

Os mapas de exportações como fonte de pesquisa

(Segunda metade do século XVIII e início do século XIX)

Export Registers as a Research Source

(*Second Half of the 18th and Early 19th centuries*)

Diego de Cambraia Martins^{a, @} e Felipe de Souza Melo^b

^aDoutorando do Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da FFLCH-USP

^bDoutorando no Instituto Universitário Europeu (EUI), Florença

@ Contacto: cambraia.martins@gmail.com

Resumo

Neste artigo discutimos acerca dos Mapas de Exportação como fonte de pesquisa, principalmente para o período compreendido entre meados do século XVIII e os anos iniciais do século XIX no Império Português. Nosso objetivo é apresentar essas fontes, explicar os principais métodos que podem ser utilizados para produção de séries, bem como suas potencialidades gerais. Baseados nos conceitos da História Serial, pretendemos apresentar uma nova abordagem para os estudos do comércio ultramarino português, do transporte de mercadorias coloniais e manufaturadas e até mesmo dos sujeitos envolvidos no contexto econômico do Atlântico Português.

Palavras-chave

História Serial | Comércio Português | Transporte Ultramarino

Códigos JEL

D00 | P20 | R00 | R40 | O30

Abstract

In this article we discuss Export Registers as a research source, mainly for the period between the mid-eighteenth century and the early years of the nineteenth century in the Portuguese Empire. Our goal is to present these sources, explain the main methods that can be used for the compilation of series, as well as their potential uses. Based on the concepts of Serial History, we intend to present a new approach to the study of Portuguese overseas trade, the transportation of colonial and manufactured goods, and even the people involved in the economic context of the Portuguese Atlantic.

Keywords

Serial History | Portuguese Trade | Overseas Shipping

JEL Codes

D00 | P20 | R00 | R40 | O30

Artigo recebido em 23/04/2019. Aprovado em 08/10/2019.

1. Introdução

A despeito de inúmeras controvérsias, ainda é mais ou menos consenso de que a principal característica do ofício do historiador é o estudo do homem no tempo (BLOCH, 2001, 55). A História Econômica não foge muito dessa assertiva. Conquanto que para períodos, digamos, pré-estatísticos, reconstituir dados de natureza econômica exige um esforço de garimpo e compilação de fontes seriais. Afora isso, sempre há a frustração de se deparar com lacunas decorrentes de registros incompletos, uma vez que não era preocupação dos contemporâneos a elaboração de estatísticas tal como são comuns nos dias atuais. Por isso que os mapas¹ de exportação podem ser vistos como de pouca importância quando analisados isoladamente.

¹ Além do seu significado geográfico, a palavra "mapa" era também um sinônimo para a palavra "lista". Cf. SILVA, 1789, 266.

Avulsamente, eles apenas contribuiriam para demandas específicas, como em responder quem era o capitão de tal embarcação em tal ano, por exemplo.

O verdadeiro contributo dessa fonte reside na sua potencialidade em oferecer dados seriais para os pesquisadores e mostrar o desempenho econômico de algumas regiões do Império Português. A partir da coleta e sistematização de dados é possível desdobrar outros caminhos de pesquisa que podem ser de caráter serial ou apenas pontuais. Este artigo, nesse sentido, pretende explorar o potencial documental ofertado pelos mapas de exportação da segunda metade do século XVIII. Os mapas (de frotas, de embarcações e gerais) registravam as saídas de mercadorias dos portos brasileiros com destino aos portos portugueses. Além de recordarem exportações de mercadorias (em unidades ou em unidades de medida) assinalam também os seus preços, valores exportados, nomes de capitães, tipos de embarcações e rotas. Devidamente coletados e seriados, esses dados possibilitam reconstituir parte do movimento comercial das colônias portuguesas. Além disso, como alguns dados são passíveis de desagregação, os resultados se tornam ainda mais ricos, convidando o cruzamento e comparação com outras fontes de caráter econômico, estatístico e serial, como se pretende demonstrar.

2. Os Mapas de Exportação

Os mapas de exportação podem ser divididos em três grupos:

- 1) os mapas de carga, que eram registros individuais de embarcações;
- 2) os mapas de frota, que registravam várias embarcações em um só documento;
- 3) por fim, os mapas gerais, que registravam informações de cunho econômico de forma ampla, e não só referente ao despacho de embarcações.

