

fluxos de mercadorias entre o rio de janeiro e a virgínia em meados do século XIX*

flow of commodities between rio de janeiro and virginia in the antebellum period

Carlos Eduardo Valencia Villa**

Departamento de História, Instituto de Ciências de Desenvolvimento Regional, Universidade Federal Fluminense, Campos, Rio de Janeiro, Brasil

RESUMO

Os fluxos comerciais entre o Sudeste brasileiro e o sul dos Estados Unidos no século XIX são desconhecidos para a historiografia. Sabe-se pouco da importância que tiveram para o desenvolvimento regional e, se eles foram permanentes ou conjunturais, também se sabe pouco dos produtos que circulavam e os mecanismos que eram empregados nessa circulação. Para contribuir com a solução desse problema, neste texto se cruzaram fontes das duas regiões, especialmente jornais, como o *De Bow's Review* e o *Richmond Enquirer* nos Estados Unidos e a *Revista Comercial do Jornal do Commercio* no Rio de Janeiro. Com essas fontes, foi possível estabelecer que o café consumido na Virgínia em meados do século XIX era carioca, e a farinha de trigo que abastecia o Rio de Janeiro era virginiana. No final, é proposta a hipótese de que esses fluxos eram regulares e estruturavam um intercâmbio permanente.

Palavras-chave: Comércio. Virgínia. Rio de Janeiro. Século XIX.

ABSTRACT

The flow of trade between southeast of Brazil and the south of the United States in 19th-Century is unknown for the historiography. We little know about the importance of commercial flow for the regional development or if it was regular or occasional. Also, the historiography has little information of the products in circulation and the mechanisms used in this activity. To provide partial solution, this paper studies regional sources, especially newspapers and magazines, for example, *De Bow's Review* and *Richmond Enquirer* for United States and *Revista Comercial do Jornal do Commercio* for Rio de Janeiro. Thus, it was possible know that the coffee consumed in Antebellum Virginia was carioca and the wheat flour at Rio de Janeiro was Virginian. The proposed hypothesis is that the commercial was constant and structured a permanent exchange.

Keywords: Trade. Virginia. Rio de Janeiro. Antebellum.

* Uma versão preliminar deste texto foi discutida no X Congresso Brasileiro de História Econômica na Universidade Federal de Juiz de Fora, em 2013. Agradeço aos participantes da mesa sobre a Economia do Brasil Império pelos aportes realizados para melhorar este artigo. O texto relaciona-se a um projeto de pesquisa que recebeu financiamento da CAPES (Brasil) e da Virginia Historical Society –VHS (EUA).

Submetido: 15 de junho de 2014; aceito: 2 de outubro de 2014.

** Departamento de História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rua José do Patrocínio, n. 71, Campos dos Goytacazes, Niterói, Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: cvalencia@id.uff.br.

Introdução

A historiografia já caiu várias vezes na tentação de comparar o Brasil com os Estados Unidos oitocentistas, e são muitas e interessantes as semelhanças entre essas duas sociedades. A principal delas, sem dúvida, é a importância da escravidão. Por isso, é sobre essa instituição que recaem a maioria das análises comparativas (Azevedo, 2003; Bergad, 2007; Fenoaltea, 1984; Klein; Vinson, 2007; Tannenbaum, 1947). Mas também foram estudados outros aspectos, por exemplo a expansão da fronteira agrícola (Costa, 2011; Costa, 2007) e a política econômica (Abreu, 2006). Porém, comparativamente com as pesquisas sobre escravidão, os trabalhos sobre outros vínculos entre os Estados Unidos e o Brasil são relativamente poucos. Ainda menos são os estudos sobre as relações mantidas entre o sul norte-americano e o Sudeste brasileiro, ambas as regiões escravistas, provavelmente com amplos interesses em comum que ultrapassavam a escravidão.

Neste texto, pergunta-se por uma das frentes específicas dessa relação: os vínculos comerciais que se construíram entre a Virgínia, um dos mais importantes estados do sul, que eventualmente passou a ter a capital da Confederação na Guerra Civil Norte-Americana, e o Rio de Janeiro, sede da corte e capital do Império do Brasil. Aqui só se discutirá o fluxo do comércio entre essas duas regiões em meados do século XIX, outras características dessa relação comercial, além do fluxo, como os mecanismos de financiamento, a infraestrutura para efetuar esse comércio, as redes de negócios e tantos outros não serão discutidos nas próximas páginas.

Esse fluxo comercial ainda não foi estudado amplamente. Talvez a razão fundamental para não ter sido pesquisado se deva à simples falta de interesse, ou também à suposta diminuta importância desse intercâmbio. Contudo, o que ficou claro foi que esse comércio era central para a Virgínia, porque era dessa forma que se geravam grandes rendas por comércio internacional, e para o Rio de Janeiro, porque era através desse fluxo que ele era abastecido de farinha de trigo para elaborar o pão de todos os dias dos cariocas. Assim, da Virgínia saía a farinha para os cariocas e do Rio de Janeiro saía o café dos virginianos.

Por essa dupla circulação, as duas regiões estavam presentes uma na vida da outra, pois quase todo o café consumido no estado norte-americano havia sido embarcado no Porto da baía da Guanabara e quase

toda a farinha de trigo que alimentava os cariocas havia sido enviada da capital da Virgínia, Richmond, às margens do rio James. Nesse sentido, o café com pão com que os indivíduos se deliciavam todos os dias nessas duas partes do Atlântico vinha desses dois lugares (Valencia, 2012).

1. Contexto do fluxo

Tanto Richmond quanto o Rio de Janeiro passaram a ser relevantes no mundo atlântico só no século XIX, quando suas atividades como portos comerciais as transformaram de pequenos enclaves comerciais que eram em grandes centros de redistribuição de mercadorias, que agora fluíam numa escala sem precedentes. As duas foram fundadas em épocas coloniais e é claro que tanto o tabaco virginiano quanto a produção mineradora brasileira eram relevantes para suas respectivas regiões, mas não pode ser esquecido que, para o conjunto do mundo atlântico colonial do século XVIII, estas eram áreas periféricas.

Essa situação se modificou de forma drástica no século XIX, quando as atividades agroexportadoras de mercadorias com pequenos valores agregados em processos manufatureiros aumentaram numa taxa sem precedentes. Esses incrementos comerciais foram acompanhados, não poderia ser de outra forma, por crescimentos populacionais. Entre 1820 e 1870, Richmond multiplicou por 4 seus habitantes, passando de 12.067 indivíduos para 51.038. Boa parte desse aumento foi consequência da chegada de escravos (University of Virginia; S. D. C. Historical Census Browser, 2004). O mesmo aconteceu no Rio de Janeiro, onde a população negra e mulata representava entre 40% e 50% do total dos habitantes. Porém, em termos demográficos, a capital brasileira era maior do que a capital virginiana, pois na sul-americana existiam pouco menos de 80 mil habitantes em 1820 e, em 1870, chegou a quase 230 mil (Lobo, 1978).

O principal produto manufaturado e exportado da Virgínia era o tabaco. Uma mercadoria secular na história do estado que estava presente desde o começo mesmo da história da colônia (Morgan, 2003; Schnittman, 1986). Contudo, esse bem não era enviado para o Rio de Janeiro, pois a capital fluminense tinha suas próprias fontes brasileiras de abastecimento e, inclusive, participava como centro redistribuidor no Império (Graham, 2013; Marcondes, 2012).

No segundo lugar de produtos virginianos, aparecia a farinha de trigo, a qual era manufaturada na capital do estado. O crescimento dessa produção na primeira metade do século XIX foi impressionante. Entre 1834 e 1850, em Richmond, localizavam-se quatro dos maiores moinhos do mundo, que juntos conseguiam fabricar mais de mil barris por dia (Steger, 1999, p. 37).

