

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL**

Renato de Mattos

**Política, Administração e Negócios: A capitania de São Paulo e
sua inserção nas relações mercantis do Império Português
(1788 – 1808)**

São Paulo
2009

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL

**Política, Administração e Negócios: A capitania de São Paulo e
sua inserção nas relações mercantis do Império Português
(1788 – 1808)**

Renato de Mattos

Dissertação apresentada ao Programa
de Pós-Graduação em História Social
do Departamento de História da
Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da Universidade de
São Paulo, para a obtenção do título
de mestre em História

Orientadora: Prof.^a Dr^a Cecília Helena de Salles Oliveira

São Paulo
2009

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

Mattos, Renato de

Política, administração e negócios: a capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português / Renato de Mattos; orientadora Cecília Helena de Salles Oliveira. -- São Paulo, 2009.

220 p.

Dissertação (Mestrado – Programa de Pós-Graduação em História Social do Departamento de História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

1. Comércio colonial – São Paulo. 2. Império português – Aspectos socioeconômicos – História. 3. Inserção mercantil. 4. Negociantes. 5. Grupos mercantis. I. Título. II. Oliveira, Cecília Helena de Salles

À memória de meu pai, Waldomiro Vicente de Mattos

Agradecimentos

Nomear todos aqueles que contribuíram para a realização desta pesquisa constitui uma tarefa árdua. Neste espaço restrito, esta tarefa fica ainda mais difícil, havendo sempre o risco de algumas destas importantes pessoas não serem contempladas.

Apesar deste risco, é impossível esquecer a dedicação e os cuidados dispensados pela Professora Cecília Helena de Salles Oliveira. Desde o início de nossa convivência, em 2003, durante o desenvolvimento de nosso projeto de Iniciação Científica, mostrou-se sempre uma orientadora atenciosa e disposta a ajudar e estimular durante o árduo, mas recompensador percurso da pesquisa em História. Dedico a ela a minha gratidão e o meu carinho.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), agradeço pela concessão das bolsas de Iniciação Científica e de Mestrado que viabilizaram a realização desta pesquisa. Agradeço também aos funcionários do Programa de Pós-Graduação em História Social e da Biblioteca Florestan Fernandes,

Às Professoras Sara Albieri e Vera Lúcia Nagib Bittencourt, agradeço pelos comentários e sugestões apresentados no exame de qualificação, os quais contribuíram de forma significativa na confecção da Dissertação.

Aos parceiros de pesquisa, Ana Paula Medici, Carla Rafaela Monteiro, Carlos Eduardo França de Oliveira, Eric Hörner, Guilherme de Paula Costa Santos, Maria Aparecida Borrego e Rodrigo da Silva, agradeço pelas discussões e bate-papos descontraídos.

Aos queridos amigos do Departamento de História, especialmente a turma de 2002, Alessandra Andrade França Barbosa, Eduardo Féder Capelo, Mainá Pereira Prada Rodrigues, Marília Bueno de Araújo Ariza, Diego Blanco, Ricardo Arashiro Rodriguez, Luciana Martins Ferraz, Flávio Bueno Marcondes Oliveira, Lucas Calabrich Campos, Flávio Tito, César Cruz, Elton Leandro Marçal, Marcus Baccega, Lindener Pareto Júnior, Thiago Machado de Jesus, Marina Amaral, Julia Favaretto, Rubens Maurício Bonato, Vinicius Prossi de Moraes e Ricardo Vital, agradeço pelas horas divertidas e pelo apoio que sempre deram durante os tensos momentos da pesquisa.

Ao meu grande amigo, debatedor, crítico, e acima de tudo, incentivador, Lucas Endrigo Brunozi Avelar, agradeço pelas horas de conversa sobre as vicissitudes da trajetória deste trabalho, e também às divertidas e memoráveis conversas no balcão da Flor do Sumaré.

À Anyele Giacomelli Lamas, companheira, amiga, e fiel torcedora, agradeço pelo carinho e compreensão sempre presentes durante a redação do texto final da dissertação.

Por fim, agradeço o amor e a paciência de minha mãe e meu irmão Rafael, os quais sempre me apoiaram e incentivaram, suportando ausências, preocupações e tensões frutos da elaboração desta dissertação. A eles, agradeço com todo o meu amor.

Política, Administração e Negócios: a capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império português (1788/1808)

“Porque enfim, os fatos... A que chamam vocês fatos? Que é que põem atrás dessa pequena palavra, ‘fatos’? Pensam que os fatos são dados à História como realidades substanciais, que o tempo enterrou mais ou menos profundamente, e que se trata simplesmente de desenterrar, de limpar, de apresentar sob uma luz intensa aos vossos contemporâneos?”

Lucien Febvre, *Combates pela História*

Resumo

O objetivo primordial da Dissertação é o de discutir, por intermédio da bibliografia e de fontes impressas e manuscritas, a inserção da capitania de São Paulo nas linhas de comércio e crédito do Império português, entre 1788 (início do governo de Bernardo José de Lorena) e 1808 (chegada da Corte portuguesa à colônia). Partindo-se do debate em torno de decisões e procedimentos mercantis, que a bibliografia sobre o período designou como “lei do porto único”, pretende-se não só problematizar o quadro econômico e social da capitania como alguns dos fundamentos da “decadência” e “pobreza” de São Paulo na segunda metade do século XVIII, evidenciando-se os modos como essas expressões serviram de argumentos para o discurso e a prática tanto de capitães gerais quanto de outros sujeitos históricos. Reconhecendo-se a complexidade da época e dos temas abordados, a proposta é a de contribuir para a compreensão de momento crucial da história paulista, notadamente no tocante às relações comerciais com o Reino, com a praça do Rio de Janeiro e com outras áreas da América Portuguesa.

Palavras-chaves: São Paulo, Rio de Janeiro, Grupos Mercantis, Comércio Colonial, Império Português

Abstract

From previous investigations toward the so called “lei do porto único”, we pretend to questioned the “decay” and the “poverty” of the capitania of São Paulo in the second half of the eighteen century, mapping the actuation of the merchant groups of the region, in the attempt to understand not only the economic and social frame of the capitania, but also the politic arrangements and conflicts between these sectors and metropolitan authorities, using as main reference the pombalinas reforms and their implications in colonial relations, particularly after 1780, when these reforms became more evident. In this sense and recognizing the complexity of this theme, the main goal of this study is to discuss, using selected bibliography and sources, the insertion of the capitania of São Paulo in the credit and trade lines of the Portuguese empire, between 1788 (beginning of the government of Bernardo Jose Lorena) and 1808 (arrived of the Portuguese court in Brazil), privileging the merchant groups of São Paulo and their connections with Portugal and the rest of the capitanias of the colony, in special with the market of Rio de Janeiro, administrative center of the colony and the main market of the Portuguese in America, since the second half of the XVIII century.

Key words: São Paulo, Rio de Janeiro, Merchant Groups, Colonial Relations, Portuguese Empire

Sumário

Agradecimentos.....	p.III
Resumo.....	p. V
Abstract.....	p. VI
Introdução.....	p. 1
Capítulo 1 - A Capitania de São Paulo na segunda metade do século XVIII: Da “fraca” inserção à complexa integração nas redes mercantis do Império português.....	p. 07
1.1 A “fraca” inserção paulista.....	p. 08
1.2 Problematizando o lugar de São Paulo no Império português: a complexidade da produção mercantil no século XVIII.....	p. 19
1.3 São Paulo: negócios e negociantes.....	p. 42
Capítulo 2 - O comércio marítimo da capitania de São Paulo: propostas e medidas efetivas (1782-1797).....	p. 60
2.1 Os interesses radicados na vila de Santos.....	p. 62
2.2 O governo de Bernardo José de Lorena.....	p. 79
2.3 Vozes consoantes, vozes dissonantes.....	p. 103
Capítulo 3 - Conflitos e debates em torno do comércio marítimo paulista (1798- 1808).....	p. 118
3.1 O governo de Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça.....	p. 123
3.2 Novo governo, antigos embates.....	p. 147
Considerações Finais.....	p. 169
Anexo: Glossário de embarcações empregadas no comércio marítimo paulista em fins do século XVIII e início do XIX.....	p. 172
Fontes e Bibliografia.....	p. 173

Índice de tabelas

Tabela 1 - Quantidade de embarcações que entraram e saíram do porto de Santos para portos transatlânticos (1774-1801).....	p. 37
Tabela 2.1 - Mapa da Carga da galera Santa Rita.....	p. 76
Tabela 2.2 - Hierarquização dos principais produtos exportados pelo Rio de Janeiro (1796-1811).....	p. 78
Tabela 2.3 - Movimento transatlântico de embarcações provenientes de Santos (1774-1788).....	p. 90
Tabela 2.4 - Movimento transatlântico de embarcações provenientes do porto de Santos durante o governo do Capitão General Bernardo José de Lorena.....	p. 91
Tabela 3.1 - Movimento transatlântico de embarcações provenientes do porto de Santos durante o governo do Capitão General Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça.....	p. 137
Tabela 3.2 - Negociantes empenhados no comércio direto com a cidade do Porto.....	p. 150
Tabela 3.3 - Movimento transatlântico de embarcações provenientes do porto de Santos durante o governo do Capitão General Antonio José da Franca e Horta (1803-1807).....	p. 161

Introdução

A Dissertação ora apresentada discute as várias medidas adotadas nas décadas finais do século XVIII e início do XIX pelos governadores de São Paulo acerca do comércio marítimo realizado na capitania, buscando-se problematizar os modos de inserção da região paulista nas redes mercantis do Império Português¹. Com este intuito, nossa pesquisa partiu daquilo que genericamente foi designado pela bibliografia como “lei do porto único”, ou seja, o conjunto de decisões que visavam a instaurar o comércio direto entre a capitania de São Paulo e o Reino por meio da concentração das exportações no porto da vila de Santos. Tais deliberações foram adotadas inicialmente em 1789 pelo Capitão General Bernardo José de Lorena (1788-1797) e restituídas posteriormente pelo governador Antonio José da Franca e Horta (1802-1811).

Aspecto muitas vezes citado, mas nem sempre aprofundado pela bibliografia sobre a história de São Paulo nesse período, nosso trabalho procura debater os significados destas medidas no âmbito das transformações dos setores produtivos e administrativos luso-brasileiros, levadas a cabo a partir das reformas empreendidas por Sebastião José Carvalho e Melo, Conde de Oeiras e futuro Marquês de Pombal, ministro de D. José I (1750-1777), e que repercutiram durante os reinados seguintes de D. Maria e D. João². Em São Paulo, tal como em outras capitanias, a exemplo do Rio de Janeiro, essas mudanças se refletiram no incremento da produção de gêneros agrícolas destinados ao comércio externo e interno, notadamente na administração de D. Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus (1765-1775). Datam dessa época instruções circunstanciadas sobre o fomento da produção de açúcar, algodão e anil, voltada à exportação, e ao mesmo tempo, o expressivo crescimento do cultivo de gêneros destinados ao mercado interno, como o feijão, arroz, gado, trigo, entre outros³.

Entretanto, parte considerável dos estudos sobre o tema, mesmo reconhecendo as alterações ocorridas e sua amplitude, confrontaram-nas com o quadro de aparente

¹ Acerca do uso da expressão “rede mercantil” no âmbito da América portuguesa, destacamos o estudo empreendido por João Fragoso, *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

² Referente a este período, destacamos a clássica obra de Fernando A. Novais. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial 1777-1808*. São Paulo: Hucitec, 1979, e Francisco José Calazans Falcón, *A Época Pombalina (Política Econômica e Monarquia Ilustrada)*. São Paulo: Ática, 1982.

³ Conforme o estudo de Maria Thereza Petrone, *A lavoura canavieira em São Paulo – expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968, e a pesquisa de Heloísa Liberalli Belloto, *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. 2ª edição. São Paulo: Alameda, 2007.

“decadência” e “pobreza” do qual a capitania não teria se livrado, desde os fins do século XVII. Assim, a expansão agrícola mercantil e a “lei do porto único” – vista como decorrência direta do movimento de gêneros e capitais na segunda metade do século XVIII – não teriam criado condições para o desenvolvimento permanente da região, o que viria a se verificar somente com a formação de fazendas de café, já por volta das primeiras décadas do século XIX.

Presente em trabalhos de autores vinculados ao Instituto Histórico Geográfico de São Paulo (IHGSP), como Affonso Taunay e Roberto Simonsen, assim como em outras importantes contribuições para a compreensão do período⁴, a imagem da “decadência” paulista surge de forma constante, alternando apenas as razões de sua persistência, em função dos diferentes momentos históricos nos quais as interpretações sobre São Paulo e sua trajetória foram elaborados, como poderá ser acompanhado no primeiro capítulo. Fundamentados na documentação oficial produzida no período, aqueles autores pautaram-se nos discursos formulados por funcionários, autoridades, negociantes e proprietários de lavouras, considerando como expressão da “realidade” os inúmeros registros acerca da “letargia” econômica e social de São Paulo nas últimas décadas do século XVIII.

Nessa perspectiva, as medidas adotadas pelos Capitães Gerais paulistas em fins do século XVIII e início do XIX condizentes ao comércio marítimo paulista foram interpretadas por esta bibliografia como manifestação ora do “despotismo” de dirigentes nomeados pela Coroa, ora do desejo da metrópole em controlar e taxar a produção, ora ainda como medida “reparadora” da “fraca” inserção mercantil de São Paulo nas linhas de comércio coloniais, viés analítico este adotado por autores que minimizaram a dinâmica da produção voltada ao abastecimento das diferentes áreas da América portuguesa⁵.

⁴ Affonso d’Escagnolle Taunay. *História da Cidade de São Paulo no século XVIII (1765 – 1801)*, volume II, 1º parte. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico, 1951, 4ª edição (1ª edição de 1931), e Roberto C. Simonsen. *História econômica do Brasil (1500/1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1962, 4ª edição (1ª edição de 1937). Entre os estudos realizados nas últimas décadas e que reproduzem a imagem da “pobreza” paulista, destacamos Alice P. Canabrava. “Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765/1767”. In: *Revista Brasileira de Economia*. São Paulo, 26. 1972, p. 95-123, e Elizabeth Darwiche Rabello. *As elites na sociedade paulista na segunda metade do século XVIII*. São Paulo: Editora Comercial Safady, 1980.

⁵ Acerca deste viés analítico, destacamos Celso Furtado, *Formação econômica do Brasil*. 17ª edição. São Paulo: Editora Nacional, 1980; e Richard M. Morse, *Formação histórica de São Paulo (de comunidade à metrópole)*. 2ª edição. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970 e José Jobson de A. Arruda. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Editora Ática, 1980.

A leitura da documentação selecionada, bem como a possibilidade de encontrar na bibliografia referências diferentes daquelas correntemente usadas⁶, permitiu redirecionar questões e hipóteses sobre o percurso histórico paulista, entre os finais do século XVIII e o início do século XIX, investigando-se por outros caminhos a chamada “lei do porto único”. Com efeito, conforme será discutido nos capítulos da Dissertação, a análise das fontes evidenciou que a “decadência” de São Paulo apresentava muitos significados, sendo argumento político que expressava disputas entre diferentes grupos de produtores e negociantes paulistas, o que se refletiu igualmente nas várias concepções da “pobreza” da capitania elaboradas nessa época. Simultaneamente, foi possível descobrir que não havia propriamente uma norma legal e formalizada, denominada “lei do porto único”, que determinasse procedimentos específicos para as exportações de gêneros em São Paulo. Havia isso sim, um intenso debate, alimentado por protagonistas do processo histórico em Portugal, no Rio de Janeiro, e em várias vilas e áreas produtoras paulistas, em torno dos modos pelos quais, no âmbito das relações mercantis no Império português, poder-se-iam realizar a produção e mercantilização de gêneros da capitania.

Reconhecendo que “seria uma grande ilusão imaginar que a cada problema histórico corresponde um tipo único de documento, específico para tal emprego”, de modo que “quanto mais a pesquisa, ao contrário, se esforça por atingir os fatos profundos, menos lhe é permitido esperar a luz a não ser dos raios convergentes de testemunhos muito diversos em sua natureza”⁷, nossa pesquisa fundamentou-se no cotejamento de diferentes tipos de documentos que foram organizados na coleção *Documentos Interessante para a história e costumes de São Paulo* (relatórios, ofícios e correspondência produzida pelos Capitães Gerais e oficiais das câmaras das vilas paulistas), bem como a documentação constante no acervo do Conselho Ultramarino, que foram microfilmados e digitalizados pela coleção *Projeto Resgate de*

⁶ Merecem especial atenção os estudos de Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista (1700-1836)*. São Paulo, Hucitec, 2000, Ilana Blaj, *A trama das tensões. O processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681 – 1721)*. São Paulo: Editora Humanitas/FFLCH-USP: Fapesp, 2002, Milena Fernandes Maranhão. *A opulência relativizada: significados econômicos e sociais dos níveis de vida dos habitantes da região do Planalto de Piratininga 1648-1682*. Dissertação de Mestrado. Campinas: IFCH-Unicamp, 2000, Ana Paula Medicci. *Entre a “decadência” e o “florescimento”: a Capitania de São Paulo na interpretação de memorialistas e autoridades públicas (1782-1822)*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH-USP, 2005, e Maria Aparecida de Menezes Borrego. *A teia mercantil: Negócios e Poderes em São Paulo colonial (1711-1765)*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH/USP, 2006.

⁷ Marc Bloch. *Apologia da História ou o ofício de historiador*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editora, 1997, p. 80.

Documentação Histórica. Neste último, além da correspondência entre o Conselho Ultramarino e as autoridades sediadas na capitania paulista, foram levantados todos os mapas de carga referente à movimentação das embarcações que atuavam no comércio entre a vila santista e os principais portos do Reino entre os anos de 1788 e 1807, assim como seus proprietários e o volume de mercadorias transportadas. Esta documentação foi comparada com memórias produzidas por funcionários luso-brasileiros referentes à capitania de São Paulo e seus aspectos econômicos e sociais. Entre estas memórias, merece destaque a *Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la*, concluída em 1782, pelo Juiz da Alfândega da vila de Santos Marcelino Pereira Cleto⁸; o *Methodo facil de enriquecer a capitania de São Paulo ilustrado pela simples exposição dos principaes successos particulares circunstanciais e relações físicas do país (...)*, redigida em 1799 por Antônio Rodrigues Velloso de Oliveira⁹; as *Reflexões sobre o estado em que se acha a agricultura na Capitania de São Paulo* de José Arouche de Toledo Rendon¹⁰; e a *Memória econômica política da Capitania de São Paulo em 1800*, do Capitão General Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça¹¹.