Os mapas de carga trazem à tona o que cada embarcação carregava quando saía dos portos do Brasil. As embarcações só poderiam zarpar dos portos coloniais depois de emitidos tais mapas, para que assim se evitasse o contrabando e para que a tripulação não extrapolasse os produtos coloniais que poderiam levar por sua conta. Esses mapas, geralmente, eram emitidos pelos Juizes das Alfândegas dos portos de saída. Passavam pelas mãos do governador e eram destinados a secretaria de estado da Marinha e Ultramar. Neles iam registradas a quantidade de cada produto transportado, suas formas de armazenamento, bem como o valor total da carga. Esse valor dizia respeito aos preços dos produtos na colônia, ou seja, não estavam embutidos os custos do negócio, tais como frete, seguro e a própria margem de lucro. Vejamos a figura a seguir:

Fig. 1. Mapa da Carga da Galera São Sebastião Rainha de Portugal.

Mapa da Carga que exporta a Galera S. Sebastião Rainha de Portugal, Capitam João Pedro Machado do Porto da Cidade do C. Maranhão p. o de Lisboa em 22 de Janeiro de 1784.



	<i>Algodão</i>	<i>Arroz</i>	<i>Atanados</i>	<i>Couro</i>	<i>Gengibre</i>	<i>Café</i>	<i>Cacau</i>	<i>Goma</i>	<i>Achas de Lenha</i>	<i>Valor dos Efeitos</i>
<i>Arrobas</i>	2.125, e 31	7.193, e 6	375	370	26, e 9	42, e 6	3, e 7	228	600	<i>15.722\$210</i>
<i>Cuítos</i>	4.200	700	300	1000	1600	4.000	2000	800	500	

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos do Maranhão, Documento 5564.

Na parte superior há o cabeçalho, no qual identificamos que se trata de uma embarcação do tipo *galera* e de nome *São Sebastião Rainha de Portugal*. Além disso, é possível apontar o nome do capitão João Pedro Machado; nota-se também o porto de onde o navio foi despachado, bem como a data de partida e para onde ele se destina: no caso, a galera São Sebastião partiu da cidade de São Luís, na capitania do Maranhão, no dia 22 de janeiro de 1784, tendo por destino Lisboa. A seguir, na faixa central do documento, temos o mapa propriamente dito. Na primeira linha há as mercadorias que foram remetidas na embarcação: Algodão, Arroz, Atanados (couro seco, tratado com tanino), Couros (em cabelo), Gengibre, Café, Goma e Rachas de Lenha. Na linha logo abaixo há as quantidades enviadas de cada produto, quantificada em arrobas. Já na última linha estão os preços de cada um dos itens enviados. Na última coluna, à direita, temos o valor total dos efeitos, ou seja, toda a mercadoria que foi despachada na galera São Sebastião valia 15:722\$210 réis.

A Figura 1 demonstra um mapa de carga bem simples, com poucas informações. Tudo leva a crer que a partir de 1780 as diretrizes para a confecção dos mapas mudaram. Em todas as praças brasileiras esses registros se tornaram mais detalhados, o que permite a coleta de dados desagregados. Vejamos a Figura 2, abaixo, que retrata um Mapa mais completo:

Fig. 3. Mapa da Carga do Navio Santíssimo Sacramento, Nossa Senhora do Carmo, Pérola do Mar.

MAPPA DA CARGA DO Navio Santissimo Sacramento Nossa Senhora do Carmo Pérola do Mar.
Capitão Antonio José Mendes vindo de Pernambuco para Lisboa, em 18 de Abril de 1787.

GENEROS.		China.	India.	Caraca.	Barril.	Canon.	Méio.	Papayas.	Amendoim.	Socor.	Piper.	Tabaco.	Plum.	Quinua.	Arroz.	Arroz.	Almôdo.	Feijoa.	TOTAL.
Alfucar	Branco fino	43	81											1658		1700			2155 \$ 600
	Dito redondo	136	16	22										53570		1100			6448 \$ 350
	Dito baixo	161												6739		800			5391 \$ 200
Mafcovado	Mafcovado	110												4567		500			2289 \$ 500
	Canros em cabelo				6525											1700			11092 \$ 500
Citrancia	Salla																		0
	Vaqueta							10124											6479 \$ 360
Secca	Assador																		0
	Goma																		0
Malbado	Algodão							603						3542		7300			28815 \$ 000
	Molajo																		0
Madeiras	Agua-ardente																		0
	Tabaco de estada										28							20000	60000
	Dito de offalhar																		0
	Placa de construção																		0
	Pau bregil													2776					0
														332					0
RESUMO.		450	16	81	22	6525		10124		603		28		2776					627218 \$ 10

Antonio José Mendes

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos de Pernambuco, Documento 11463.

