Luanda-Rio de Janeiro-Buenos Aires-Lima, ou Salvador-Rio de Janeiro-Buenos Aires-Lima, por exemplo. Com isso, o Atlântico sul se tornava uma unidade mercantil dotada de circuitos dinâmicos. A realidade contrariava o que seria um modelo perfeito e rígido do que a historiografia chamou de “*pacto colonial*”, pelo que as colônias somente poderiam comercializar diretamente com suas metrópoles, devendo ainda ter economias complementares e não concorrentes a ela.⁴⁵

Diante de todas essas vantagens decorrentes do comércio português no Rio da Prata, cabia a João Teixeira reforçar, em suas representações, a pretensão de direito luso sobre a região. Ainda que não houvesse um conhecimento preciso acerca dos traçados geográficos americanos, derivado do próprio desconhecimento prático e das limitações técnicas da época, as disputas pela área em causa podem ser verificadas pelas deformações que se produziam na cartografia.

Com efeito, a “*política do sigilo*”, idéia desenvolvida por Jaime Cortesão, pode ser atestada por alguns mapas. Os planisférios espanhóis anteriores ao tratado de Saragoça, por exemplo, costumavam incluir as Molucas em área de jurisdição hispânica, alterando os pontos por que passava o antimeridiano de Tordesilhas no Oriente. Por decorrência da alteração do antimeridiano, alterava-se inevitavelmente o meridiano e o resultado era que a Bacia do Prata, ou ao menos o seu estuário, acabava dentro dos domínios portugueses. Um exemplo desse tipo de distorção, apesar da qualidade com que representa a costa brasileira, são os três planisférios de Diogo Ribeiro (1527-29), um português que serviu à Coroa espanhola.

No caso de cartas portuguesas, mormente na segunda metade do século XVI, a região adjacente ao Rio da Prata tendia a ser representada inserida nas demarcações portuguesas, de modo que tais cartas se traduziam em importante instrumento político. Um exemplo é os mapas elaborados pelo cartógrafo e cosmógrafo real Lopo Homem, especialmente o de 1519 que, grosso modo, “*serviu de modelo ou padrão oficial por mais de dois séculos*”.⁴⁶

As deformações contidas nesse mapa foram maximizadas nos mapas de Vaz Durado e nas célebres cartas dos Teixeiras.⁴⁷ Outro artifício gráfico utilizado para indicar posse era o registro de bandeiras lusas em terras espanholas, a exemplo de uma carta portuguesa anônima datada de 1600, em que há uma bandeira portuguesa em pleno território paraguaio, sobre a “*cidade de la conçeicon*”.⁴⁸ Também era comum a ocorrência de outros subterfúgios gráficos a fim de inserir uma extensão maior de terras nos domínios portugueses: aproximava-se o atual Nordeste brasileiro ao arquipélago de Cabo Verde ou distendia-se a sua costa, a partir da inflexão do Espírito Santo ou Rio de Janeiro, no sentido oriental.⁴⁹

⁴⁵ A crítica aqui está vinculada ao clássico livro de Fernando A. Novais. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 3ª Ed. São Paulo: Hucitec, 1985, p. 72-92 e NARDI, Jean Baptiste. *Sistema Colonial e Tráfico Negreiro: Novas Interpretações da História Brasileira*. Campinas: Pontes, 2002, p. 22-23.

⁴⁶ CORTESÃO. *História...* Vol I, op. cit., p. 322.

⁴⁷ *Ibidem*, Vol II, op. cit., p. 91.

⁴⁸ ALMEIDA, op. cit., p. 48.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 50.

As representações cartográficas famosas desenhadas por João Teixeira em 1630, 1637, 1640 e 1642, bem como as de João Teixeira Albernaz⁵⁰ de 1666, também inseriam o vale do Prata nas demarcações portuguesas.⁵¹ Ou seja, João Teixeira, como cartógrafo interessado em prestar serviços para a Coroa, procurava elaborar representações que fossem da utilidade do serviço real.⁵² Em contrapartida, em um contexto de Antigo Regime, devia esperar receber mercês.

III- CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesse cenário que se foi construindo, o Rio de Janeiro assumiu um papel especial nas transações intercoloniais que estavam se estabelecendo, na medida em que por meio da baía de Guanabara, além de rotas terrestres subjacentes, adquiriu capacidade para volumoso trato e entrada de contingentes humanos devidos ao processo de colonização e mercantilização de seu espaço. Sua economia e sua modificação urbanístico-social acompanharam todo o processo das relações comerciais em que o Rio estava inserido e exercia papel de destaque.

Por outro lado, a posição geográfico-estratégica da cidade favoreceu uma proteção natural-militar do local, visto que uma enseada bem protegida e possuidora de uma arquitetura geográfica natural favorável se tornou uma propícia atracação para as embarcações que demandavam o extremo sul da colônia, além daquelas que navegavam na carreira das Índias.