Ao longo da pesquisa, outras fontes foram incorporadas em nossas análises, com destaque aos ofícios e correspondências emitidos pelos vice-reis Luiz de Almeida Silva Mascarenhas (Marquês de Lavradio), Luís de Vasconcelos e Souza (Conde de Figueiró) e José Luis de Castro (Conde de Resende), constantes no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, além dos Almanques Históricos da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, referentes a ultima década de 1790, e que foram editadas pelos *Anais da Biblioteca Nacional* e pela *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil*¹². Por fim, foram coletados os dados disponíveis nos Maços de População existentes no Arquivo do Estado de São Paulo, entre os quais privilegiamos as listagens de negociantes radicados

⁸Marcelino Pereira Cleto. *Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la*. In: *Roteiros e notícias de São Paulo colonial (1751-1804)*. Coleção Paulística, vol. 1, Governo do Estado de São Paulo: 1977.

⁹Antônio Rodrigues Velloso de Oliveira. *Methodo facil de enriquecer a capitania de São Paulo ilustrado pela simples exposição dos principaes successos particulares circunstanciais e relações físicas do país (...)*. Seção de Manuscritos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Fundo/Coleção: Linhares, I-29, 19, 37.

¹⁰José Arouche de Toledo Rendon. "Reflexões sobre o estado em que se acha a agricultura na Capitania de São Paulo". In: _____. *Obras*, São Paulo: Governo do Estado, 1978.

¹¹ Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça. "Memória econômica política da Capitania de São Paulo em 1800". In: *Anais do Museu Paulista*. Tomo XV, 1933, p. 81-248.

¹² Almanaque da Cidade do Rio de Janeiro para o ano de 1792 e 1794". In: *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, volume 59, 1937; e Almanaque Histórico da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. (1799)". In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, volume 267, 1965.

na cidade de São Paulo e nas vilas de Ubatuba, São Sebastião e Santos durante o período proposto em nossa pesquisa.

A Dissertação está dividida em três capítulos. No primeiro, empreendemos um balanço da bibliografia referente à economia e sociedade paulistas em fins do século XVIII e início do século XIX, dedicando atenção, particularmente, aos estudos que trataram a capitania de São Paulo neste período valendo-se das imagens de “decadência” e “pobreza”, relacionadas ao declínio da produção aurífera nas áreas mineradoras, bem como a “fraca” inserção desta região nas redes mercantis do Império lusitano. Esta bibliografia foi confrontada com recentes estudos que sugerem uma maior complexidade da atuação paulista nas linhas de comércio interno à colônia, bem como a conformação de importantes segmentos de negociantes e produtores envolvidos em práticas mercantis com outras áreas da América portuguesa, notadamente a praça do Rio de Janeiro, e que exerciam grande influência junto aos Capitães Gerais do período, atuando de forma decisiva na adoção de medidas relativas ao comércio marítimo da capitania, com destaque para a chamada “lei do porto único”. Desse modo, a análise da bibliografia permitiu-nos problematizar os significados e os interesses que giravam em torno da adoção e supressão desta medida.

O segundo capítulo apresenta os resultados obtidos da análise da documentação produzida entre os anos de 1782 e 1797, momento marcado pelos debates relativos à adoção de práticas de comercialização, principalmente daquelas que visavam impor uma posição privilegiada ao porto da vila de Santos. Partindo das proposições feitas por Marcelino Pereira Cleto em 1782¹³ sobre este mesmo tema, e passando pela efetiva aplicação de tal prática em 1789 pelo então Capitão General Bernardo José de Lorena, encaminhamos as questões levantadas no primeiro capítulo que concernem aos significados da implantação da chamada “lei do porto único”, além de tentar compreender os sentidos da “pobreza” empregados por agentes enredados nas linhas de comércio da capitania de São Paulo com as demais áreas coloniais.

No terceiro e último capítulo, privilegiamos os embates gerados a partir da administração do Capitão General Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça acerca de medidas tomadas por seu antecessor, sublinhando as representações enviadas pelos Oficiais das Câmaras das vilas do litoral norte e Vale do Paraíba paulista, que se

¹³ Marcelino Pereira Cleto. Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la, In: *Roteiros e notícias de São Paulo colonial (1751-1804)*. Coleção Paulística, vol. 1, Governo do Estado de São Paulo: 1977.

consideravam diretamente prejudicados pela concentração das exportações no porto da vila de Santos. Do mesmo modo, investigamos quais as pressões exercidas, em 1802, junto a Antonio José da Franca e Horta, sucessor de Castro e Mendonça, momento em que foram recriados argumentos justificadores dos antigos procedimentos postos em ação por Bernardo José de Lorena.

Empreendida inicialmente como projeto de Iniciação Científica¹⁴, esta investigação se fundamenta em exaustiva análise de fontes, mas não se pretende conclusiva. Ao contrário, a compreensão da complexidade da sociedade e da dinâmica econômica paulistas, em momento crucial das relações coloniais, como o período entre os fins do século XVIII e o início do século XIX, enseja não apenas o trabalho sistemático e abrangente com a documentação disponível, mas principalmente o reconhecimento, como sublinhou Lucien Febvre, da “(...) necessidade de retomar, refazer, repensar quando preciso os resultados conquistados para os readaptar às condições de existência novas que o tempo e os homens, que os homens no quadro do tempo, não cessam de imaginar (...)”¹⁵.

¹⁴ Renato de Mattos. *Entre monopólio e liberdade de comércio: a lei do porto único em São Paulo e suas implicações (1788-1808)*. Projeto de Iniciação Científica desenvolvido entre 2004 e 2006. Processo Fapesp n.º 2003/14099-7.

¹⁵ Lucien Febvre, *Combates pela História*. Lisboa: Presença, 1989, p. 113.

1. A Capitania de São Paulo na segunda metade do século XVIII: Da “fraca” inserção à complexa integração nas redes mercantis do Império português

“Mínima a produção dos gêneros alimentícios nas circunvizinhanças de São Paulo. Cada lavrador colhia apenas aquilo que lhe bastava à vida sumária habitual. Não havia previdência alguma e o sistema era o da existência de dia a dia. (...) O que São Paulo ainda comportava era o regime da vida pastoril. E nem se compreendia que uma população flutuava à vontade, em áreas tão consideráveis, fugisse ao imediatismo cômodo da exploração de uma terra que ainda lhes proporcionava o quase viver da Natureza como dois e meio séculos antes quando existiam os pequeninos núcleos autoctônicos do planalto piratiningano.”

Affonso de E. Taunay¹⁶

A economia e sociedade paulistas de fins do século XVIII e início do XIX foram objetos de recentes estudos preocupados, em sua grande maioria, em revisar antigas proposições acerca deste mesmo tema. Assim, nos últimos anos, este período considerado por muitos autores como um “vácuo de meio século”, compreendido entre o “franco declínio” do ouro e a ascensão da lavoura cafeeira a partir da década de 1840, passou a ser explorado por diversos estudos que apontam para um quadro econômico mais complexo do que fora até então retratado. Contrariando interpretações que comumente conferem à capitania de São Paulo um estado de acentuada “decadência”, associada a uma inexpressiva inserção nas redes de comércio do Império lusitano antes do advento da lavoura canavieira no decênio de 1760, esta bibliografia evidencia a complexidade da conjuntura política, econômica e social paulistas através do enfoque de determinados aspectos poucos explorados por autores tidos como “tradicionais”¹⁷.

¹⁶ Affonso d'Escragnoille Taunay. *História da Cidade de São Paulo no século XVIII (1765 – 1801)*, volume II, 1ª parte. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico, 1951, 4ª edição (1ª edição de 1931), p. 16-18.

¹⁷ Por “tradicionais”, nos referimos aos autores vinculados ao Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo (IHGSP), os quais, grosso modo, consolidaram a imagem da “decadência” de São Paulo colonial.

Entre estes aspectos, merece atenção a chamada “lei do porto único”, medida adotada em 1789 que concentrava o comércio marítimo de São Paulo no porto de Santos, e que fora objeto de conflitos entre produtores e negociantes radicados nas diferentes partes da capitania. Muitas vezes citada, mas quase sempre pouco explorada, a análise desta “lei” traz à tona questões pertinentes para a melhor compreensão de um período da história de São Paulo que gerou várias interpretações divergentes entre si, foco deste primeiro capítulo.

1.1 A “fraca” inserção paulista

Como pode ser observado na epígrafe deste capítulo, ao retratar a cidade de São Paulo e as demais freguesias do planalto de Piratininga durante o século XVIII, Afonso d’Escragnolle Taunay ressaltava que a agricultura praticada nesta região e em toda a capitania reduzia-se a uma produção rudimentar voltada à subsistência, implicando assim, uma situação de “pobreza” em relação às regiões “opulentas” do Nordeste canavieiro. Para este autor, ao longo do setecentos, prevaleceria em São Paulo um estado de “decadência” oriundo do declínio da produção aurífera das Minas, uma vez que estas áreas representavam um importante mercado consumidor dos gêneros alimentícios produzidos em São Paulo.

Esta acentuada “pobreza” de São Paulo seria associada por este autor ao “sistema (...) de existência de dia a dia” e ao “regime da vida pastoril” que proporcionava à população apenas o “quase viver da Natureza”¹⁸. Conforme Taunay, somente a partir do fomento dado pelos Capitães Gerais à lavoura canavieira, nas últimas décadas do XVIII, é que a capitania de São Paulo pôde se “reerguer” da “inércia irreductível” que prevalecia entre seus habitantes desde os seus primórdios. Referindo-se ao comércio realizado pela capitania paulista neste período, Taunay afirma:

Sobre estes autores e suas obras, ver Ilana Blaj, *A trama das tensões. O processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681 – 1721)*. São Paulo: Editora Humanitas/FFLCH-USP: Fapesp, 2002, especialmente o capítulo “A construção das imagens”.

¹⁸ Affonso d’Escragnolle Taunay. *Op. cit.*, p. 18.

“E o único gênero agrícola que se achava em condições de proporcionar resultados lucrativos aos produtores, acaso embarcado para o Reino, ainda era o açúcar que o resto pelo preço vil não poderia compensar as enormes despesas dos carretos agravados pelo grande desnível entre o litoral e o planalto”¹⁹.

Neste excerto, fica evidente a relação feita por Affonso Taunay entre a “decadência” paulista e a ausência de produtos exportáveis para a metrópole, quadro que seria alterado com o avanço da lavoura de cana-de-açúcar, “único gênero agrícola que se achava em condições de proporcionar resultados lucrativos aos produtores”, sobre o antigo “regime de vida pastoril” tão difundido entre os paulistas. Apesar de ressaltar a importância dos Capitães Gerais enviados à São Paulo depois de sua restauração política, em 1765, Taunay não menciona aquelas medidas relativas ao comércio marítimo da capitania adotadas pelos governadores Bernardo José de Lorena (1788-1797) e Antônio José da Franca e Horta (1802-1811), tampouco as tensões geradas por aqueles grupos de negociantes e produtores empenhados no trato mercantil com outras áreas da América portuguesa, e que tiveram seus interesses seriamente afetados com tal restrição ao comércio marítimo.

Assim como Taunay, Roberto Simonsen descreve em seu clássico estudo sobre a história econômica do Brasil²⁰ a “pobreza” de São Paulo nas décadas finais do século XVIII, uma vez que “com o declínio da mineração, a capitania paulista, que dela tinha apenas uma vida reflexa, se empobreceu, como todo o Sul, até o advento do café”²¹. A ausência de gêneros exportáveis seria, para o autor, a causa principal de uma “lavoura pobre e comércio pobre”, mas que, por sua vez, não impediu o crescimento demográfico da capitania. Segundo Simonsen, apesar dos rendimentos da Real Fazenda deste período indicarem “uma acentuada estagnação econômica e a ausência de qualquer elemento de valor para o comércio exterior”²², a população paulista passaria de 117.000 habitantes em 1777, para 170.000, em 1801.

Mesmo sugerindo um incremento populacional da capitania paulista ao longo do último quartel do setecentos, Simonsen insiste no caráter “decadente” da agricultura e comércio de São Paulo, principalmente em razão da suposta inexistência de “qualquer elemento de valor” destinado à exportação para a metrópole. Não obstante, o autor

¹⁹ Affonso d'Escragnoille Taunay. *Op. cit.*, p., p. 17.

²⁰ Roberto C. Simonsen. *História econômica do Brasil (1500/1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1962, 4ª edição (1ª edição de 1937).

²¹ Idem, p. 231.

²² Ibidem, p. 234.

parece ignorar aspectos da dinâmica paulista em fins do XVIII, quando se observa o fomento da cultura de gêneros como o açúcar, anil, arroz, entre outros, bem como os conflitantes interesses de grupos que exerciam pressão sobre os administradores enviados pela Coroa a fim de influírem nas decisões acerca das políticas relativas à atuação mercantil de São Paulo no âmbito do Império luso, como é o caso específico da chamada “lei do porto único”.

Publicados pela primeira vez na década de 1930, os trabalhos de Affonso Taunay e Roberto Simonsen sintetizam a abordagem comumente encontrada nos estudos empreendidos por aqueles autores associados ao Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo (IHGSP). Desde a sua fundação, no ano de 1894, este órgão tinha como pedra fundamental de seu discurso a busca de “fatos e vultos na história do estado que fossem representativos para constituir uma historiografia marcadamente paulista, mas que desse conta do país como um todo”²³. Findada a República Velha e o período áureo da produção cafeeira paulista e a sua proeminente atuação dentro do cenário político da época, esta historiografia deixou de exaltar a figura imponente do Bandeirante e o seu grandioso papel como o responsável pela configuração espacial do futuro território brasileiro, e passou enfrentar um novo desafio para o qual lançaria mão de outras imagens acerca de São Paulo colonial. Depois da derrota de 1932 e a paulatina perda da antiga hegemonia que o estado desfrutava, estes historiadores²⁴ reforçariam muitas destas imagens construídas sobre os primórdios de São Paulo, acrescentando-se ainda outros traços, com destaque ao “isolacionismo” paulista, a sua pobre e auto-suficiente economia e a independência de seus habitantes, sintetizada na imagem da “Raça de Gigantes”.

“Pobreza” e “decadência” foram aspectos também abordados em outros estudos realizados nas décadas seguintes, especialmente por aqueles autores influenciados pela Comissão Econômica para a América Latina (Cepal)²⁵, privilegiando-se assim, o enfoque das chamadas “áreas dinâmicas” do período colonial, como por exemplo, o Nordeste açucareiro e as regiões mineradoras. Com o intuito de compreender as origens

²³ Lilia Moritz Schwarcz, *O espetáculo das raças. Cientistas, instituições e questão racial no Brasil (1870-1930)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 126-127.

²⁴ Além da já citada obra de Affonso Taunay e de Roberto C. Simonsen, outros trabalhos compõem estas interpretações, entre elas: Alfredo Ellis Jr., *A evolução da economia paulista e suas causas*. São Paulo: Ed. Nacional, 1937; e Otoniel Mota, *Do rancho ao palácio (evolução da civilização paulista)*. São Paulo: Ed. Nacional, 1941.

²⁵ Entre os exemplos desta historiografia tributária da “perspectiva cepalina” destacamos a clássica obra de Celso Furtado, *Formação econômica do Brasil*. 17ª edição. São Paulo: Editora Nacional, 1980; e Richard M. Morse, *Formação histórica de São Paulo (de comunidade à metrópole)*. 2ª edição. São Paulo.

do subdesenvolvimento brasileiro, buscou-se uma maior compreensão de temas como a escravidão, a *plantation* e o poder das oligarquias regionais, para que assim fosse possível a formulação de propostas que pudessem superar os aspectos reconhecidos por estes autores como os principais obstáculos para o desenvolvimento pleno do capitalismo no Brasil.

Ao indicarem a ausência de uma agricultura organizada nos moldes das grandes lavouras monocultoras, esses autores relacionaram a predominância de uma economia de subsistência com a “fraca” integração de São Paulo ao restante do Sistema Colonial. Em sua obra, lançada por ocasião da comemoração dos quatrocentos anos da cidade de São Paulo, Richard Morse associa o caráter circunscrito da agricultura mercantil paulista à falta de circulação monetária e à precariedade da produção de gêneros alimentícios:

“O planalto paulista estava longe de ser um empório comercial e a sua base econômica era essencialmente a agricultura de subsistência. A raridade da moeda tornava usual o pagamento em espécie nas trocas, nos salários, nas taxas municipais, sendo para isso empregados tecidos de algodão, cera, couros, bois e galinhas, açúcar e, de modo geral, qualquer alimento. Frases como ‘devo o que ele disse por sua verdade’ ou ‘o que ele achar em sua consciência’, implicam um regime pré-comercial de confiança mútua e direito natural.”²⁶

Segundo o autor, nas últimas décadas do século XVIII, a capitania de São Paulo assistiu ao fomento de sua agricultura exportadora e à crescente importância das tropas de muares que conectavam o planalto paulista com o sul da colônia, permitindo assim, a “germinação” de “hábitos e atitudes que armaram o palco para junção de forças que produziria a metrópole”²⁷. Esta nova “postura” assumida pelos paulistas apontada por Morse, corresponderia ao desenvolvimento de práticas econômicas que integrariam a capitania de São Paulo ao comércio com a Europa, em detrimento da agricultura de gêneros de abastecimento voltados ao mercado interno, culminando anos mais tarde, no desenvolvimento do cultivo do café para o mercado exterior.

Para Richard Morse, assim como para os demais autores tributários desta perspectiva “cepalina”, a produção colonial voltada para a exportação era identificada com a riqueza de uma região, privilegiando-se por um lado, as áreas exportadoras da

²⁶ Richard M. Morse. *Formação histórica de São Paulo (de comunidade à metrópole)*. Op. cit., p. 33.

²⁷ Idem, p. 35.

América portuguesa, enquanto que por outro, relegava-se a um segundo plano a especificidade da dinâmica social e econômica internas da capitania paulista. Nesse sentido, é sintomático que nenhum dos autores citados tenha mencionado em suas respectivas obras aquelas medidas relacionadas à comercialização dos gêneros produzidos na capitania adotadas pelos Governadores e Capitães Gerais Bernardo José de Lorena, em 1789, e Antonio José da Franca e Horta, em 1803.