Outro tipo de documentação parecido com os mapas de carga são aqueles produzidos quando da chegada das embarcações ao Reino. Semelhantemente aos mapas, a documentação das *visitas do ouro*, por exemplo, também tinha um caráter de fiscalização. As visitas do ouro eram feitas pelas inspeções de alfândega nas embarcações chegadas do Ultramar. Muito possivelmente, o encarregado de subir a bordo dos vasos para verificar os seus conteúdos tinha em mãos o seu respectivo mapa de carga com o qual poderia comprovar a idoneidade dos carregamentos, ou seja, verificar se houve ou não práticas de contrabando ou descaminho. Feita a vistoria, o responsável elaborava um registro e o enviava também ao secretário de estado da Marinha e Ultramar. Era uma estratégia ainda em sintonia com as preocupações da política pombalina da época, e que deve ser interpretada em conjunto com outros eventos, como a proibição dos comissários volantes, a criação das companhias e os incentivos para fomentar a indústria doméstica portuguesa. Ao proibir a atuação dos agentes itinerantes pretendia-se coibir os sucessivos desfalques que esses pequenos comerciantes faziam com o capital de seus credores; a criação das companhias monopolistas para o Brasil, além de pretenderem fomentar o desenvolvimento econômico dos seus locais de atuação, tinha também como finalidade barrar a atuação de mercadores de outras nacionalidades, mais especificamente os ingleses; e as políticas industriais procuravam, da mesma forma, contornar a presença estrangeira em Portugal, desta vez por meio da substituição das importações. Tudo isso fazia que uma série de indivíduos, tanto nacionais como estrangeiros, se vissem privados do lucrativo comércio colonial, o que por sua vez, os incentivava

a adotarem práticas ilícitas para acessar esses mercados, os contrabandos e descaminhos faziam parte dessa tática. Some-se a isso a crise da mineração, que fazia com que a Coroa Portuguesa prestasse mais atenção nos clássicos produtos agrícolas do Brasil e se esforça-se mais ainda em remediar as ilegais práticas comerciais. Esses elementos da política pombalina e as escassez do ouro, naturalmente, chamavam das autoridades portuguesas um maior rigor na coleta dos impostos. Sendo assim, tanto os mapas como as visitas do ouro, podem ser compreendidos como instrumentos importantes dentro dessa conjuntura para o aperfeiçoamento do aparelho fiscal português.

Muito embora as visitas do ouro sejam registros bem mais simples que os mapas de carga, mesmo quando a comparação é feita com o primeiro tipo de mapa exposto aqui, elas são úteis, de vez que podem preencher eventuais lacunas dos mapas. A próxima figura mostra a visita do ouro realizada no mesmo navio Pérola do Mar evidenciado no mapa anterior.

Fig. 4. Visita do Ouro do Navio Pérola do Mar.

*Visita da carga do Navio Pérola do Mar de q. he
 Term. Antonio José Mendes que seg. a viagem
 para o Porto da Índia de Libras*

<i>Caixas de Açúcar</i>	<i>— — —</i>	<i>— 160</i>
<i>Jecho de ditto</i>	<i>— — —</i>	<i>— 16</i>
<i>Barricas de d.</i>	<i>— — —</i>	<i>— 22</i>
<i>Caras de d.</i>	<i>— — —</i>	<i>— 81</i>
<i>Saquettas</i>	<i>— — —</i>	<i>— 126</i>
<i>Couro em Cabelo</i>	<i>— — —</i>	<i>— 6525</i>
<i>Sabão de Costado</i>	<i>— — —</i>	<i>— 1</i>
<i>Sau Brazil</i>	<i>— — —</i>	<i>— 532</i>
<i>Algodão</i>	<i>— — —</i>	<i>— 505</i>

*1. Dúzias
 3370 tocos
 3812 arrobas*

Antonio J. Mendes

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos de Pernambuco, Documento 11505.

É o mesmo caso da documentação do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, denominada Livros do Marco dos Navios. Essa documentação dá conta da entrada no porto de Lisboa das embarcações oriundas das mais diversas partes do Império Português entre 1769 e 1835. Nessas fontes estão registradas as datas de entrada em Lisboa, o porto brasileiro de partida, o nome das embarcações, além de seus respectivos capitães e a carga que estava trazendo (em toneladas totais, não desagregadas). O trabalho de seriar tais fontes resultou na obra monumental de Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote e António Lopes intitulado *O Movimento do Porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro* (2001), muito embora seja importante advertir, seguindo as pontuações de Pablo Oller Mont Serrath (2016), de que, pelo menos para as viagens com origem no porto de Santos, os registros do Marco dos Navios estejam incompletos. Isso ocorreu, muito provavelmente, porque as embarcações que saíram de Santos e fizeram escala no Rio de Janeiro, ou em outro porto colonial, acabaram por ser registradas como tendo origem no porto de escala.

