



CADEIAS MERCANTIS E A HISTÓRIA AMBIENTAL GLOBAL DAS AMÉRICAS COLONIAIS

**Commodity chains and the global environmental history of the colonial
Americas**

Leonardo Marques^a

 <https://orcid.org/0000-0003-1276-2769>

E-mail: lm@id.uff.br

^a Universidade Federal Fluminense, Instituto de História, Departamento de História, Niterói,
RJ, Brasil

DEBATE

Colapso ambiental e histórias do capitalismo

RESUMO

O presente artigo explora alguns dos problemas impostos pelo colapso ambiental contemporâneo à escrita da história e sugere, na esteira de outros pesquisadores, que um dos principais desafios atuais é combinar uma história global do capital com o tempo da natureza. Para tanto, abordagens que tomaram a história de mercadorias específicas como estratégia de análise são retomadas e avaliadas à luz de debates historiográficos contemporâneos. Na última parte do texto, dois exemplos concretos — as histórias do ouro do Brasil e dos navios norte-americanos — são explorados para ilustrar como o método permite caminhar na direção de uma história ambiental global das Américas coloniais em perspectiva crítica, ou seja, uma história do capital que transcenda o nacionalismo metodológico ainda vigente na historiografia e consiga incorporar o tempo da natureza em um movimento unificado de análise.

PALAVRAS-CHAVE

Cadeias mercantis; Capitalismo; América colonial.

ABSTRACT

The present article explores some of the problems that the contemporary environmental collapse brought to the writing of history and suggests, following in the footsteps of other scholars, that one of the main present challenges is to combine a global history of capital with the time of nature. Approaches based on the history of specific commodities are discussed in light of contemporary historiographical debates. In the last section I explore two examples — the histories of Brazilian gold and North American ships — to show how the method can help develop a global environmental history of the colonial Americas from a critical perspective, i.e. a history of capital that transcends the methodological nationalism that is still part of the discipline and effectively incorporates the time of nature as part of a unified analytical perspective.

KEYWORDS

Commodity Chains; Capitalism; Colonial America.

A história global ainda é possível ou terá seu momento passado? Com essa pergunta, Jeremy Adelman colocava em um ensaio de 2017 que era “difícil não chegar à conclusão que a história global é outra invenção anglosférica para integrar o Outro em uma narrativa cosmopolita em nossos termos, em nossas línguas” (ADELMAN, 2017). Uma história global cosmopolita, que se confunde com uma história da globalização, parecia, de fato, a narrativa ideal para o mundo que emergiu com o fim da Guerra Fria. Tal associação tem sido recorrente entre seus críticos, e com razão, mas está longe de se restringir à guinada global dos últimos anos. A metanarrativa central da historiografia (e das ciências sociais) foi produto e produtora dos processos de inclusão e ampliação da cidadania e da democracia no mundo contemporâneo, o que, por sua vez, permitiu que fosse combinada com narrativas desenvolvimentistas, fosse com a fórmula clássica das teorias da modernização do pós-Segunda Guerra, fosse no mundo globalizado pós-1989. Tais narrativas modernizantes, por sua vez, podem ser lidas como manifestações de um liberalismo-centrista triunfante, para usar os termos de Immanuel Wallerstein (2011), que desde o longo século 19 vem moldando as estruturas do conhecimento.

De acordo com Adelman, os limites dessa história global cosmopolita foram demonstrados pela ascensão dos novos movimentos de direita em escala global dos últimos anos. O que está em xeque, contudo, é o paradigma modernizante que tem inspirado as ciências sociais, cujos limites estão sendo evidenciados por uma crise mais profunda e que coloca em risco a própria existência da humanidade: o colapso ambiental. Alguns chamam de antropoceno, outros de capitaloceno, mas o diagnóstico é o mesmo, a era na qual seres humanos se tornaram uma força geológica está em vias de transformar o planeta em um enorme espaço inabitável para a maioria dos seres vivos”.¹ E na base dessa crise está o mesmo mundo que se apresentava como universalizável após a Segunda Guerra Mundial e inevitável com o fim da Guerra Fria. Dipesh Chakrabarty resume bem o dilema quando coloca que “a mansão das liberdades modernas repousa sobre uma base de uso de combustíveis fósseis em permanente expansão. A maior parte de nossas liberdades até hoje consumiu grandes quantidades de energia” (CHAKRABARTY, 2009, p. 208). Os problemas que animaram a historiografia das últimas décadas permanecem vivos: redução de desigualdades, inclusão, cidadania. Mas as possibilidades de concretização e expansão dessa agenda esbarram em limites materiais concretos que passam ao largo da maioria das discussões contemporâneas sobre desigualdades. (MARQUES; PARRON, 2021).

O colapso ambiental em curso tem uma evidente dimensão global. A devastação da Amazônia ou os desastres ambientais latinoamericanos dos últimos anos, para ficarmos apenas naquilo que nos é mais próximo, estão amarrados com o processo vertiginoso de proletarização e urbanização da China (que, por sua vez, faz parte de um conjunto mais amplo de trocas que inclui o resto do mundo desenvolvido) (ARBOLEDA, 2020; SVAMPA, 2019). As evidências acumuladas do colapso ambiental global explicitam os limites do paradigma modernizante, mas também pedem por uma abordagem que consiga efetivamente integrar as dimensões sistêmicas de nossos problemas, ontem e hoje. A história global descrita por Adelman não parece capacitada para enfrentar tal empreitada, o que não significa que abordagens globais

¹ Para um resumo do debate com foco na história do Brasil, ver Pádua (2016). Sobre os conceitos de antropoceno e capitaloceno, Moore and Parenti (2016).

se tornaram desnecessárias, como o próprio autor reconhece na conclusão de seu texto. O esforço para superar o nacionalismo metodológico empreendido pela história global, que busca transcender as marcas de nascença da disciplina no século 19, como o seu papel de legitimação dos estados-nações emergentes, deve não apenas ser mantido, mas aprofundado; não porque um mundo de livre comércio irá trazer a prosperidade mundial, mas porque processos globais, como vimos, estão também na base do colapso ambiental de nossos tempos. Um dos principais desafios que se apresenta, portanto, é o de desenvolver uma perspectiva global crítica que seja capaz de incorporar propriamente os tempos da natureza.

Chakrabarty aponta nessa direção quando fala da insuficiência da história global (tratada por ele como sinônimo de uma história do capital) e da necessidade de se pensar uma história da espécie, mas oferece poucos caminhos para além de afirmar a tensão existente entre as duas abordagens. Infelizmente, o autor apressadamente rejeita gerações anteriores de historiadores ambientais como reféns de uma leitura da humanidade como agente biológico, que não os permitiriam perceber o ser humano também como agente geológico, como um “criador do clima”.² Ainda que a ênfase de historiadores ambientais ao longo do século 20 tenha recaído sobre o “homem como prisioneiro do clima,” esses pesquisadores fornecem ferramentas preciosas para lidar com os dilemas descritos por Chakrabarty. Donald Worster, que falava da necessidade de uma “história planetária” já em fins dos anos 80, formalizou um estimulante modelo baseado em três níveis de análise, que deveriam ser vistos em interação dinâmica entre si: um deles dedicado aos ecossistemas naturais no tempo (incluindo seres humanos e, portanto, se aproximando do que Chakrabarty chama de história da espécie); outro com as diferentes formas de organização político-econômica de interação com a natureza, o chamado “modo de produção”; finalmente, um terceiro focado nas estruturas mentais pelas quais as pessoas se relacionam com os outros dois níveis. Em outras palavras: natureza, economia política e pensamento (WORSTER, 1990a).³ Por ocasião de sua publicação, o modelo de Worster foi objeto de um debate que antecipou muitas das questões — como o problema de escalas e os limites da disciplina — atualmente discutidas em torno da história global. “Se ficarmos muito obcecados com particularidades,” Worster responde aos críticos, “o público pode não ser efetivamente ajudado por nossos escritos a pensar clara e coerentemente sobre os grandes problemas de nossos tempos — a relação entre a natureza e o capitalismo, os mitos e instituições coletivas das nações e civilizações, as dinâmicas do imperialismo, o destino do planeta” (WORSTER, 1990b, p. 1143).

Uma história ambiental global que consiga se desamarar da herança modernizante do liberalismo-centrista se faz mais urgente que nunca no contexto do colapso ambiental. Alguns dos principais esforços recentes para pensar a história

² Uma leitura atenta, por exemplo, do quarto capítulo do Mediterrâneo de Braudel não parece se enquadrar muito bem na descrição de Chakrabarty. “Tudo se modifica, até mesmo o clima. Hoje ninguém mais crê na imutabilidade dos elementos da geografia física,” diz Braudel na abertura de sua discussão sobre a Pequena Era do Gelo. No parágrafo seguinte, complementa: “Tudo se modifica, os climas como tudo o mais¹. Porém as modificações são geralmente obra dos homens. Aqui por causa dos extensos desmatamentos, ali devido à interrupção da irrigação ou das culturas, quase sempre catastrófica nas regiões áridas” (BRAUDEL, 1972, p. 267-268).

³ Ver as contribuições de Cronon, White, Merchant e outros, bem como a réplica de Worster, na mesma edição.

ambiental em perspectiva global, no entanto, têm sido marcados por um forte individualismo metodológico, que continua a permear as ciências sociais. O livro recente de Daniel Headrick, *Humans Versus Nature: a Global Environmental History*, por exemplo, oferece uma longa e detalhada história ambiental da humanidade baseada, por um lado, nos impactos que humanos tiveram no resto da natureza e suas mudanças no tempo e, por outro, em como a natureza impactou humanos por meio de desastres naturais e outras formas menos catastróficas. Apesar de falar em mudança no tempo, a perspectiva de Headrick não permite efetivamente tratá-la: “o que mudou no tempo não foi o desejo de humanos de explorar seus ambientes naturais, mas os meios tecnológicos e organizacionais que desenvolveram e empregaram contra o resto da natureza — e suas consequências” (HEADRICK, 2020, p. 2-3). A própria humanidade é caracterizada por uma motivação inata em extrair o máximo de recursos possíveis da natureza, dependendo apenas das tecnologias existentes para fazê-lo em maior ou menor escala. A aniquilação da história se dá por uma projeção e universalização de uma humanidade indistinta exploradora da natureza.