Igualmente impressionante foi o incremento da economia carioca na primeira metade do século XIX. Nesse caso, foi o café o principal produto exportado. Alguns dados ilustram essa expansão: em 1836 se despacharam mais ou menos 700 mil arrobas e, em 1861, se enviaram para o exterior 3 milhões de arrobas. Esse aumento nos volumes esteve acompanhado de incrementos nos preços, pois, em 1830, o valor da arroba de café oscilava próximo dos 4\$000 e, em 1861, chegava aos 8\$000 (Ryan, 2007). No total, incluindo outros produtos além do café, o valor das exportações quase triplicou em 15 anos, pois entre 1845 e 1860 passou de 22.599 contos para 57.599 contos (Lobo, 1978).

Nas duas regiões, a base das exportações era uma mercadoria de amplo e crescente consumo durante o século XIX. Esse movimento expansivo das regiões correspondia aos aumentos das suas respectivas nações. No caso brasileiro, as exportações de 1844 totalizavam 43 milhares de contos e, em 1860, chegaram perto dos 113 milhares de contos. Nos Estados Unidos, entre 1840 e 1860 passou de 124 milhões de dólares exportados para 334 milhões de dólares vendidos ao exterior. Dessa forma, a expansão dos sul-americanos foi de um fator de 2,57 e a dos norte-americanos foi de 2,69 (HSUS, 2006, p. Ee362-375; Lobo, 1978, p. 266).

Esses índices de expansão sinalizam a vitalidade das exportações para os dois países. Porém, o vínculo comercial entre eles não era tão forte. Em 1840, os Estados Unidos venderam para o Brasil 5 milhões de dólares, o que representava menos de 5% das exportações totais. Em 1860 as exportações para o Brasil cresceram para 21 milhões, mas, como as exportações totais cresceram até os 354 milhões, a participação relativa ao Brasil no destino das mercadorias norte-americanas continuava nos patamares de 20 anos atrás (HSUS, 2006, p. Ee533-568).

No percurso de sentido inverso, os Estados Unidos compraram dos brasileiros, em 1840, 2 milhões de dólares, mas suas compras no mercado internacional foram de 124 milhões de dólares. Em 1860, nos portos

norte-americanos, entraram 6 milhões de dólares em mercadorias que vinham do Brasil, mas o total importado foi de 334 milhões de dólares (HSUS, 2006, p. Ee533-568).

Nesse sentido, nas referidas décadas, o Brasil não era um grande sócio para os Estados Unidos e, no sentido contrário, os Estados Unidos também não eram um grande aliado comercial para o Brasil, pois, em 1850, as exportações e importações do Império dos Estados Unidos foram 5.172 e 15.517 contos de réis respectivamente, aplicando a taxa de câmbio de 580 dólares por conto (Stein, 1957, p. 293); entretanto, nesse mesmo ano, o total importado pelo Brasil foi de 76.918 contos e o exportado foi de 55.032 contos (Lobo, 1978, p. 266). Em consequência, as importações dos Estados Unidos representavam 7% do total comprado no exterior, e as exportações 28% do vendido no mercado internacional. Essa última porcentagem era significativa, mas, claramente, muito menor que o registrado com a Europa. A grande aliada comercial dos dois países.

Em especial a Inglaterra era o centro das atenções do comércio internacional, pois não só era a origem e destino de boa parte das compras e vendas, como também era a proprietária da moeda que definia os tipos de câmbio. Nesse tema, especificamente nas décadas centrais do século XIX, os dois países compartilhavam uma nova semelhança, pois, à diferença do que acontecia com outros países das Américas, os Estados Unidos e o Brasil procuraram manter a estabilidade diante da moeda inglesa (Pelaéz; Suzigan, 1981; Walton; Rockoff, 2010).

Dessa forma, a Virgínia e o Rio de Janeiro estavam dentro de contextos relativamente semelhantes, tanto no sentido demográfico quanto no sentido comercial. Não obstante, a diferença fundamental (além da óbvia cultural) entre essas regiões estava no papel político que representavam dentro de seus respectivos países. Essa diferença ajuda a explicar por que o vínculo comercial entre elas não é tão claro.

O papel político que representava a cidade do Rio de Janeiro no Império brasileiro condicionava boa parte do seu desempenho econômico e financeiro, pois ela era a sede da corte imperial, o município neutro desde 1834, portanto, empregava e consumia uma forte porção das rendas do país (Guimarães, 2012). Em comparação, Richmond era uma das principais cidades do sul, que, na década de 1850, se apresentava cada ano como mais hostil aos interesses das principais cidades do norte dos Estados Unidos (Holt, 1983).

Em outras palavras, enquanto o Rio de Janeiro, entre 1840 e 1860, enfrentava o problema político de manter e centralizar o Império, com outras províncias subordinando-se à construção da ordem imperial (Carvalho, 1996), na Virgínia, nesses mesmos anos, o problema era como garantir seus interesses regionais diante das pressões do norte (Kimball, 2000). Se o Rio de Janeiro tentava ser a primeira e principal cidade do Império, com o desafio de conservar essa posição e subjugar as outras regiões e províncias, Richmond era tão só a cidade de número 13 na seqüência de importância econômica das urbes dos Estados Unidos (Kimball, 2000), mas, ao mesmo tempo, era a primeira entre as cidades do sul e, portanto, seu desafio era como escapar da hegemonia que o norte pretendia.

Uma evidência dessa situação é fornecida pelos investimentos em infraestrutura de transportes. A Virgínia, após o sucesso do canal do Erie no estado de Nova York, em 1825, construiu seu próprio canal, o James River and Kanawha Canal (Sorensen, 2005), e aproveitou a localização da cidade capital e a transformou num entreposto para a região oeste do estado. Depois, o canal seria ampliado e complementado com a construção de ferrovias que consolidariam Richmond no entramado regional (Rothman, 2003).

Para 1852, a Figura 1 apresenta a rede, construída e planejada, de transportes dentro do estado segundo a informação que foi apresentada na convenção comercial estadual e publicada em New Orleans pelo *De Bow's Review of Southern and Western States* em janeiro desse ano.

Como se pode observar, nesse ano, Richmond era o centro nodal da infraestrutura de transportes e, praticamente, qualquer viajante ou carga que necessitasse se locomover por mais de 100 milhas cruzaria a cidade capital. A única ferrovia maior que 100 milhas que não passava por Richmond era a que ligava Baltimore com Ohio e, simplesmente, esta não cruzava pela capital, porque foi construída por interesses diferentes aos dos virginianos. O mesmo acontecia com o canal que conectava Chesapeake com Ohio. Assim, os produtos e os passageiros da Virgínia não se comunicavam com esse canal e, com a ferrovia que ligava Baltimore e Ohio, o podiam fazer só através da ferrovia Potomac Railway.

Essas duas infraestruturas, o canal e a ferrovia, eram exceções no estado. A norma era que as linhas de transporte cruzassem a capital. Mas, se não se levarem em consideração essas duas exceções, pode-se observar que os maiores vínculos se davam com o sul e com o oeste do es-

tado, pois as milhas construídas e planejadas eram maiores nessas regiões, porque, se no sentido da ferrovia Potomac a linha estava completamente construída, também é certo que a linha para Roanoke estava finalizada, assim como a linha que havia entre esse ponto e Norfolk. Além dessas duas linhas, também a Virginia Central Railroad já tinha avançado 98 milhas para o ocidente e a ferrovia entre Richmond e Danville estava com 35 milhas construídas. É certo que ainda faltavam por terminar mais de 100 milhas desse trajeto e que, da integração com a Virginia-Tennessee Railroad, só haviam sido construídas 10 milhas das 208 planejadas. No entanto, esse planejamento denota o maior vínculo com essas áreas. Contudo, o mais expressivo era que na convenção comercial se fizesse menção às integrações com os ramais ferroviários do estado da Carolina do Norte através de Roanoke e Danville, e com o de Tennessee pela ferrovia mencionada.