Isso posto, o segundo tipo de mapa de exportação é aquele que captura todos os vasos que saíram de algum porto colonial rumo ao reino. São relativamente mais fáceis de se trabalhar, pois agrupam num só documento todas as embarcações que compunham a frota ou todas aquelas que saíram no período de um ano. Evitam a coleta, às vezes demorada, de se juntar documento por documento, isto é, sistematizar os dados de embarcação por embarcação isoladamente, como no caso dos mapas de carga, das visitas do ouro e do marco dos navios. A Figura 5 ilustra uma frota da CGGPM que saiu do Maranhão a 18 de dezembro de 1766.

Fig. 5. Mapas de Carga de uma Frota vinda do Maranhão

*Mapa da carga que remetem para Lisboa em os Navios da pte. de Frota,
e em os tres Navios de giro que expedimos antes della*

	Maranhão 18 de Dezembro de 1766		Maranhão	Arrobas de algodão em ramos	Arrobas de fio em Fio	Arrobas de Cacaó	Quartilhos de óleo de Copaíba	Arrobas de Seda	Arrobas de Cera	Arrobas de Café	Varios p. de madeira p. Navios	Dinheiro em barras	
S. Br. X	1763	1523			61					5			
S. Sebbam	1206	1060			31					9			
Necessidades	120	2257								77			
S. Luzaro	1711	2687	1c22%	82	171	13%			211		2871	2201	
S. João	3578	1755								67		3061	871
Conceição	1201	1155		20	155		11c18		110			2812	539
S. Marçal	3811	180						7c1	70			2730	851
Soma	25696	11217	1c22%	200	319	13%	11c18	7c1	580			11177	1668

Soma total 108.579 03877

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos do Maranhão, Documento 4168.

Neste mapa podemos perceber um cabeçalho mais resumido, apenas dizendo que a carga remetida vai para Lisboa em uma frota, com exceção de três embarcações que haviam partido antes para a metrópole. Na linha superior temos os gêneros enviados, bem como a maneira que foram quantificados: atados em unidades, algodão em ramos e fio, café, cacau e cera, todos em arrobas, óleo de copaíba em quartilhos, além de fios de seda e madeira em geral. Notamos também, na primeira coluna, que a frota era composta

por sete embarcações. Elas não foram classificadas e nem há os nomes de seus respectivos capitães ou mestres. Mas sabemos que em 18 de dezembro de 1766 saíram do porto de São Luís, com destino à Lisboa as embarcações São Francisco Xavier, São Sebastião, Necessidades, São Lázaro, São João, Nossa Senhora da Conceição e São Marçal. Somada todas as embarcações, temos que foram remetidos para o reino 108:579\$387 réis em produtos coloniais e também em espécie. O curioso é que nesse Mapa aparece a quantidade dinheiro em barras de ouro que também foi enviada pela frota, fato pouco usual para as capitânicas amazônicas que estavam distantes das clássicas regiões mineradoras. O envio de dinheiro a partir do Norte da América Portuguesa, contudo, pode querer dizer que existiam redes mercantis ligando as Minas Gerais com o Maranhão, mas também poderia ser simplesmente reenvio de numerário de volta para a Metrópole, pois é sabido que as companhias pombalinas chegaram a remeter dinheiro para as regiões de monopólio, tanto para facilitar as trocas locais como para pagar os vendedores de gêneros coloniais.

Nem todas as embarcações saíam juntas rumo ao reino. A partir de meados da década de 1760, a política real mudou com relação ao transporte e, doravante, passou-se a permitir que as embarcações saíssem individualmente dos portos, tanto coloniais como metropolitanos. Era o fim das frotas comboiadas, regime de navegação que funcionava desde a segunda metade do século XVII de forma recorrente. Foi uma política sintonizada com as reformas pombalinas para melhorar os fluxos mercantis entre a metrópole e a colônia e para corrigir alguns inconvenientes operacionais ligados ao próprio sistema de frotas (GODINHO, 1968; MELO, 2017, p. 314-369). Mesmo assim, isso não impediu que se confeccionassem mapas de frota, com a diferença de que esses documentos posteriores a década de 1760 registram, obviamente com datas diferentes, as saídas das embarcações. Um mapa de frota da Bahia em 1793 ilustra o que se acabou de dizer.

Fig. 6. Mapas de Carga de uma Frota vinda da Bahia

The image shows a historical document titled "Mapa da Exportação dos Efeitos da Capitania da Bahia para Portugal no mez de Novembro de 1793". It is a detailed table listing the export of goods from the Bahia colony to Portugal in November 1793. The table has multiple columns for different categories of goods and their respective values in réis. The total value is listed at the bottom right as 2,122,515 réis 715.