O livro de Headrick é apenas o exemplo mais recente de uma longa tendência historiográfica de projetar uma humanidade indistinta como motor da história e principal fonte de todos os problemas ambientais contemporâneos, uma visão que está afinada com algumas das principais perspectivas em torno do papel da espécie humana no chamado antropoceno (e que tem sido objeto de inúmeras críticas desde o seu surgimento).⁴ Se tomarmos o exemplo das sociedades indígenas nas Américas pré-colombianas, no entanto, o que encontramos é uma grande diversidade de formas de se relacionar com a natureza. Interpretações que as descrevem como necessariamente destrutivas do meio ambiente são tão convincentes quanto a versão romantizada do “bom selvagem” (HORNBORG, 2010).⁵ O que pesquisadores como William Balée e Eduardo Góes Neves têm demonstrado é que grupos nativos da Amazônia, por exemplo, manipularam e transformaram radicalmente a floresta sem necessariamente gerar os processos de destruição e colapso social que fascinam outros observadores de sociedades antigas (BALÉE, 2013; NEVES, 2012). Perceber tal diversidade é fundamental para compreendermos os conflitos em torno da natureza e seus recursos que continuam a moldar o mundo de hoje. Nesse sentido, o modelo de Worster e sua ênfase na importância dos modos de produção — com uma interpretação mais maleável do conceito — permite evitar o achatamento recorrente em boa parte dos estudos de escopo mais amplo, abrindo o caminho para uma história ambiental global mais atenta às mudanças estruturais no tempo (WORSTER, 1987).

QUEM TEM MEDO DE SISTEMAS-MUNDO? UMA BREVE HISTÓRIA DA HISTÓRIA DAS MERCADORIAS

Se o capitalismo enquanto sistema histórico (ou modo de produção, se continuarmos com Worster) se revela como um dos fundamentos do colapso ambiental, então uma das principais tarefas diante de nós é a de buscar compreender o seu

⁴ Tal problema na história ambiental é apenas reflexo da ampla influência — nem sempre explícita — da teoria da escolha racional nas ciências sociais como um todo.

⁵ Para um exemplo do primeiro, cf. Elizabeth Dore (1994).

desenvolvimento no tempo. Henri Lefebvre oferece um bom ponto de partida quando sugere que

o capitalismo possui muitas facetas: capital fundiário, capital comercial, capital financeiro — todos jogam um papel na prática de acordo com suas capacidades variáveis, conforme surgem oportunidades específicas; conflitos entre capitalistas de um tipo, ou de diferentes tipos, são uma parte inevitável desse processo. Essas diferentes formas de capital e de capitalistas, junto com uma variedade de mercados sobrepostos — mercadorias, trabalho, conhecimento, o capital em si, terras — são o que formam o capitalismo como um todo (LEFEBVRE, 1991, p. 10).

As combinações que formam o sistema, por sua vez, podem ser exploradas de forma mais concreta por meio de uma abordagem centrada na trajetória histórica de mercadorias específicas, um procedimento que tem se popularizado nas últimas décadas, impulsionado em grande medida pela guinada global.⁶ Tais estudos não formam um corpo acabado em termos teórico-metodológicos, e precisamente por isso um olhar sobre as diferentes histórias das mercadorias produzidas ao longo do último século pode fornecer pistas importantes para o enfrentamento das questões elencadas anteriormente, com pontos em comum com os debates anteriormente delineados.

Apesar de importantes antecedentes, como a “staple thesis” de Harold Innis ou as famigeradas análises de “ciclos econômicos” por historiadores como João Lúcio de Azevedo e Roberto Simonsen, foi com a abordagem de sistemas-mundo, construída por um conjunto de pesquisadores ligados ao Fernand Braudel Center, da Universidade de Binghamton, que uma proposta de análise mais bem acabada centrada em mercadorias surgiu. Em um conjunto de artigos, Immanuel Wallerstein e Terence Hopkins lançaram o conceito de cadeia mercantil (ou cadeia da mercadoria, *commodity chain*) como estratégia para mapear não apenas como o capitalismo combinou múltiplas formas de trabalho em seus processos de produção global ao longo de sua trajetória histórica, mas também como a não-mercantilização de alguns de seus elos com frequência podia produzir lucros ainda mais elevados em processos de acumulação. O capitalismo, de acordo com os autores, é caracterizado por uma divisão internacional do trabalho e “as fronteiras dessa divisão do trabalho são, conseqüentemente, definidas mais apropriadamente pelo efetivo alcance geográfico dos processos de produção e trabalho assim integrados, e não por fronteiras municipais ou nacionais” (HOPKINS; WALLERSTEIN, 1986, p. 158). Os autores apresentam algumas sugestões de como levar adiante a abordagem, com uma análise preliminar de duas mercadorias específicas, navios e trigo, mas a abordagem aparece também em outros momentos da obra de Wallerstein e de outros pesquisadores ligados ao Centro Fernand Braudel. Importante notar que o foco dos autores é no processo de produção:

pegue um item de consumo e trace o conjunto de insumos que culminaram naquele item — as transformações anteriores, os produtos primários, os mecanismos de transporte, o trabalho

⁶ O exemplo mais conhecido talvez seja *Empire of cotton: a global history* (BECKERT, 2014).

gasto em cada um dos processos materiais, os alimentos para os trabalhadores. Esse conjunto de processos interrelacionados nós chamamos de cadeia mercantil (HOPKINS; WALLERSTEIN, 1977, p. 128).

O conceito de cadeia global da mercadoria, por sua vez, emergiu a partir de um trabalho organizado em 1994 por Gary Gereffi e Miguel Korzeniewicz, claramente inspirado pelos trabalhos de Hopkins e Wallerstein, que contribuem com um capítulo do livro. De acordo com os organizadores, “a análise de uma cadeia mercantil mostra como a produção, distribuição e consumo são moldadas pelas relações sociais (incluindo organizações) que caracterizam os estados sequenciais de aquisição de insumos, manufatura, distribuição, marketing e consumo” (GEREFFI; KORZENIEWICZ, M.; KORZENIEWICZ, R. P., 1994, p. 2).

Um dos trabalhos que melhor exemplifica a riqueza de uma abordagem centrada em mercadorias específicas, e que foi produzido em um forte diálogo com a perspectiva de sistemas-mundo, é *Sweetness and Power: the Place of Sugar in Modern History*, de Sidney Mintz, publicado em 1985. Nele, Mintz recupera e desenvolve insights que já haviam aparecido em trabalhos anteriores, como em seu célebre artigo sobre proletários e escravos. Após notar os problemas presentes nas definições recorrentes de “proletário” e “escravo” que tratam as duas categorias isoladamente, sem notar as articulações das duas à economia mundial que as gerou, Mintz falava da necessidade de se demonstrar mais detalhadamente como os frutos do trabalho de proletários europeus e escravos caribenhos produziram articulações econômicas específicas entre si. Tais articulações seriam exploradas e ampliadas em *Sweetness and Power*, que integra igualmente as etapas de produção e consumo do açúcar, colocando tal elo no coração da própria história do capitalismo. Um de seus grandes trunfos está em colocar o açúcar no centro de uma relação mutuamente constitutiva entre Caribe e Europa, e não tratar a mercadoria simplesmente como pano de fundo de uma história da escravidão e do tráfico de escravos, como boa parte da historiografia fez até então. A história envolve não apenas os esforços de sobrevivência de africanos escravizados no Caribe, tema para o qual sua ampla produção anterior já havia contribuído significativamente, mas o lugar dessa história na formação da modernidade.

A primeira xícara de chá quente adoçado tomada por um trabalhador inglês,” concluía Mintz, “foi um evento histórico significativo pois prefigurava a transformação de toda uma sociedade, uma reconstrução total de sua base econômica e social. Temos que lutar para compreender por completo as consequências deste e outros eventos do tipo, pois sobre eles foi construída uma concepção completamente distinta da relação entre produtores e consumidores, do significado do trabalho, da definição de si próprio, da natureza das coisas (MINTZ, 1978; 1986, p. 214).

O livro de Mintz tem sido saudado, e com razão, como o antecedente mais bem acabado da recente onda de histórias das mercadorias. Desde a sua publicação, uma enxurrada de obras acadêmicas e não acadêmicas sobre mercadorias específicas invadiu o mercado internacional. Diferentemente de Mintz, contudo, parte das histórias de mercadorias tem incorrido em alguns dos problemas historiográficos descritos



anteriormente. A obra coletiva organizada por Steven Topik, Carlos Marichal e Zephyr Frank, por exemplo, nos oferece exemplos valiosos de como uma abordagem centrada na cadeia mercantil pode ser enriquecedora. Ensaios magistrais como os de Paul Gootenberg sobre a cocaína ou de Marichal sobre a cochonilha exemplificam bem como a cadeia mercantil pode ser um poderoso instrumento de análise (TOPIK; FRANK; MARCHAL, 2006). Tomados em conjunto, contudo, e à luz da introdução e da conclusão do livro, nas quais os organizadores repetidamente reconhecem antecedentes importantes da abordagem mas se esforçam para se distanciar das antigas análises sistêmicas, os ensaios parecem ter ficado no meio do caminho. Como argumenta Arnold Bauer:

os editores sofisticados desse livro estão cientes da política e do poder, mas ao se distanciarem da longa lista de teorias anteriores, em grande medida de inspiração marxista, para tentar criar um novo nicho para a abordagem de cadeias mercantis, nós ficamos apenas com elementos de pesquisas interessantes junto com uma fome incontrolável por uma abordagem que possa, de modo mais compreensível, avançar em uma explicação para problemas fundamentais (BAUER, 2007).

Em *From Silver to Cocaine* os limites impostos por uma disciplinarização excessiva da abordagem de cadeias mercantis aparece de duas formas. Primeiramente, apesar dos autores prometerem uma análise equilibrada dos processos de produção, circulação e consumo, fica evidente que a grande maioria dos ensaios se dedica ao fator intermediário dessa equação, o comércio, setor que, não por acaso, produziu historicamente um maior volume de documentação primária. O foco na produção parece aos autores um procedimento relativamente ultrapassado, como revelam em algumas notas de rodapé, e o olhar para o consumo é muito mais breve do que o prometido. Em segundo lugar, os esforços para se afastar de antigas abordagens sistêmicas, atribuindo dinamismos diversos a todas as etapas das cadeias da mercadoria e rejeitando antigas noções como as de centro e periferia, leva os autores a transformarem a cadeia mercantil de unidade de observação em unidade de análise, para voltarmos aos termos usados pelos formuladores originais da abordagem. Para Hopkins e Wallerstein a cadeia mercantil é um instrumento de análise de processos sistêmicos e não um fim em si mesmo. Esse componente sistêmico foi ejetado do livro de Topik, Marichal e Frank, como fez a maioria dos historiadores que compartilhavam das suspeitas em relação a antigos modelos explicativos das ciências sociais.