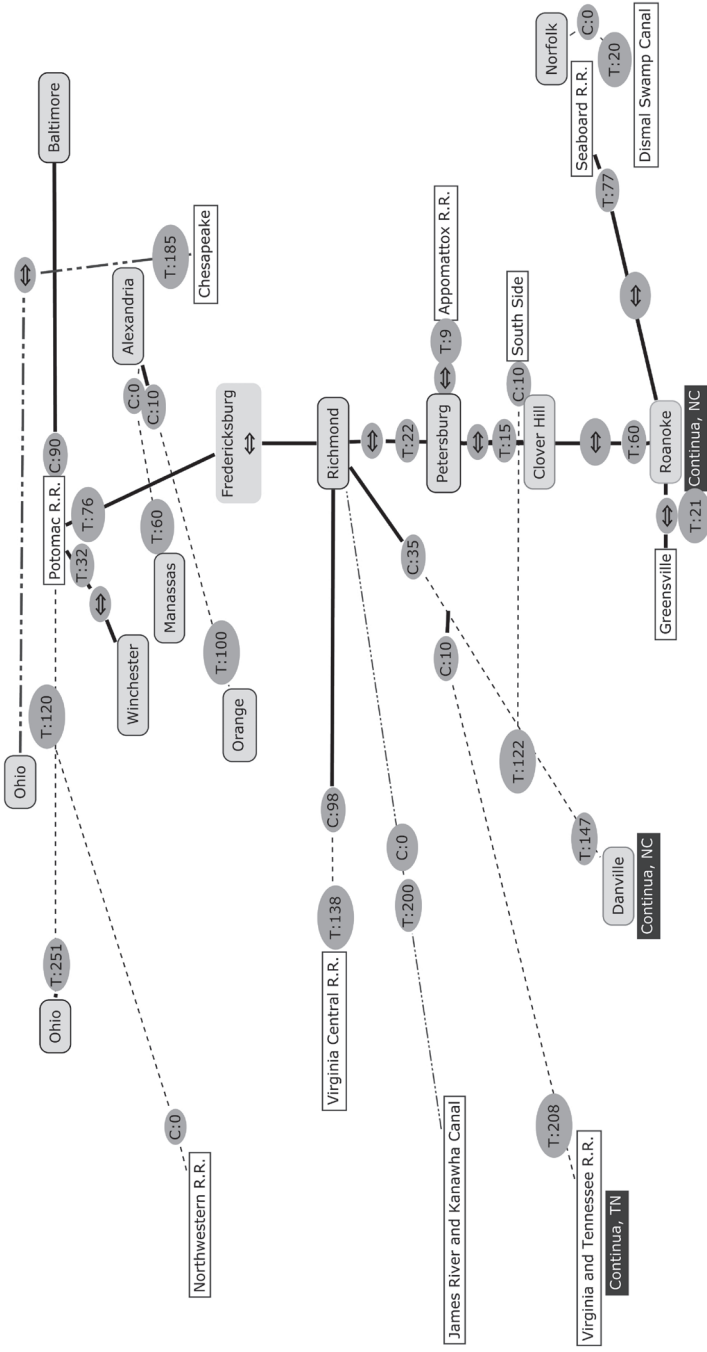
Não obstante o vínculo planejado e apresentado na convenção fosse com os estados do sul, a expectativa adicional da elite comercial virginiana era se conectar com Ohio diretamente, e não através da linha de Baltimore, pois era claro que, da forma como a infraestrutura estava construída, os produtos de Ohio iam para o Atlântico sem deixar lastros na Virgínia. Em outras palavras, a ideia de Richmond era participar da expansão econômica gerada pelos incrementos produtivos no vale do Ohio e, para conseguir essa participação, esperava estender sua própria rede de infraestrutura.

Infelizmente para eles, essa ideia não se concretizava, e em dezembro desse mesmo ano, 1852, uma comissão da elite emitiu uma carta aberta a seus concidadãos que comentava a frustração:

On this subject we are sure it unnecessary to say much: What Baltimore, Philadelphia and New York are seeking with so much zeal and enterprise must be desirable for Richmond: What has increased their wealth and population will increase yours: All know that if only a small proportion of the millions of tons of produce from the valleys of the Ohio and Mississippi were brought to Richmond, and the requisite supply of goods and wares in return furnished by her, that the result would prove most beneficial to the city at large, and that the advantages would extend to every member of the community¹.

¹ Virginia Central Railroad Company. *Address to the citizens of Richmond*: on the subject of constructing a continuous railroad communication from their city to the waters of the Ohio, 1852. Disponível na Virginia Historical Society: Rare Books HE279.V33.

Figura 1 – Rede construída e planejada de ferrovias e canais no estado da Virgínia, 1852



Fonte: *De Bow's Review of Southern and Western States*, jan. 1852, p. 33. Disponível na Virginia Historical Society.

Convenções: [Cidade]; [Infraestrutura]; [Ferrovia construída]; [Ferrovia planejada]; [Milhas: C – Construídas, T – Totais];

↔ Construção completa; [Canal construído]; [Canal planejado]; [Integração]

As linhas são proporcionais. Os sentidos são indicativos. Os fragmentos construídos e planejados se referem à proporção, e não à localização.

A carta afirmava que a ideia era não só vincular Richmond com o vale do Ohio, senão também com o do Mississippi. O documento estava acompanhado dos cálculos que, segundo os autores, demonstravam que a conexão com esses vales era mais barata do que a que acontecia com Baltimore. Para eles, o que explicava que sua cidade não estivesse diretamente vinculada com as bacias do Ohio e do Mississippi era uma razão exclusivamente política sem fundamentos econômicos ou financeiros. Era o norte que definia o fluxo de recursos para si e excluía o sul do que ele, por direito, merecia.

Essa percepção de exclusão era denunciada de forma permanente. Por exemplo, em novembro de 1852, apareceu um artigo que afirmava que, segundo os dados oficiais, nos Estados Unidos em 1851 arribaram 20.200 navios, deles unicamente chegaram aos portos da Virgínia 146. Para incrementar o efeito desses dados, o autor calculava qual deveria ser a taxa média de navios por portos no país e chegava ao número de 1.467, ou seja, segundo o artigo, no estado só entrava 10% do que *deveria* entrar².

Esse isolamento virginiano em relação ao comércio internacional também era apresentado através da participação nos dólares comercializados. Em outro artigo se comparavam os valores importados. Segundo esses dados, em 1799, a Virgínia comprava do exterior US\$ 2.486.000, e Nova York comprava dos mercados internacionais US\$ 3.222.000. Isso significa que, por cada US\$ 1 negociado em Nova York, a Virgínia negociava US\$ 0,77. Para 1832, no porto do norte se importavam 54 milhões de dólares, enquanto nos portos do estado do sul eram tão só 550 mil dólares; portanto, por cada dólar importado por Nova York, na Virgínia se importava menos de 1 centavo³.

Já que a situação era essa, os virginianos reduziram suas compras diretas para o exterior a um quinto do que eram durante os primeiros 30 anos do século XIX e, quando comparados com Nova York, sua participação cai de 77 centavos de dólar para menos de 1 centavo de dólar, para cada dólar comprado no exterior pelo porto nova-iorquino. Pode

² *De Bow's Review of Southern and Western States*, p. 33, nov. 1852. Disponível na Virginia Historical Society.

³ *De Bow's Review of Southern and Western States*, p. 481, nov. 1852. Disponível na Virginia Historical Society.

ser que os dados oferecidos no artigo estivessem desbordados para extrapolar o efeito de isolamento virginiano e denunciar a orientação do fluxo de recursos para o porto do norte a expensas dos portos do sul.

Em meio a essa polêmica política, e a essas condições econômicas e de infraestrutura, está uma parte da explicação do porquê de o comércio entre o Rio de Janeiro e a Virgínia não aparece de forma imediata e evidente nas fontes, pois no porto sul-americano se registravam algumas importações que chegavam de Richmond, enquanto, ao mesmo tempo, não se registravam maiores exportações saindo para esse porto norte-americano. Em outras palavras, pelos registros de comércio exterior publicados no *Jornal do Commercio*, temos a impressão de que o fluxo comercial entre essas duas regiões era mínimo.