Entre 1580 e 1640, a cidade expandiu consideravelmente suas redes comerciais em direção à África e ao interior da América, principalmente na bacia platina. Favorecidos pela política espanhola de Filipe II, interessado no domínio europeu, seus cidadãos limitaram o controle metropolitano. Formava-se no Rio um grupo mercantil, que muito freqüentemente estava também imiscuído com a administração regional da cidade e com a *plantation* açucareira.

Além de intermediário nas relações afro-hispânicas, e também em decorrência disto, os mercadores fluminenses acabaram por estimular o domínio português das terras meridionais. A Colônia do Santíssimo Sacramento, fundada pelo governador do Rio de Janeiro em 1680, dispôs de seu apoio logístico dessa mesma cidade.⁵³

Neste contexto, João Teixeira, contrariando o sentido das correspondências oficiais, produziu representações que não apenas valorizavam o sistema de defesa do porto do Rio, mas também enfatizavam sua inserção mercantil nas malhas imperiais da monarquia pluricontinental portuguesa. Desnecessário dizer que essas cartas, em última análise, em virtude de se constituírem verdadeiras formas de narrar a América, produziam saber acerca de seu território. Contribuíam, dessa forma, para a formação de interesses diversos sobre áreas que podem ser consideradas focais. Subsidiavam, além disso, pareceres de órgãos consultivos, a exemplo do Conselho Ultramarino, instituído em 1642, bem como respaldavam as negociações diplomáticas e

⁵⁰ Há diversas cartas com os nomes de João Teixeira e João Teixeira Albernaz entre 1612 a 1681; por isso, Jaime Cortesão defende que os dois teriam sido pessoas diferentes, provavelmente parentes. CORTESÃO. *História...* Vol II, op. cit., p. 46.

⁵¹ CORTESÃO. *História...* Vol II, op. cit., p. 91 e ALMEIDA, op. cit. p. 53.

⁵² Exemplos na literatura de que o Prata era português, destacadamente jesuítica, também são fartos e seria exaustivo reproduzi-los (podem ser conferidos, todavia, em Almeida, 1957, p. 50-55). Basta dizer que o padre Antônio Vieira em 1648 não discordava dessa idéia.

⁵³ Mas muito antes disso, em 1608, D. Francisco de Souza, governador das capitanias do sul (Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Vicente), fora designado superintendente das minas, a fim de que promovesse a exploração de metais preciosos. Seus objetivos não foram, todavia alcançados. Sobre este ponto, consultar: AZEVEDO, João Lúcio de. *Épocas de Portugal Econômico*. 4ª Ed. Lisboa: Clássica Editora, 1988, p. 295.

orientavam as decisões dos monarcas. Em suma, a produção de João Teixeira relaciona-se com a própria circulação de informações na monarquia barroca portuguesa, intrincando-se com a governabilidade régia.

Sob uma cultura política de Antigo Regime, em que serviços prestados por vassalalos eram trocados por mercês régias, as representações provavelmente tiveram de se alinhar aos interesses da Coroa. Não foi à toa, então, que a cartografia superestimou a defesa da cidade, bem como recorreu a diversos dispositivos gráficos para posicionar o Prata nas demarcações lusas.

IV - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Viventes – Formação do Brasil no Atlântico Sul – Séculos XVI e XVII*. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

ALMEIDA, Luís Ferrand. *A Diplomacia Portuguesa e os Limites Meridionais do Brasil (1493-1700)*. Coimbra: FLUC, 1957.

AZEVEDO, João Lúcio de. *Épocas de Portugal Econômico*. 4ª Ed. Lisboa: Clássica Editora, 1988.

BARREIROS, Eduardo Canabrava. “A Cidade do Rio de Janeiro de sua Fundação aos Fins do Século XVII” in *Revista do IHGB*, Volume 288. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1971, p. 199-209.

BICALHO, Maria Fernanda Baptista. “A Cidade do Rio de Janeiro e a Articulação da Região em torno do Atlântico-Sul: Séculos XVII e XVIII”, in *Revista de História Regional*, Ponta Grossa, Vol 4, nº 3, 1998, p. 07-36.

_____. “As Câmaras Ultramarinas e o Governo do Império”, in FRAGOSO, João; BICALHO, M. Fernanda Baptista & GOUVÊA, M. de Fátima (orgs.). *O Antigo Regime nos Trópicos: A Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 189-221.

_____. *A Cidade e o Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

_____. “Pacto Colonial, Autoridades Negociadas e o Império Ultramarino Português” in SOIHET, Rachel; BICALHO, Maria Fernanda e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *Culturas Políticas: Ensaio de História Cultural, História Política e Ensino de História*. Rio de Janeiro: Mauad, 2005, p. 85-105.