Um retorno aos usos clássicos do conceito de cadeia mercantil pode oferecer um poderoso instrumento para compreendermos a pluralidade de tempos que forma o capitalismo enquanto sistema histórico e suas mudanças no tempo. Quando Hopkins e Wallerstein apontaram para as possibilidades de que elos não-mercantilizados da cadeia pudessem produzir lucros ainda maiores, eles estavam sinalizando para esses diferentes tempos. Tal possibilidade aparecia também em um artigo de Giovanni Arrighi de 1966 no qual demonstrava que nem todos os processos de proletarianização (olhando especificamente para a Rodésia) favoreciam a acumulação de capital. A análise da cadeia mercantil, portanto, permite observar a heterogeneidade dos processos de acumulação de capital, que podem fazer uso de múltiplas formas de trabalho, como um simples olhar para as cadeias que tornam possível a produção de

um iPhone demonstra (MERCHANT, 2017, capítulo 2). Quando realizava seu trabalho de campo na Amazônia na década de 1970, o sociólogo José de Souza Martins se deparou com inúmeros casos de trabalho coercivo e cadeias de endividamentos que amarravam trabalhadores aos seus empregadores, elos de cadeias mercantis que, não raro, envolviam grandes empresas multinacionais da época. “O tempo do capital”, Martins conclui, “não é concretamente apenas o tempo unilinear do progresso, da modernização, da conduta racional com relação a fins e do desenvolvimento” (MARTINS, 1994, p. 7; CAMPOS, 2017). Arrighi aponta para uma interpretação semelhante quando argumenta que

o problema do modelo simples de “proletarização como desenvolvimento capitalista” é que ele ignora não apenas as realidades do *settler capitalism* do Sul da África, mas também muitos outros casos, como os próprios Estados Unidos, que foi caracterizado por um padrão completamente distinto — uma combinação de escravidão, genocídio da população nativa e imigração de trabalho excedente da Europa (ARRIGHI, 2009).

A heterogeneidade do capitalismo histórico revelada pela abordagem da cadeia mercantil também inclui as diferentes formas de apropriação da natureza, o que remete aos três níveis do modelo de Worster. Uma certa preocupação com o tempo da natureza já estava presente implicitamente na perspectiva de sistemas-mundo, mas foi melhor desenvolvida pelos trabalhos de Stephen Bunker e, mais recentemente, Jason Moore. Tomando como ponto de partida a história da Amazônia na longa duração, Bunker enfatiza a interdependência entre atividades produtivas e extrativas no sistema mundial. Por dependerem da localização dos recursos naturais a serem explorados, atividades extrativas tendem a ser dispersas geograficamente enquanto setores produtivos de zonas centrais podem se concentrar em áreas específicas. A centralidade desses recursos naturais para a existência e reprodução do sistema mundial capitalista imbuía Bunker de um certo ceticismo quanto a perspectivas excessivamente focadas em determinações oriundas exclusivamente do centro, levando-o a dar muita atenção à importância do local em desenvolvimentos globais. E o instrumento de análise por ele oferecido para apreender essas múltiplas escalas do sistema era justamente a mercadoria:

Um foco em mercadorias exportadas permite analisar os modos de produção e de extração dos quais emerge a mercadoria nos níveis regionais e locais, bem como as mudanças tecnológicas e de mercado que determinam a demanda em nível global. [...] Elas servem como uma ponte entre diferentes níveis de análise. O foco em mercadorias específicas também permite analisar os efeitos ecológicos, de organização social e demográficos tanto na região de extração quanto na região em que a sua eventual transformação [dos fluxos de matéria e energia] contribui para a aceleração da produção e do consumo (BUNKER, 1985, p. 49).

Jason Moore levanta pontos semelhantes em sua leitura eco-histórica da obra de Wallerstein, particularmente com seu conceito de “fronteira da mercadoria”. As múltiplas fronteiras da mercadorias (distintas, de acordo com Moore, das *fronteiras*

de recursos pré-capitalistas) que estão no coração do capitalismo global em sua trajetória histórica fizeram uso da natureza extra-humana como um substituto de transformações tecnológicas para aumentar as taxas de lucro dos processos de acumulação de capital: a “terra (florestas, veios de prata, terras férteis) foi organizada por impérios, fazendeiros, senhores, *yeoman farmers* e muitos outros *como uma força de produção a serviço da forma mercadoria, como um mecanismo para maximizar a produtividade do trabalho*”. Ainda que com outra linguagem e conceitualização, Moore ecoa a preocupação de Bunker com as múltiplas escalas do capitalismo histórico de modo a incluir processos extrativos das periferias como elementos centrais para o sistema como um todo.

As transformações ambientais ‘locais’ produzidas por essas fronteiras [da mercadoria] não eram simplesmente *consequências* da expansão europeia; elas eram em igual medida constitutivas dessa mesma expansão, condição tanto quanto consequência. Degradação e relativa exaustão em uma região após outra eram seguidas de ondas recorrentes de expansão global visando garantir o abastecimento renovado de terra e trabalho, conseqüentemente renovando e estendendo ciclos de desenvolvimento insustentável em escala mundial (MOORE, 2003, p. 309).

Por fim, há uma dimensão produzida pelo capital, extremamente elusiva e que também não se presta facilmente à apreensão via análise de cadeias mercantis (e que está ausente da definição anteriormente oferecida por Lefebvre). A generalização da produção de mercadorias no capitalismo é marcada pela produção de abstrações, como demonstrado por Marx em seu famoso capítulo inicial do *Capital* e por uma enorme bibliografia que explorou o conceito de fetichismo da mercadoria e buscou desenvolver uma teoria crítica do valor. Nas palavras do próprio Marx,

A forma-mercadoria e a relação de valor dos produtos de trabalho em que ela se representa não tem [...] absolutamente nada a ver com sua natureza física e com as relações materiais que dela resultam. É apenas uma relação social determinada entre os próprios homens que aqui assume, para eles, a forma fantasmagórica de uma relação entre coisas (MARX, 1990, p. 165).

A sincronização das diferentes formas de trabalho concreto via mercado mundial produz uma “abstração real”, a abstração real do valor, cuja acumulação sem fim passa então a operar como um dos fatores determinantes de dinâmicas planetárias no capitalismo.⁷

⁷ A bibliografia da teoria crítica do valor é ampla. Em português, além de clássicos como *História e consciência de classe* de Georg LGBács, e *Teoria marxista do valor*, de Isaac Rubin, é possível encontrar, dentre outros, *As aventuras da mercadoria: para uma nova crítica do valor* de Anselm Jappe (2006), *Sobre a Estrutura Lógica do Conceito de Capital em Karl Marx* de Helmut Reichelt (2013), *Tempo, trabalho e dominação social: uma reinterpretação da teoria crítica de Marx*, por Moishe Postone (2014) e *Dinheiro sem valor: linhas gerais para uma transformação da crítica da economia política*, de Robert Kurz (2014).

Foi precisamente a ausência dessa discussão nas histórias das mercadorias de Mintz e Eric Wolf (cujo clássico *A Europa e os povos sem história* havia sido publicado poucos anos antes de *Sweetness and Power*) que chamou a atenção de Michael Taussig em uma crítica ácida dos dois livros, considerados como exemplos de um interesse sub-teorizado de antropólogos por história (TAUSSIG, 1989). No entanto, a teorização do que constitui o capital e o capitalismo não elimina a necessidade de pensar seu desenrolar histórico. A trajetória que levou à disseminação da forma-mercadoria e a dominação abstrata da vida social em que tudo pode ser trocado por tudo — e que inclui a construção de uma natureza abstrata passível de ser mercantilizada e trocada — dependeu e continua a depender concretamente de um conjunto de relações heterogêneas, como vimos com José de Souza Martins e Giovanni Arrighi anteriormente, uma heterogeneidade que a análise da cadeia mercantil ajuda a desvelar. Nesse sentido, a teoria crítica do valor pedida por Taussig precisa ser combinada com a análise das “trajetórias de mercadorias como ‘indicadores’ nas veias e artérias de um sistema político e econômico em desenvolvimento,” como colocaram Mintz e Wolf em sua réplica (MINTZ; WOLF, 1989). Trata-se de uma síntese difícil, sem dúvidas, mas incontornável. Nas palavras de William Sewell Jr., “temos que manter os dois lados de uma dialética entre a temporalidade abstrata reversível e a temporalidade concreta irreversível em mente o tempo todo” (2008, p. 532). Reproduzir apenas a temporalidade abstrata do capitalismo é trabalho de economistas vidrados em modelos matemáticos que, como argumenta o historiador, “reproduzem a abstração das trocas universais como se fossem a verdade última sobre a economia em vez de um pólo dialético de um todo fundamentalmente contraditório” (SEWELL, 2008, p. 527).

A PRODUÇÃO DA CIRCULAÇÃO: NAVIOS E OURO

Dois exemplos concretos de história das mercadorias podem ajudar a pensar algumas das questões anteriormente elencadas: navios e ouro. As duas cadeias mercantis estão no centro de meus projetos atuais, um voltado para a história ambiental do tráfico transatlântico de escravos, o outro focado na mineração brasileira na longa duração. Nos dois casos, seria possível explorar toda a sua extensão geográfica e transformações no tempo a partir das mercadorias em questão, mas seguirei aqui uma modulação nacional — focando nos navios norte-americanos e no ouro do Brasil — para enfatizar questões relacionadas ao nacionalismo metodológico e evidenciar que a abordagem também se presta a recortes temporais e espaciais mais específicos. O objetivo mais amplo é ilustrar como a história das mercadorias oferece um caminho para integrar sociedade e natureza em uma perspectiva sistêmica.

Florestas flutuantes

O forte nacionalismo metodológico da historiografia norte-americana dispensa apresentações e boa parte dos trabalhos recentes, muitos deles associados à guinada global, tem como objetivo combater justamente essa dimensão. Em *A Nation Among Nations: America's Place in World History* (2006), Thomas Bender toma como missão transcender a herança nacionalista da historiografia oitocentista, com seu persistente paroquialismo em uma época na qual “precisamos de um cosmopolitanismo mais amplo”. Para ele, a história dos Estados Unidos só pode ser plenamente compreendida



se inserida em um contexto global desde o seu nascimento. No coração das narrativas nacionalistas e de excepcionalismo estadunidense está a história da Nova Inglaterra, vista como principal motor da marcha para o progresso que teria caracterizado a nação. Não por acaso, referências à Nova Inglaterra no livro de Bender não chegam a uma dúzia. Sua narrativa da era colonial desloca o eixo da ação para os estados escravistas do Sul e insere essa história no contexto mais amplo da escravidão atlântica. O deslocamento operado por Bender faz sentido pois parte do excepcionalismo norte-americano construído em torno da Nova Inglaterra tende a apagar a importância da escravidão negra para a região e, conseqüentemente, para a nação, transformando-a, então, na “instituição peculiar”.⁸

Mas será este o caminho mais eficaz? Uma análise das cadeias mercantis da região permite reinserir a sua história em um contexto mais amplo que pode explicitar não apenas a importância do trabalho coercivo e de recursos naturais para a região em outros termos, mas também o papel desta no desenvolvimento do capitalismo histórico.⁹ O escravismo que se revelou fundamental para o desenvolvimento da Nova Inglaterra estava localizado fora da América do Norte, mais especificamente no Caribe. Inicialmente, a colonização da Nova Inglaterra tinha como objetivo explorar a pesca, o comércio de peles e de madeira, mas nos três casos a Inglaterra oferecia um mercado relativamente pequeno para esses produtos. Apesar da demanda por mastros e breu para sua indústria naval, por exemplo, os fluxos oriundos do Báltico permaneciam mais baratos. Após vivenciar uma crise em meados do século 17, e uma ruptura nos fluxos migratórios da Inglaterra, a Nova Inglaterra articulou-se a um Caribe em expansão (além de uma persistente e importante conexão com as ilhas da Madeira, Canárias e a Península Ibérica). O fator fundamental aqui foi a revolução da plantation nas ilhas caribenhas, que transformou radicalmente espaços como Barbados, Jamaica, Guadalupe, Martinica e Saint Domingue. O norte da América do Norte passou a fornecer bacalhau para alimentar o crescente número de africanos escravizados que povoavam as Antilhas, madeira para a construção de engenhos e senzalas, caixas e barris para o transporte de produtos (a plantation escravista foi, historicamente, uma grande devoradora de florestas) e até mesmo óleo de baleia para iluminar os engenhos açucareiros (cujo trabalho na época de safra ocorria dia e noite) (KIMBALL, 2009, p. 430).