A leitura das fontes do sul dos Estados Unidos, contudo, revela que não era essa exatamente a questão. Segundo as contas que apresentou T. H. Averett em seu discurso na Câmara de Representantes da Virgínia, em 27 de março de 1850, pelos portos do norte de seu país se enviavam para o mercado internacional US\$ 40.186.782 em mercadorias que se produziam nos estados do sul e que eram *obrigadas* a se locomover para o norte antes de entrar no Atlântico. Da mesma forma, o sul importou, através do norte, um total de 9 milhões de dólares devido a não poder negociar diretamente com os mercados internacionais⁴.

Por essa razão, o fluxo comercial que saía ou entrava na Virgínia e que ia ou procedia do Rio de Janeiro pode não aparecer tão rápido nas fontes. Para a capital do Império brasileiro, a situação era totalmente diferente, pois era este o porto que centralizava ou pretendia centralizar todo o comércio internacional e era o principal entreposto para as outras regiões brasileiras do Centro e do Sul (Marcondes, 2012), e, portanto, boa parte do fluxo comercial deixava lastros na cidade.

Nesse sentido, Richmond e o Rio de Janeiro viviam situações completamente diferentes. Não obstante, é importante sublinhar que essas condições não devem levar a pensar naquela imagem estereotipada de um sul dos Estados Unidos pobre, rural e subdesenvolvido em termos industriais, se comparado com o norte (Downley, 2005). Tudo ao con-

⁴ “Speech of Mr. T. H. Averett, of Virginia. In the House of Representatives, March 27, 1850”, publicado no *Richmond Enquirer*, 28/5/1850. O *Richmond Enquirer* está disponível na Biblioteca da Virgínia, Richmond.

trário, a capital da Virgínia e futura capital dos confederados estava fortemente industrializada para os padrões da época.

A importância econômica de Richmond era tal que sua produção industrial *per capita* em 1860 foi de US\$ 209,8, enquanto a da Nova York foi de US\$ 195,54, isto é, o índice era maior na cidade do sul que na do norte. É claro que a segunda tinha um total de produção maior, mas, ao se relativizar pelo tamanho da população, a primeira era uma cidade mais rica. Não por acaso foi a capital confederada e, sobretudo, não foi por acaso que foi incendiada pelos Exércitos da União.

Por essas condições econômicas, por essas turbulências políticas e pelo relativo peso menor do comércio binacional (comparado com a Europa) é que não é simples perceber o forte fluxo comercial entre as duas regiões específicas. Só nos detalhes é que esse vínculo aparece. Será sobre esses detalhes que discutiremos nas próximas páginas.

2. Fluxo de café

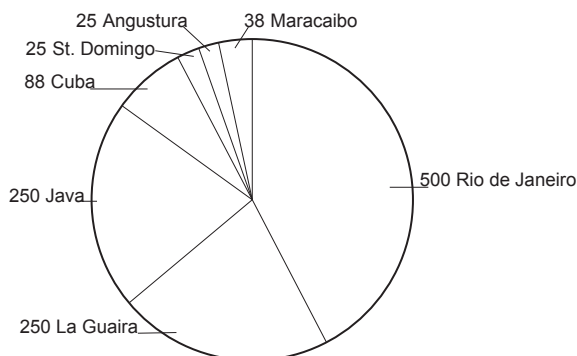
Como já se comentou, não se encontrou informação direta sobre os detalhes do comércio que saía do Rio de Janeiro e chegava na Virgínia, em meados do século XIX. Porém, a publicidade que aparecia no jornal da capital virginiana era bastante expressiva sobre a existência desse fluxo comercial, pois, em geral, os negociantes gostavam de informar a origem das mercadorias que tinham nas lojas. É evidente que essa publicidade não permite mensurar nem construir séries de tempo sobre o comércio. Ela era só uma forma de chamar atenção dos clientes e não estava pensada para ser testemunha do que acontecia na cidade. Além do mais porque, ao que tudo indica, os anúncios eram desenhados para um período longo de tempo e eram iguais durante dias ou semanas, tal e como acontece com as campanhas publicitárias.

No caso do café, era frequente ser mencionado que vinha do Caribe, especificamente Santo Domingo e Cuba, da América do Sul, em especial da Venezuela e do Brasil, e de alguns outros lugares, sobretudo Java. Às vezes os totais de todas as regiões eram acumulados e não é possível se ter uma ideia sobre a participação de cada origem.

Por exemplo, em 28 de julho de 1840 a mercearia de Lancaster, Denby & Co. informava que tinha mil sacos de café que procediam de Java, do

Rio de Janeiro, de La Guáira e de Havana⁵. Não se aclarava quanto vinha de cada porto e é bem provável que esses mil sacos indicassem que havia bastante abastecimento mais do que sinalizar um número exato. Nesse sentido, esse montante era só uma ordem de magnitude; e, por exemplo, o anúncio de R. M. Burton, que não informava nenhum total e se limitava a dizer que tinha café de Java, Manila, La Guáira e Cuba⁶, no final das contas, para nossos propósitos tem o mesmo efeito que a informação dos mil sacos do outro anúncio.

Gráfico 1 – Quantidades de sacos de café estocados segundo a publicidade do Webb, Booker & Hamilton, Richmond, 1840



Fonte: *Richmond Enquirer*, 28/1/1840. Elaboração própria.

A propaganda não permite ter um número exato, mas constata a existência desse fluxo comercial e abre a possibilidade de se saber a origem do café e as proporções em que podia chegar de cada região. Por exemplo, o Gráfico 1 apresenta as quantidades informadas pelo Webb, Booker & Hamilton sobre as origens de seu estoque. Segundo esse anúncio, eram 500 sacos chegados do Rio de Janeiro, 250 sacos de La Guáira e Java respectivamente, e com quantidades menores aparecem outros 4 portos.

Importa repetir que os números do Gráfico 1 não eram de uma fonte oficial ou, pelo menos, não de uma fonte interessada na circulação ou no abastecimento do café em Richmond; são só números da propaganda, mas, por ser precisamente uma propaganda, permitem saber que

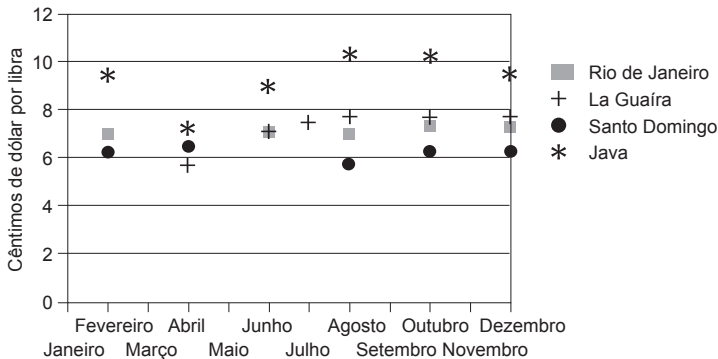
⁵ *Richmond Enquirer*, 28/7/1840.

⁶ *Richmond Enquirer*, 1º/4/1845.

se esperava (ou era a suposição) que uma porcentagem próxima da metade do total viesse da capital do Império brasileiro.

A importância do abastecimento de café do Rio de Janeiro era tal que desde, pelo menos, 1845 o jornal se preocupava em registrar seu preço. Aparecia ao lado de outras mercadorias fundamentais, como tabaco, farinha de trigo, milho e variedades de carnes. Os dados eram relativamente contínuos e, para o ano de 1845, foi possível construir uma pequena série de preços que aparece no Gráfico 2.

Gráfico 2 – Preço do café segundo sua origem no mercado de Richmond, 1845



Fonte: *Richmond Enquirer*, várias edições. Elaboração própria.

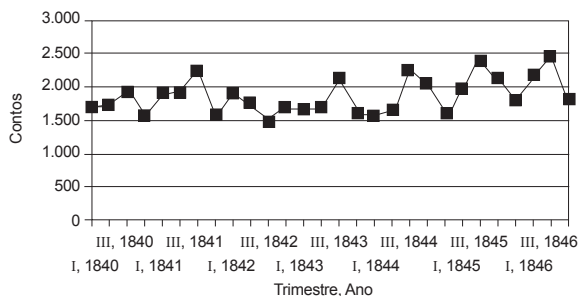
Como se observa, as quatro variedades mais importantes eram as do Rio de Janeiro, de La Guaira, Santo Domingo e Java. Entre elas, esta última era a que registrava os preços maiores, enquanto os mais baratos eram para o café que chegava de Santo Domingo. Entre esses dois limites, oscilavam os preços de La Guaira e do Rio de Janeiro, o que se correspondia com a origem manifestada pelo *Webb, Booker & Hamilton* do Gráfico 1, pois era de esperar que os cafés mais comuns oscilassem dentro do intervalo definido pelos preços dos cafés menos disponíveis.