A “inexpressiva” atuação da capitania de São Paulo nas linhas de comércio do período colonial na segunda metade do setecentos também foi atestada por José Jobson de Arruda²⁸, em seu trabalho referente à dinâmica mercantil entre Brasil e Portugal em fins do XVIII e início do XIX. Neste momento, segundo o autor, Portugal e suas colônias passavam por um período de prosperidade, onde as exportações para a metrópole cresciam num ritmo de 6% ao ano. Contudo, nem todas as regiões acompanharam esse aumento no movimento comercial. As regiões de Santos, Paraíba e Ceará, segundo o autor, eram “desprezíveis” no que se refere à participação no total das exportações realizadas pela América portuguesa, pois ainda não estariam suficientemente integradas ao conjunto econômico da colônia e também, por “não terem ainda se constituído como núcleos suficientemente sedimentados”²⁹.

Apesar da produção paulista vivenciar uma “euforia” a partir dos últimos anos do século XVIII, o comércio de exportação e importação realizado na praça de Santos tinha um movimento inferior se comparado a outras partes da colônia portuguesa. Para o autor, “por volta de 1780, a impressão que emana das fontes é de estagnação”, pois, “em larga medida preponderava a economia de subsistência, mal dando os excedentes para alimentar os viajantes, com exceção de algumas regiões, como o Porto de Santos, mais abastado, que recebia fazendas do Rio de Janeiro e as enviava para Goiás e Mato Grosso, sendo também um distrito do sal”³⁰. Em sua análise, Jobson considera que a importância das capitanias da América portuguesa relacionava-se diretamente ao volume de exportações feitas para a metrópole, minimizando o comércio de abastecimento entre as diversas regiões da colônia como uma outra forma possível de exportação. Não obstante, a leitura da bibliografia aliada à análise da documentação selecionada sugerem que esta associação entre a manutenção de um comércio voltado ao abastecimento e a “pobreza” pode obstar a compreensão da complexidade

²⁸ José Jobson de A. Arruda. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Editora Ática, 1980.

²⁹ Idem, p. 329.

³⁰ Ibidem, p. 267.

econômica e social existente na capitania de São Paulo, desconsiderando-se assim, os conflitos de interesses protagonizados por grupos vinculados à produção e ao comércio intercolonial.

Mesmo ressaltando a “estagnação” da produção paulista, Jobson de Arruda afirma que as exportações registradas nas Balanças Comerciais portuguesas não possibilitam mensurar de forma satisfatória a situação econômica de São Paulo na época, dado que grande parte da produção paulista saía pelo porto do Rio de Janeiro. Neste mesmo período, a cidade do Rio de Janeiro era o principal entreposto comercial de toda a região Centro-Sul da colônia, onde “os mercadores constituíam já um grupo relativamente autônomo, que mantinha um ativo comércio de cabotagem com a África, com a Bacia do Prata, e como Reino de Portugal, como comanditários ou por sua conta própria”³¹. Desta forma, evidencia-se a atuação de São Paulo no comércio colonial antes mesmo do advento da lavoura canavieira, mas por intermédio de uma situação peculiar: a vinculação da produção paulista ao porto do Rio de Janeiro permite-nos inferir que o contexto em que se inscreve a chamada “lei do porto único” supera a versão corrente de mera medida proibitiva ou monopolista. Não se tratava apenas de privilegiar o porto de Santos ou de impor restrições ao comércio de cabotagem, mas de complicada teia de interesses e negócios envolvendo diretamente negociantes estabelecidos no Rio e em São Paulo.

De acordo com Jobson, a chamada “lei do porto único” refletia a preocupação dos governadores paulistas em estimular as exportações diretas para o Reino através do porto de Santos, acrescentando ainda, que durante os anos em que tal prática vigorou, era permitida a remessa de produtos para outras capitanias somente quando fosse preenchida a cota necessária para o carregamento das embarcações que retornavam para a metrópole, aspectos estes que serão retomados mais profundamente nos demais capítulos.

A inserção da capitania de São Paulo no comércio atlântico em fins do século XVIII através do porto de Santos também foi analisada por Maria Conceição Vicente de Carvalho em sua tese de doutoramento³², onde encontramos um panorama da baixada santista desde o início da colonização portuguesa até o desenvolvimento da lavoura mercantil. Para a autora, a agricultura praticada no litoral paulista teria entrado

³¹ José Jobson de A. Arruda. *O Brasil no comércio colonial*, *Op. cit.*, p. 158.

³² Maria Conceição Vicente de Carvalho. *Santos e a geografia do litoral paulista*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFCL/USP, 1944.

em “decadência” em meados do século XVI, logo nos primeiros anos da ocupação portuguesa, devido a impossibilidade de concorrer com as plantações do planalto, cuja lavoura se fazia em melhores condições, pois o clima e o relevo das regiões litorâneas apresentavam um entrave para que as diversas culturas prosperassem.

A vila de Santos passaria a ter uma relativa animação em seu porto apenas com a descoberta das Minas, pois atuaria como principal escoadouro da produção dos distritos mineiros. Não obstante este dinamismo, após a abertura do Caminho Novo de Garcia Paes, em 1733, que ligava diretamente a região das Minas com o Rio de Janeiro, o porto santista vivenciaria um longo período de “marasmo”, que perduraria praticamente até o final do século³³.

Santos perderia, neste período, a comunicação direta com Portugal e Angola, tornando-se assim, um porto tributário do Rio de Janeiro, por onde seria realizado o seu comércio exterior, permanecendo ali apenas o “restrito” negócio com as demais partes da América portuguesa. A fase de “decadência” vivida por Santos seguiria até quando os habitantes dessa região abandonaram gradualmente a policultura voltada para o consumo local e passaram a se dedicar à lavoura canavieira. Através das medidas dos Capitães Gerais de São Paulo, como aquelas que foram tomadas pelo Morgado de Mateus (1765-1775) e por Bernardo José de Lorena, o cultivo de cana foi fomentado e tornou-se o principal artigo de exportação, alcançando o seu auge em 1805, quando correspondeu a 71% das exportações da capitania.

Os principais portos de São Paulo que exportavam o açúcar e a aguardente produzidos por toda a capitania eram Santos, São Sebastião e Ubatuba, mas, conforme Maria Conceição Vicente de Carvalho, com o intuito de aumentar o movimento do porto santista, os negociantes ali radicados “conseguiram” uma lei proibindo a navegação de cabotagem entre os vários portos do litoral paulista. Mesmo não explorando profundamente essa questão, Carvalho destaca que a medida do Capitão General Bernardo José de Lorena atendia aos interesses dos negociantes santistas, pois sua adoção implicava na proibição da navegação de cabotagem entre os portos paulistas, a exemplo de São Sebastião, Ubatuba e Iguape, com outras capitanias,

³³ Segundo Kátia Maria Abud, o Caminho Novo “estabeleceu a ligação direta entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais: saía do Porto da Estrela, atingia Petrópolis e transpunha o rio Piabanha para atingir as regiões produtoras de ouro”, in: Idem, *Autoridade e Riqueza: contribuição para o estudo da sociedade paulistana na segunda metade do século XVIII*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH-USP, 1978, p. 21. A relação entre a abertura do Caminho Novo de Garcia Rodrigues Paes e a “decadência” econômica paulista e suas repercussões negativas no movimento comercial do porto de Santos também foi feita por José Ribeiro de Araújo Filho. *Santos: o porto do café*. Rio de Janeiro: Instituto de Geografia, 1969; e Alice P. Canabrava. “Decadência e Riqueza”, In: *Revista de História*. São Paulo, 100. 1974, p. 335-366.

procurando tornar o porto de Santos a única saída marítima dos gêneros paulistas. Além disso, a autora confere à chamada “lei do porto único” o caráter de instrumento que possibilitaria a retomada do comércio direto entre São Paulo e Portugal, superando-se assim a submissão de Santos ao porto do Rio de Janeiro. Entretanto, para Carvalho, Santos continuaria atuando basicamente como um porto de cabotagem, sendo freqüentado por embarcações costeiras em maior número, provenientes principalmente do Rio de Janeiro.

Em outro trabalho, a autora afirma que a navegação de cabotagem mantinha-se entre os portos da capitania de São Paulo e o porto do Rio de Janeiro, pois:

“(...) este era incomparavelmente superior, quer por saída do café das fazendas fluminenses e mineiras, quer pela exploração do ouro de Minas, ou ainda por ser aguada e ponto de reparos das embarcações que faziam o comércio entre a América do Sul e a África. Santos permanecia porto de cabotagem, recebendo sal, vinho e azeite, assim como artigos manufaturados pelas poucas embarcações que aqui aportavam, cujo número em fins do século XVIII não passava de seis as do exterior, atingindo a poucas dezenas o número total”.³⁴

A mudança ocorreria apenas em meados do século XIX, com o expressivo aumento da produção cafeeira em São Paulo e a construção da linha férrea entre o planalto e o litoral. Para Carvalho, foi a partir dessas transformações que Santos pôde finalmente livrar-se da tutela do porto do Rio de Janeiro, tornando-se assim, o principal porto de São Paulo.

A dinâmica econômica e social paulistas em meados do século XVIII, bem como a integração da capitania nos circuitos mercantis coloniais foi minuciosamente estudada por Alice Canabrava em dois artigos³⁵ que tratam os níveis de riqueza da capitania paulista nos anos iniciais do governo do Morgado de Mateus. A autora analisou os dados contidos nos recenseamentos produzidos pelos Capitães mores de 20 vilas paulistas com o intuito de informar ao Capitão General “sobre o número dos habitantes livres nas localidades de referência e quanto ao valor dos bens que

³⁴ Maria Conceição de Vicente de Carvalho. “O porto de Santos”. In: *Anais do Congresso Brasileiro de Geografia*, vol. IV. Rio de Janeiro, 1944, p. 719.

³⁵ Alice P. Canabrava. “Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765/1767”. In: *Revista Brasileira de Economia*. São Paulo, 26. 1972, p. 95-123; e Idem. “Decadência e Riqueza”. *Op. cit.*

possuem”³⁶, para que assim, fosse possível reorganizar as Companhias de Ordenanças – unidades tradicionais de defesa desmanteladas durante os anos em que a capitania de São Paulo estivera subordinada ao Rio de Janeiro. Através da relação nominal dos habitantes livres das vilas paulistas, bem como o valor dos bens de cada uma das famílias, as autoridades teriam as informações necessárias para efetuar o provimento das funções de comando destas tropas.

De acordo com a autora, em grande parte do século XVIII, a capitania de São Paulo se encontrava em um estado de acentuada “decadência”, marcada pela estagnação de sua economia. O marco inicial desta situação seria a abertura do Caminho Novo na década de 1730, acarretando assim, a diminuição da circulação de metais preciosos das regiões mineiras dentro da capitania. A conexão direta entre a zona metalífera e o Rio de Janeiro representava, segundo a autora, “uma alternativa para atingir as Gerais e o contato terrestre com aqueles portos, sem os incômodos do percurso marítimo”³⁷. Após desferido este “golpe” contra a economia paulista, o processo de “recuperação” da capitania teria sido iniciado apenas em 1765, depois da restauração da autonomia política, culminando mais tarde, em 1789, com a “centralização no porto de Santos do comércio direto da capitania com a metrópole”³⁸.

Nesse sentido, Alice Canabrava imputa à chamada “lei do porto único” o caráter de medida “reparadora” do quadro de “pobreza” paulista que se prolongava desde o declínio da produção mineira. Corroborando com a bibliografia já citada, Canabrava atribui como causa desta “decadência” a inexistência de uma lavoura de produtos voltados ao comércio ultramarino aliada à frágil conexão mercantil entre Portugal e a capitania de São Paulo, a qual permaneceria sob a intermediação da praça do Rio de Janeiro até a instauração das medidas restritivas de Bernardo José de Lorena.

Nos artigos ora analisados, Alice Canabrava visava as razões da “decadência” econômica verificada nos primeiros anos após a autonomia política paulista ter sido restabelecida. Mesmo afirmando que “conhecemos mal o processo de retorno à decadência, sobre o qual carecem elementos quantitativos”³⁹, a autora conclui em ambos os estudos que a economia paulista vivenciava em meados do século XVIII um profundo estado de “estagnação” e “decadência”. No entanto, constata a existência de

³⁶ Alice P. Canabrava. “Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765/1767”, p. 96.

³⁷ Alice P. Canabrava. “Decadência e Riqueza”, Op. cit., p. 338.

³⁸ Idem, p. 338.

³⁹ Alice P. Canabrava. Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765/1767, p. 123.

grupos de negociantes e mercadores que concentravam boa parte da riqueza da capitania, e que, mesmo sem um comércio direto com a metrópole, possuía várias articulações mercantis com as zonas meridionais da colônia, bem como as áreas mineradoras e a praça do Rio de Janeiro, tornando-se possível deste modo, a acumulação de fortunas por este segmento da população paulista.

Referindo-se a este descompasso expresso nos textos de Canabrava entre a acumulação mercantil gerada nas redes de comércio interno à colônia por aqueles negociantes radicados na cidade de São Paulo e à suposta “decadência” generalizada antes do advento da lavoura canavieira, Maria Aparecida Borrego aponta que a autora “se desvia da temática da estagnação econômica para a do abastecimento interno, o que torna o texto, por vezes, contraditório”.⁴⁰

Os indícios apontados por Alice Canabrava acerca da existência de expressivo grupo voltado ao comércio intercolonial capaz de acumular parcela considerável das riquezas da capitania foram igualmente minimizados por Elizabeth Darwiche Rabello, em sua pesquisa referente à análise da atuação das elites paulistas na segunda metade do XVIII⁴¹. Assim, logo no início de seu texto, Rabello retrata a capitania de São Paulo numa situação econômica “decadente”, marcada por uma “agricultura que mal chegava para a subsistência da população”⁴² e que tornava insignificante as exportações realizadas em seus portos.

Passada a “fase áurea da mineração”, a autora afirma que a única atividade que restara à população paulista era a agricultura, de modo que nas últimas décadas do setecentos, cerca de 70% dos domicílios dedicavam-se a atividades rurais. Mesmo reconhecendo as transformações de ordem econômica e demográfica propiciadas pelo desenvolvimento da lavoura canavieira a partir do governo do Morgado de Mateus, Rabello insiste no predomínio de práticas agrícolas rudimentares e voltadas ao autoconsumo. De acordo com a autora:

“Ao pensarmos em São Paulo, na segunda metade do século XVIII, a primeira visão que nos parece é a de um quadro de miséria, com uma população paupérrima e que só no século seguinte passaria, na realidade, a ter alguma projeção nacional. Num retrospecto econômico de São Paulo na época, deparamos com uma

⁴⁰ Maria Aparecida de Menezes Borrego. *A teia mercantil: Negócios e Poderes em São Paulo colonial (1711-1765)*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH/USP, 2006, p. 25.

⁴¹ Elizabeth Darwiche Rabello. *As elites na sociedade paulista na segunda metade do século XVIII*. São Paulo: Editora Comercial Safady, 1980.

⁴² Idem, p. 17.

agricultura que mal chegava para a subsistência da população, portanto quase não se exportava ou então esta exportação era insignificante comparando-se com outras regiões do Brasil”.⁴³

Sob esta perspectiva, a autora descreve as principais características daquilo que ela define como o “segmento altamente influente” da capitania paulista. Esta “elite” seria constituída prioritariamente por grandes produtores de cana-de-açúcar e donos de engenhos e por alguns integrantes do alto clero sediados na colônia. Apenas de forma reduzida é que aqueles homens envolvidos em práticas mercantis participavam deste grupo restrito que encabeçava a sociedade de São Paulo. De acordo com a autora, pertenciam ao “estrato médio” da hierarquia social os donos de tropas e os poucos negociantes de “grosso trato” que havia na capitania.

Apesar desta reduzida importância dada a estes negociantes, Rabello destaca que “muitas fortunas de São Paulo originaram-se desse lucrativo intercâmbio comercial”. Entre estes casos, a autora cita os donos de tropas que obtiveram grandes lucros e “passaram a aplicar nas lavouras tanto de açúcar como de café”⁴⁴. Ao se referir aos negociantes, Rabello ressalta a importância daqueles que “vendiam fazendas secas e molhadas, negociavam com escravos e faziam outras modalidades de comércio”⁴⁵. Segundo a autora, existiam casos raros de “alguns negociantes [que] faziam também parte da elite, principalmente os que lidavam com fazenda seca (grande comércio) e que inclusive importavam artigos de Lisboa ou mesmo exportavam para Portugal”⁴⁶.

Infelizmente, Elizabeth Rabello não aprofunda o estudo destes grupos de negociantes e donos de tropas paulistas, até mesmo porque, para a autora, numa sociedade onde predominava a grande lavoura de açúcar, restava pouco espaço de atuação para as demais atividades econômicas. Contudo, ao pesquisar os recenseamentos das vilas paulistas produzidos em 1798, Rabello constata a proeminência de um grupo restrito de negociantes enriquecidos em grande parte no comércio com a praça do Rio de Janeiro e outras localidades da colônia, e em menor escala, no comércio direto com a metrópole.

Mesmo sugerindo a predominância de um quadro “decadente” da capitania paulista nas últimas décadas do século XVIII, os estudos mencionados apontam sinais

⁴³ Elizabeth Darwiche Rabello, *Op. cit.*, p. 17-18.

⁴⁴ *Idem*, p. 81.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 84.

⁴⁶ *Ibidem*, p. 174.

de uma imbricada rede de práticas mercantis entre negociantes radicados nesta região e aqueles estabelecidos em outras localidades da América portuguesa, especialmente na praça do Rio de Janeiro. Nesse sentido, ao atribuírem à chamada “lei do porto único” o caráter de medida “remediadora” contra um disseminado estado de “estagnação” ou “pobreza” existente em São Paulo, garantindo assim a efetiva integração da capitania nos quadros do Antigo Sistema Colonial, alguma questões podem ser formuladas: a capitania paulista integrar-se-ia às redes mercantis do Império português somente após o advento da lavoura canavieira, na década de 1760? A adoção de medidas vistas como restritivas, a exemplo da chamada “lei do porto único”, relacionavam-se a uma política emanada da administração régia por intermédio dos Capitães Gerais ou corresponderia à pressões exercidas por grupos locais interessados no estabelecimento de um comércio em direitura com a praça de Lisboa? Quais seriam estes interesses? Teria ela o caráter de “lei” régia ou tratava-se de medida imposta no âmbito das práticas locais da capitania neste período?

Ademais, durante os anos de sua vigência, esta “lei” teria sido eficaz no que concerne a consolidação de um comércio direto entre São Paulo e a metrópole? Qual era a importância do porto do Rio de Janeiro e de seus negociantes na produção e atividades mercantis paulistas na segunda metade do XVIII ?

O encaminhamento destas questões e a problematização do modo pelo qual se dava a inserção de São Paulo nas linhas de comércio e crédito do império português na segunda metade do século XVIII e inícios do XIX encontram respaldo em bibliografia que oferece outras abordagens e amplia os horizontes de compreensão sobre esse momento da história de São Paulo.