BOXER, Charles R. *Salvador Correia de Sá e a Luta pelo Brasil e Angola. 1602-1686*. Tradução de Olivério M. de Oliveira Pinto. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1973.

CANABRAVA, Alice Piffer. *O Comércio Português no Rio da Prata (1580-1640)*. (Col. Reconquista do Brasil; nova série; v. 82). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1984.

CORTESÃO, Jaime. *A Fundação de São Paulo – Capital Geográfica do Brasil*. Rio de Janeiro: Livros de Portugal, 1955.

_____. *História do Brasil nos Velhos Mapas*. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, 1965.

- FAZENDA, José Vieira. “Antiquilhas e Memórias do Rio de Janeiro” in *Revista do IHGB*, Tomo 88, Vol 142, 9ª Ed. Rio de Janeiro: IHGB, 1940.
- FERREZ, Gilberto. “Organização da Defesa: Fortificações”, in *Revista do IHGB*. Volume 288. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1971, p. 108-120.
- _____. *O Rio de Janeiro e a Defesa de seu Porto*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1972.
- FRAGOSO, João. “A nobreza da República: notas sobre a formação da primeira elite senhorial do Rio de Janeiro (séculos XVI e XVII)” in *Topoi – Revista de História do Programa de Pós-graduação em História Social da UFRJ*. Rio de Janeiro: UFRJ/ 7 Letras, n. 1, 2000, p. 45-122.
- _____. “A nobreza vive em bandos: A economia política das melhores famílias da terra do Rio de Janeiro, século XVII. Algumas notas de pesquisa” in *Revista Tempo – Revista do Departamento de História da UFF*. Rio de Janeiro: n.8, 2003, p. 11-35.
- _____. “Potentados coloniais e circuitos imperiais: notas sobre uma nobreza da terra, supracapitanias, no Setecentos”. In: Nuno Gonçalves Monteiro; Pedro Cardim; Mafalda Soares da Cunha. (Org.). *Optima Pars: Elites Ibero-Americanas do Antigo Regime*. 1 Ed. Lisboa: Universidade de Lisboa, ICS - Imprensa do Instituto de Ciências Sociais, 2005, p. 133-169.
- GARCIA, Emanuel Soares da Veiga. *O Comércio Ultramarino Espanhol no Prata*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1982.
- HESPANHA, António Manuel. *As Vésperas do Leviathan – Instituições e Poder Político em Portugal – Séc. XVII*. Lisboa: Almedina, 1994.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *O Sistema Colonial*. 2ªEd. São Paulo: Ática, 1994.
- LAVAL, Francisco Pyrard de. *Viagem de Francisco Pyrard de Laval. Contendo a notícia de sua navegação às Índias Orientais, Ilhas de Maldiva, Maluco e ao Brasil, e os diferentes casos que lhe aconteceram na mesma viagem nos dez anos que andou nestes países (1601 a 1611). Com a descrição exacta dos costumes, leis, usos, polícia e governo; do trato e comércio, que neles há; dos animais, árvores, frutas e outras singularidades que ali se encontraram*. Versão portuguesa correcta e anotada por Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara. Edição Revista e actualizada por A. de Magalhães Basto. Porto: Livraria Civilização, 1944.
- LESSA, Carlos. *O Rio de Todos os Brasis – Uma Reflexão em Busca de Auto-estima*. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e Atlântico. (1570-1670)*. Tradução de Manuela Barreto. 2Vols. Lisboa: Editorial Estampa, 1997.
- NARDI, Jean Baptiste. *Sistema Colonial e Tráfico Negro: Novas Interpretações da História Brasileira*. Campinas: Pontes, 2002.
- NEME, Mário. *Notas de Revisão da História de São Paulo. Século XVI*. São Paulo: Editora Ahambi, 1959.
- PEREZ HERRERO, Pedro. “Sociedad y poder em las estructuras de Antiguo Régimen coloniales (consideraciones teórico-metodológicas)” in *La America Colonial. Política y Sociedad*. Madri: Síntesis, 2002.
- NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 3ª Ed. São Paulo: Hucitec, 1985.

RODRIGUES, Antônio Edmilson M. “Em Algum lugar do passado. Cultura e História na Cidade do Rio de Janeiro” in *Rio de Janeiro: Capital e Capitalidade*. Rio de Janeiro: UERJ, 2002, p. 11-44.

SALVADOR, José Gonçalves. *Os Cristãos-novos e o Comércio no Atlântico Meridional*. São Paulo: Pioneira, 1978.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

STUDER, Elena F. S. *La trata de negros em el Rio de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: UBA, 1958

VERÍSSIMO, Inácio José. “História Militar do Rio de Janeiro nos Séculos XVI e XVII” in *Revista do IHGB*. Volume 288. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1971, p. 121-181.