Ao longo dos séculos 17 e 18, e diretamente associado ao transporte daqueles produtos para espaços escravistas nas colônias do Sul e do Caribe, emergiu um importante setor de comerciantes na Nova Inglaterra, cujo sucesso, por sua vez, esteve ligado à emergência de uma forte indústria naval. Esta foi, possivelmente, a indústria manufatureira de maior sucesso da América do Norte Colonial, fornecendo não apenas

⁸ O fato de que as zonas temperadas das Américas deram origem a sociedades com escravos em vez de escravistas facilitaram construções posteriores que tenderam a apagar a história da escravidão. A região Sul do Brasil oferece um evidente paralelo, onde teríamos “um Brasil diferente”, no título da famosa obra de Wilson Martins. Alguns trabalhos recentes têm enfatizado a importância da escravidão — africana e indígena — na Nova Inglaterra, a despeito da ausência de plantations agroexportadoras. Ver Melish (1998), Warren (2016) e Newell (2015).

⁹ Um voltar-se para dentro, com grande contribuição da história social na década de 1970, insistiu em desconectar a história da região da história do capitalismo (a partir de uma análise da mentalidade e cultura dos produtores rurais da região). Para um panorama dessa bibliografia, veja Naomi R. Lamoreaux (2003).

os navios que comerciantes da Nova Inglaterra utilizavam para realizar esse comércio com as ilhas Atlânticas e com o Caribe escravista, mas também como um importante produto de exportação. Às vésperas da independência dos EUA, a exportação de navios era a quinta mercadoria em termos de valor nas exportações norte-americanas. Se a combinarmos com os ganhos do frete de mercadorias, a contribuição para a balança de pagamentos da América do Norte como um todo chegava muito perto da do tabaco, principal mercadoria de exportação, e concentrada em Chesapeake. Parte significativa dos navios da Royal Navy Britânica, às vésperas da Revolução Americana, vinha dos Estados Unidos: algo entre um terço e 40% de todos os navios, de acordo com estimativas de diferentes estudiosos da área. Como demonstram John McCusker e Russell Menard, a indústria naval foi produto da combinação fortuita entre, primeiro, amplos recursos extrativos — no caso, as florestas da Nova Inglaterra, que tinham em algumas de suas enormes árvores o melhor material possível para mastros; segundo, o tempo livre que o trabalho na agricultura familiar (típico da Nova Inglaterra) oferecia e que podia ser empregado em outras indústrias; e, terceiro, uma forte demanda internacional que acompanhou a ascensão da Inglaterra, incapaz de suprir a si mesma por completo e continuamente dependente do tradicional “comércio mãe” com o Báltico (MCCUSKER; MENARD, 1991).

O trabalho nos estaleiros norte-americanos era realizado por um número relativamente pequeno de trabalhadores, variando de acordo com as diferentes etapas de montagem do navio, que iam da construção do casco até o encordoamento e instalação das velas. O número variava de um a meia dúzia de trabalhadores que auxiliavam o construtor principal. Não há estudos muito sólidos, mas a presença de escravos e servos parece ter sido comum, ainda que em números reduzidos. Estaleiros do sul dos Estados Unidos empregavam números maiores de escravos, mas eram pouco numerosos. A maioria dos estaleiros estava localizada nos estados do Norte, especialmente em Massachusetts. Crianças pobres eram com frequência entregues a donos de estaleiros para aprenderem as artes da construção naval, e conviviam com “engajados” (conhecidos na América britânica como *indentured servants*, uma espécie de servo por contrato) e alguns poucos escravos africanos, que trabalhavam em múltiplas atividades relacionadas à construção dos navios. (GOLDENBERG, 1976, p. 54-76). Os produtos necessários para a construção de um navio eram, basicamente, madeira (para o casco e mastros), ferro (âncoras, ferramentas e pregos), linho, cânhamo (velas e cordame), piche e alcatrão (para acabamento no casco e no cordame). Navios negreiros seguiam o mesmo padrão, apesar de diferenças nos desenhos e talvez alguma demanda maior por ferro para correntes e afins (ainda que isso também tenha variado no tempo e no espaço).¹⁰ No oitocentos, alguns navios a vapor apareceram no tráfico, carregando números substanciais de cativos e mobilizando outras fontes de recursos.

Olhemos mais detalhadamente para a madeira (que mobilizava outras cadeias mercantis como a do ferro para os machados que derrubavam as árvores ou davam acabamento nas serralherias). No norte da Nova Inglaterra, nas colônias de New Hampshire e Maine, estavam localizadas as maiores florestas, fontes de boa parte do material para a construção de navios. Como na Amazônia, as florestas da região

¹⁰ Uma comparação entre navios negreiros portugueses e do noroeste europeu pode ser encontrada em Radburn e Eltis (2019).

havia sido objeto de ampla manipulação por parte das populações indígenas por séculos antes da invasão europeia, incluindo a seleção e manutenção de árvores específicas que eram fontes de alimentos, como o carvalho, a castanheira, a nogueira-pecã e a nogueira-comum. Conseqüentemente, o número dessas árvores era muito maior quando da chegada dos colonos, que mercantilizaram parte significativa das florestas da região para atender demandas atlânticas (e, conseqüentemente, fizeram uso do “trabalho morto” dos grupos indígenas que manipularam a floresta por séculos). O carvalho branco era usado para madeiras e entabamento de navios, além de excelentes vigas para os barris demandados pelas plantations caribenhas e vinícolas das ilhas atlânticas, enquanto o carvalho negro era usado nas partes do navio que ficavam submersas por sua resistência a vermes tropicais. As castanheiras também eram boas para o uso em partes externas por seu difícil apodrecimento. Conforme aumentava a demanda por madeiras em meados do século 17, um número significativo de serralherias foi sendo rapidamente estabelecido ao longo do rio Piscataqua, na fronteira entre os atuais estados de New Hampshire e Maine (ROBERTS, 2019, p. 101).

O processo de extração de madeira era árduo, e geralmente realizado no inverno, quando a neve amortecia a queda das árvores e facilitava o seu transporte até o rio mais próximo. Alguns lenhadores morriam congelados. Animais eram necessários para realizar o transporte até a água, de onde a madeira era carregada para as serralherias. A madeira era então transformada em diferentes formatos, incluindo os tão procurados mastros feitos a partir de carvalhos. A quantidade de madeira usada na construção de um navio era significativa. De acordo com Wallerstein, um navio de guerra holandês fazia uso de 2.000 carvalhos, envelhecidos em mais de um século, o que equivalia a basicamente 50 acres de floresta. (WALLERSTEIN, 1974). “Nenhum objeto técnico, com a possível exceção do fogo,” argumenta Diogo Cabral, “consumia tanta madeira quanto a construção e manutenção de um navio”. Algo em torno de 3.600 metros cúbicos de madeira — o dobro da exportação anual média de pau-Brasil no século 16 — eram necessários apenas para a armação básica de um navio (CABRAL, 2014, p. 172). Uma tarefa por fazer é calcular o volume de madeira usado na construção dos milhares de navios negreiros que atravessaram o Atlântico, o que nos permitiria visualizar e articular os custos humanos e ambientais do tráfico transatlântico de escravos.

De modo geral, como nota William Cronon, a demanda por madeira por parte da marinha mercantil e militar não chegou a produzir desmatamento no nível alarmante que autoridades da época com frequência descreviam (o terceiro nível de Worster, que teve diversas implicações em relação à atuação de autoridades britânicas na Nova Inglaterra e um sem-número de tensões com colonos). Ainda assim, algumas espécies foram devastadas pela mercantilização da floresta e seu uso na indústria naval, principalmente o pinheiro branco, um tipo de árvore enorme que não existia na Europa e que se destacava em meio à floresta, sendo bastante propícia para a produção de mastros. Assim, a indústria naval produzia uma expansão da fronteira em busca de árvores específicas, sem necessariamente produzir um desmatamento geral (ainda que este também ocorresse em alguma medida). A indústria da madeira, no entanto, estimulava setores associados como a criação de animais e a produção de alimentos, ambos também grandes devoradores de floresta (CRONON, 2003,

cap. 6).¹¹ Não por acaso, as décadas em torno da virada do século 17 para o 18 foram marcadas por inúmeros conflitos com populações indígenas do oeste da Nova Inglaterra e seus aliados franceses. Conforme avançava a fronteira da mercadoria, aumentavam os conflitos com os povos nativos. (CLARK, 1970, cap. 5).

Todo o potencial naval da América do Norte logo se refletiu também no tráfico transatlântico de escravos, com a produção de navios para traficantes norte-americanos bem como para exportação, inclusive para traficantes de outras nações.¹² Os navios construídos na América do Norte aparecem no comércio transatlântico de escravos antes dos comerciantes norte-americanos em função do monopólio do trato negreiro por parte da Royal African Company, fundada em 1672. O fim do monopólio viria apenas após a Revolução Gloriosa e a atuação política de um conjunto de traficantes independentes na esfera pública britânica, constituindo, assim, um passo importante para uma participação mais ativa de norte-americanos no tráfico de escravos. Essa participação, no entanto, apenas se consolidou com o desenvolvimento de um produto-chave da Nova Inglaterra: o rum. Enquanto o açúcar das plantations britânicas e francesas do Caribe era exportado para a Europa, o melão produzido naqueles mesmos espaços tinha como destino a América do Norte, especialmente a Nova Inglaterra, que foi, a partir de então, marcada pela expansão de destilarias de rum. O produto satisfazia demandas específicas na África, especialmente na Costa do Ouro, que passou a ser a principal região de embarque de escravos em navios norte-americanos. Sean Kelley demonstra alguns casos em que praticamente todos os escravos foram trocados por carregamentos inteiros de rum (KELLEY, 2018). Um número não desprezível desses escravos foi desembarcado na América do Norte (incluindo Massachusetts, onde um pequeno número acabou nos estaleiros, construindo os navios que carregariam outros escravos), mas a grande maioria foi para o Caribe francês e britânico, especialmente Barbados, onde produziram não apenas açúcar, mas também o melão (além de outras mercadorias como anil e café) que permitiria que outros escravos fossem trocados e carregados por outros navios negreiros norte-americanos para as Américas.¹³

O poderio da indústria naval norte-americana adquiriu novo significado após a independência do país, com novos designs de navios, desenvolvidos nos conflitos contra a antiga metrópole (a guerra de independência e principalmente a guerra de 1812), o que resultou em algumas das embarcações mais rápidas do planeta. Sua eficiência se refletiu, por exemplo, no predomínio norte-americano na pesca de baleias, bem como no tráfico transatlântico de escravos, com traficantes envolvidos no contrabando negreiro para Cuba e Brasil fazendo amplo uso dos navios norte-

¹¹ Sobre as tensões produzidas pelas percepções do governo britânico em relação à ameaça de desmatamento e suas consequências para o poderio naval do império, cf. Roberts (2010).