1.2 Problematizando o lugar de São Paulo no Império português: a complexidade da produção mercantil no século XVIII

A integração de São Paulo ao comércio atlântico, conforme observa parte da bibliografia consultada, dar-se-ia apenas nas últimas décadas do século XVIII, com o advento da lavoura canavieira. Segundo Maria Thereza Petrone⁴⁷ a cultura de cana-de-açúcar tinha sido a grande responsável pela transformação agrícola da capitania, que

⁴⁷ Maria Thereza Petrone. *A lavoura canavieira em São Paulo – expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968.

passou então a ter uma produção voltada para o comércio internacional. Esta atividade, que propiciou a acumulação de capitais e a organização da infra-estrutura básica para o futuro desenvolvimento da economia cafeeira durante o século XIX, se tornou relevante em São Paulo a partir da retomada da autonomia administrativa da capitania, em 1765, quando o Morgado de Mateus assumiu o posto de governador e Capitão General. Durante a sua administração, a cultura de cana se tornou um empreendimento visando o mercado mundial, contribuindo assim, para definir as bases da efetiva integração da capitania à política metropolitana da época.

Thereza Petrone apontou, entretanto, que o “açúcar transformou a vida econômica do paulista” somente no governo do Capitão General Bernardo José de Lorena, pois, seguindo este a mesma preocupação do Morgado de Mateus, várias medidas que tinham o intuito de incrementar a agricultura local foram adotadas, entre as quais, teria destaque a “lei do porto único”, que consistia na obrigação de que toda exportação só poderia ser efetuada pelo porto da vila de Santos e diretamente para Portugal. Concentrando todo o movimento comercial em um só porto, Bernardo José de Lorena teria beneficiado apenas a agricultura do planalto paulista e o porto santista, em detrimento da região do litoral norte da capitania, que sofreria com tal proibição uma vez que, para os produtores e comerciantes ali estabelecidos, era mais vantajoso vender seus produtos diretamente na praça do Rio de Janeiro. Esta medida atingia diretamente os interesses dos habitantes das vilas de São Sebastião e Ubatuba, pois além das dificuldades de transporte do açúcar para a vila de Santos, eram obrigados a vender seus produtos a preços diminutos, encontrando no porto a concorrência do açúcar do planalto e a presença de poucos comerciantes que se aproveitavam dessa medida para pagarem menos pelo açúcar.

O sucessor de Lorena, Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça (1797-1802), diante de inúmeros protestos dos oficiais das câmaras do litoral norte, bem como das ordens do Conselho Ultramarino, procurou averiguar a situação dessas vilas, constatando o entrave que a medida do antigo governador representava para a região. Sendo assim, a autora afirma que Castro e Mendonça suspendeu gradualmente esta medida, fazendo com que as ditas vilas voltassem a prosperar, até que Antonio José da Franca e Horta, em 1803, retomou a “lei do porto único”. Mesmo não tendo as mesmas repercussões que anteriormente, Thereza Petrone aponta que esta medida iria vigorar até a vinda da Família Real ao Rio de Janeiro, em 1808. Contudo, conforme os resultados obtidos na pesquisa feita nos volumes da coleção Documentos Interessantes para a

História e costumes de São Paulo, assim como nas fontes arroladas pelo Projeto Resgate de Documentação Histórica, e que serão tratados pormenorizadamente nos capítulos posteriores, observamos que a decisão de concentrar as exportações pelo porto de Santos iria perdurar até 1807, e que a própria designação “lei do porto único” foi atribuída não pelos protagonistas, mas pela bibliografia posterior que tratou da história de São Paulo.⁴⁸

Em sua obra sobre o desenvolvimento da lavoura canavieira em São Paulo, Maria Thereza Petrone referencia-se em parte nos estudos empreendidos por Sérgio Buarque de Holanda⁴⁹, segundo o qual, antes da administração do Morgado de Mateus, a economia do planalto paulista baseava-se na agricultura de subsistência que deixava margem escassa ao trato mercantil. Segundo o autor, nesta época, haveria em São Paulo uma produção pouco expressiva de gêneros como o milho, feijão e o toucinho, que eram vendidos para o litoral e regiões mineiras, além de uma importante atividade pastoril no sul da capitania, sendo Sorocaba o ponto de encontro de rotas de trânsito de animais provenientes das regiões platinas, que eram vendidos para atender a demanda das zonas auríferas.

Ao mesmo tempo, a importância do porto de Santos crescia cada vez mais, em função das melhorias das comunicações com a região de serra acima, bem como através da produção de gêneros de mais fácil saída, tais como o açúcar e o arroz. Para Sérgio Buarque, o incremento da lavoura canavieira nas últimas décadas do século XVIII, trouxe o desenvolvimento às regiões produtoras no planalto paulista, e a lavoura mercantil passou a ter maior importância, ocupando cada vez mais “espaço (...) na vida econômica de uma região dedicada até pouco antes ao pastoreio, além das simples culturas de subsistência”⁵⁰. Ao lado do desenvolvimento da lavoura canavieira em boa parte da capitania, o autor ressalta também que persistiria a produção e o comércio de gêneros como o milho, o feijão, o toucinho, que geralmente eram exportados para outras partes da colônia, a exemplo do Rio de Janeiro e Minas Gerais.

⁴⁸ Entre os documentos que apontam para esta direção, destacamos os seguintes: “Parecer sobre a conveniência dos gêneros de São Sebastião serem exportados pelo porto de Santos”, 15.10.1797., *Documentos Interessantes para a História e costumes de São Paulo*, vol. 31, p. 189-199; e “Carta para o Juiz da Alfândega de Santos”, 05.06.1807., *Documentos Interessantes para a História e costumes de São Paulo*, vol. 57, p. 146-147.

⁴⁹ Sérgio Buarque de Holanda, “São Paulo”. In: Idem (org.) *História Geral da Civilização Brasileira*, 3ª edição, São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1972, Tomo II, *O Brasil Monárquico*, 2º volume, *Dispersão e Unidade*, p. 509-572.

⁵⁰ Idem, p. 431.

Em fins do setecentos, Santos atuava como o principal entreposto comercial da capitania, graças às melhorias realizadas por Bernardo José de Lorena no Caminho do Mar, além da chamada “lei do porto único”, instituída pelo mesmo Capitão General às vilas do litoral norte “na esperança de assim animar o comércio direto com a metrópole”⁵¹. Da mesma forma que Maria Thereza Petrone, Sergio Buarque salientou que o “monopólio santista” iria ser restaurado em 1803, durante a administração de Franca e Horta, o qual estendeu a proibição ao comércio de marítimo a todas as demais vilas do litoral paulista. Segundo o autor:

“A medida, que produziu efeitos devastadores sobre a economia dessas regiões, aproveitando no entanto aos negociantes da praça de Santos e em particular – assim diziam os detratores de Horta – aos contrabandistas que iam vender gêneros na América espanhola, foi uma das causas principais do descrédito em que logo caiu esse Capitão General”⁵²

Através da análise dos textos de Thereza Petrone e Sergio Buarque de Holanda, foi possível identificar uma mudança na configuração econômica paulista a partir das iniciativas dos Capitães Gerais que, em fins do setecentos, passaram a fomentar a lavoura canvieira com o intuito de “desenvolver” a agricultura de exportação em uma capitania até então voltada prioritariamente ao comércio interno.

É possível, ainda, encontrar nessas duas obras subsídios para questionar as formulações segundo as quais, ao longo do século XVIII, predominavam em São Paulo a “pobreza” e a “decadência”, pois ambos os autores sugerem que antes do advento da lavoura mercantil havia uma infra-estrutura formada pela economia de subsistência e por redes de comércio entre negociantes paulistas e aqueles de outras capitanias, o que relativiza a idéia de que a vida material em São Paulo era muito rudimentar, pautando-se pela carência de produtos exportáveis. Além disso, é interessante notar que, para estes dois autores, a chamada “lei do porto único” caracterizava-se como prática monopolista, fruto da política metropolitana de proibição ao comércio marítimo colonial.

Conforme o estudo clássico de Fernando Novais⁵³, nas últimas décadas do século XVIII houve um reajustamento das relações entre Portugal e suas colônias,

⁵¹ Sérgio Buarque de Holanda, “São Paulo”. Op. cit., p. 422.

⁵² Idem, p. 422.

⁵³ Fernando A. Novais. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial 1777-1808*. São Paulo: Hucitec, 1979.

alterando-se assim, a posição de São Paulo dentro do comércio colonial. Frente à crise dos mecanismos do Antigo Sistema Colonial – manifesta entre o término do consulado pombalino e a vinda da Corte para o Rio de Janeiro – diversas reformas foram adotadas pelas autoridades portuguesas, visando à restituição da ordem colonial, uma vez que as velhas práticas perdiam a operacionalidade. No caso de São Paulo, conforme o autor, nota-se o êxito dessas novas medidas quando analisamos o desenvolvimento de sua agricultura comercial a partir da restauração da autonomia administrativa da capitania, em 1765, momento em que à luz das idéias fisiocratas e mercantilistas, a Coroa portuguesa procurava orientar suas colônias para que fosse estimulada a produção agrícola voltada à exportação para metrópole. A própria política de fomento da agricultura do Capitão General Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus, por meio dos privilégios concedidos aos senhores de engenho e lavradores, bem como outras medidas que permitiram o florescimento da lavoura canavieira em São Paulo, teriam sido, na verdade, reflexo dessa nova postura tomada por Portugal, que tinha como objetivo superar a crise do Antigo Sistema Colonial.

Por sua vez, Francisco Falcón, em seu estudo sobre o Marquês de Pombal e a sua política⁵⁴, afirma que o discurso ilustrado nesse momento em Portugal revelava-se muito limitado nas suas propostas, uma vez que era o Estado português que atuava como agente reformador por excelência, e, portanto, encontramos muitas vezes um discurso reformista baseado num ideário ilustrado adotado pelo Estado absolutista, que em diversas ocasiões aparentava contradições.

A prática político-jurídica adotada pelo Marquês de Pombal visava reverter a situação que reinava na sociedade portuguesa marcada, até meados do século XVIII, pela hegemonia eclesiástica sobre a sociedade civil e a preponderância da aristocracia de origem senhorial. Percebia-se, neste momento, uma “progressiva perda que se fazia sentir, em termos da presença do Estado absolutista, nas áreas periféricas do seu domínio, ou seja, o ultramar”⁵⁵. Frente a essas tendências “desagregadoras” e “centrífugas” ora em desenvolvimento, definia-se a preocupação da administração pombalina em defender suas possessões ultramarinas, sobretudo na América portuguesa. Para tanto, a monarquia ilustrada teria buscado reforçar a centralização estatal, racionalizando o aparelho burocrático de forma que se tornasse mais eficiente.

⁵⁴ Francisco José Calazans Falcón, *A Época Pombalina (Política Econômica e Monarquia Ilustrada)*. São Paulo: Ática, 1982.

⁵⁵ Idem, p. 373.

Assim, a relação entre metrópole e colônia durante a administração de Pombal “revestiu-se de um caráter flagrantemente mercantilista”⁵⁶, passando-se a enxergar cada vez mais nas possessões ultramarinas, com destaque a América portuguesa, o eixo da estabilidade e sobrevivência do Império lusitano.

Levando em conta princípios semelhantes aos de Novais e Falcón, Heloisa Belloto analisou especificamente a restituição da autonomia da capitania de São Paulo, a partir de 1765. Segundo Belloto:

“O restabelecimento não seria somente um elemento da política pombalina no Prata. Na sua raiz apresentavam-se outras questões sem fugir às diretrizes que o governo de D. José traçara para o Brasil: defesa de território, expansão econômica e fortalecimento do poder central, aliados ao ‘proposto obsessivo’ de combater e destruir a Companhia de Jesus.”⁵⁷

Depois da criação das novas capitanias de Goiás e Mato Grosso, desmembradas da de São Paulo em 1748, a administração metropolitana considerava que a medida mais adequada para organizar o combate à ameaça espanhola no Rio Grande de São Pedro do Sul era manter toda a região sul da colônia sob o comando do governo da capitania do Rio de Janeiro. Contudo, “a distância entre o Rio de Janeiro e os pontos nevrálgicos do Sul, prejudicada ainda mais pelas dificuldades de comunicação, tornava impraticável a teoria do Sul ‘sob um só mando’”⁵⁸.

O restabelecimento da autonomia da capitania paulista sob a administração do Capitão General Antonio de Souza Botelho Mourão, em 1765, poderia “responder pela dupla função: o encargo militar e a produção rentável”⁵⁹. Da mesma forma que salientou Sergio Buarque de Holanda, a autora afirma que até 1765 predominava a produção de gêneros voltados ao abastecimento, como o feijão, o milho e a mandioca – quadro que iria ser alterado a partir do governo do Morgado de Mateus, que logo se preocupou em fomentar a agricultura voltada ao comércio atlântico. Tal política de incentivo à produção de gêneros facilmente exportáveis por sua aceitação na metrópole – como o anil e o açúcar – correspondia ao interesse das autoridades locais em obter rendimentos que garantiriam o soerguimento da capitania de São Paulo, além de

⁵⁶ Francisco José Calazans Falcón. *A Época Pombalina (Política Econômica e Monarquia Ilustrada)*. Op. cit., p. 445.

⁵⁷ Heloísa Liberalli Belloto, *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. 2ª edição. São Paulo: Alameda, 2007, p. 39.

⁵⁸ Idem, p. 38.

⁵⁹ Ibidem, p. 10.

representar uma nova via de rendimento para a Coroa portuguesa, a qual interessava antes de tudo, um ativo comércio externo favorável com suas colônias. Para Heloísa Belloto:

“(...) foi, ora em concordância com os desígnios metropolitanos, ora afastando-se deles para levar a cabo toda uma empresa de restauração, que o Morgado de Mateus iniciou o preparo da infra-estrutura política e econômica que só começaria a se fazer sentir no fim do século, com o Capitão General Bernardo José de Lorena”.⁶⁰

O aprofundamento das questões relativas à inserção mercantil da capitania paulista antes do desenvolvimento da lavoura canavieira a partir das iniciativas dos Capitães Gerais, foi realizada por uma bibliografia preocupada em problematizar antigas imagens cristalizadas acerca de São Paulo colonial. É o caso da obra apresentada por Maria Luiza Marcílio⁶¹ em 1974 para obtenção da livre docência, a qual, ao verificar os dados sobre a demografia paulista no setecentos, chegou a conclusões divergentes daquelas que defendem a pobreza paulista e a sua relação com o declínio da produção aurífera.

Para Marcílio, após a derrota no conflito contra os “emboabas”, em 1710, houve um “refluxo” dos paulistas, que sonhavam em enriquecer explorando o ouro. Estes, ao retornarem para a capitania de São Paulo, responderam rapidamente ao “estímulo de uma população crescente nas Minas (...) organizando suas lavouras em moldes comerciais e alargando sua infra-estrutura”⁶².

Junto a esta expansão da economia mercantil baseada no abastecimento das zonas auríferas, ocorreu a formação de uma classe de negociantes e de grandes fazendeiros enriquecidos pelo comércio regular com outras capitanias. Com base nos dados sobre a evolução demográfica de São Paulo, Marcílio afirma que:

“A fase que se abriu com o início do século XVIII na capitania paulista e que se estendeu até os primórdios da implantação efetiva da grande empresa escravagista, exportadora e monocultora de café (por volta de 1830), contém, em nossa opinião, elementos essenciais para a explicação do fenômeno do desenvolvimento paulista, e mesmo do próprio sucesso do café. A infra-estrutura ou o suporte humano, material e

⁶⁰ Heloísa Liberalli Belloto. *Op. cit.*, p. 06.

⁶¹ Maria Luiza Marcílio. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista (1700-1836)*. São Paulo, Hucitec, 2000.

⁶² *Idem*, p. 296.

social sobre a qual se implantou a economia cafeeira teve uma formação anterior a ela, e não concomitante.”⁶³

Dessa forma, a autora tece uma crítica contra a repetição da tese da “estagnação” econômica paulista, afirmando que “apenas tem variado as razões e o período dessa pretensa ‘decadência’”⁶⁴. Ainda segundo Marcílio:

“(…) só há decadência quando houve um crescimento ou desenvolvimento anterior. Ora para qualquer lado que nos voltemos, quer da economia, quer da sociedade, da demografia ou do povoamento, da vida material à vida cultural, nada nos indica um período no século XVII, de pronunciado ou de relativo crescimento material ou humano na região, período este interrompido no século XVIII por um recuo ou decadência, depois do qual o progresso teria retomado seu curso no final do XVIII ou no início do XIX na fase do café. Se pensarmos demograficamente, acabo de provar o aumento extraordinário e continuado da população regional em todo o século XVIII”.⁶⁵

Segundo Marcílio, a difundida “decadência” de São Paulo ao longo do setecentos escorava-se no pressuposto de que, no século anterior, a economia e sociedade paulistas vivenciaram um intenso dinamismo, fruto das incursões promovidas rumo ao sertão em busca de indígenas e metais preciosos, e que teria sido interrompido no alvorecer do XVIII, após os sucessivos desmembramentos das regiões mineradoras e a criação das capitânicas autônomas de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Através do levantamento circunstanciado de dados demográficos, a autora contraria as interpretações que apontam para retração das atividades mercantis da capitania paulista logo após a descoberta das minas; pelo contrário, Marcílio enfatiza o expressivo crescimento populacional paulista observado durante o século XVIII, bem como o incremento da agricultura e do comércio de artigos destinados ao mercado consumidor mineiro.

Da mesma forma, em estudo acerca da importância da mão-de-obra escrava indígena em São Paulo desde meados do século XVI até fins do XVII, John Manuel Monteiro contribui para a melhor compreensão dos significados da “decadência”

⁶³ Maria Luiza Marcílio *Op. cit.*, p. 11.

⁶⁴ *Idem*, p. 292.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 190-191.

paulista⁶⁶. Segundo o autor, ao longo do século XVII, a economia paulista baseava-se na exploração do trabalho escravo indígena, a qual era constantemente abastecida pelas expedições de apresamento promovidas pelos habitantes da região de São Paulo. Em meados do seiscentos, quando o fluxo de cativos indígenas atingiu seu nível máximo, Monteiro salienta que a mão-de-obra excedente escrava nas unidades produtivas no planalto permitira o emprego de índios no transporte de produtos locais destinados ao mercado litorâneo. Conforme o autor, “essa relação essencial entre mão-de-obra abundante e agricultura comercial definiu os contornos da sociedade paulista no século XVII e, concomitantemente, integrou São Paulo aos quadros da economia colonial”⁶⁷.