Fonte: Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Junta do Comércio, Caixa 38, Maço 10.

Apesar do regime de frotas ser extinto por essa altura, ainda era comum na época os agentes governamentais se dirigirem as embarcações de cada porto como sendo a "frota da Bahia" ou a "frota de Pernambuco", etc. No caso acima, foram 33 embarcações que saíram da Bahia no ano de 1793. Apesar de indicar as

Em 1798 o governador da capitania, para comprovar que essa isenção estava causando danos a Real Fazenda – ou por algum outro motivo implícito – mandou elaborar uma relação dos açúcares exportados entre 1787 a 1796, como se depreende da figura abaixo.

Fig. 8. Mapa demonstrativo dos açúcares exportados de Pernambuco

Set. G.

*Mapa demonstrativo dos Caixas,
Trazo, Canas, e Barris de Açúcar, que se têm exportado desta Ca-
pitania de Pernambuco, para a Cidade de Lisboa, e Porto,
nos annos que o mesmo se declara; pelo qual se mostra a verdade
fornecida excessiva, nas duas classes de Canas, e Barris que se dá
no del 1795, em que veio a Real Ordem do del 1796m 24 de*

	<i>Canas</i>	<i>Barris</i>	<i>Canas</i>	<i>Barris</i>
1787	7119	292	618	317
1788	7950	329	689	31
1789	9086	438	858	355
1790	8688	312	504	224
1791	11601	503	907	664
1792	12033	495	133	310
1793	6444	307	56	10
1794	7695	298	315	150
1795	10219	237	363	237
1796	11841	500	1281	476
	92436	3711	6538	2764
1795	10219	237	363	237
1796	11841	500	1281	476
	16220	263	918	239

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos de Pernambuco, Documento 13658.

Até aqui foram apenas descritas as fontes possíveis para se reconstituir os dados de exportação do comércio colonial, procurando ilustra-las com registros originais de modo a ter uma visão mais clara do que se está tratando. Para já, deve ter ficado evidente que toda essa documentação é muito heterogênea, mesmo quando se trata das de mesmo tipo. Alguns mapas de carga podem ser mais completos que outros. Mapas de carga podem ser mais completos que os mapas de frota. As informações dos mapas de frota diferem de tempos em tempo e de praça para praça. Além disso, as informações somadas dos mapas de

carga, ou da documentação das visitas do ouro, podem não corresponder exatamente com as informações dos mapas de frotas ou dos mapas gerais. Essas disparidades documentais, e outros pormenores, são importantes de serem mencionadas e para tratá-los são necessários alguns comentários metodológicos que exploraremos na seção seguinte.

3. Metodologia

O tratamento de fontes como os mapas de exportação envolve mais um esforço de coleta e sistematização de dados do que propriamente alguma originalidade metodológica. Consistem simplesmente em organizar os dados oferecidos (como quantidades, preços e valores) de forma serial e de modo a mostrar no médio ou no longo prazo as variações dos indicadores (como curvas e tendências). Para isso, o pré-requisito essencial é que as fontes possuam dados passíveis de seriação, isto é, aquelas informações que se repitam durante o tempo. Os mapas de exportação oferecem essa oportunidade, principalmente porque a pauta de exportação das colônias brasileiras mudou pouco durante o período. Assim, produtos recorrentes como o açúcar, tabaco e couros estarão sempre presentes. Já produtos de exportação novos, como o algodão e o arroz podem ser acompanhados praticamente desde os seus primeiros despachos.

Um software que acolha tais exigências é imprescindível. Pode se recorrer a programas sofisticados e com dispositivos de pesquisa mais potentes, porém com um simples programa de Excel também é possível realizar a coleta e tratamento da documentação dos mapas de exportação. E já que ele é um recurso relativamente simples e acessível, tomaremos ele como ferramenta para tratar os mapas de exportação. Como a parte de verter as informações do papel para um programa de computador é uma das mais importantes, faz-se necessário um conhecimento mínimo da paleografia do período. Abreviações como N.S. (Nossa Senhora), S.S. (Santíssimo Sacramento), Fx (Fechos), assim como de diversos nomes pessoais são recorrentes, mas nada que consultas a manuais de paleografia e abreviaturas, assim como o contato recorrente com as fontes, não resolvam (MENDES, 1953, p. 11). Por vezes, pode ser relativamente fácil encontrar os preços dos produtos caso eles não estejam legíveis ou disponíveis nos documentos. Quando um mesmo mapa informa a quantidade (em arrobas) de açúcar e o seu valor, o preço vem à tona simplesmente dividindo o valor pela quantidade. A mesma coisa para o algodão e para o tabaco, cuja cotação era por arrobas também. Os couros, por sua vez, eram cotados por unidade. E, muito a propósito, separar os valores por centenas facilita a leitura tanto do pesquisador como do leitor.