¹² Apesar do enorme papel luso-brasileiro no comércio negreiro, há poucos dados sobre a origem desses navios, especialmente para a era colonial (aliás, são poucos os trabalhos dedicados à indústria naval no período). A indústria naval holandesa, por sua vez, foi central para a construção de sua hegemonia comercial no XVII, estimulando a expansão significativa da fronteira da madeira (bem como do breu e do alcatrão) na Escandinávia e Báltico. Há também pouquíssimos dados sistematizados para o lugar de construção dos navios holandeses, mas dos 16 navios documentados, 11 vieram de Amsterdã. O caso mais bem documentado é o britânico, com mais de 8.000 viagens contendo a descrição do lugar de construção da embarcação, seguido dos franceses (323) e norte-americanos (251).

¹³ Todos os dados sobre o tráfico transatlântico de escravos vem de www.slavevoyages.org, exceto quando observado.

americanos. Em meados do século 19, em torno de 60% de todos os escravos ilegalmente trazidos para o Brasil entre 1830 e 1850 foram carregados em navios construídos nos Estados Unidos (MARQUES, 2016).

A natureza do dinheiro

O voltar-se para dentro que marcou a historiografia da Nova Inglaterra também marcou a historiografia brasileira das últimas décadas. Nos dois casos, tais movimentos combinaram bem com algumas conclusões da Nova História Econômica na academia anglo-americana, que levaram a uma separação entre o desenvolvimento da Europa e a história do colonialismo, como na famosa formulação de Patrick O'Brien de que a contribuição da periferia teria sido periférica. Assim, um volumoso conjunto de obras que havia explorado as articulações entre colonialismo e capitalismo passou a ser visto como superado, permitindo que historiadores voltassem para suas histórias nacionais e regionais nos dois lados do Atlântico. Tais conclusões foram fortemente incorporadas por aqui e reprisadas como evidência de que a história do Brasil colonial não possuía qualquer relação com a história do capitalismo. De laços sistêmicos passava-se para a mentalidade dos atores coloniais, vistos como imbuídos de lógicas não-capitalistas e, conseqüentemente, como parte de um mundo não-capitalista. O problema, como O'Brien (2005) viria a reconhecer posteriormente, é que os tijolos que as pesquisas em arquivos locais e nacionais forneciam não formavam automaticamente uma construção, o que, para ele, ficou evidenciado com as contribuições de especialistas em Ásia como Dennis Flynn, Kenneth Pomeranz, Bin Wong, dentre outros, figuras centrais da guinada global das últimas décadas.¹⁴

A produção que se dedicou a explorar o desenvolvimento de mercados internos e outros processos a eles relacionados na América portuguesa é vasta e bastante rica, como se pode ver na premiada coleção de *História de Minas Gerais*. Sua seção sobre economia traz toda a riqueza dos desenvolvimentos historiográficos dos anos 1970 aos nossos dias; as estruturas do cotidiano são esmiuçadas e os encadeamentos produzidos pela mineração são explorados em seus mínimos detalhes. No entanto, poucas são as referências aos processos globais nos quais essas transformações locais estavam inseridas. João Antonio de Paula (2007, p. 298-299) oferece alguns parágrafos sobre a importância do ouro para a “chamada acumulação primitiva de capital”, com alguns de seus efeitos na economia portuguesa. Na apresentação que abre a seção, José Newton Coelho Meneses também faz as devidas ressalvas: “nem apartada nem reflexo exclusivo da Metrópole, essa economia apresenta-se em suas especificidades e integra-se à amplitude do mundo português da qual é parte” (2007, p. 275).

Abordagens como uma história imperial renovada e a história atlântica também inspiraram debates no Brasil, mas chama a atenção como permaneceram descoladas de uma perspectiva sistêmica.¹⁵ Uma importante historiografia reagiu ao anglocentrismo da história atlântica com o desenvolvimento do conceito de Atlântico Sul, oferecendo análises ricas de suas particularidades e de seu peso (afinal, a América portuguesa

¹⁴ Discuto mais a fundo esse debate em *Unidades de análise, jogos de escalas e a historiografia da escravidão no capitalismo* (MARQUES, 2020).

¹⁵ Para um panorama dessa recepção, ver Marquese (2013).



foi o principal destino de escravos africanos na era moderna). Mas o conceito foi reificado, permitindo seu uso no máximo para comparações formais, quando tanto.¹⁶ As possíveis interligações entre um Atlântico Norte e um Atlântico Sul saíram de cena. É fácil visualizar a incorporação da história global também como uma história imperial sob nova roupagem (um império, por sinal, bastante horizontal). Há pouco espaço na bibliografia das últimas décadas sobre o império português para as articulações que transcendiam os espaços do próprio império. A despeito das perspectivas que conectam a história da América portuguesa a Portugal, Angola, Goa ou outros espaços ultramarinos portugueses, cabe perguntar em que mundo estava inserido o próprio império português.¹⁷

Um caminho possível para reintegrar essa história aos processos mais amplos dos quais fez parte é acompanhar os caminhos e descaminhos do ouro. As buscas pelo metal amarelo estiveram na base da expansão ultramarina europeia, com o ouro da África tendo papel fundamental para o sucesso desse empreendimento inicial, como demonstraram Fernand Braudel e Vitorino Magalhães Godinho em seus trabalhos pioneiros (BRAUDEL, 1953; GODINHO, 1963). A conquista do Novo Mundo ampliou o volume de ouro em circulação, mas foi mais precisamente a prata que esteve no coração dos primeiros dois séculos da história colonial nas Américas. A África prosseguiu fornecendo quantidades significativas de ouro, bem como Nova Granada, na América espanhola, mas a escala dessa circulação foi realmente transformada apenas pelas descobertas em Minas Gerais em fins do século 17. Em valores absolutos, o volume de ouro extraído do Brasil chegou a se aproximar da prata em meados do século 18, como mostram os dados de John Tepaske, logo sendo engolido novamente pela re-expansão vertiginosa da prata mexicana no contexto do reformismo borbônico (TEPASKE, 2010, p. 16).

Quais foram os usos desses metais preciosos? O'Brien descreve bem sua principal função em princípios da era moderna:

como formas universalmente aceitáveis de poder de compra e como reservas duráveis de recursos de valor intrínseco e (supostamente) estável — dando base e promovendo a evolução gradual de diferentes formas de crédito em papel — metais preciosos têm sido por muito tempo altamente significativos para o funcionamento de estados, para o desenvolvimento de economias nacionais e para o comércio interno e internacional (O'BRIEN, 2005).

A história do dinheiro é, portanto, a história da formação de um mercado mundial, da formação dos estados-fiscais militares europeus e da criação de ambientes econômicos específicos, marcados por constantes inovações financeiras, uma história que, no entanto, prossegue sendo contada dentro de certos limites metodológicos. Enquanto na primeira metade do século 20 um conjunto significativo de debates foram travados em torno de questões mais amplas, como as levantadas pelo trabalho

¹⁶ Uma importante exceção aqui é *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII* (ALENCASTRO, 2000).

¹⁷ Para enquadramentos mais amplos da história do império português, Novais (1979) and Adelman (2006, p. 13-55).

clássico de Earl J. Hamilton sobre o papel dos metais preciosos do Novo Mundo na revolução dos preços na Europa, a segunda metade testemunhou um crescente predomínio de explicações endógenas do desenvolvimento europeu. A história global das últimas décadas chacoalhou significativamente os alicerces desse nacionalismo metodológico e colocou a história do dinheiro novamente no centro da discussão, dando atenção renovada ao papel da prata no comércio asiático e conectando, assim, a história da mineração em espaços como Potosí e Zacatecas à formação de circuitos de trocas globais.¹⁸

O deslocamento dos termos do debate, entretanto, também trouxe certos custos, em especial o abandono de esforços para conceitualizar o capitalismo enquanto um sistema histórico e integrar essas diferentes dimensões de sua história (formação de um mercado mundial, revoluções financeiras, expansão dos Estados, e exploração do trabalho e apropriação da natureza em escala global). A história do dinheiro permite reconectar esses diferentes aspectos, também em suas dimensões coloniais, em uma interpretação mais integrada dos múltiplos tempos do capitalismo. Tal pluralidade de tempos inclui a temporalidade abstrata do capital, que tem no dinheiro um de seus elementos centrais: “é justamente essa forma acabada — a forma-dinheiro — do mundo das mercadorias que vela materialmente, em vez de revelar, o caráter social dos trabalhos privados e, com isso, as relações sociais entre os trabalhadores privados” (MARX, 1990, p. 168-9). A história da mercadoria dinheiro, portanto, pode oferecer uma porta de entrada para compreendermos como se formou historicamente esse sistema, mas, para tanto, é necessário desenrolar todos os fios dessa história e compreender de que forma ela esteve ligada à emergência de Londres como capital financeira do mundo e ao trabalho de africanos escravizados que eram forçados a mergulhar nas águas frias de Minas Gerais em busca do material aurífero que eventualmente terminaria nos bancos ingleses. A história do dinheiro permanecerá incompleta enquanto não integrar plenamente os processos de produção material que tornaram tais mudanças possíveis, nomeadamente a mineração nas Américas.¹⁹

Quais foram os efeitos da produção da “mercadoria dinheiro,” para citarmos Carlos Sempat Assadourian, no Brasil do século 18? Alguns são bem conhecidos: violência fronteiriça e escravização (principalmente nas fases iniciais de expansão da fronteira) de populações indígenas, fluxos vertiginosos de africanos escravizados e ampla destruição da Mata Atlântica. Hal Langfur e Maria Leônia Chaves de Resende estimam em 86 o número de conflitos violentos envolvendo portugueses e populações indígenas como os Botocudo e os Puri entre 1760 e 1808 (LANGFUR, 2014, p. 139). Ao mesmo tempo, os fluxos de africanos escravizados para o espaço colonial alcançaram escala inédita, passando de aproximadamente 460.000 na segunda metade do século 17 para quase 900.000 na primeira metade do século 18. Boa parte desses indivíduos foram enviados para as zonas mineradoras ou para o trabalho em setores associados à extração do metal amarelo. Como vimos com a madeira da Nova

¹⁸ Para um breve panorama desse debate, Marques (2020, p. 91-93).