Por sua vez, Monteiro destaca o impacto que a economia paulista sofrera nas últimas décadas do século XVII, quando se observa a abrupta queda no fluxo de índios capturados e convertidos em cativos, visto que “as expedições passaram a enfrentar sertões pouco conhecidos, distâncias maiores e crescente resistência indígena”⁶⁸. A crise na oferta de índios afastaria paulatinamente da produção comercial a maioria dos agricultores paulistas que detinham pequenos plantéis de cativos indígenas, restando apenas os poucos proprietários que ainda preservavam uma força de trabalho suficiente para a manutenção de suas atividades agrícolas. Em resposta ao declínio da escravidão indígena, no início do século XVIII, os paulistas mais abastados passaram a adotar o trabalho escravo africano, sem que o emprego do cativo indígena fosse plenamente suplantado. Para o autor, “falar em transição, pelo menos no sentido da substituição dos cativos índios na execução de tarefas na agricultura, seria precipitado: manteve-se, nesse período, como um processo incompleto, a ser consumado apenas no final do século XVIII, quando a expansão açucareira revitalizaria a economia paulista”⁶⁹.

Referindo-se aos primeiros anos do século XVIII, Monteiro constata que paralelamente à expansão da escravidão africana, observa-se uma alteração na organização econômica do planalto paulista, estreitamente ligada ao crescente mercado consumidor das Minas Gerais. Entre estas inovações provenientes da introdução da escravidão negra, o autor destaca dois importantes aspectos:

⁶⁶ John Manuel Monteiro. *Negros da terra. Índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. 4^o reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

⁶⁷ Idem, p. 209.

⁶⁸ Ibidem, p. 209.

⁶⁹ Ibidem, p. 220.

“Basicamente, a escravidão africana assumiu dois aspectos nitidamente diferentes, embora complementares. De um lado, enquanto mercadoria a ser fornecida para as minas, o comércio de escravos africanos colaborou para a transformação de São Paulo em entreposto comercial. Do outro, alguns escravos negros foram integrados às grandes propriedades rurais da região”.⁷⁰

Assim, o cultivo de gêneros alimentícios – notadamente a triticultura – destinada ao abastecimento do mercado litorâneo, prática predominante durante todo o século XVII paulista, foi sobrepujada logo nos primeiros anos do XVIII pelo comércio de aguardente, escravos e gado para o mercado mineiro. No entanto, face aos custos proibitivos do transporte de artigos para as regiões mineradoras, bem como a escassez da mão-de-obra indígena e a concentração destes em poucas unidades agrícolas, apenas os “principais produtores que permaneceram no planalto reorientaram sua produção comercial, transformando as searas em pastos e montando alambiques”, enquanto os demais colonos rurais foram relegados “a uma existência marginal e pauperizada”⁷¹.

Através da análise empreendida por John Monteiro, é possível apreendermos novos e importantes elementos acerca dos significados da “decadência” paulista durante o século XVIII. Segundo o autor, a crise no abastecimento de escravos indígenas e a reorganização da produção agrícola de São Paulo a partir da introdução da mão-de-obra africana, afetariam de forma drástica parte considerável dos pequenos e médios produtores da região de Serra Acima, os quais foram alijados da posse de cativos suficientes para a manutenção da agricultura comercial, voltada principalmente para o crescente mercado existente nas Minas Gerais. Citando alguns relatos produzidos na segunda metade do setecentos, a exemplo dos escritos de frei Gaspar da Madre de Deus, Monteiro conclui que “o agricultor paulista do século XVIII foi apenas uma sombra do grande senhor de escravos que dominava a paisagem rural do século anterior”⁷². Contudo, a “empobrecimento” e a conseqüente “marginalização” de parte significativa dos colonos paulistas não configuravam o declínio das atividades econômicas em São Paulo, e sim, a ruptura nos padrões de posse de cativos ora observados ao longo do século XVII, e que se prolongaria até o advento da lavoura canavieira, a partir da década de 1760, quando o volume de africanos escravizados cresce substancialmente na capitania. Sendo assim, o período compreendido entre a

⁷⁰ John M. Monteiro, *Op. cit.*, p. 221.

⁷¹ *Idem*, p. 225.

⁷² *Ibidem*, p. 226.

crise no fluxo de indígenas apresados pelas bandeiras e a introdução maciça de cativos egressos do continente africano após o fomento da cultura da cana-de-açúcar, na segunda metade do século XVIII, comportara a concentração da posse de escravos na mão de poucos colonos abastados, os quais, segundo Maria Luiza Marcílio, passaram a se dedicar ao abastecimento das regiões auríferas. Portanto, não haveria “decadência” da capitania, mas a reorganização de capitais e mão-de-obra, sugerindo que os registros acerca da “pobreza” paulista tenham sido feitos por aqueles que foram menos beneficiados com tais mudanças.

Em pesquisa ainda mais recente, Ilana Blaj⁷³ também reconhece que a mercantilização da produção agrícola de São Paulo tivera início já em meados do século XVII, quando a comercialização de gêneros para outros núcleos da colônia possibilitava um determinado nível de circulação e de acumulação de capitais. Criticando a interpretação clássica da historiografia colonial paulista, Blaj afirma que a dinamização da economia da vila e a da capitania de São Paulo era perceptível nas últimas décadas do seiscentos, havendo antes mesmo da descoberta das minas, redes de comércio e uma produção agrícola que superavam o estágio de mera subsistência, possibilitando o abastecimento dessas novas áreas.

Assim, Ilana Blaj destaca que, a partir de meados do século XVII:

“ (...) sedimentou-se, gradativamente, o processo de mercantilização paulistana e a consolidação de sua elite. Comercializando toda uma produção local e de outras regiões, articulando os bairros rurais e as vilas interioranas, suprindo os centros mineradores e as demais capitanias, São Paulo configurou-se como uma área de abastecimento interno nos quadros da colônia”.⁷⁴

Conforme Blaj, o processo de mercantilização da produção paulista fora acompanhado do acirramento da tensão entre autoridades locais e grupos proprietários, manifesta na crise de escassez e de carestia de gêneros alimentícios, bem como na ação de atravessadores na vila de São Paulo e Parnaíba. Aproximando-se da interpretação realizada por John Monteiro, a autora frisa a progressiva concentração de riquezas nas mãos de uma elite local e o conseqüente “empobrecimento” e “marginalização” de pequenos e médios colonos. No entanto, estes episódios, segundo a autora, “revelam

⁷³ Ilana Blaj, *Op. cit.*

⁷⁴ *Idem*, p. 343.

não a famosa pobreza paulista, mas as potencialidades de uma região voltada ao abastecimento interno”⁷⁵. Para a autora:

“Todo esse movimento, extremamente rico e intenso, não deve ser centralizado tão-somente nos inícios do XVIII, como se fosse apenas decorrência da descoberta das minas e do ‘novo papel’ que a vila passaria a desempenhar neste contexto. Se assim procedermos, novamente analisaríamos a história de São Paulo ‘de viés’, sempre em função das áreas exportadoras. Ao contrário, detectamos todo este processo desde as últimas décadas do XVII e, neste sentido, as tensões e conturbações do alvorecer do novo século vêm apenas dinamizar e acentuar tendências e movimentos já existentes, frutos do próprio desenvolvimento interno paulistano.”⁷⁶

Os questionamentos feitos por Blaj acerca das imagens cristalizadas da economia e sociedade paulistanas, bem como a leitura renovada das fontes de época a partir desta problemática, trouxeram à tona aspectos pouco referenciados nos estudos anteriores, mas que nos últimos anos tornaram-se o foco das atenções dos trabalhos realizados sobre o tema, como é o caso da dissertação de mestrado de Milena Maranhão, apresentada em 2000. Ao empreender a análise dos níveis de riqueza dos habitantes do planalto de Piratininga na segunda metade do século XVII, Maranhão reporta-se ao estudo de Ilana Blaj, constatando que no período considerado “havia um intenso movimento econômico, o qual proporcionava as principais condições para a existência da mobilidade social, tendo em vista a aquisição de riqueza e, por conseguinte, de boas relações na sociedade”⁷⁷.

Ademais, segundo a autora, os sentidos da pobreza apresentados por muitos dos documentos vão além da condição social e econômica efetivos, destacando que, enquanto conceitos, devemos considerar os termos “riqueza” e “pobreza” como “características econômicas e sociais que possuem mutações em seus significados de acordo com as sociedades e os momentos específicos nos quais se encontram”⁷⁸. Citando o trabalho de João Adolfo Hansen, Milena Maranhão aponta que o uso do conceito “pobreza” ao longo do período colonial fazia parte de “atos de discurso [que]

⁷⁵ Ilana Blaj, *Op. cit.*, p. 341.

⁷⁶ *Idem.*, p. 342. Grifo meu.

⁷⁷ Milena Fernandes Maranhão. *A opulência relativizada: significados econômicos e sociais dos níveis de vida dos habitantes da região do Planalto de Piratininga 1648-1682*. Dissertação de Mestrado. Campinas: IFCH-Unicamp, 2000, p. 09.

⁷⁸ *Idem.*, p. 45.

constituíam intervenções em uma prática administrativa e protocolar permeada por interesses diversos”. Segundo a autora:

“Esta era uma técnica retórica que possuía a função de ‘impor a veracidade’ ao que fosse sendo dito. Porém, referindo-se às condições econômicas, Hansen afirmou que a fome e por conseguinte a pobreza poderiam ser tanto um evento narrado, quanto um meio para a cooptação de benevolência ‘na paixão de não pagar impostos’ ou dívidas. Por isso a existência da pobreza em São Paulo enquanto evidência não deve ser descartada, mas deve ser reestudada à luz de outros significados que ela pode apresentar em contextos históricos específicos”⁷⁹.

Nesse sentido, Milena Maranhão destaca a interpretação de autores como Alcântara Machado, por exemplo, que assumiam de forma acrítica as declarações do estado financeiro dos relatos de pobreza, sem levar em conta a técnica retórica utilizada nos documentos analisados, considerando “as próprias palavras da carta enquanto base para a confirmação de sua idéia”⁸⁰. As indicações de “pobreza” ou “decadência”, tão citadas na documentação produzida entre as décadas de 1640 e 1680, representam na verdade, uma crítica feita pelas autoridades da época em relação aos interesses diversos e aos demais empecilhos que aparentemente retardavam o progresso da nova política adotada pela Coroa, que consistia na mudança de posição da capitania dentro das relações comerciais da colônia. Tal situação apresentada nas fontes, segundo Maranhão, parece ter sido incorporada pela historiografia “tradicional” sobre São Paulo, que deixou de questionar-se acerca do pauperismo paulista, tomando como verdade o discurso de parcela dos grupos de interesse que coexistiam no período.

Da mesma forma, Maria Aparecida Borrego, em sua tese de doutorado defendida em 2006, aponta para o fato de que boa parte da historiografia referente ao século XVIII paulista negligenciou os indícios presentes em relatos da época que apontam para a existência de intensas práticas comerciais na cidade de São Paulo, revelando assim, “a variedade de negócios realizados pelos habitantes, articulando a urbe a outras regiões coloniais, por meio do comércio de mercadorias, animais e gêneros agrícolas”⁸¹.

⁷⁹ Milena Fernandes Maranhão. *Op. cit.*, p. 62.

⁸⁰ *Idem*, p. 62.

⁸¹ *Ibidem*, p. 11.

Focando sua análise na atuação de determinados homens de negócios radicados na cidade de São Paulo, Borrego contraria aquelas interpretações que relacionam a ausência de produtos de exportação a uma suposta “pobreza” generalizada em toda a capitania ao longo do XVIII. Neste sentido, a autora inova ao afirmar que:

“(…) uma nova parcela destes homens enriquecidos desenvolveu seus negócios e morreu antes de 1765, inclusive, quando a capitania paulista perdeu sua autonomia político-administrativa, o que sugere que a tão propalada pobreza de São Paulo, nesse período, deva ser relativizada. Se os patrimônios avaliados não indicam pujança, tampouco revelam decadência”⁸².

Ao indicar um quadro diverso daquele comumente encontrado na historiografia sobre o tema, Borrego enfatiza a importância daquele segmento populacional envolto em práticas comerciais em um período anterior ao desenvolvimento da lavoura canavieira. Corroborando com os aspectos salientados por Alice Canabrava, acerca da concentração de riquezas nas mãos destes indivíduos, a autora aponta que “se nos restringirmos ao contexto da cidade de São Paulo e compararmos os cabedais dos homens de negócio com os do grupo agrário – tanto pelos inventários, como pelo censo de 1765 –, os valores indicam que os mercadores e os homens de negócio eram detentores de avultados patrimônios e integravam a elite econômica paulistana setecentista”⁸³.

Através da pesquisa de Maria Luíza Marcílio referente ao crescimento demográfico paulista ao longo do XVIII, bem como os trabalhos de John Monteiro, Ilana Blaj, Milena Maranhão e Maria Aparecida Borrego – estes concernentes a um recorte cronológico anterior ao nosso, mas sem deixarem de ser pertinentes ao problema aqui exposto –, observamos que a capitania de São Paulo atuava como fornecedora de gêneros de subsistência para as demais regiões da América portuguesa, de forma que sua inserção dentro do Império luso era anterior ao advento da lavoura canavieira em fins do XVIII. Sendo assim, é possível propor que aquelas medidas adotadas pelos Capitães Gerais neste período, que visavam incentivar o comércio direto com o Reino, não representavam uma prática metropolitana que tinha como objetivo a integração da capitania ao restante do Império português, visto que esta já se

⁸² Maria Aparecida de Menezes Borrego. *Op. cit.*, p. 316.

⁸³ *Idem*, p. 317.

dava por meio das exportações de variados produtos para as demais localidades da colônia.

Nesse sentido, ao apontar para a existência de uma ativa rede mercantil interna à capitania paulista já em meados do século XVII, é possível questionar aquelas interpretações que atribuem à chamada “lei do porto único” o significado de medida voltada à “recuperação” econômica de São Paulo através do estabelecimento de um comércio direto com a metrópole. Assim, reconhecendo que a propalada “pobreza” e “decadência” de São Paulo não correspondem ao complexo panorama apresentado por esta bibliografia recente, qual seria o significado destas medidas adotadas pelos Capitães Gerais em fins do XVIII e início do XIX? Quais grupos teriam se beneficiado com tal resolução, em detrimento dos interesses daqueles grupos de produtores e negociantes envolvidos nas redes internas de comércio?

A complexidade dos significados da chamada “lei do porto único” foi apontada por alguns autores, permitindo assim, a melhor compreensão dos impactos que tal medida trouxe, sugerindo uma situação diversa daquela apresentada pela historiografia “tradicional”. Entre estes estudos, é significativo o artigo de Pasquale Petrone⁸⁴. Compartilhando da idéia de que o movimento do porto de Santos teria crescido logo após ser restabelecida a autonomia paulista, em 1765, o autor propõe que o desenvolvimento econômico do planalto por si só não justificaria a revitalização do porto santista, isto porque a produção açucareira poderia ser exportada por outros portos da capitania, como Paranaguá, Iguape, São Sebastião e Ubatuba. O fator determinante para a valorização do porto de Santos teria sido a iniciativa dos Capitães Gerais Bernardo José de Lorena e Antonio José da Franca e Horta em proibir o livre comércio marítimo e estabelecer a concentração das exportações em um só local. A proibição à livre exportação adotada por esses dois governadores, segundo o autor, restringiria a possibilidade de desenvolvimento dos demais portos da capitania paulista, como aqueles situados em Ubatuba, São Sebastião e Iguape, por onde era escoada a produção das regiões vizinhas.

⁸⁴ Pasquale Petrone. “Povoamento e caminhos no século XVIII e primeira metade do século XIX”. In: *A Baixada Santista: aspectos geográficos*. Vol. II. São Paulo: Edusp, 1965, p. 75-138.

Em seu livro⁸⁵, Rosângela Dias da Ressurreição trata da repercussão negativa da “lei do porto único” em São Sebastião, destacando o grande prejuízo representado pela medida imposta por Bernardo José de Lorena. Segundo a autora, a cultura de cana de açúcar fora a mola mestra da economia da vila de São Sebastião no período compreendido entre o final do século XVIII até as primeiras décadas do XIX, e que grande parte desta produção era destinada ao Rio de Janeiro, onde era possível encontrar preços mais favoráveis:

“(…) uma pipa de aguardente era vendida por 24\$000, enquanto no Rio de Janeiro, pelo mesmo, se pagavam 50\$000; ainda haviam que ser pagos no porto [de Santos] pesados tributos que absorviam o preço da mercadoria, levando os exportadores ao desespero.”⁸⁶

Ao procurar promover o comércio direto com Portugal através do porto de Santos, Lorena teria desferido um golpe contra os negociantes das vilas do litoral norte. Com a retomada da liberdade de comércio a partir do governo de Mello Castro, em 1798, os produtores de cana de açúcar da vila de São Sebastião logo puderam se recuperar dos danos causados pelas restrições comerciais:

“Nesse ano a produção foi de 12.747,5 arrobas de açúcar, o que dava um rendimento médio por engenho de 531 arrobas, superior à media na capitania de São Paulo, que foi de 314,3 arrobas por engenho. Relevantes dados estes, que comprovam a importância de cultura de cana de açúcar e da aguardente no litoral, mesmo antes do surto canavieiro em serra acima”.⁸⁷

Mesmo depois de quase dez anos de vigência das medidas restritivas à livre exportação, a produção açucareira da vila de São Sebastião teve uma rápida recuperação logo que a liberdade de comércio foi restituída. Para a autora, isso se explica pelo fato da chamada “lei do porto único” ter atingido os distintos produtores

⁸⁵ Rosângela Dias da Ressurreição. *São Sebastião: transformações de um povo caiçara*. Coleção Memória dos Municípios Brasileiros, São Paulo: Ed. Humanitas – FFLCH/USP, 2002. Além deste trabalho, destacamos mais três obras que descrevem as condições da vila de São Sebastião e Ubatuba em fins do século XVIII e início do XIX: Antônio Paulino de Almeida, *Memória histórica sobre São Sebastião*. São Paulo: EDUSP, 1959; e Oscar Holme, *Ubatuba: de uma agricultura de subsistência para uma agricultura comercial*. Tese de Doutorado - FFLCH/USP, São Paulo, 1971; além da já mencionada obra de Maria Thereza Petrone sobre a lavoura canavieira em São Paulo.

⁸⁶ Idem, p. 86.

⁸⁷ Rosângela Dias da Ressurreição, *Op. cit.*, p. 82.

em graus diferentes, uma vez que aqueles que sofreram mais com a proibição foram os pequenos plantadores que dependiam dos engenhos de terceiros para fabricarem o açúcar, enquanto que estes últimos não chegaram a desativar as suas próprias máquinas, já que uma pequena produção persistiu durante os anos em que vigorava a proibição.