O Gráfico 2 também permite ver a estabilidade do preço do café do Rio de Janeiro, pois nesse ano de 1845 o custo da libra em Richmond sempre se movimentou entre os 6,50 centavos de dólar e os 8 centavos de dólar. Essa estabilidade sugere um abastecimento mais ou menos constante, que conseguia manter uma reserva de provisões que reduzia as possíveis grandes oscilações nos preços. Isso não era uma coisa simples, já que o café que saía do Rio de Janeiro tinha uma for-

te estacionalidade, que abria a possibilidade de mudanças fortes em seu preço.

O Gráfico 3 apresenta as quantidades de café exportado e mensurado em contos de réis. À exceção de 1840 e 1842, todos os outros anos tiveram um comportamento, que pode ser pensado como recorrente, em que as cargas vendidas para o mercado internacional iam aumentando paulatinamente entre o primeiro e o terceiro trimestre, para, logo no último trimestre, cair rapidamente e depois começar uma nova recuperação no início do seguinte ano.

Gráfico 3 – Exportações trimestrais pelo Rio de Janeiro, 1840-1846



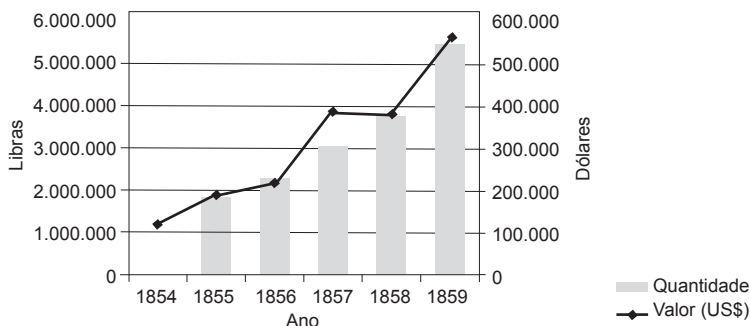
Fonte: *Journal do Commercio*, várias edições. Cálculos próprios. O *Journal do Commercio* está disponível na Biblioteca Nacional no Rio de Janeiro.

Segundo o Gráfico 3, em 1845, ano dos preços em Richmond do Gráfico 2, do Rio de Janeiro se exportaram para o mercado internacional os menores valores no primeiro trimestre; depois, no segundo, os montantes se incrementaram e se chegou ao máximo no terceiro trimestre; no quarto trimestre os valores se reduziram. Contudo, de forma interessante, na capital da Virgínia, os preços se mantiveram quase inalterados desde o começo do ano até agosto, movimentando-se no intervalo de 6,50 centavos de dólar até 7,50 centavos de dólar. Para começo de outubro, o máximo desse intervalo se deslocou para os 8 centavos de dólar e, no final desse mês, o mínimo aumentou para os 7 centavos de dólar. Porém, em dezembro, o mínimo retornava ao patamar de 6,50 centavos de dólar e o máximo se mantinha nos 8 centavos de dólar.

Os preços do café fluminense na capital virginiana eram muito estáveis. Isso estava na contramão das quantidades escoadas pelo porto

carioca, pois ali se tinha uma clara sazonalidade. Portanto, devia existir um fluxo que permitisse neutralizar essas oscilações. Ainda mais quando a pequena tendência de incremento em Richmond, em 1845, se dera justamente nos meses de maior saída de café do Porto da Guanabara, o que podia indicar um maior esforço dos comerciantes richmonianos para gerar estoques, para abastecer seu mercado durante o ano todo.

Gráfico 4 – Desembarque anual de café do Rio de Janeiro em Richmond, 1854-1859



Fonte: *Richmond Enquirer*, 24/2/1860. Cálculos próprios.

A quantidade de café carioca que era estocado e comercializado por Richmond foi se incrementado com o passar dos anos. O Gráfico 4 apresenta as quantidades e os valores do café comprado pelo porto sobre o rio James, que procedia da baía da Guanabara. Nos cinco anos que vão de 1854 até 1859, as importações se multiplicaram por um fator de 4,51, ao pular dos US\$ 123.778 para US\$ 559.220. Esse impressionante aumento não foi gerado pelo incremento nos preços, pois o volume recebido por Richmond passou de pouco menos de 2 milhões de libras para quase 5 milhões e meio de libras entre 1855 e 1859; portanto, as expansões de valor e quantidade são mais ou menos semelhantes, como o Gráfico 4 permite observar.

A cada ano que passava nos finais da década de 1850, os virginianos gastavam mais com as compras da bebida fluminense. Essas compras eram tão importantes para eles que seu principal jornal publicou os dados do Gráfico 4. Mas, do outro lado do Atlântico, esse café vendido não era visto com muita atenção, pois, segundo o principal jornal carioca, nos anos de 1854, 1855 e 1856, Richmond era só o número 13 na sequência ordenada de portos que recebiam as exportações de café.

Em primeiro lugar estava Liverpool com compras maiores que 15 mil contos de réis.

Por esse diferencial de patamares, para os olhos dos fornecedores cariocas, Richmond nem sequer era comparável com esses destinos, pois o porto inglês era quase infinitamente maior que o virginiano como importador, mas, para esses virginianos, o café carioca era fundamental, pois dele dependia a maior parte de seu abastecimento. Porém, e apesar da importância menor que tinha para os cariocas, o jornal da cidade se dava ao trabalho de registrar, uma vez por outra, o que acontecia com o café em Richmond. Por exemplo, em 24 de janeiro de 1860, informava-se que no final de 1859 se venderam 937 *saccas* com um preço de 12,25 cêntimos de dólar e outras 68 *saccas* em 12 cêntimos de dólar⁷.

Mas, embora houvesse notícias do mercado de café no porto do rio James, estas não eram frequentes. Isso se explica, por um lado, por que as quantidades movimentadas não eram significativas para os brasileiros, mas, por outro lado, também poderia ser pelo viés nas fontes que, provavelmente, registravam a exportação para um porto diferente do da capital da Virgínia, quando, na realidade, ele poderia ir para ser consumido nesse estado.

Contudo, e sem negar completamente o viés no registro, as quantidades que chegavam para o estado eram definitivamente menores, se comparadas com outros lugares, pois Baltimore, que pela localização poderia ser o porto do norte que atuaria no comércio virginiano, não conseguia se equiparar aos destinos europeus⁸. Seja como for, é claro que, para os cariocas, a Virgínia não era um destino importante para suas exportações de café, mas, no sentido contrário do fluxo, para os virginianos os envios do Rio de Janeiro eram centrais e seu gasto, cada vez maior, é um bom indicador dessa importância.

⁷ *Jornal do Commercio*, 24/1/1860.

⁸ Por exemplo, entre 1º e 21 de janeiro de 1860, exportaram-se para Baltimore 2 mil sacas de café. Nesse mesmo mês se exportaram para a periférica Copenhague 2.400 sacas e, para a mais central Le Havre, 6.530 sacas. Em outras palavras, tanto uma quanto a outra superaram Baltimore. Fonte: *Jornal do Commercio*, 22/1/1860.

3. Fluxo de farinha de trigo

Se entre 1858 e 1859 os virginianos incrementaram suas importações de café do Rio de Janeiro de menos de 400 mil dólares para mais de 500 mil dólares, isso não significa que seu comércio com os sul-americanos fosse deficitário, pois os cariocas eram grandes compradores de mercadorias embarcadas pelo rio James. Em 1856 foram exportados para o Brasil US\$ 1.275.198, em 1857 esse valor foi para US\$ 1.544.246 e finalmente em 1858 era de US\$ 1.735.211. Para se ter uma ideia dessa importância, basta citar os números de exportação para a Inglaterra: em 1856 foram US\$ 1.628.316, em 1857 foram US\$ 1.218.821 e em 1858 foram US\$ 1.687.689⁹.