¹⁹ Chama a atenção como livros sobre a história do dinheiro, como o de Christine Desan, ignorem as dimensões coloniais de produção da moeda. As colônias aqui aparecem apenas nas discussões sobre a circulação de espécie na América do Norte. (DESAN, 2014). Mais recentemente, o instigante livro de David McNally, cujo objetivo era, também, o de evidenciar a dimensão material e violenta da história do dinheiro, inclusive com o louvável esforço de incorporar a escravidão em sua narrativa do capitalismo, permanece centrada no mundo anglófono (MCNALLY, 2020).

Inglaterra, o “espaço econômico” do ouro, para voltarmos a Assadourian, produziu e estimulou um conjunto de atividades, como a criação de animais e a produção de alimentos, que, por sua vez, intensificou a demanda por trabalho de escravizados nos mercados internos mais integrados do espaço colonial setecentista.²⁰ Tais fronteiras mercantis, por sua vez, cobraram seu preço em termos ambientais nos sertões da América portuguesa. Nas estimativas de Warren Dean, a extração de ouro no Brasil setecentista levou à devastação de 4.000 km² (DEAN, 2013).

Na outra ponta da cadeia estavam os usos globais do ouro, também com efeitos significativos em diferentes partes do mundo. A quantificação dos fluxos globais do ouro é tarefa complicada pois o ouro — circulando na forma de moedas, barras e pó — é quase sinônimo de contrabando, de forma que boa parte dessa discussão depende de evidências bastante frágeis. As historiadoras Leonor Freire Costa, Maria Manuela Rocha, and Rita Martins de Sousa ofereceram o que talvez sejam as únicas estimativas dos fluxos globais do ouro (COSTA; ROCHA; SOUSA, 2013, p. 51). De acordo com elas, a Europa recebeu apenas 72% (618,1 toneladas) do volume total de ouro extraído do Brasil (estimados em 856,5 toneladas por Noya Pinto). Apenas 44% desse volume (272 toneladas) permaneceu na Europa, com o resto se deslocando para outros continentes, especialmente a Ásia. Ainda de acordo com Costa, Rocha e Sousa, isso significa que 240,4 toneladas não chegaram à Europa. O trabalho das autoras foca na Europa, mas alguns fluxos do ouro conectaram o Brasil ao resto das Américas, Ásia e África. Parte desse ouro permaneceu na própria colônia, permitindo — ao lado de longas cadeias de endividamento — a emergência de mercados internos para suprir as zonas mineradoras. Uma pequena parte também foi parte para os territórios vizinhos da América espanhola mas os números ainda são desconhecidos. Igualmente desconhecido é o volume de ouro que foi diretamente do Brasil para a Ásia. No caso da África, em um artigo em co-autoria com Gustavo Acioli Lopes sugerimos que quase 47 toneladas de ouro foram carregadas para a Costa da Mina durante a primeira metade do século 18 (MARQUES; LOPES, 2019). Consequentemente, o total de ouro que permaneceu no Brasil deve ter girado em torno de 193,4 toneladas (deixando de lado os fluxos para a América espanhola e Ásia).

Apesar da prata ter sido a principal força para a participação europeia no comércio asiático, as economias fragmentadas do subcontinente indiano tinham alguma demanda por ouro (PARTHASARATHI, 2011). A coroa portuguesa enviou remessas de prata e ouro para financiar sua presença política na Índia enquanto comerciantes individuais enviaram metais preciosos como parte das trocas na Carreira da Índia, a rota comercial que conectava Lisboa a Goa. O boom do ouro brasileiro intensificou essa rota e há algumas indicações de que algum ouro foi contrabandeado diretamente de Salvador para a Índia via Cabo da Boa Esperança (LAPA, 2000, p. 269; RUSSELL-WOOD, 2014, p. 221). O ouro do Brasil também intensificou o comércio asiático pelo Levante, com navios do noroeste europeu parando em Lisboa a caminho do Mediterrâneo. Um dos bens fundamentais trocados por esses metais preciosos eram os tecidos indianos, que se tornaram um componente crítico do tráfico transatlântico de escravos.²¹ Combinado com bens tropicais baratos como o açúcar e o tabaco,

²⁰ Para trabalhos inspirados na ideia de “espaço econômico” de Assadourian no contexto brasileiro, ver Carrara (2007) e Mathias (2012).

²¹ A Casa da Moeda de Veneza aumentou significativamente a sua produção de moedas de ouro, com

esse comércio asiático contribuiu para a expansão dos novos padrões de consumo e trabalho na Europa Ocidental.²²

Na África, o ouro do Brasil permitiu que luso-brasileiros, saídos principalmente de Salvador e Pernambuco, consolidassem a sua participação no tráfico de escravos na Costa da Mina, de onde haviam sido expulsos pelos holandeses em meados do século 17. O tabaco baiano e pernambucano foi importante para abrir as portas já em fins do seiscentos, mas o ouro do Brasil deu um dinamismo fundamental para o sucesso dessa reentrada na região. Traficantes britânicos, holandeses, franceses e até mesmo dinamarqueses buscavam especificamente comerciantes vindos do Brasil na esperança de trocar escravos por ouro. Autoridades africanas na Costa da Mina, por sua vez, buscavam estabelecer relações diretas com os luso-brasileiros para acessar o metal amarelo, que era usado para pagar exércitos em conflitos locais. A Costa do Ouro passou de exportadora a importadora de ouro (e de importadora a exportadora de escravos). A ascensão do Daomé na Costa dos Escravos e dos Axante na Costa do Ouro guardou íntima relação com os fluxos de ouro saídos do Brasil. Os termos “gold slaves” e “Portuguese slaves” passaram a ser usados para se referir àqueles que eram considerados os melhores cativos da região, preferencialmente direcionados para os traficantes saídos do Brasil (MARQUES; LOPES, 2019).

A maior parte do ouro, contudo, seguiu para a Europa pela tradicional rota Brasil-Portugal. Os efeitos para a economia portuguesa foram objeto de amplos debates, que certamente merecem ser revisitados. No entanto, não se deve perder de vista que parte significativa, possivelmente majoritária, desse ouro foi parar na Grã-Bretanha como resultado das trocas comerciais e arranjos políticos e diplomáticos que marcaram a relação entre os dois impérios na virada do 17 para o 18. Estimativas do total de ouro brasileiro que chegou à Inglaterra variam de um a dois terços do total exportado para a Europa. Como mostra Braudel, os enormes fluxos de ouro para a Inglaterra eram fruto da intervenção política que fixou o valor das *guinés* (moeda inglesa) de ouro em 22 *shillings* de prata (seguido de 21 *shillings* e 6 *pence* em 1699 e 21 *shillings* em 1717) pelo governo e manteve o valor do ouro na Inglaterra extremamente alto enquanto as moedas de prata eram redirecionadas para a Ásia. Os grandes fluxos de ouro permitiram criar um ambiente financeiro saudável e uma intensificação das trocas mercantis na Inglaterra sem grandes oscilações de preço e com consequências de longo prazo para a Grande Divergência do oitocentos (BRAUDEL, 1984, p. 361; DESAN, 2014, p. 381-386; MARQUES; MARQUESE 2020, p. 112).

UMA ENORME COLEÇÃO DE MERCADORIAS

A escravidão na América portuguesa contribuiu diretamente para a construção do Caribe escravista por meio da transmissão de conhecimentos, tecnologias e

Rene Barendse sugerindo que “o *sequin* feito de ouro brasileiro se tornou a moeda mais comum no comércio de longa distância do século 18 nos mares árabes. (BARENDSE, 2009, p. 938, 961). Sobre a prata e o ouro, Barendse menciona um exemplo interessante de uma viagem de Lisboa a Goa na qual o comerciante foi instruído a carregar prata e alguns outros bens para serem trocados por tecidos indianos que seriam usados no tráfico de escravos de Angola. Após Goa, o comerciante deveria ir para Salvador e trocar aqueles tecidos por ouro antes de voltar a Lisboa.

²² Sobre moedas de ouro na América britânica, ver Solomon (1976, p. 36-37).



capital carregados por holandeses em meados do século 17, como mostrou Alice Canabrava em trabalho pioneiro (CANABRAVA, 2005). No século seguinte, o trabalho de africanos escravizados nas águas geladas de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso deu nova contribuição, desta vez ao fornecer à Inglaterra o estoque monetário que a permitiu conduzir uma verdadeira revolução financeira. Os novos instrumentos financeiros deram a base para a expansão de investimentos em empreendimentos produtivos, o que envolvia não apenas manufaturados na Grã-Bretanha, mas igualmente plantations escravistas em espaços como Barbados e Jamaica (INIKORI, 2002; PRICE, 1991). Os estoques de ouro também permitiram que fluxos maiores de prata fossem destinados à Ásia, onde esta era trocada por tecidos indianos de algodão, que, por sua vez, estavam no coração do tráfico transatlântico de escravos que abastecia as plantations antilhanas de trabalhadores. Em outras palavras, o ouro do Brasil, fundamental para a conformação setecentista do Atlântico Sul, foi igualmente central para o desenvolvimento de um Atlântico Norte que tinha no Caribe escravista um de seus pólos mais dinâmicos e fundamentais.