Através dos dados levantados por Ramon Vicente Garcia Fernandez⁸⁸, é possível ter uma noção mais detalhada das conseqüências que as medidas de Bernardo José de Lorena e Antonio José da Franca e Horta proporcionaram para o litoral paulista. De acordo com Fernandez, a proibição adotada por Lorena não chegou a paralisar as atividades econômicas da região, pois ainda no ano de 1797, a produção do açúcar em São Sebastião era de 12.747 arrobas, enquanto que a produção referente ao ano de 1798, quando as medidas restritivas ao comércio paulatinamente foram suspensas, atingiu 22.112 arrobas. Além destes números, outros dados apresentados pelo autor sugerem que a ordem de Lorena parece não ter sido muito efetiva, uma vez que, enquanto a “lei do porto único” vigorava, fora produzida uma quantidade de açúcar superior daquela que futuramente seria fabricada na mesma região no período compreendido entre 1801 e 1836.

Não obstante, Fernandez aponta um aspecto desconsiderado pela historiografia por outros autores: as restrições comerciais impostas pelo Governador Franca e Horta teriam tido repercussões mais drásticas do que aquelas adotadas por Lorena. Para o autor, na primeira década do século XIX, o comércio do açúcar produzido nesta região sofreu uma queda muito mais acentuada daquela observada na administração de Lorena, de modo que, mesmo após a suspensão dos entraves ao livre comércio, em 1807, a lavoura canavieira desta região nunca mais iria recuperar o antigo ritmo de crescimento.

Por sua vez, o estudo de Denise Mendes⁸⁹ revela que, além das ordens que visavam a urbanização da cidade de São Paulo e a preocupação com a demarcação das fronteiras da capitania, o Capitão General Bernardo José de Lorena buscou fortalecer a economia paulista através do comércio direto com Portugal. Nesse sentido, o mesmo Governador empenhou-se em conservar caminhos e estradas para facilitar a exportação e a importação dos gêneros produzidos no interior da capitania. O calçamento do caminho da serra do Cubatão, segundo a autora, seria conseqüência imediata da “lei do

⁸⁸ Ramon Vicente Garcia Fernandez. *Transformações econômicas no litoral norte paulista (1778-1836)*. São Paulo, 1992, Tese de Doutorado, Depto. de Economia, FEA-USP.

⁸⁹ Denise Mendes. *A Calçada do Lorena: o caminho de tropeiros para o comércio do açúcar paulista*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH-USP, 1994.

porto único”, uma vez que o Caminho do Mar não poderia continuar no estado lastimável em que se encontrava, impedindo o transporte de mercadorias para o porto de Santos, onde estas seriam embarcadas. Para Mendes, essa “lei” tinha como principal objetivo aumentar a arrecadação dos impostos na Alfândega de Santos, já que por ela seriam obrigados a passar toda produção que era exportada pela via marítima. Concentrando as exportações em um só porto, a medida de Lorena também dificultaria o contrabando e desvios de cargas realizados nos diversos portos do litoral paulista.

Já em seu estudo sobre a economia paulista em fins do século XVIII, Corcino Medeiros dos Santos⁹⁰ faz levantamento pormenorizado da documentação relativa ao movimento de embarcações do porto de Santos para Lisboa no decênio de 1790 a 1800, constatando assim, a ineficiência da chamada “lei do porto único” no que tange o estabelecimento de um comércio direto entre São Paulo e a metrópole. Segundo os dados apresentados pelo autor referentes à exportação paulista, e que foram apresentados pelo Capitão General Lorena em Relatório apresentado ao seu sucessor, a restrição ao livre comércio dos portos da capitania teria permitido no final do seu governo, o carregamento de doze navios em Santos com a carga composta de açúcar, arroz, café, e outros gêneros, com destino a Portugal. No entanto, de acordo com o autor, apenas no ano de 1794 foi registrada em Lisboa a entrada de doze navios despachados pelo porto santista, que carregavam entre outros gêneros, 106.078 arrobas de açúcar. Esta quantia, muito acima das 61.402 arrobas de açúcar produzidas pelas vilas de serra acima no mesmo ano, sugerem que estas mesmas embarcações teriam completado as respectivas cargas no porto do Rio de Janeiro, contrariando mais uma vez, a hipótese do efetivo estabelecimento de um comércio direto entre a capitania paulista e a metrópole através da “lei do porto único”.

Segundo Corcino dos Santos, as repercussões negativas da chamada “lei do porto único” não se restringiram ao litoral paulista, pois para obterem a Carta de Guia na Alfândega santista, os negociantes da região interiorana da capitania faziam grandes despesas, o que explicaria as diversas representações enviadas à Coroa pelos oficiais das câmaras contrários ao “monopólio” de Santos. O autor não esclarece o que seriam estas Cartas de Guia, mas é possível inferir que se tratava de um documento emitido pela Alfândega de Santos no momento em que eram pagos os Dízimos referentes aos produtos exportados.

⁹⁰ Corcino Medeiros dos Santos. “Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII”. In: *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo, 1993, p. 145-162.

A movimentação das embarcações oriundas do porto santista com destino aos portos no ultramar português foi levantada de forma sistemática por Pablo Mont Serrath em sua dissertação de mestrado⁹¹, possibilitando assim, uma maior compreensão da dinâmica comercial paulista com a metrópole e a África nos anos de vigência da chamada “lei do porto único”. Segundo os dados apresentados por Mont Serrath, no período entre 1789 e 1797, precisamente quando as medidas restritivas de Bernardo José de Lorena concentravam as exportações paulistas no porto de Santos, observa-se um crescimento significativo no número de embarcações carregadas com variados gêneros produzidos em São Paulo, notadamente o açúcar, o anil, o arroz e o algodão, em direitura ao porto lisboeta.

Tabela 1: Quantidade de embarcações que entraram e saíram do porto de Santos para portos transatlânticos (1774-1801)⁹²

Ano	Embarcações
1774	1
1775	1
1785	1
1786	1
1788	1
1789	2
1790	2
1791	5
1792	8
1793	4
1794	11
1795	5
1796	3
1797	3
1798	3
1799	5

⁹¹ Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e Conflitos na São Paulo restaurada: Formação e Consolidação da Agricultura Exportadora (1765-1802)*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH-USP, 2007.

⁹² Cf. Idem, p. 130 e 233.

1801	3
1802	2

Cabe aqui ressaltar que, entre todos estes portos transatlânticos para onde os navios saídos de Santos rumavam, somente nos anos de 1789, 1793, 1794 e 1795 é que os portos de Benguela e Angola constaram como destinos. Excetuando-se o ano de 1794, quando duas embarcações destinaram-se às referidas praças, o comércio entre São Paulo e África não movimentou mais do que um navio, confirmando ainda mais a importância da cidade do Rio de Janeiro como centro intermediário no fornecimento da mão-de-obra negra cativa para a capitania. Nos demais anos, Lisboa surge como o principal destino destas embarcações, de modo que a cidade do Porto aparece apenas uma vez, no ano de 1795.

Ademais, assim como demonstrou Corcino Medeiros dos Santos, Mont Serrath indica que parece infundada a afirmação feita por Bernardo José de Lorena ao seu sucessor acerca da capacidade de serem carregados 12 navios por ano, graças à concentração das exportações paulistas através do porto de Santos. Conforme foi levantado pelo autor, este volume de embarcações não foi atingido em nenhum dos anos da administração de Lorena, nem ao menos no ano de 1794, data apontada por Medeiros dos Santos como aquela que unicamente se efetivou tamanha remessa. Na tabela acima apresentada, nota-se que neste ano não mais do que 11 navios saíram de Santos em direção aos portos transatlânticos, sendo que, entre este total, 9 deram entrada em Lisboa, enquanto que os demais se destinavam aos referidos portos africanos.

À primeira vista, ao indicarem um expressivo incremento na movimentação de embarcações entre os portos de Santos e o Reino, estes números comprovariam o suposto êxito da chamada “lei do porto único”, ainda mais se comparados ao período anterior e posterior à vigência de tal medida. No entanto, conforme a bibliografia consultada, sabemos que a praça do Rio de Janeiro não deixou de exercer importante função como mediadora na integração da capitania de São Paulo nas redes mercantis do Império lusitano, mesmo durante as administrações de Bernardo José de Lorena e Antônio José da Franca e Horta. Nesse sentido, o sucesso do estabelecimento efetivo de uma rede direta de comércio entre a praça santista e Portugal parece não ter criado raízes sólidas entre os lavradores e negociantes paulistas, uma vez que, cessada tal obrigatoriedade durante a administração de Antonio Manuel de Mello Castro e

Mendonça, observa-se uma expressiva queda no ritmo deste tipo de comércio, enquanto que as transações com a praça carioca parecem não ter sido afetadas.

Ao invés de denotar uma situação de “decadência” ou “pobreza” da capitania de São Paulo, a predileção destes grupos produtores e mercantis em persistirem na manutenção de um comércio ativo com o Rio de Janeiro, em detrimento daqueles grupos interessados no estabelecimento de um comércio direto com o Reino, demonstra a existência de redes comerciais internas à colônia que ofereciam a muitos a oportunidade de acumular fortunas. Dessa forma, consideramos pertinente relativizar aquelas interpretações que relegam a um segundo plano a dinâmica engendrada por este tipo de atividade mercantil, valorizando apenas o desenvolvimento da economia exportadora paulista a partir do desenvolvimento da lavoura canavieira.

Por mais que “o ‘sentido’ do estabelecimento de uma agricultura de exportação seja enviar produtos para Portugal, e não para o mercado interno”⁹³, acreditamos que as ordens emanadas pela Coroa no sentido de fomentar um comércio ativo entre o Reino e as colônias, e que eram transmitidas às instâncias locais da capitania, em muitos casos, chocavam-se com interesses de grupos locais que pressionavam os administradores metropolitanos com vistas a atingir seus objetivos. É o que fica explicitado nas variadas e contraditórias posturas assumidas pelos Capitães Gerais de São Paulo, na segunda metade do século XVIII, ao decidirem sobre a política de exportação da capitania, ora estabelecendo um comércio direto entre Santos e Lisboa, ora franqueando os portos paulistas ao comércio intercolonial.

Assim, através da bibliografia consultada aliada aos elementos obtidos na documentação que trataremos nos capítulos seguintes, pudemos observar a tensão existente entre grupos locais no que concerne ao modo de se realizar o comércio da capitania, sugerindo, portanto, que as medidas adotadas pelos Capitães Gerais paulistas no final do XVIII e início do XIX dizem respeito não propriamente à política metropolitana relativa à uma “efetiva” inserção de São Paulo nas linhas mercantis do Império português, mas sim, à pressões exercidas por estes mesmos grupos junto aos governadores e demais autoridades locais, uma vez que a integração paulista nas redes de comércio internas à colônia já era observada em meados do século XVII. “Decadência” e “pobreza” assumem desta forma, significados diversos do que comumente foram atribuídos por parcela dos autores que trataram o tema, passando a

⁹³ Pablo Oller Mont Serrath. *Dilemas e Conflitos na São Paulo restaurada (...)*, p. 106.

indicar o embate de diferentes grupos locais e de diversos projetos de atuação mercantil paulista, manifesto principalmente nas tensões geradas em torno da instauração e supressão do “porto único” em Santos.

Esta disputa entre os grupos locais da capitania de São Paulo nas últimas décadas do setecentos foi abordada por Ana Paula Medicci, em sua dissertação de mestrado⁹⁴, ao analisar o discurso de “pobreza” e “decadência” construído por viajantes e autoridades paulistas. Partindo da historiografia mais recente que questiona a imagem do “pauperismo” de São Paulo no período, a autora observa uma contradição entre a situação econômica local e o relato contido na documentação produzida. Para Medicci, a existência de atividades comerciais de considerável importância voltadas ao abastecimento de outras capitanias anteriormente à expansão da lavoura exportadora, em fins do século XVIII, opunha-se ao panorama apresentado nos relatos escritos por pessoas ligadas à administração de São Paulo, que insistiam em ressaltar a “ociosidade” e a “vadiagem” da população organizada em pequenas e médias propriedades dedicadas à agricultura de gêneros de subsistência.

Segundo a autora, a idéia de “decadência” encontrada nestas fontes, baseava-se na ausência de culturas tidas como “lucrativas”, ou seja, a produção de gêneros que pudessem ser exportados diretamente para o Reino. Assim:

“(...) o argumento da ‘pobreza’ e da ‘decadência’ de São Paulo fundamenta os discursos acerca da capitania então formulados não apenas como um elemento de retórica ou expressão da ‘realidade’ paulista, mas também como um instrumento com vistas a justificar a defesa e implantação de práticas favoráveis aos interesses de grupos de poder locais, em nome dos quais estes funcionários paulistas estariam falando.”⁹⁵

Portanto, a chamada “lei do porto único” seria para a autora, uma destas “práticas favoráveis” a interesses de determinados grupos locais da capitania, que provavelmente se beneficiariam da concentração da saída de gêneros pelo porto de Santos. Medicci não designa esta medida como uma simples prática monopolista, consequência da política metropolitana de proibição do comércio marítimo, ou mesmo

⁹⁴ Ana Paula Medicci. *Entre a “decadência” e o “florescimento”*: a Capitania de São Paulo na interpretação de memorialistas e autoridades públicas (1782-1822). São Paulo: FFLCH-USP, 2005.

⁹⁵ Idem, p. 09.

como uma “solução” para que a capitania de São Paulo pudesse sair de sua “letargia”, integrando-se enfim, ao comércio Atlântico. Assim,:

“(...) podemos dizer que, durante o século XVIII esta região [a Capitania de São Paulo] não só deixou de ser simples área de fronteira e de passagem das tropas de abastecimento que impulsionavam a povoação do Rio de Janeiro e das Minas Gerais, como inseriu-se cada vez mais nas redes de comércio interno à América portuguesa e tornou-se área de enraizamento de interesses ligado à produção e comércio de gêneros agrícolas e de gado.”⁹⁶

Neste mesmo sentido, são significativos os resultados apresentados por Francisco Luna e Hebert Klein em trabalho recente⁹⁷, no qual podemos observar a importância da lavoura mercantil de abastecimento como geradora de recursos para o pleno desenvolvimento da produção açucareira a partir de 1765. Apesar de considerarem São Paulo como região de fronteira e pobre ao longo do XVIII, e que se comparada “ao restante do Brasil, era uma região atrasada, povoada por elementos marginais da sociedade portuguesa”⁹⁸, Luna e Klein demonstram a diversidade de gêneros produzidos que atenderiam a um intenso mercado interno colonial. Assim, antes do advento da lavoura canavieira, a economia paulista “baseou-se principalmente nas culturas de subsistência, sobretudo milho, feijão e arroz, juntamente com alguma produção de mandioca e trigo”, bem como na fabricação de “açúcar e aguardente para consumo local, algodão fiado e transformado em tecidos rústicos, e criavam porcos, vacas, bois e mulas, além de pescar em pequenas quantidades no litoral”⁹⁹.

Ao analisarem a estrutura de posse de escrava nas diversas regiões produtoras da capitania paulista, os autores constatam também que as unidades produtoras de cana-de-açúcar continuariam a se dedicar à produção de gêneros alimentícios, que visavam não apenas o auto-consumo, como também, a comercialização com as regiões de Minas Gerais e Rio de Janeiro. Dessa forma, Luna e Klein ressaltam que em São Paulo, mesmo durante o auge da produção açucareira durante a primeira década do XIX, não predominava a grande propriedade monocultora como no Nordeste. Além disso, uma outra característica intrínseca da produção agrícola paulista seria o emprego de mão-de-

⁹⁶ Ana Paula Medicci. *Entre a “decadência” e o “florescimento” (...)*, Op.cit., p. 162.

⁹⁷ Francisco Vidal Luna e Hebert Klein. *Evolução e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo:Edusp, 2006.

⁹⁸ Idem, p. 25.

⁹⁹ Ibidem, p 33.

obra escrava no cultivo de gêneros de subsistência, sendo que este continuaria a ter suma importância dentro da economia paulista.

Os caminhos apontados por esta historiografia mais recente demonstram a complexidade da economia e sociedade paulistas em fins do século XVIII, observada antes mesmo da expansão da lavoura exportadora através do fomento dado ao cultivo de gêneros como o açúcar e o anil. Pelo contrário, notamos que mesmo durante os anos em que a chamada “lei do porto único” vigorou, São Paulo não deixou de participar ativamente das redes comerciais existentes entre as capitanias circunvizinhas, com destaque ao Rio de Janeiro.

Compreendida por muitos autores como um “meio” de inserção de São Paulo no comércio com a metrópole, a “lei do porto único” é apontada geralmente como uma ação visando o “reerguimento” da acentuada “pobreza” da capitania, imposta pela administração régia por intermédio dos Capitães Gerais. No entanto, através da leitura da bibliografia recente, é possível contrariar estes aspectos, ao mesmo tempo em que se justificam outras hipóteses. Entre elas destacamos o caráter de disputa entre os grupos de pressão no âmbito da capitania de São Paulo, ora envolvidos em práticas mercantis internas à colônia, ora aqueles dispostos a concentrar as exportações no porto de Santos, em vistas à uma “autonomia” perante os negociantes radicados na praça do Rio de Janeiro.

1.3 São Paulo: negócios e negociantes

Ao analisar a posição ocupada pela cidade do Rio de Janeiro dentro da dinâmica colonial e de suas relações com as demais áreas do Império português em fins do século XVIII, Corcino Medeiros dos Santos¹⁰⁰ aponta em estudo específico sobre o tema que a preponderância exercida pelo porto carioca tivera início já no início do setecentos após a abertura do Caminho Novo, tornando-se assim, o principal escoadouro de metais preciosos das Minas Gerais. Em meados do século, a partir do vice-reinado de D. Luiz de Almeida Portugal, Marquês do Lavradio (1769-1778), a produção de açúcar e outros gêneros, tais como o anil, a aguardente de cana e o arroz, permitiram que fosse

¹⁰⁰ Corcino Medeiros dos Santos. *O Rio de Janeiro e a conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

estabelecido na praça do Rio de Janeiro um comércio exterior mais volumoso do que qualquer outro porto do Brasil. Segundo o autor, este desenvolvimento agrícola teria permitido a todos os navios que procuravam o porto carioca o preenchimento de suas respectivas cargas, sem a necessidade de recorrerem aos portos da Bahia ou de Pernambuco para obterem as mercadorias de torna-viagem.