O primeiro procedimento é separar as fontes. Os diversos documentos mencionados se tornam mais seguros e fáceis de trabalhar quando os transcrevemos em diferentes arquivos de Excel. Assim, é recomendável criar um arquivo só para os mapas de embarcação, outro só para as visitas do ouro, assim por diante, e dentro dos arquivos separar as planilhas por ano. O segundo passo é direcionar o programa de modo a compatibilizá-lo com as informações que se pretende extrair dos documentos. Pegue-se o exemplo dos mapas de embarcação. Transpor os dados desse documento para o banco de dados do Excel se torna mais funcional quando se reservam as linhas do programa para cada embarcação. Para isso é necessário, antes, criam um cabeçalho na primeira linha, onde constam as informações que se pretendem lançar. Uma sugestão é começar pelo nome da embarcação, na primeira célula da primeira linha. Na segunda célula, também da primeira linha, podem-se incluir o nome do capitão, na terceira, a data de saída, na quarta, o tipo de embarcação, na quinta, a rota da viagem.

O terceiro passo diz respeito ao lançamento dos valores. Como a documentação dos mapas de embarcação são heterogêneas, algumas células ficarão em branco, como por exemplo os preços, os tipos de açúcar e os valores das cargas, principalmente para o período anterior a 1780. Mas existem indicadores, como demonstrado, que estão quase sempre presentes, tais como as caixas, fechos e arrobas. Por isso, uma sugestão que pode facilitar o trabalho é iniciar os lançamentos através dos documentos mais recentes, isto é,

aqueles que apresentam maior quantidade de informações. O açúcar é particularmente o mais trabalhoso, pois envolve muitos componentes a serem inseridos nas planilhas de Excel. Uma forma relativamente simples de lidar com ele é inserir um cabeçalho de todas variáveis, como as caixas, fechos, caras, barris, arroba, preço e valor. Feito isso, selecionar os respectivos espaços acima dessas variáveis, mesclar e escrever o tipo de açúcar. Pegando o exemplo do mapa de carga da Figura 3 o resultado seria o seguinte quando se transcrevesse os dados do açúcar branco fino:

Açúcar Branco Fino						
Caixas	Fechos	Caras	Barris	Arroba	Preço	Valor
43		81		1.685	1.300	2.155.400

Como já dito, os tipos de açúcar podem chegar à casa de uma dezena, por isso esse procedimento será realizado mais vezes de modo a comportar as classes do produto. Depois de inseridos os cabeçalhos do açúcar é importante inserir um cabeçalho a mais que facilitará a quantificação quando todos os valores forem lançados. Esse cabeçalho deverá conter as informações totais das caixas, fechos, caras, barris, arroba e valor que a embarcação carregou, somando todos os indicadores do açúcar, menos o preço. Proceder assim fica mais fácil para calcular quanto de açúcar uma embarcação carregou, tal como demonstrado no exemplo abaixo. Também é o modo para se lançar os dados dos mapas de embarcação que não especificam tipos de açúcar, seus preços e valores.

Soma dos açúcares						
Caixas	Fechos	Caras	Barris	Arroba	Valor	
450	16	81	22	18.822,50	16.274.450	

O exemplo do açúcar é um caso extremo. Outros gêneros são mais resumidos e rápidos de lançar, como os couros, na qual as linhas consistem somente em unidades, preços e valores. No final, quando todos os mapas de embarcação do período de um ano forem lançados no programa de computador, a planilha deve ficar com, mais ou menos, 200 colunas e as linhas oscilarão de acordo com o número de embarcações do determinado ano. No caso da praça de Pernambuco, o ano de 1787 somou 22 embarcações, portanto, serão 22 linhas. Nos últimos cabeçalhos é importante inserir as cotas documentais para facilitar o retorno aos documentos caso erros sejam percebidos.

A documentação das visitas do ouro e do marco dos navios podem seguir o modelo acima descrito de inserção no banco de dados. Em relação aos demais tipos de mapas de exportação, o próprio modelo em que estão lançados os valores nos documentos podem ser copiados sem grandes preocupações numa planilha de Excel. A única advertência é para aqueles mapas gerais que podem ser sequenciados. Por exemplo, existem mapas gerais para o Rio de Janeiro para alguns anos finais do século XVIII e eles foram produzidos com o mesmo padrão de registro.² Assim, eles são possíveis de serem seriados, tais quais os mapas de embarcação que sumarizamos acima. A única diferença é que nas linhas do Excel, ao invés de ser ocupada pelas embarcações, elas deverão ser preenchidas com os anos e o cabeçalho irá variar de acordo com os dados que se quer transpor para o programa.

² Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos do Rio de Janeiro, Documento 12025, 12027, 12689, 13838, 15450 e 16175.

Obviamente, existem outras formas de se tratar essas documentações. O que se acabou de descrever foi baseado em pesquisas que já realizamos para as capitanias de Pernambuco, Grão-Pará e Maranhão (MARTINS, 2015; MELO, 2017). E nos debruçando sobre essas documentações também vieram à tona o questionamento da veracidade dos números. Ora, nada nos garante que eles sejam à prova de tudo e uma das formas que resta para averiguar sua validade é justamente o cruzamento dos dados. Comparar os resultados somados dos mapas de embarcações, visitas do ouro e marco dos navios com os mapas gerais por exemplo, é uma forma de testar a validade dos dados. Por isso a necessidade de se computar os mapas gerais. O contrário também é verdadeiro. Por exemplo, existem mapas de frotas que fazem da coleta e sistematização de dezenas e centenas de mapas de carga algo desnecessário e trabalhoso. Entretanto, os mapas de frotas não são recorrentes. E na ausência deles, se faz necessário a coleta e tratamento de documentos isolados. Porém, quando coincide que no mesmo período existam mapas de frotas, o seu cruzamento com a soma dos mapas de carga pode oferecer maior fiabilidade dos dados, até mesmo completando um dos dois.

Outra forma é aproximar os dados elaborados através dos mapas de embarcação com informações avulsas de outros documentos e bibliografias. Quando o governador, ou outra autoridade, registrava que saíram tantas embarcações em um ano, ele oferece a oportunidade de sabermos se nossos dados estão corretos ou próximos de sua declaração.³ Frutuoso, Guinote e Lopes (2001) realizaram uma extensa pesquisa onde conseguiram publicizar boa parte das viagens que tomaram lugar entre o Brasil e Portugal na segunda metade do século XVIII e os seus dados são de extrema importância para aqueles que almejam quantificar o comércio ultramarino.

4. Potencialidades

Trabalhar e tratar fontes unitárias de modo a criar com elas uma base de dados passível a leituras diacrônicas, passa pelo que a historiografia a muito tempo já tratou: a história quantitativa e a história serial. Já desde finais do século XIX, a quantificação vinha sendo utilizada pelos economistas do período, que ficou conhecido mais especificamente como a História dos Preços. Contudo, é na segunda fase da Escola dos Annales que surgiu um novo modelo para a História Econômica. Ernest Labrousse (1933), incentivado pelos economistas Albert Aftalion e François Simiand, inseriu métodos estatísticos para os estudos sobre as variações dos preços e para compreender a crise do Antigo Regime na França. Esse novo método, unido aos estudos dos ciclos, permitiu então o primeiro grande estudo que se convencionou chamar de conjunturas econômicas. (BURKE, 1997, 68)

A partir dos estudos de Labrousse, também foi introduzido um novo conceito para os historiadores econômicos: a ideia de série. E o que isso quer dizer? As fontes deixaram de ser analisadas isoladamente e passaram a fazer parte de um conjunto maior de dados. É somente com uma análise serial é que podemos perceber as permanências e flutuações econômicas de determinados períodos históricos. Na mesma linha, Pierre Chaunu (1983) demonstrava que a História Serial permitia compreender melhor as rupturas e continuidades, divergindo, em certa medida, com o tipo de história baseada em grandes acontecimentos ou a determinados sujeitos (CHAUNU, 1987, 56). Além disso, para a História Econômica várias das respostas a uma infundável quantidade de hipóteses partiram justamente da mensuração, ou seja, da quantificação permitida pela construção de séries (BARROS, 2012, 203-226; CANABRAVA, 2005, 274). A quantificação, que está por detrás da história serial, ainda possui o poder tanto de responder perguntas como de gerá-las. A precaução que se deve tomar é que, como bem apontou Jean-Yves Grenier, "a formalização quantitativa

³Para exemplificar tal afirmação, temos uma carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, João de Abreu Castelo Branco datada de 30 de novembro de 1744 e endereçada para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, António Guedes Pereira, sobre o regresso a Lisboa de cinco navios e suas respectivas cargas que partiram dos portos do Maranhão e do Pará durante todo o respectivo ano. Cf. Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos do Maranhão, Documento 2885.