Isso significa que, de 1856 a 1857, o Brasil superou a Inglaterra no valor de exportações virginianas. Dessa forma passava a ser o primeiro destino. Longe desses patamares estavam os portos na França, na Itália e em outros lugares da Europa e da América (McLeod, 1991, p. 57). O que os cariocas compravam da Virgínia era farinha de trigo. Na capital do estado do sul norte-americano, localizavam-se grandes moinhos, mas a importância deles não deve levar a esquecer que o principal produto de exportação continuava sendo o tabaco. Em 1857, desse produto se exportaram US\$ 4.242.489, enquanto de farinha as exportações foram de US\$ 1.899.231, ou seja, muito menos da metade. Em realidade, nesse ano, o total exportado por Richmond foi de US\$ 6.253.662, o que significa que o tabaco respondia por 67,8% do total e a farinha de trigo por 30,3%. As outras mercadorias eram infinitamente menores¹⁰.

Os cariocas, contudo, não tinham interesse no tabaco. Para eles o importante era a farinha de trigo, por isso acompanhavam, com cuidado, as informações sobre a sua produção. Da mesma forma que acontecia com o jornal richmoniano, o principal jornal fluminense publicava as compras efetuadas dos virginianos. Por exemplo, em 29 de setembro de 1856 o *Jornal do Commercio* mencionava que, no ano fiscal de 1854-1855, essas importações foram de 423:503\$000 e, no ano fiscal de 1855-1856, eram de 513:916\$000¹¹.

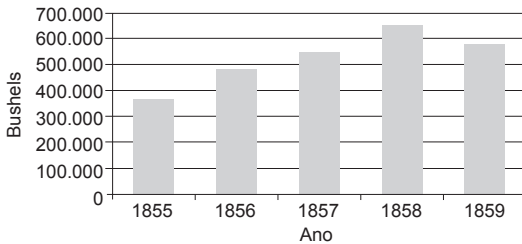
⁹ “Richmond Whig”, *Annual Review of Foreign and Domestic Trade of Richmond*, 13/1/1859. Disponível na Virginia Historical Society, HF3163.R5 W4.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ *Jornal do Commercio*, 29/9/1856.

Assim, os movimentos nos volumes produzidos e comercializados por Richmond eram conhecidos. O Gráfico 5 apresenta as quantidades exportadas por esse porto nos últimos cinco anos da década de 1850. Como se observa, estas foram de expansão e é provável que a queda de 1858 para 1859 tenha sido consequência da crise atlântica de 1857.

Gráfico 5 – Exportações de farinha de trigo de Richmond, 1855-1859



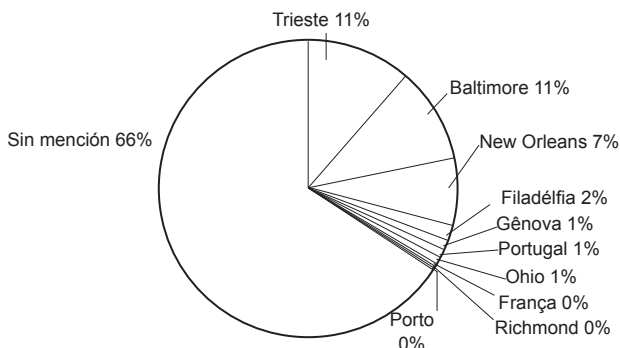
Fonte: *Richmond Enquirer*, 24/2/1860. Cálculos próprios.

Os preços da farinha importada do rio James também eram seguidos pelo jornal da baía da Guanabara. Por exemplo, em 1860 se registrou que essa mercadoria oscilava entre 16\$000 por barrica, mínimo de 24 de janeiro, até o máximo registrado em 4 de junho, quando chegou ao patamar de 17\$500¹². Também se informavam os valores daquela que procedia de outros lugares. Por exemplo, de Trieste oscilava entre 19\$000 e 22\$000 e de Baltimore entre 13\$250 e 14\$250.

Apesar de os preços da farinha de diferentes origens serem publicados regularmente, estabelecer as quantidades que chegavam de cada lugar não é uma tarefa simples, pois o comum não era informar os detalhes das importações efetuadas e só alguns portos eram mencionados. O Gráfico 6 apresenta um índice de participação das regiões que abasteciam a cidade do Rio de Janeiro. Esse índice deve ser tratado com cuidado, pois não é a porcentagem de farinha de trigo comercializada ou consumida.

¹² *Jornal do Commercio*, várias edições.

Gráfico 6 – Índice de procedência geográfica registrada no total de estoques de farinha de trigo no Rio de Janeiro, 1860



Fonte: *Jornal do Commercio*, várias edições. Cálculos próprios.

Na maioria dos meses de 1860, o *Jornal do Commercio* publicou a quantidade de estoques disponíveis de farinha de trigo nos armazéns da cidade, segundo sua procedência ou marca. Para calcular o índice, foram agregados todos os dados do estoque mensal de cada origem e depois estabelecida a porcentagem que esse agregado representava no total anual. Isso significa que os totais se correspondem com a disponibilidade mensal e não com os registros de entrada, como o fez Ribeiro (2014), ou de consumo. Portanto, esse agregado é só um indicativo da importância da procedência, já que, de forma estrita, esses estoques não deveriam se somar, pois eles informam o que ficava nos armazéns na data em que o jornal publicava e, nesse sentido, é possível que nosso indicador some várias vezes a mesma farinha, porquanto ela poderia ter sido armazenada por vários meses.

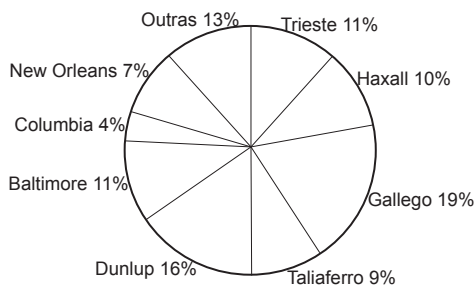
Porém, provavelmente esse não foi o caso, ou pelo menos não devia ser tão grande a quantidade de farinha acumulada por meses como para chegar a desvirtuar os índices e os transformar em completamente inviáveis. Na prática, numa cidade do tamanho do Rio de Janeiro, com o tipo de clima que tem e com as técnicas de armazenagem da época não se poderia deixar por longos períodos de tempo a farinha de trigo estocada sem se movimentar.

Os índices do Gráfico 6 afirmam que as maiores regiões de abastecimento para os fluminenses eram Trieste e Baltimore, na Europa e nos Estados Unidos respectivamente. Não obstante, o índice de cada uma é

bem menor, com escassos 0,11. Ao mesmo tempo, segundo a procedência direta informada pelo jornal, de Richmond só provinham 290 barricas, que chegaram no começo de junho¹³. O problema, ou o interessante, dos índices não é tanto a agregação dos estoques, mas sim a quantidade de farinha que chegava de lugares desconhecidos, que não são mencionados, e que atinge o patamar de 0,66, ou seja, seis vezes a mais que os principais portos conhecidos.

O jornal informava a procedência geográfica ou a marca. Todas aquelas das que só se tem informação da marca aparecem no Gráfico 6, sem menção da origem. Para resolver esse vazio de procedência, o Gráfico 7 apresenta todos aqueles lugares e marcas que se podem considerar relevantes, essa relevância pode ser definida por ter mais de 8 mil barricas disponíveis no agregado anual. Dessa forma, o mínimo fica com a farinha Columbia, com 8.001 barricas, que corresponde ao índice de 0,04.

Gráfico 7 – Grandes marcas ou procedência dos estoques de farinha de trigo no Rio de Janeiro, 1860



Fonte: *Jornal do Commercio*, várias edições. Cálculos próprios.