Nos jogos das trocas setecentistas, o ouro do Brasil acabava por se conectar, também, aos navios norte-americanos. Conforme crescia o Caribe escravista, crescia a Nova Inglaterra, lar por excelência dos estaleiros norte-americanos na era colonial. São grandes as chances que alguns dos navios lá construídos tenham inclusive entrado no tráfico de escravos do Atlântico Sul. Em princípios do século 18, conforme o ouro do Brasil fluía em quantidades crescentes para Portugal, observadores britânicos apontavam para como comerciantes da Nova Inglaterra construía seus navios e carregavam um grande volume de madeira para a venda em Portugal, ocasionalmente vendendo as próprias embarcações (que eram provavelmente trocadas pelas moedas de ouro brasileiras e portuguesas que circulavam na América britânica) (PINKERTON, 1812, p. 357). Parte dos navios norte-americanos que foram incorporados pela marinha mercante britânica, por sua vez, podem ter sido usados para transportar os carregamentos desse mesmo ouro entre Lisboa e Grã-Bretanha (EBERT, 2011). O ponto fundamental aqui, no entanto, é que o fator-chave do crescimento da Nova Inglaterra, como mais de um observador notou, estava nos chamados “invisíveis”, a prestação de serviços — nomeadamente os fretes — que a comunidade mercantil da Nova Inglaterra abocanhava nas relações comerciais intra e inter-coloniais (já que suas relações não se limitavam ao Caribe britânico), e nas quais o tráfico de escravos e a escravidão tiveram papel central (BAILEY, 1990; RICHARDSON, 1991). As embarcações norte-americanas foram adquirindo importância crescente no transporte de mercadorias (incluindo seres humanos mercantilizados) entre África, Caribe, Península Ibérica e América do Norte. A dinamização da Nova Inglaterra, por sua vez, com a emergência de um forte mercado consumidor de manufaturados britânicos, teve papel central no desenvolvimento da Inglaterra e sua eventual industrialização.²³

A riqueza no capitalismo histórico se apresenta como uma “enorme coleção de mercadorias”, mercadorias que contém uma dupla natureza (MARX, O Capital, p. 113). A monetarização da Europa permitiu uma intensificação das trocas e da mercantilização de tudo, incluindo seres humanos e o resto da natureza, com a produção de uma abstração real que passou a determinar o mundo da produção e do consumo. Esse processo teve na generalização do dinheiro um de seus grandes

²³ Apesar de subestimar o peso da economia caribenha, ver Harley (2015).

marcos. “Quando, esquematicamente, se fala da ‘passagem do feudalismo para o capitalismo’”, argumenta Pierre Vilar, “um de seus grandes traços é este: a passagem de um sistema de relações sociais onde o fenômeno monetário é secundário e subordinado à outro sistema de relações sociais onde o dinheiro (no sentido amplo) tem um papel principal” (VILAR, 1976, p. 25). Em termos históricos, esse processo tomou a forma mais específica de um sistema marcado pelas relações entre estoques de metais preciosos e inovações financeiras que permitiram a formação de um espaço unificado para a multiplicação do dinheiro, para a construção e acumulação do dinheiro capitalista. “Empreendimentos, trabalho assalariado e trocas mercantis existiram, em alguma medida, ao menos, em sistemas econômicos anteriores”, Geoffrey Ingham infere, mas “sua expansão em um modo de produção dominante foi tornado possível pela instituição inteiramente nova de um sistema bancário produtor de dinheiro” (INGHAM, 2008, p. 87-88). Na outra ponta desse processo, estavam africanos escravizados trabalhando nos rios de Minas Gerais e Nova Granada, índios nas minas do Peru e Nova Espanha, camponeses, servos e escravos nos estaleiros e florestas da Nova Inglaterra, em todos os casos com impactos ambientais significativos. Cada mercadoria consumida foi possibilitada por uma ampla articulação de diferentes mundos, inclusive para tornar possível a sua própria circulação, com a produção de moedas, bem como de navios para carregar essas mesmas moedas. Nesse sentido, o mundo das mercadorias dependeu e continua a depender de uma relação orgânica entre a apropriação da natureza e a exploração do trabalho humano, relação que é possibilitada e mediada por um conjunto de abstrações reais que conformam o mundo contemporâneo, incluindo as suas principais estruturas de conhecimento. Felizmente, uma longa tradição de contestação dessas estruturas na academia e fora dela nos oferece alguma esperança em meio ao colapso da modernização.

REFERÊNCIAS

ADELMAN, Jeremy. *Sovereignty and revolution in the Iberian Atlantic*. Princeton: Princeton University Press, 2006.

ADELMAN, Jeremy. Is global history still possible, or has it had its moment? *Aeon*, London, Mar. 2017. Disponível em: <https://aeon.co/essays/is-global-history-still-possible-or-has-it-had-its-moment>. Acesso em: 28 nov. 2018.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ARBOLEDA, Martín. *Planetary mine: territories of extraction under late capitalism*. La Vergne: Verso, 2020.

ARRIGHI, Giovanni. The winding paths of capital. *New Left Review*, London, n. 56, 2009.

BAILEY, Ronald. The slave(ry) trade and the development of capitalism in the United States: the textile industry in New England. *Social Science History*, Cambridge, v. 14, n. 3, p. 373-414, 1 Oct. 1990.



BALÉE, William L. *Cultural forests of the Amazon: a historical ecology of people and their landscapes*. Tuscaloosa: University of Alabama Press, 2013.

BARENDSE, R. J. *Arabian Seas, 1700-1763*. Leiden; Boston: Brill, 2009.

BECKERT, Sven. *Empire of cotton: a global history*. New York: Knopf, 2014.

BENDER, Thomas. *A nation among nations: America's place in world history*. New York: Hill and Wang, 2006.

BRAUDEL, Fernand. *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II*. New York: Harper & Row, 1972.

BRAUDEL, Fernand. *The Perspective of the World*, v. 3: Civilization and Capitalism, 15th-18th Century. New York: Harper & Row, 1984.

BRAUDEL, Fernand. Moedas e civilizações: do ouro do Sudão à prata da América. *Revista de História*, São Paulo, v. 6, n. 13, p. 67-83, 7 Mar. 1953.

BAUER, Arnold. Commodity Chains. *A Contracorriente: uma revista de estudos latinoamericanos*, Raleigh, v. 4, n. 3, p. 171-187, 1 Feb. 2007.

BUNKER, Stephen G. *Underdeveloping the Amazon: extraction, unequal exchange, and the failure of the modern state*. Urbana: University of Illinois Press, 1985.

CABRAL, Diogo de Carvalho. *Na presença da floresta: Mata Atlântica e história colonial*. Rio de Janeiro: Garamond, 2014.

CAMPOS, André. *Tramontina comprou madeira de serraria flagrada com trabalho escravo*, 2017. Disponível em: <https://reporterbrasil.org.br/2017/03/tramontina-comprou-madeira-de-serraria-flagrada-com-trabalho-escravo/>. Acesso em: 15 nov. 2020.

CANABRAVA, Alice Piffer. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: HUCITEC; ABPHE; UNESP, 2005.

CARRARA, Angelo Alves. *Minas e currais: produção rural e mercado interno em Minas Gerais, 1674-1807*. Juiz de Fora: UFJF, 2007.

CHAKRABARTY, Dipesh. The climate of history: four theses. *Critical Inquiry*, Chicago, v. 35, n. 2, p. 197-222, 2009.

CLARK, Charles E. *The eastern frontier: the settlement of Northern New England, 1610-1763*. New York: Knopf, 1970.

COSTA, Leonor Freire; ROCHA, Maria Manuela; SOUSA, Rita Martins de. *O ouro do Brasil*. Lisbon: Imprensa Nacional; Casa da Moeda, 2013.



CRONON, William. *Changes in the land: Indians, colonists, and the ecology of New England*. New York: Hill and Wang, 2003.

DEAN, Warren. *A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

DESAN, Christine. *Making Money: Coin, Currency, and the Coming of Capitalism*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2014.

DORE, Elizabeth. Alternativas Latinoamericanas: Una interpretación socio-ecológica de la Historia minera Latinoamericana. *Ecología política*, Barcelona, n. 7, p. 49-68, 1 sem., 1994.

EBERT, Christopher. From gold to manioc: contraband trade in Brazil during the Golden Age, 1700-1750. *Colonial Latin American Review*, London, v. 20, n. 1, p. 109-130, 1 Apr. 2011.

GEREFFI, Gary; KORZENIEWICZ, Miguel; KORZENIEWICZ, Roberto P. Introduction: Global Commodity Chains. In: GEREFFI, Gary; KORZENIEWICZ, Miguel (ed.). *Commodity chains and global capitalism*. Westport: Greenwood Press, 1994, p. 1-14.

GODINHO, Vitorino de Magalhaes. *Descobrimientos e a economia mundial*. Lisbon: Arcadia, 1963.

GOLDENBERG, Joseph A. *Shipbuilding in colonial America*. Published for the Mariners Museum, Newport News, Virginia. Charlottesville: University Press of Virginia, 1976.

HARLEY, C. Knick. Slavery, the british Atlantic Economy and the Industrial Revolution. In: PRETEL, David; LEONARD, A. B. (ed.). *The Caribbean and the Atlantic World Economy: circuits of trade, money and knowledge, 1650-1914*. London: Palgrave Macmillan GB, 2015, p. 161-183.

HEADRICK, Daniel R. *Humans versus nature: a global environmental history*. New York: Oxford University Press, 2020.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. 3rd ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

HOPKINS, Terence K.; WALLERSTEIN, Immanuel. Commodity chains in the world-economy prior to 1800. *Review (Fernand Braudel Center)*, New York, v. 10, n. 1, p. 157-170, 1 jul. 1986.

HOPKINS, Terence K.; WALLERSTEIN, Immanuel. Patterns of development of the modern World-System. *Review (Fernand Braudel Center)*, New York, v. 1, n. 2, 1977.



HORNBORG, Alf. Toward a Truly Global Environmental History: A Review Article. *Review (Fernand Braudel Center)*, New York, v. 33, n. 4, p. 295-323, 2010.

HUDIS, Peter. *Marx's concept of the alternative to capitalism*. Leiden; Boston: Brill, 2012.

INGHAM, Geoffrey K. *Capitalism*. Cambridge: Polity, 2008.

INIKORI, J. E. *Africans and the industrial revolution in England: a study in international trade and economic development*. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2002.

KELLEY, Sean M. American Rum, African Consumers, and the Transatlantic Slave Trade. *African Economic History*, London, v. 46, n. 2, p. 1, 1 Jan. 2018.

KIMBALL, Eric Bartholomew. *An essential link in a vast chain: New England and the West Indies, 1700-1775*. Dissertation (PhD) – Dietrich School of Arts and Sciences, History, University of Pittsburgh, Pittsburgh, 2009.

LANGFUR, Hal. *Native Brazil: beyond the convert and the cannibal, 1500-1900*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2014.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Ed. fac-sim. São Paulo: HUCITEC; UNICAMP, 2000. (Coleção Estudos Históricos, n. 42).

LAMOREAUX, Naomi R. Rethinking the Transition to Capitalism in the Early American Northeast. *The Journal of American History*, Bloomington, v. 90, n. 2, p. 437-461, 2003.

LEFEBVRE, Henri. *The production of space*. Oxford; Cambridge: Blackwell, 1991.

LEMIRE, Beverly. *Global trade and the transformation of consumer cultures: the material world remade, c. 1500-1820*. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2018.

MARQUES, Leonardo. O ouro brasileiro e o comércio anglo-português de escravos. In: RÉ, Henrique; SAES, Laurent; VELLOSO, Gustavo (ed.). *História e historiografia do trabalho escravo no Brasil: novas perspectivas*. São Paulo: Publicações BBM, 2020. p. 87-124.

MARQUES, Leonardo. Unidades de análise, jogos de escalas e a historiografia da escravidão no capitalismo. In: SALLES, Ricardo; MUAZE, Mariana (ed.). *A Segunda Escravidão e o Império do Brasil em perspectiva histórica*. São Leopoldo: Casa Leiria, 2020. p. 53-74.