não passa de um auxiliar" e não deve ser encarada como o fim último da pesquisa (GRENIER, 1998, 186). Assim, a quantificação que tem por objetivo chegar à seriação, não exige o historiador do dever de explicar os resultados atingidos. Faz-se necessário a mobilização de outras fontes, mais qualitativas, para explicar o movimento das linhas das séries. Semelhantemente, a quantificação permite a elaboração de dados que podem ser mobilizados para compreender outros aspectos e ramos da vida social e econômica. Para ficar no exemplo dos mapas de exportação, uma vez elaborado o banco de dados é possível obter um quadro bem completo das embarcações e seus mestres que cruzaram o Atlântico Português em um período de mais ou menos meio século. Esse amplo panorama propiciado pelo banco de dados pode ser cotejado com outras fontes de caráter mais individual, como os contratos notariais, tanto os coloniais como os metropolitanos, as disputas judiciais entre mercadores e mestres, e os passaportes de embarcações que informam o nome dos donos das embarcações. Ao serem postas em contato com o quadro geral de embarcações que fizeram a rota ultramarina será possível perceber a dimensão da vida econômica e social que essas demais fontes abrangem. Além disso, como tratam também de nomes de mestres, proprietários de embarcações e mercadores, será possível estabelecer conexões entre indivíduos e a elaboração de amplas redes mercantis.

Nesse sentido, retomando a afirmação inicial de nosso artigo, de que a História é o estudo do homem no tempo, temos que, com a expansão do capitalismo mercantil, quanto mais complexa se tornam as relações comerciais, mais indispensável é o domínio das técnicas mercantis. As técnicas de contabilização foram sendo aprimoradas, como podemos observar na evolução da qualidade de informações contidas nos mapas de exportação, sobretudo àqueles relativos às embarcações saídas dos portos coloniais. Ademais, seriar as informações e dados contidos nos Mapas de Exportações oferecem ao pesquisador não só uma quantificação do negócio ultramarino – no nosso caso o português – como também proporcionam maiores detalhes sobre comércio e o transporte, além dos sujeitos neles envolvidos.

5. Fontes e bibliografia

A. Fontes.

Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos do Maranhão, Documentos 4168 e 5564

Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos do Pará, Documento 7571

Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos de Pernambuco, Documentos 11463, 11505, 15638 e 13658

Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Junta do Comércio, Caixa 38, Maço 10.

B. Bibliografia.

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

BARROS, José D'Assunção. A História Serial e a História Quantitativa no Movimento dos Annales. In: Hist. R., Goiânia, v. 17, n. 1, p. 203-222, jan./jun. 2012.

BLOCH, Marc. Apologia da História ou o Ofício do Historiador. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BURKE, Peter. A Escola dos Annales (1929-1989): a Revolução Francesa da Historiografia. São Paulo: Ed. UNESP, 1997.

CANABRAVA, Alice Piffer. História Econômica: Estudos e Pesquisas. São Paulo: Ed. UNESP, 2005.

CHAUNU, Pierre. Historia Cuantitativa, Historia Serial. México: Fundo de Cultura económica, 1987.

FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. O Movimento do Porto de Lisboa e o Comércio luso-brasileiro (1769 – 1836). Lisboa: CNPCDP, 2001.

GODINHO, Vitorino Magalhães. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). In: GODINHO, Vitorino Magalhães. Ensaios sobre história de Portugal (II). Lisboa: Sá da Costa, 1968.

MARTINS, Diego de Cambraia. O tráfico de escravos nos rios da Guiné e a dinâmica da economia atlântica portuguesa (1756-1807). São Paulo: Universidade de São Paulo, [dissertação de mestrado] 2015.

MELO, Felipe Souza. O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII. São Paulo: Universidade de São Paulo, [dissertação de mestrado] 2017.

MONT SERRATH, Pablo Oller. Apêndice 1 - Movimento transatlântico de embarcações no porto de Santos (c.1774- c.1802). In: Idem. São Paulo Restaurada: administração, economia e sociedade numa capitania colonial (1765- 1802). São Paulo: Alameda, 2016. Apêndice on-line disponível em: https://social.stoa.usp.br/articles/0048/5124/MovimentoNoPortoDeSantos_1774-1802.pdf

SILVA, Antonio Moraes. Dicionario da lingua portugueza - recopilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado, Vol. II. Lisboa : Typographia Lacerdina, 1789.

LABROUSSE, Ernest. *Esquisse du mouvement des prix et des revenus en France au XVIIIe siècle*. Paris: Librairie Dalloz, 1933.

MENDES, Ubirajara Dolácio. *Noções de Paleografia*. São Paulo: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 1953.