O máximo corresponde à marca Gallego, que no agregado anual tinha 35.520 barricas, o que significava um índice de 0,19, maior que qualquer uma das procedências geográficas informadas. Entretanto, esta era uma das marcas das que o jornal não deixava registro de origem. O mesmo acontecia com a marca que ficava no segundo lugar, a Dunlup, com 30.596 barricas, que a levavam a ter um índice de 0,16. Em terceiro lugar, encontrava-se Trieste, que, no agregado dos dois tipos de

¹³ *Jornal do Commercio*, 4/6/1860.

farinha que enviava, chegava às 21.372 barricas, o que gerava um índice de 0,11, dado que era conhecido no Gráfico 6. Também já se sabe que Baltimore tinha o mesmo índice. Próximos desse número estavam as seguintes duas marcas, a Haxall, com 0,10, e a Taliaferro, com 0,9, que correspondiam a 19.404 barricas e 17.567 barricas respectivamente, no agregado anual. Para essas duas últimas marcas também não se informava o lugar de onde procediam.

Como o Gráfico 7 deixa claro, essas quatro marcas, Gallego, Dunlup, Haxall e Taliaferro, respondiam por boa parte da farinha que aparece sem menção de origem no Gráfico 6. Contudo, é possível saber qual era sua procedência. Para o caso da Gallego, seu nome completo era Gallego Mill, estava localizado na esquina da Rua 12 com a Rua Canal, em Richmond (Ferslew, 1860, p. 13). Seu prédio foi construído em 1835, reconstruído ou acrescentado em 1848 e 1860 (Steger, 1999). Durante a Guerra Civil, esse moinho se transformou no maior dos Estados Unidos, com uma produção de 190 mil barris. Talvez por isso a União tivesse tanto afã de incendiá-lo em 1865 (Virginia Historical Society, 2001).

Em segundo lugar do índice, aparece a marca Dunlup. Sua farinha vinha do moinho do mesmo nome, o Dunlup Mills, que se localizava na esquina da Rua Primeira com a Rua Hull, em Chesterfield, na Virgínia (Clark, 2006). Encontrava-se nas imediações de Richmond, e esse condado se limita com Henrico, condado que contém a capital do estado.

Haxall, que aparece como a terceira das marcas, era produzida pelo Hallax Mill, que também estava em Richmond, às margens do rio James. De seu prédio ainda existem algumas fotos tiradas durante a Guerra Civil, que enfatizam a sua localização e seu imponente tamanho (Library of Congress Prints and Photographs, 1865a, 1865b), pois, na década de 1860, chegou a ser o segundo em volume de produção nos Estados Unidos, atrás só de seu vizinho, o Gallego Mills (Virginia Historical Society, 2001).

A marca Taliaferro também provinha do mesmo estado e era propriedade de uma rica família, que tinha precisamente esse sobrenome, Taliaferro, a qual vivia entre Richmond e Essex, na Virgínia (Anderson, 1922; Virginia Historical Society, 2005). Assim, o índice de procedência da farinha de trigo no Rio de Janeiro chega a 0,54. Com esse dado, não ficam dúvidas de que esse fluxo comercial era fundamental, pois nenhum

outro lugar poderia se equiparar com a Virgínia como fornecedor da farinha dos cariocas, porque o índice era mais de quatro vezes maior que os da segunda e da terceira região de origem.

Ao observar os dados de disponibilidade de farinha de trigo nos depósitos do Rio de Janeiro em 1860, fica clara a preminência virginiana, pois sempre, e em todo momento em que o jornal registrou as quantidades, aparecia esse estado do sul norte-americano como a principal procedência¹⁴. O dia desse ano que registrou o maior volume disponível total foi 20 de maio, com quase 40 mil barricas¹⁵. Imediatamente depois, 4 de junho, os estoques se reduziram ao menor valor registrado no ano, com pouco mais de 7 mil barricas¹⁶. A razão dessa forte queda não está clara, pode-se tratar de uma redução das importações devido aos altos números do mês anterior. Também poderia ser uma diminuição do ritmo de saída de Richmond (embora quase todas as origens também diminuíssem e, portanto, não parece ser esse o caso), ou poderia ser consequência do curto período de tempo entre as duas medições que realizou o jornal, pois a de maio foi na segunda metade do mês e a de junho foi bem no começo do mês.

Entre fevereiro e maio, os estoques mensais sempre foram maiores às 20 mil barricas. Em junho aparece a redução já mencionada, mas em julho a disponibilidade aumenta, e de novo supera as 25 mil barricas. Não obstante, em setembro e outubro, novamente se reduz, não até o patamar de junho, mas fica próxima das 15 mil barricas.

Esses movimentos nos volumes podem ser comparados com os de preços. Em janeiro, a barrica da marca Haxall se movimentava entre os 18\$000 e 19\$000. Em junho, o preço máximo estava em 20\$000 e o mínimo continuava no valor de janeiro. Logo depois, em julho, os 18\$000, que era o preço mínimo, passaram a ser o valor médio. Com a marca Gallego a situação era um pouco diferente, pois em maio se vendia por 17\$000 a barrica, em junho aumentou para 19\$000 e, em julho, se reduziu, mas tão só até 18\$000¹⁷.

¹⁴ Em 1860, com exceção dos meses de janeiro, agosto, novembro e dezembro, o *Jornal do Commercio* informou a disponibilidade de farinha de trigo. Em todos esses meses, o agregado das marcas virginianas era maior que o fornecimento de outras regiões.

¹⁵ *Jornal do Commercio*, 20/5/1860.

¹⁶ *Jornal do Commercio*, 4/06/1860.

¹⁷ Fonte: *Jornal do Commercio*, várias edições.

Portanto, pode se pensar que existiria alguma correspondência entre preço e quantidade, pois, no momento de escassez, os preços poderiam se elevar. Porém, o incremento do valor foi proporcionalmente muito menor que a forte queda nos estoques. Além disso, a farinha de trigo que provinha de Baltimore permite agregar elementos para entender a situação, pois seu intervalo de preços era entre 12\$000 e 15\$000 por barrica, isso desde janeiro, e se mantinha nesses patamares em junho, mês da menor disponibilidade¹⁸.

É importante saber que o *Jornal do Commercio* afirmava que a farinha com maior demanda era a que chegava de Baltimore, provavelmente como consequência de seu menor preço. Porém, as quedas nos seus volumes não modificaram o intervalo de oscilação de seus preços; portanto, em vista dessa não correspondência entre preço e quantidade no caso específico de Baltimore, poderia se pensar que a relação geral entre estoques e valor não era tão simples como reações às carestias ou às abundâncias.

Para entender plenamente as oscilações dos preços, uma outra pesquisa poderia indagar a elasticidade – preço dessa mercadoria, mas prestando muita atenção à elasticidade cruzada entre origens da farinha, pois, de fato, são diferentes as marcas e as procedências, e elas podem ser substitutas umas das outras no mercado. Mas, ao mesmo tempo, o peso virginiano e de suas quatro marcas era muito forte no mercado carioca, em consequência, para explicar a situação, é necessário conhecer a rede de comerciantes que traziam essa farinha de Richmond (o que permitiria entender se essas quatro marcas são realmente concorrentes entre si). Também é preciso entender as condições em que esta se produzia na Virgínia, pois, provavelmente, o que acontecia no estado norte-americano tinha reflexos imediatos no Império sul-americano através da transmissão dos preços da farinha, que em última instância era a transmissão dos preços do pão.

Infelizmente não é este o texto para entrar nesse problema. Por enquanto se chega ao objetivo deste artigo: demonstrar que o fluxo comercial existia e que ele era vital para as duas regiões.

¹⁸ Fonte: *Jornal do Commercio*, várias edições.

Conclusões

Neste texto se pretendia constatar a existência de um fluxo comercial entre a Virgínia e o Rio de Janeiro, em meados do século XIX. Queria se mostrar que esse vínculo era fundamental para elas, mesmo quando, ao observar diretamente as fontes, não se tivesse percepção dessa importância. Como deve ter ficado claro, a Virgínia dependia do Rio de Janeiro para se abastecer de café, e o Rio de Janeiro dependia da Virgínia para se abastecer de farinha de trigo.