Conforme Medeiros dos Santos, a hinterlândia do porto do Rio de Janeiro abrangia neste período, toda a baixada fluminense bem como a área do planalto central (Centro-Oeste) e a região localizada entre o atual estado do Espírito Santo e o Rio da Prata, que se interligavam por meio de diversos portos subsidiários que despachavam suas mercadorias através da Alfândega carioca. Era o que ocorria em São Paulo, de acordo com o autor, entre os anos de 1799 e 1802, durante a administração de Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, quando praticamente todos os portos paulistas mantinham este intercâmbio com a sede do vice-reinado.

Em estudo anterior¹⁰¹, Eulália Maria Lahmeyer Lobo buscou analisar as origens desta preponderância assumida pela cidade e porto do Rio de Janeiro na segunda metade do século XVIII e a concomitante conformação de uma “burguesia mercantil” carioca neste período. Segundo a autora, as políticas adotadas por Pombal concernentes ao comércio colonial, como o controle acentuado ao contrabando e a extinção do sistema de frotas em 1763, representaram duros golpes ao comércio praticado no porto do Rio de Janeiro. Da mesma forma, para Lahmeyer Lobo, a instalação do aparelho burocrático decorrente da transferência da sede do vice-reinado para o Rio de Janeiro, também em 1763, tivera como consequência direta o recrudescimento do cumprimento estrito das Leis Régias acerca do comércio colonial. Mesmo a autonomia da Câmara Municipal e sua atuação como *locus* privilegiado de lutas dos interesses de negociantes e lavradores cariocas foram prejudicadas em virtude da política centralizadora da Coroa, que, entre outras medidas, criava o cargo de Juízes de Fora e instituía a total subordinação das Câmaras da América portuguesa aos Tribunais de Apelação da Monarquia.

O fim do sistema de frotas agravaria ainda mais esta situação, uma vez que, enquanto este ainda operava, “a praça do Rio de Janeiro ficava repleta de mercadores e as feiras duravam três meses e eram as maiores do mundo”¹⁰². Para a autora, a prosperidade da capitania do Rio de Janeiro, manifesta na sua destacada posição de

¹⁰¹ Eulália Maria Lahmeyer Lobo. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. 1º vol. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

¹⁰² Idem, p. 40.

grande produtora de açúcar, cachaça, arroz, anil, café, couros, óleos e banha de baleia, pau-brasil, etc., seria gravemente atingida pelas reformas encabeçadas por Pombal a tal ponto que “o volume do comércio de fazendeiros exportadores e comerciantes se reduziu à metade”¹⁰³.

Além desta conjuntura desfavorável aos negócios realizados na praça carioca verificada pela autora, somavam-se as repercussões negativas oriundas da crise da extração aurífera nas Minas Gerais. Segundo a Lahmeyer Lobo, as transações mercantis realizadas nas regiões mineradoras eram frequentemente feitas através de um complexo sistema de crédito, no qual “empenhava o mineiro aos comerciantes locais que em cadeia sucessiva deviam às praças do Rio de Janeiro e Bahia, sendo que os negociantes destas cidades, por sua vez, deviam grandes somas aos de Lisboa e esses, por seu turno, à feitoria britânica”¹⁰⁴. Neste momento crítico da economia do Rio de Janeiro, na opinião de Lahmeyer Lobo, fica flagrante a dependência dos setores produtivos em relação ao capital comercial concentrado nas mãos de um grupo restrito de negociantes. De acordo com a autora, este sistema de crédito que permeava as práticas mercantis da colônia teria como principal objetivo a garantia de uma maior agilidade nas trocas realizadas no âmbito de uma economia carente de circulação monetária.

Diferentemente daquilo que Corcino Medeiros dos Santos aponta em seu trabalho, Lahmeyer Lobo afirma que a capitania do Rio de Janeiro vivenciaria um quadro de “declínio” econômico que iria se alterar somente no último quartel do século XVIII, graças a mudanças na conjuntura internacional do período que acabaram criando brechas para os produtos coloniais brasileiros no mercado europeu. Entre estas mudanças conjunturais apontadas pela autora, destacam-se o colapso da produção açucareira após a revolução no Haiti e o conseqüente aumento do consumo do açúcar do Império português. No Rio de Janeiro, tais mudanças fariam com que, entre 1775 e 1805, a exportação de açúcar realizada pelo porto carioca tivesse seu volume quadruplicado e o seu valor sextuplicado.

Ao lado deste “renascimento agrícola”, Lahmeyer Lobo salienta o expressivo incremento das atividades do porto carioca, de modo que, em 1791, cerca de 625 navios atracaram no dito cais, sendo que 579 correspondiam a embarcações de pequena tonelagem envolvidos com o comércio de cabotagem. Em sua grande maioria, estas embarcações provinham de outras regiões da capitania do Rio de Janeiro, como por

¹⁰³ Eulália Maria Lahmeyer Lobo. *Op. cit.*, p. 40.

¹⁰⁴ *Idem*, p. 36.

exemplo, a região de Campos dos Goitacazes, Macaé, Paraty, Ilha Grande, Cabo Frio, e de outras partes da colônia, a exemplo de Rio Grande do Sul, Bahia, Santa Catarina, Pernambuco e das vilas do litoral norte paulista, com destaque a São Sebastião. Segundo a autora, a carga transportada por estas embarcações era composta em grande parte por gêneros como a aguardente, o arroz e variados tipos de couros, e estes eram destinados tanto ao consumo local quanto à reexportação para o Reino.

Por sua vez, o açúcar descarregado no porto do Rio de Janeiro era originário de grandes regiões produtoras, tais como Campos dos Goitacazes, Cabo Frio, Macaé e a vila de São Sebastião. Em 1799, momento destacado pela autora como o auge deste “renascimento agrícola”, a capitania do Rio de Janeiro possuía 515 engenhos de açúcar, sendo que mais da metade destes estavam localizados na área de Campos dos Goitacazes, e cerca de 250 engenhos especializados na produção de aguardente de cana e 405 fábricas de anil. De acordo com a autora, a ampliação no número de engenhos de açúcar e aguardente, bem como a aquisição de novas terras e a compra de equipamentos foram estimuladas de forma decisiva graças aos financiamentos oferecidos pelos negociantes radicados na cidade do Rio de Janeiro e daqueles residentes em Portugal. Para Lahmeyer Lobo, a oferta de créditos não se restringia apenas aos grandes produtores, já que eram comuns os casos de pequenos lavradores que se associavam entre si para construir seus próprios engenhos.

Na opinião da autora, a expansão da agricultura de exportação no Rio de Janeiro nas últimas décadas do século XVIII, constituiu fator determinante para a consolidação destes mesmos negociantes cariocas como um expressivo grupo de pressão, “individualizado e independente dos grandes fazendeiros, capaz de fornecer créditos ao Rei e aos proprietários rurais e que se fazia representar na Câmara Municipal e diretamente junto ao Rei e aos órgãos de cúpula da administração da metrópole”¹⁰⁵. Outra característica desta “burguesia mercantil numa sociedade de plantação tropical”, era a sua desvinculação a algum tipo de propriedade agrícola, o que é salientado pela autora ao afirmar que, dos 126 negociantes envolvidos no comércio atacadista, somente 32 eram proprietários rurais, e mesmo nestes casos, a maioria teria adquirido terras apenas na velhice.

Em seu texto, Lahmeyer Lobo frisa a estreita relação entre a conjuntura internacional e o expressivo incremento verificado na capitania do Rio de Janeiro em

¹⁰⁵ Eulália Maria Lahmeyer Lobo, *Op. cit.*, p. 56.

fins do século XVIII. Para a compreensão do contexto político e econômico mais amplo e seus reflexos na América portuguesa, é significativa a categoria “segunda escravidão” proposta por Dale Tomich, a qual comportaria novos formatos na estruturação da exploração da mão-de-obra escrava a partir da revolução em Saint Domingue (Haiti), em 1789¹⁰⁶. Em oposição à “primeira escravidão”, na qual prevalecera as políticas coloniais mercantilistas, a “segunda escravidão” teria comportado diversas modificações consoantes ao advento da economia-mundo industrial, observada desde as últimas décadas do setecentos, impondo “aos senhores de escravos das Américas a necessidade do aumento constante da produtividade de seus cativos, sob o risco de serem excluídos do mercado mundial”¹⁰⁷. Para Tomich, a reestruturação político-econômica observada após o colapso das antigas regiões produtoras do Caribe inglês e francês, trouxe consigo o estímulo ou até mesmo o surgimento de “novas zonas de produção escravista”¹⁰⁸, entre as quais, podemos incluir as capitanias de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, que passam a configurar expoentes áreas exportadoras de gêneros tropicais para o mercado europeu.

Nesse sentido, através dos estudos de Dale Tomich, é possível ampliarmos os significados do chamado “renascimento agrícola”, fenômeno apontando por grande parte dos autores consultados, tido como simples efeito das diretrizes impostas pela metrópole portuguesa às possessões ultramarinas. Tomich, por sua vez, propõe em seus estudos a análise global das transformações em todo o Atlântico, ocorridas em função do surgimento da economia-mundo, nas quais se inseriam todo o crescimento produtivo e comercial verificado na América portuguesa no período ora estudado.

A dinâmica do mercado fluminense apontada por Lahmeyer Lobo também foi referenciada por Cecília Helena de Salles Oliveira em seu estudo desenvolvido acerca do processo de Independência e de suas diversas interpretações¹⁰⁹. Neste sentido, para a melhor compreensão do processo observado nas duas décadas iniciais do século XIX, a autora recua sua análise para meados do XVIII, quando se observavam mudanças

¹⁰⁶ Dale W. Tomich. *Through the Prism of Slavery: Labor, Capital, and World Economy*. Boulder, Co.: Rowman & Littlefield Publ., 2004, p. 56-71.

¹⁰⁷ Rafael de Bivar Marquese, Tâmis Parron, Márcia R. Berbel. *Epílogo – Brasil e Cuba no terceiro atlântico*. Texto apresentado nos debates promovidos pelo Projeto Temático A Fundação do Estado e da nação brasileiros (c. 1780 – c. 1850), coordenado pelo Prof.º Dr.º István Jancsó. (versão mimeografada), p. 01.

¹⁰⁸ Dale W. Tomich. “A riqueza do império: Francisco Arango y Parreño, economia política e a segunda escravidão em Cuba”. In: *Revista de História*. São Paulo, n.º 149 (2º - 2003), p. 11-43.

¹⁰⁹ Cecília Helena L. de Salles Oliveira. *A Astúcia Liberal: Relações de Mercado e Projetos Políticos no Rio de Janeiro (1820-1824)*. Bragança Paulista: EDUSF e Ícone, 1999.

fundamentais na política metropolitana, aliadas às transformações no funcionamento do mercado internacional geradas após o incremento das produções manufatureiras. De acordo com Salles Oliveira:

“As transformações que se operavam no Rio de Janeiro antecederam a transferência da Corte portuguesa em 1808, pois foi no decorrer das décadas de 1770, 1780 e 1790 que se intensificou a formação de lavouras de cana-de-açúcar, algodão, anil, tabaco e gêneros alimentícios em terras devolutas, nas áreas ocupadas por posseiros e em sesmarias anteriormente pertencentes à Companhia de Jesus.”¹¹⁰

Esta dinamização notada na praça do Rio de Janeiro expressava, segundo a autora, a manifestação da desorganização das regulamentações do Antigo Regime, bem como a conformação de relações de mercados liberais observadas juntamente ao processo de mercantilização da terra e da força de trabalho ora em processo. Durante o vice-reinado do Marquês do Lavradio e de Luís de Vasconcellos e Souza (1778-1790), houve a expansão das lavouras e atividades pastoris por regiões da capitania do Rio de Janeiro, com destaque ao Recôncavo da Guanabara e Campos dos Goitacazes, ocupadas até então por posseiros e indígenas. Estas áreas de ocupação e povoamento antigos tornaram-se cada vez mais alvo de disputas e foram apropriadas por aqueles negociantes e proprietários radicados na sede do vice-reinado interessados em uma exploração “lucrativa” das terras. Conforme a autora, este movimento vinculava-se às “circunstâncias particulares das relações coloniais que vigoravam neste momento e à reorganização das atividades econômicas em Minas Gerais e no Rio de Janeiro, motivada pela diminuição da produção do ouro”¹¹¹.

O aumento da produção de diversos gêneros em decorrência dos investimentos em prol do desenvolvimento das lavouras comerciais, de acordo com Salles Oliveira, redundaram na concentração da propriedade de terras nas mãos de negociantes e ricos produtores da cidade do Rio de Janeiro e na simultânea difusão de práticas de arrendamento e aforamento, dado o expressivo número de homens pobres alijados do acesso à propriedade.

Tais mudanças observadas na capitania do Rio de Janeiro nas décadas finais do XVIII demonstram que, ao lado da reconfiguração da estrutura fundiária através da

¹¹⁰ Cecília Helena L. Salles Oliveira. *Op. cit.*, p. 61.

¹¹¹ *Idem.*, p. 63.

expansão e incorporação das terras e da força de trabalho de antigos moradores e posseiros, era significativa a crescente importância de um restrito grupo de negociantes que atuavam não apenas no comércio atacadista, mas também na venda de escravos e no controle das linhas de crédito.

As fortunas detidas por estes negociantes eram auferidas através da comercialização da produção agrícola, uma vez que, “os negociantes atacadistas da praça carioca e as casas comerciais portuguesas que reexportavam a produção colonial para os mercados europeus podiam manipular preços e estoques (...)”¹¹². Assim, ao controlarem as exportações da capitania, estes negociantes da cidade do Rio de Janeiro concentravam boa parte das moedas de ouro, o que tornava estes agentes os únicos detentores da liquidez necessária para efetuarem empréstimos a juros. Neste aspecto, a autora aproxima-se das considerações feitas por Lahmeyer Lobo acerca a carência de circulação monetária na praça carioca e por toda a colônia ao afirmar que “entre 1770 e 1790, as emissões de moeda na cidade do Rio de Janeiro tenderam a diminuir, provocando, juntamente com o arrefecimento da produção mineradora, a falta de numerário”¹¹³.

Com efeito, do mesmo modo que Lahmeyer Lobo apresentou em seu estudo já citado, Salles Oliveira aponta para a dependência dos setores produtivos em relação ao capital concentrado nas mãos dos negociantes cariocas de “grosso trato”, ao salientar que a incorporação das terras de antigos posseiros e a concomitante subordinação destes homens pobres na qualidade de dependentes promovidos pelos grupos proprietários do Recôncavo fluminense e do Campo de Goitacazes, constituíam-se em práticas que visavam “amenizar o endividamento com relação aos negociantes atacadistas que controlavam as linhas de crédito e venda de escravos”¹¹⁴. Neste sentido, eram significativas as medidas adotadas por Pombal em vistas à proteção dos produtores quanto à propriedade de seus escravos e engenhos de açúcar confiscados por execuções

¹¹² Cecília Helena L. Salles Oliveira. *Op. cit.*, p. 73. Em seu estudo sobre o abastecimento da Corte instalada no Rio de Janeiro desde 1808 e a atuação dos homens de negócio naquele período, Lenharo afirma que “o acesso às fontes de produções era facilitada a esses comerciantes através do comércio de gêneros de exportação, como o açúcar, que realizavam conjuntamente com os gêneros de abastecimento. No litoral fluminense, muitos também eram proprietários de engenhos, o que vem explicar a facilidade com que conseguiram concentrar o comércio na região. Outros, através de vínculos de parentesco, conseguiram, com maior facilidade, irradiar sua ação comercial em diferentes regiões”. In: Alcir Lenharo. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1842*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1993, p. 37.

¹¹³ Cecília Helena L. Salles Oliveira. *Op. cit.*, p. 73.

¹¹⁴ Idem, p. 72.

de dívidas contraídas com negociantes, garantindo assim, a produção e domínio sobre a terra. Contudo, assim como salientou a autora, estavam excluídos deste privilégio todos aqueles que não possuíam “fábricas” de beneficiamento do açúcar, ou seja, todos os demais proprietários e demais rendeiros.

Esta mesma temática, acerca da formação e consolidação dos negociantes cariocas como um importante grupo no âmbito das relações mercantis da América portuguesa e demais domínios do Império luso, foi enfocada na obra de João Luis Fragoso, *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790 – 1830*¹¹⁵. Partindo do caso específico da dinâmica econômica da praça carioca, este autor tece uma série de críticas aos principais modelos explicativos da economia colonial brasileira, tradicionalmente consolidados nos estudos de Caio Prado Júnior e Fernando Novais.

A argumentação desenvolvida por João Fragoso ao longo de seu trabalho visa a desconstrução do modelo interpretativo que parte da existência de um suposto “sentido da colonização” da América portuguesa, a qual, inserida no contexto da acumulação primitiva de capital ocorrida ao longo da época Moderna na Europa, atuaria apenas como simples fornecedora de excedentes para as economias centrais do Velho Mundo. Nesta perspectiva, trabalhada inicialmente no clássico de Caio Prado e que fora retomada posteriormente por Fernando Novais¹¹⁶, a economia colonial não suportaria a constituição de um mercado interno suprido por produções locais, e assim tornava-se impossível a acumulação endógena gerada a partir da comercialização destes gêneros. Para Fragoso, a adoção de tal viés interpretativo empobreceria a compreensão da dinâmica econômica da época, uma vez que “o comportamento da economia colonial não pode ser medido apenas pelo desempenho do setor exportador”¹¹⁷.

Nesse sentido, o autor toma o caso específico do Rio de Janeiro de fins do XVIII na tentativa de compor um quadro explicativo diverso deste já consagrado pela historiografia. Entre os anos de 1790 e 1830, o porto carioca teria se consolidado como

¹¹⁵ João Luis Fragoso, *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790 – 1830*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

¹¹⁶ Caio Prado Júnior, *Formação do Brasil Contemporâneo. Colônia*. São Paulo, Livraria Martins Editora, 1942, e Fernando A. Novais, *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial*. Op. cit.

¹¹⁷ João Luis Fragoso, *Op. cit.*, p.19. A importância da produção escravista para o mercado interno também foi abordado em outros estudos, dos quais destacamos Hebe Maria Mattos de Castro. *Ao Sul da História*. São Paulo: Brasiliense, 1987; Maria Efigênia Lage de Resende e Luiz Carlos Vilata. *História de Minas Gerais: as Minas Setecentistas*. Vol. 1 e 2, Belo Horizonte: Autêntica, Companhia do Tempo, 2007; e BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo 1780 – 1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

o principal pólo de importação e redistribuição de escravos africanos para todo o centro-sul brasileiro, além da já mencionada importância no que tange ao comércio de gêneros de abastecimento e demais artigos, como o açúcar, o couro, etc. De acordo com Fragoso, a atuação do porto do Rio de Janeiro dentro deste complexo mercantil ligado ao abastecimento demonstra que, ao lado daquelas grandes unidades agrícolas voltadas à produção para a exportação, era grande a importância das áreas coloniais especializadas no comércio interno, como a região do Rio Grande de São Pedro do Sul, ou mesmo outras que combinavam as exportações tanto para o mercado local quanto para o externo. Neste último caso podemos enquadrar o sul fluminense e a capitania de São Paulo, de onde eram exportados juntamente com o milho e feijão, outros gêneros que visavam o mercado exterior, como a aguardente e o açúcar.