MARQUES, Leonardo; MARQUESE, Rafael de Bivar. Ouro, Café e Escravos: O Brasil e a 'assim chamada acumulação primitiva' In: MARQUESE, Rafael de Bivar

(ed.). *Os tempos plurais da escravidão no Brasil: Ensaios de História e Historiografia*. São Paulo: Intermeios, 2020. p. 105-32.

MARQUES, Leonardo. *The United States and the transatlantic slave trade to the Americas, 1776-1867*. New Haven; London: Yale University Press, 2016.

MARQUES, Leonardo; LOPES, Gustavo Acioli. O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750). *CLIO (Online)*, Recife, v. 37, n. 2, p. 5-38, jul./dez. 2019.

MARQUES, Leonardo; PARRON, Tâmis. Os sete pecados capitais da literatura sobre desigualdades. In: FERRERAS, Norberto. *Desigualdades globais e sociais em perspectiva temporal e espacial*. São Paulo: Hucitec, 2021. p. 234-275.

MARQUESE, Rafael de Bivar. As desventuras de um conceito: capitalismo histórico e historiografia sobre a escravidão brasileira. *Revista de História*, São Paulo, v. 0, n. 169, p. 223-253, 17 Dec. 2013.

MARTINS, José de Souza. A reprodução do capital na frente pioneira e o renascimento da escravidão no Brasil. *Tempo Social*, São Paulo, v. 6, n. 1/2, p. 1-25, 1994.

MARX, Karl. *Capital: a critique of political economy*. v. 1. London; New York: Penguin Books; New Left Review, 1990.

MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer. *As múltiplas faces da escravidão: o espaço econômico do ouro e sua elite pluriocupacional na formação da sociedade mineira setecentista, c.1711 – c.1756*. Rio de Janeiro: Mauad X; FAPERJ, 2012.

MCCUSKER, John J.; MENARD, Russell. *The Economy of British America, 1607-1789*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1991.

MCNALLY, David. *Blood and money: war, slavery, finance, and empire*. Chicago: Haymarket Books, 2020.

MELISH, Joanne Pope. *Disowning Slavery: gradual emancipation and “race” in New England, 860*. Ithaca: Cornell University Press, 1998.

MENESES, José Newton Coelho. Introdução. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (org.). *História de Minas Gerais: as Minas setecentistas, volume 1*. Belo Horizonte: Autêntica Companhia do Tempo, 2007. p. 273-278.

MERCHANT, Brian. *The one device: the secret history of the iPhone*. 1st ed. New York: Little, Brown and Company, 2017.

MINTZ, Sidney W. *Sweetness and Power: the place of sugar in Modern History*. New York: Penguin Books, 1986.



MINTZ, Sidney W. Was the Plantation Slave a Proletarian? *Review (Fernand Braudel Center)*, New York, v. 2, n. 1, p. 81-98, 1 Jul. 1978.

MINTZ, Sidney W.; WOLF, Eric R. Reply to Michael Taussig. *Critique of Anthropology*, London, v. 9, n. 1, p. 25-31, 1 Apr. 1989.

MOORE, Jason W.; PARENTI, Christian (ed.). *Anthropocene or Capitalocene? nature, history, and the crisis of capitalism*. Oakland: PM Press, 2016.

MOORE, Jason W. The Modern World-System as environmental history? Ecology and the rise of capitalism. *Theory and Society*, London, v. 32, n. 3, p. 307-377, 1 Jun. 2003.

MOORE, Jason W. 'Amsterdam is standing on Norway', Part I: The alchemy of capital, empire and nature in the Diaspora of Silver, 1545-1648. *Journal of Agrarian Change*, London, v. 10, n. 1, p. 33-68, 2010.

NEWELL, Margaret Ellen. *Brethren by nature: New England Indians, colonists, and the origins of American slavery*. Ithaca: Cornell University Press, 2015.

NEVES, Eduardo Góes. *Sob os Tempos do Equinócio: oito mil anos de História na Amazônia Central (6.500 AC-1.500 DC)*. 2012. 303 p. Tese (Título de Livre-Docente) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. São Paulo: HUCITEC, 1979.

O'BRIEN, Patrick K. The Global Economic History of European Expansion Overseas. In: BULMER-THOMAS, V.; COATSWORTH, J.; CORTES-CONDE, R. (ed.). *The Cambridge Economic History of Latin America*. v. 1. The Colonial Era and the Short Nineteenth Century. [s.l.]: Cambridge University Press, 2005, p. 7-42.

OLIVEIRA, Tiago Kramer de. Decifrando hieróglifos: o capital mercantil no centro da América do Sul (1718-1750). *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 20, n. 3, p. 661-690, 2011.

PÁDUA, José Augusto. Brazil in the History of the Anthropocene. In: ISSBERNER, Liz-Rejane; LÉNA, Philippe (ed.). *Brazil in the Anthropocene: conflicts between predatory development and environmental policies*. New York: Routledge, 2016. p. 19-40.

PAULA, João Antônio De. A mineração de ouro em Minas Gerais no século XVIII. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (org.). *História de Minas Gerais: as Minas setecentistas, volume 1*. Belo Horizonte: Autêntica Companhia do Tempo, 2007. p. 279-302.

PARTHASARATHI, Prasannan. *Why Europe grew rich and Asia did not: Global Economic Divergence, 1600-1850*. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2011.

PINKERTON, John. *A General Collection of the Best and Most Interesting Voyages and Travels in All Parts of the World*. London: Longman et.al., 1812.

PRICE, Jacob M. Credit in the slave trade and plantation economies. In: SOLOW, Barbara L. (ed.). *Slavery and the rise of the Atlantic system*. Cambridge; New York: W. E. B. Du Bois Institute for African and African-American Research, Harvard University, 1991, p. 293-339.

RADBURN, Nicholas; ELTIS, David. Visualizing the Middle Passage: the Brooks and the reality of ship crowding in the transatlantic slave trade. *Journal of Interdisciplinary History*, Cambridge, v. 49, n. 4, p. 533-565, 7 Mar. 2019.

RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLALTA, Luiz Carlos (ed.). *História de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Autêntica Companhia do Tempo, 2007.

RICHARDSON, David. Slavery, trade, and economic growth in eighteenth-century New England. In: SOLOW, BARBARA L. (ed.). *Slavery and the rise of the Atlantic system*. Cambridge; New York: W. E. B. Du Bois Institute for African and African-American Research, Harvard University, 1991. p. 237-264.

ROBERTS, Strother E. *Colonial Ecology, Atlantic Economy: transforming nature in early New England*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2019. (Early American Studies).

ROBERTS, Strother E. Pines, profits, and popular politics: Responses to the White Pine Acts in the colonial Connecticut River Valley. *The New England Quarterly*, Boston, v. 83, n. 1, p. 73-101, Mar. 2010.

RUSSEL-WOOD, A. J. R. *Histórias do Atlântico Português*. São Paulo: UNESP, 2014.

SEWELL, William H. The temporalities of capitalism. *Socio-Economic Review*, Oxford, v. 6, n. 3, p. 517-537, 1 Jul. 2008.

SOLOMON, Raphael E. Foreign specie coins in the American colonies. In: NEWMAN, Eric P. (ed.). *Studies on money in early America*. New York: American Numismatic Society, 1976. p. 25-42.

SVAMPA, Maristella. *As fronteiras do neoextrativismo na América Latina*. São Paulo: Editora Elefante, 2019.

TAUSSIG, Michael. History as commodity: in some recent American (anthropological) literature. *Critique of Anthropology*, London, v. 9, n. 1, 1 Apr. 1989.



TEPASKE, John J. *A new world of gold and silver*. Leiden; Boston: Brill, 2010.

TOPIK, Steven; FRANK, Zephyr; MARICHAL, Carlos (ed.). *From Silver to Cocaine: Latin American commodity chains and the building of the world economy, 1500-2000*. Durham: Duke University Press, 2006.

VILAR, Pierre. *A history of gold and money, 1450-1920*. London: NLB, 1976.

WALLERSTEIN, Immanuel. *O Sistema Mundial Moderno, v. II: o mercantilismo e a consolidação da economia-mundo europeia, 1600-1750*. Porto: Afrontamento, 1974.

WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern World-System IV: Centrist Liberalism Triumphant, 1789-1914 (1)*. Berkeley: University of California Press, 2011.

WARREN, Wendy. *New England bound: slavery and colonization in early America*. New York: Liveright Publishing Corporation, 2016.

WORSTER, Donald. Transformations of the Earth: Toward an Agroecological Perspective in History. *The Journal of American History*, New York, v. 76, n. 4, p. 1087-1106, 1990a.

WORSTER, Donald. Seeing Beyond Culture. *The Journal of American History*, New York, v. 76, n. 4, 1990b.

WORSTER, Donald. The Vulnerable Earth: Toward A Planetary History. *Environmental Review*, Durham, v. 11, n. 2, p. 87-103, 1987.

NOTAS DE AUTOR

AUTORIA

Leonardo Marques: Doutor. Professor, Universidade Federal Fluminense, Instituto de História, Departamento de História, Niterói, RJ, Brasil.

ENDEREÇO PARA CORRESPONDÊNCIA

Rua Professor Marcos Waldemar de Freitas Reis, s/n, Campus do Gragoatá, Bloco O, Sala 509, São Domingos, 24210-201, Niterói, RJ, Brasil.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a oportunidade de discutir versões preliminares do presente texto com os seguintes grupos e indivíduos: Gisele Batista Candido, Fabio Morales, Waldomiro Lourenço, Juliana Machado, Rafael Faraco Benthien, Coletivo Braudel, GEEWOB e LabHeN.

FINANCIAMENTO

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - 88887.466409/2019-00 e da Faperj APQ1, Processo: E-26/210.359/2019.

APROVAÇÃO DE COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

Não se aplica.



CONFLITO DE INTERESSES

Nenhum conflito de interesse foi relatado.

DISPONIBILIDADE DE DADOS E MATERIAIS

Os conteúdos subjacentes ao artigo estão nele contidos.

PREPRINT

O artigo não é um preprint.

LICENÇA DE USO

© Leonardo Marques. Este artigo está licenciado sob a Licença Creative Commons CC-BY. Com essa licença você pode compartilhar, adaptar e criar para qualquer fim, desde que atribua a autoria da obra.

PUBLISHER

Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em História. Portal de Periódicos UFSC. As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

EDITORES

Fábio Augusto Morales

Flávia Florentino Varella (Editora-chefe)

HISTÓRICO

Recebido em: 27 de abril de 2021

Aprovado em: 23 de agosto de 2021

Como citar MARQUES, Leonardo. Cadeias mercantis e a história ambiental global das Américas coloniais. *Esboços*, Florianópolis, v. 28, n. 49, p. 668-697, set./dez. 2021.