Essa conexão é pouco conhecida pela historiografia e este texto não consegue iluminar e resolver todo o problema do vínculo econômico entre as duas regiões. Aclarar esse ponto é uma tarefa maior do que é possível de se discutir nestas páginas. Mas, mesmo assim, espera-se que o objetivo tenha sido alcançado, isto é, verificar que o fluxo comercial existia e era central para as duas sociedades.

Para outros trabalhos seria pertinente avançar na quantificação financeira desse fluxo e não só os montantes de compras e vendas que foram aqui apresentados. Nesse sentido, seria importante saber como se financiava esse fluxo, se as transações eram diretas entre as regiões ou se as instituições de intermediação financeira apareciam nas negociações. Por esse caminho seria necessário conhecer a rede de negócios e os negociantes, se os vínculos entre esses agentes eram puramente comerciais ou se eles se estendiam a redes políticas ou familiares.

Transitar do fluxo comercial já constatado nestas páginas para o vínculo financeiro e daí passar para saber se existiam redes sociais entre a Virgínia e o Rio de Janeiro em meados do século XIX não é um problema menor, pois tanto a farinha de trigo que viajava do norte para o sul quanto o café que percorria do sul para o norte eram mercadorias produzidas por economias escravistas.

Estas eram duas economias gigantescas e modernas, que se fundamentavam no trabalho dos cativos. Essa base escravista também significava que cada dia que passava, durante aquelas décadas, elas estavam cada vez mais isoladas no meio de um contexto atlântico, no qual se incrementava o abolicionismo. Portanto, esse fluxo comercial era um fio que as unia como pares. Daí a importância, além do abastecimento e do giro financeiro, de ter havido esse vínculo comercial.

Não se quer dizer que o comércio de farinha de trigo e café fosse

consequência do vínculo político. Nada disso. O fluxo era comercial, mas provavelmente levava e trazia mais que mercadorias. Outras pesquisas, após estabelecer os mecanismos financeiros e as redes sociais, poderiam ajudar a entender se elementos políticos viajavam nos navios que uniam o rio James e à baía da Guanabara.

Referências bibliográficas

- ABREU, M. Brazil as a debtor, 1824–1931. *Economic History Review*, v. 59, n. 4, p. 765–787, 2006.
- ANDERSON, C. H. *Genealogical notes concerning the Taliáferro family*. Virginia Historical Society, 1922.
- AZEVEDO, C. M. M. de. *Abolicionismo: Estados Unidos e Brasil, uma história comparada, século XIX*. São Paulo: Annablume, 2003.
- BERGAD, L. *The comparative histories of slavery in Brazil, Cuba and the United States*. New York: Cambridge University Press, 2007.
- CARVALHO, J. M. de. *A construção da ordem: a elite política imperial*. Teatro das sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: EDUFRRJ/Relume Dumará, 1996.
- CLARK, F. W. *Chesterfield county*. Charleston: Arcadia Pub, 2006.
- COSTA, D. I. Fronteiras nas Américas: tamanho e composição dos domicílios rurais no Oeste do Brasil e Estados Unidos na primeira metade do século XIX. *Revista de História Comparada*, v. 5, n. 1, p. 42–65, 2011.
- COSTA, E. V. da. Política de terras no Brasil e nos Estados Unidos. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Editora UNESP, 2007.
- DOWNLEY, T. *Planting a capitalist south*. Master, merchants and manufacturers in the southern interior, 1790–1860. Louisiana: Louisiana State University Press, 2005.
- FENOALTEA, S. Slavery and supervision in comparative perspective: a model. *The Journal of Economic History*, v. 44, n. 3, p. 635, 1984.
- FERSLEW, E. Directory for the city of Richmond, 1860.
- GRAHAM, R. *Alimentar a cidade*. Das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780–1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2013.
- GUIMARÃES, C. G. O Império e o crédito hipotecário: o estudo de caso do Banco Commercial e Agrícola, 1858–1861. Niterói, 2012 (manuscrito).
- HOLT, M. F. *The political crisis of the 1850s*. New York: Norton, 1983.
- HSUS. Historical Statistics of the United States. *Millennial edition*, 2006. Disponível em <<http://www.csep.ucr.edu/HSUS/HSUS.html>>. Acesso em 30/1/2011.
- KIMBALL, G. *American city, southern place: a cultural history of Antebellum Richmond*. London: University of Georgia Press, 2000.
- KLEIN, H.; VINSON, B. *African slavery in Latin America and the Caribbean*. Oxford University Press, 2007.

- LIBRARY OF CONGRESS PRINTS AND PHOTOGRAPHS. Richmond, Va. Haxall & Crenshaw's Flour Mill; canal lock in foreground. Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, DC, 1865a. Disponível em <<http://www.loc.gov/pictures/item/cwp2003000664/PP/>>.
- LIBRARY OF CONGRESS PRINTS AND PHOTOGRAPHS. Richmond, Virginia. Group of Negroes ("Freedmen") by canal. Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, DC, 1865b. Disponível em <<http://www.loc.gov/pictures/item/cwp2003005762/PP/>>.
- LOBO, E. M. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. V. 1-2. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.
- MARCONDES, R. L. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de Economia Política*, v. 32, n. 1, p. 142-166, 2012.
- MCLEOD, N. *Free labor in a slave society*. Richmond: Howard University, 1991 (Ph.D. Diss.).
- MORGAN, E. S. *American slavery, American freedom: the ordeal of colonial Virginia*. New York: Norton, 2003.
- PELAÉZ, C.; SUZIGAN, W. *História monetária do Brasil: análise da política, comportamento e instituições monetárias*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1981.
- RIBERO, Alan. *"The leading commission-house of Rio de Janeiro"*. A firma Maxwell, Wright & Co. no comércio do Império do Brasil (c. 1827-c. 1850). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2014 (Tese de Doutorado).
- ROTHMAN, Joshua. *Notorious in the neighborhood: sex and families across the color line in Virginia, 1787-1861*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2003.
- RYAN, J. J. *Credit where credit is due: lending and borrowing in Rio de Janeiro, 1820-1900*. Los Angeles: University of California, 2007 (Ph.D. Diss.).
- SCHNITTMAN, S. G. *Slavery in Virginia's urban tobacco industry, 1840-1860*. New York: University of Rochester, 1986 (Ph.D. Diss.).
- SORENSEN, Leni. *Absconded: fugitive slaves in the Daybook of the Richmond Police Guard, 1834-1844*. College of William and Mary in Virginia, 2005 (Ph.D. Diss.).
- STEGER, W. H. *"United to support, but not combined to injure": free workers and immigrants in Richmond, Virginia, during the Era of Sectionalism, 1847-1865*. Washington: George Washington University, 1999. (Ph.D. Diss.).
- STEIN, S. *Vassouras: a Brazilian coffee county, 1880-1900*. Cambridge: Harvard University Press, 1957.
- TANNENBAUM, F. *Slave and citizen: the negro in the Americas*. New York: Knopf, 1947.
- UNIVERSITY OF VIRGINIA; S. D. C. HISTORICAL CENSUS BROWSER. *Historical census browser*, 2004. Disponível em <<http://fisher.lib.virginia.edu/collections/stats/histcensus/index.html>>. Acesso em 31/1/2011. A partir de <<http://mapserver.lib.virginia.edu/>>.
- VALENCIA, C. E. *A economia dos negros livres no Rio de Janeiro e Richmond, 1840-1860*. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2012 (Tese de Doutorado).

- VIRGINIA HISTORICAL SOCIETY. *Lost Virginia*. Vanished architecture of the old dominion, vahistorical.org., 2001. Disponível em <<http://www.vahistorical.org/lva/gallego.htm>>. Acesso em 12/7/2012.
- VIRGINIA HISTORICAL SOCIETY. Hunter Family Papers, 1766-1918, vahistorical.org., 2005. Disponível em <<http://www.vahistorical.org/arvfind/hunter.htm>>. Acesso em 12/7/2012.
- WALTON, G.; ROCKOFF, H. *History of the American economy*. Mason: Cengage Learning, 2010.