Debruçando-se mais sobre estas áreas dedicadas à produção de alimentos, João Fragoso analisa exemplos de unidades agrícolas em Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, onde a mão de obra empregada não era apenas de caráter familiar. Nesse sentido, o autor identifica casos de unidades que adotavam a força de trabalho escravista, o que indicaria a capacidade de acumulação de tal setor econômico.

Este é o caso da capitania mineira, que em 1819 possuía a maior concentração de cativos de todo o Brasil, de modo que grande parte deles era empregada em atividades destinadas ao abastecimento interno. Para Fragoso, os “números não apenas sugerem que o senhor de escravos padrão de Minas Gerais era o pequeno proprietário, mas apontam também para o fato de que a base da economia mercantil mineira voltada para o mercado interno dificilmente poderia ser classificada apenas como escravista”¹¹⁸.

Citando Sérgio Buarque de Holanda, o autor salienta que já em meados do século XVIII, mais de dois terços da população mineira dedicavam-se à agricultura e a pecuária voltadas para o mercado colonial. Nesta perspectiva, longe de sofrer uma crise com a queda na extração aurífera, Minas Gerais apenas teria sua economia readequada em rumos diversos daqueles antes alicerçados no ouro e nas pedras preciosas.

No caso específico de São Paulo é interessante notar que, entre os anos de 1813 e 1821, apesar de o açúcar ser responsável por 90% do valor das vendas efetuadas pelo porto de Santos, cerca de 24% das consignações de produtos paulistas carregados em navios com destino ao porto carioca eram referentes a alimentos como farinha, feijão, entre outros. Isso sem considerar que, ao lado deste importante comércio marítimo de

¹¹⁸ João Luis Fragoso, *Op. cit.*, p. 131.

alimentos entre os portos das duas capitânicas, havia um intenso comércio de mulas e bovinos e demais gêneros transportados por via terrestre até a praça do Rio de Janeiro.

Segundo Fragoso, entre 1798 e 1828, menos de 2,5% dos chefes de domicílios paulistas eram senhores de engenho ou engenhocas, enquanto que mais de 60% destes enquadravam-se na categoria de lavradores ou lavradores-criadores. Estes dados permitem ao autor inferir que era reduzida a parcela da população paulista envolvida diretamente na produção para o mercado internacional. Para ele, “a economia paulista se assentava, principalmente, na produção de subsistência e naquela voltada para o mercado interno colonial”¹¹⁹.

Da mesma forma que parte da historiografia consultada, João Fragoso afirma que o funcionamento das atividades comerciais no interior da colônia se dava através do adiantamento de mercadorias e de créditos. Essa complexa cadeia de dívidas ativas e passivas que permeava as práticas mercantis entre o Rio de Janeiro e as demais áreas da América portuguesa em fins do século XVIII, é explicada pelo autor pela “inexistência de fortes instituições financeiras públicas ou privadas, que garantissem linhas de créditos”¹²⁰. Para Fragoso, o “capital comercial e usurário” acabava tornando-se o grande fornecedor de empréstimos de um mercado carente de instituições de créditos.

Além deste característico controle da liquidez do sistema, os grandes negociantes radicados na praça carioca integravam o topo da hierarquia econômica da sociedade colonial. Estes homens de “grossa aventura” eram aqueles comerciantes que pertenciam a um limitado grupo de consignatários que concentravam boa parte das atividades mais lucrativas e que desfrutavam de uma maior estabilidade frente às fortes flutuações conjunturais. Eram os negociantes deste restrito grupo que atuavam de forma quase que exclusiva no tráfico negreiro, o qual era exercido pelo “capital mercantil metropolitano” até meados da década de 1730, momento em que a praça carioca passou a ser o principal porto de distribuição de escravos para as Minas Gerais. A participação carioca iria acentuar-se ao longo dos anos, ainda mais após as medidas metropolitanas de 1760 que instituíam a liberdade de tráfico para os negociantes estabelecidos nas várias regiões do Império português.

Ao lado deste seletivo grupo, encontramos na hierarquia dos negociantes coloniais aqueles que foram definidos por Fragoso como “consignatários marítimos de ocasião” ou “traficantes eventuais”. Neste estrato, onde se concentrava a base do mercado

¹¹⁹ João Luis Fragoso, *Op. cit.*, p. 18.

¹²⁰ *Idem*, p. 246.

colonial, estavam aqueles comerciantes não especialistas, que usufruíam as oportunidades do mercado de forma especulativa, como os condutores de pequenas remessas de escravos, pequenos tropeiros e aqueles que realizam poucas consignações marítimas anualmente. No entanto, mesmo afirmando que esta maioria de negociantes “eventuais” estava envolvida quase que exclusivamente no comércio interno, seja aquele voltado ao abastecimento ou mesmo aquele voltado para exportação, Fragoso oferece exemplos diversos encontrados em Santa Catarina e Rio Grande do Sul, onde “o comércio de abastecimento (...) encontrava-se em mãos de empresários com fortuna mercantil e de capacidade de acumulação superior à dos ligados à agroexportação”¹²¹.

Em um outro estudo¹²² realizado conjuntamente com Manolo Florentino, João Luis Fragoso retoma parte destas considerações concernentes a consolidação da cidade do Rio de Janeiro como a principal praça mercantil do Ultramar lusitano. Conforme estes autores, logo na primeira metade do setecentos, o Rio de Janeiro perderia a sua importância como área voltada a agricultura de exportação, assumindo cada vez mais o posto de importante centro comercial do Império português.

Tal transformação seria impulsionada logo após a descoberta das minas, fato este que, num primeiro momento, traria prejuízos a praça carioca em decorrência do esvaziamento populacional e da fuga de cabedais, mas que logo traria grandes vantagens aos negociantes ali radicados, uma vez que esta área passou a atuar como intermediária no abastecimento de escravos para as Minas Gerais.

Pensando o período entre fins do século XVIII e início do XIX como um momento marcado pela rápida transformação das estruturas sócias e econômicas, Fragoso e Florentino cunham o termo “colonial tardia” com o intuito de compreender as mudanças observadas na dinâmica colonial brasileira, focando basicamente naquelas observadas na capitania do Rio de Janeiro. Nesse sentido, estes autores afirmam que entre os anos de 1790 e 1840, nota-se não apenas uma recuperação econômica, mas principalmente a consolidação de novas formas de acumulação no Centro-Sul da América portuguesa, “*formas estas coincidentes com o domínio do capital mercantil e, pois, com a hegemonia de uma nova elite econômica*”¹²³.

¹²¹ João Luis Fragoso, *Op. cit.* p. 199.

¹²² João Luis Fragoso e Manolo Florentino. *O Arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c.1790 – c.1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

¹²³ Idem, p. 84.

Com esta afirmação os autores não negam a proeminência da escravidão e das práticas sociais baseadas numa hierarquia excludente. O que os autores procuram demonstrar é que, durante todo o século XVIII, mas especialmente na passagem deste para o século XIX, o Rio de Janeiro cada vez mais se constituía como a principal praça mercantil do Atlântico Sul, “tendo ao seu redor circuitos mercantis que abrigavam o comércio de importação-exportação, os negócios de redistribuição de produtos estrangeiros (europeus, africanos e asiáticos) no Brasil e o comércio colonial interno do Sudeste-Sul coloniais”¹²⁴.

Por fim, ao se referirem a alguns aspectos da elite mercantil radicada na cidade do Rio de Janeiro, os autores destacam o predomínio de um “ideal aristocrático” que movia os homens de negócio a transformarem a acumulação gerada na circulação de bens em itens como terras, cativos e sobrados. Esta “aristocratização” dos grupos de negociantes caracterizaria para os autores o traço “arcaico” da sociedade e economia brasileiras, uma vez que esta prática garantiria a reconstrução e permanência de uma hierarquia excludente. Conforme Fragoso e Florentino, esta “busca pela aristocratização” por parte dos membros dos altos escalões das comunidades mercantis não era estranha ao que se observava na Europa do Antigo Regime. No entanto, no caso específico de Portugal e, por conseguinte da América portuguesa, nota-se um “projeto arcaico”, que visava, grosso modo, “a apropriação do resultado final do funcionamento da economia colonial, sem o fortalecimento de setores burgueses metropolitanos que pudessem ameaçar a manutenção da velha ordem”¹²⁵.

Nesse sentido, a própria estrutura montada pela colonização portuguesa permitia o surgimento e reiteração de uma diferenciação excludente através da aristocratização daqueles grupos envolvidos nas práticas mercantis. Contudo, tais conclusões apresentadas pelos autores destoam daquelas observações feitas por Eulália Lahmeyer Lobo em sua obra acima referenciada. Conforme já citamos, esta autora demonstra que pequena parcela dos negociantes cariocas registrados em 1794 possuía algum tipo de propriedade agrícola, e acrescenta que “não parece ser típico do Rio de Janeiro o chamado burguês-senhorial ou comerciante-proprietário rural que é considerado característico das sociedades coloniais ou semi-coloniais, inseridas nas economias de plantação tropical”¹²⁶.

¹²⁴ João Luis Fragoso e Manolo Florentino. *Op. cit.*, p. 86.

¹²⁵ *Idem*, p. 225.

¹²⁶ Eulália Maria Lahmeyer Lobo, *Op. cit.*, p. 55.

Atendo-se igualmente ao estatuto social das elites mercantis no Antigo Regime português, Antônio Carlos Jucá de Sampaio¹²⁷ critica aquelas interpretações que apontam para um suposto “fracasso” dos grupos mercantis manifesto na sua “incapacidade de colocar-se como uma alternativa concreta à nobreza”¹²⁸.

Tomando algumas considerações feitas pela historiografia que tratou do assunto, este autor denuncia a existência de uma “noção implícita de um ‘travamento’ no desenvolvimento do grupo mercantil, o qual teria impedido de seguir seu ‘curso natural’, qual seja, o de se constituir enquanto classe e, conseqüentemente, tornar-se uma alternativa concreta ao poder da nobreza. Uma classe revolucionária, enfim”¹²⁹.

De acordo com Sampaio, o fato de que alguns homens de negócios do Rio de Janeiro tornaram-se proprietários de engenhos a partir do último quartel do setecentos, não significava necessariamente o abandono das atividades mercantis. Citando os estudos de Jorge Pedreira sobre este tema, o autor afirma que “enobrecer não significava trair-se e, sim, inserir-se no grupo social que de fato comandava a sociedade¹³⁰”. Sob esta perspectiva, Sampaio afirma que a elite mercantil atuante no período pombalino fora bem-sucedida, já que esta logrou um encurtamento da distância que a separava da velha nobreza titulada.

Questionando algumas das interpretações que comumente atribuem ao complexo mercantil luso-brasileiro a imagem de “um mundo atrasado, onde predominavam ainda formas arcaicas de ação econômica e onde a racionalidade capitalista pouco penetrou”, Jorge Pedreira¹³¹ aponta para a existência de práticas mercantis encabeçadas por comerciantes de grosso trato em Lisboa e no Rio de Janeiro que se aproximavam em vários aspectos dos modos de acumulo de capitais e padrões de investimentos de negociantes de outras regiões tidas como mais dinâmicas, a exemplo da Inglaterra.

Segundo este autor, a partir das políticas adotadas pelo Marquês de Pombal, é possível notar a existência “de um corpo diferenciado de homens de negócio (...) empenhados no tráfego a longa distância e nas operações financeiras associadas aos

¹²⁷ Antonio Carlos Jucá de Sampaio. “Comércio, riqueza e nobreza: elites mercantis e hierarquização social no Antigo Regime português”. In _____, João Luis Fragoso, Manolo Florentino, Adriana Pereira Campos (org.) *Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: EDUFES, 2006, p. 73-96.

¹²⁸ Idem, p. 81.

¹²⁹ Antonio Carlos Jucá de Sampaio, *Op. cit.*, p. 81.

¹³⁰ Idem, p. 82.

¹³¹ Jorge M. Pedreira. “Negócio e capitalismo, riqueza e acumulação: Os negociantes de Lisboa (1750-1820)”, In: *Tempo*. Rio de Janeiro, n.º 15, p. 37-69, volume 8, julho de 2003.

contratos com a Coroa”¹³². Contrariando muitas análises empreendidas sobre o tema, Pedreira sugere que estes homens de grosso trato radicados na praça de Lisboa em fins do XVIII não almejavam necessariamente o ingresso ao estamento nobiliárquico, uma vez que, “o nível de vida dos negociantes, tal como é traduzido pelo seu patrimônio, caracterizava-se pelo conforto e pela dignidade, mas também por um claro comedimento na ostentação”¹³³. Assim, é interessante o fato de que, segundo o autor, bens como jóias, imóveis, escravos e metais preciosos não ultrapassavam mais de 5% do conjunto total do patrimônio destes negociantes lisboetas. Isso porque, prevaleceria entre estes indivíduos uma estrutura patrimonial associada diretamente ao mundo dos negócios, ou seja, fortunas compostas em sua grande parcela por “dívidas ativas de diferentes naturezas – créditos comerciais, empréstimos, rendas em atraso – que procediam do desenvolvimento da atividade comercial e financeira ou dos investimentos antes realizados”¹³⁴.

Estas considerações atestam, por sua vez, a importância do sistema creditício gerenciado por um restrito grupo que controlava os fluxos monetários através de práticas mercantis em diversas regiões do Império lusitano. No caso específico da América portuguesa, mais precisamente nas áreas subsidiárias ao porto da cidade do Rio de Janeiro e aos negociantes ali radicados, é importante levarmos em conta, segundo Jucá de Sampaio¹³⁵, o caráter agrário da economia colonial como propulsor da dinâmica do mercado de crédito já mencionada. Isso porque, esta mesma característica teria como consequência um “descompasso” entre as necessidades diárias de insumos e alimentos para as unidades produtivas e caráter anual dos ciclos agrícolas. Conforme Sampaio, “esse descompasso era compensado pelo sistema de contas-correntes, em que o comerciante adiantava para o produtor as mercadorias de que necessitava, em geral em troca de sua safra futura”¹³⁶. Ademais, a importância do crédito assume uma maior dimensão se pensarmos que o principal fator produtivo do período analisado, ou seja, a mão-de-obra escrava, era parte constitutiva daquilo que o autor define como “necessidade diária” das unidades agrícolas.

¹³² Jorge M. Pedreira. “Negócio e capitalismo, riqueza e acumulação: Os negociantes de Lisboa (1750-1820)”, *Op. cit.*, p. 39.

¹³³ *Idem*, p. 44.

¹³⁴ *Ibidem*, p. 43.

¹³⁵ Antonio Carlos Jucá de Sampaio. “O mercado carioca de crédito: da acumulação senhorial à acumulação mercantil (1650-1750)”. In: *Estudos Históricas*. Rio de Janeiro, n.º 29, 2002, p. 01-20.

¹³⁶ *Idem*, *Op. cit.*, p. 02.

Analisando a atividade portuária da vila de Santos entre os anos de 1810 e 1818, Maximiliano Menz¹³⁷ demonstra a importância da praça carioca como fornecedora de cativos para a capitania de São Paulo. A participação do Rio de Janeiro nos negócios efetuados em Santos é demonstrada através dos dados levantados pelo autor: no período observado, 57,7% das exportações foram realizadas por intermédio de agentes cariocas, enquanto que as importações mediadas por estes mesmos negociantes atingiram 76,9%. Entre as mercadorias importadas por Santos através da praça do Rio de Janeiro, predominavam produtos europeus manufaturados e escravos, já que, segundo o autor, “ao menos desde o final do século XVIII, os mercadores do Rio de Janeiro dominavam a maior parte do resgate de negros em Angola, podendo fornecer cativos a preços competitivos na capitania de São Paulo”¹³⁸.

Ao contrário do que se observa na historiografia acerca da dinâmica mercantil em torno do porto e cidade do Rio de Janeiro, poucos são os estudos aprofundados sobre a conformação de um expressivo grupo mercantil na capitania de São Paulo na segunda metade do século XVIII e décadas iniciais do XIX. Esta carência de trabalhos específicos sobre esta temática é contrastada com as várias indicações feitas pela historiografia paulista sobre a existência de grupos mercantis desde fins do século XVII e a concentração de riquezas entre estes mesmo indivíduos ainda nos anos iniciais da restauração administrativa da capitania, em 1765¹³⁹.

Em sua dissertação de mestrado defendida em 1978, Kátia Maria Abud¹⁴⁰ aponta para a ascensão de um grupo constituído principalmente por reinóis que concentravam consigo as atividades comerciais de toda a capitania. Ao longo da segunda metade do século XVIII, este grupo, sediado em sua grande maioria na cidade de São Paulo, ameaçava a posição de mando das antigas famílias paulistas, “disputando com elas os cargos que mantinham no Senado da Câmara, nos quadros militares e nas funções burocráticas do governo, pois além de tudo, como eram em grande parte reinóis, gozavam da confiança da Metrópole”¹⁴¹.

Nesse sentido, é expressivo o número de atacadistas e médios comerciantes que ocuparam cargos na Câmara de São Paulo. Segundo Abud, entre 1765 e 1800, cerca de

¹³⁷ Maximiliano M. Menz. “Centro e Periferias Coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818)”. In: *Revista de História*, São Paulo, n.º 54, (1º - 2006), p. 251-266.

¹³⁸ Idem, p. 257.

¹³⁹ Entre estes trabalhos, destacamos os já citados estudos feitos por Ilana Blaj, Alice P. Canabrava e Maria Aparecida Borrego.

¹⁴⁰ Kátia Maria Abud. *Autoridade e riqueza: contribuição para o estudo da sociedade paulistana na segunda metade do século XVIII*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH-USP, 1978.

¹⁴¹ Idem, p. 04.

50 comerciantes exerceram alguma função no Senado da Câmara paulistana. No entanto, entre estes homens, predominavam os donos de cabedais mais baixos, enquanto que os poucos negociantes enriquecidos, procuraram ascender socialmente através de diferentes meios. Para estes grupos, de acordo com a autora, a melhor forma de ascensão era através de casamentos com mulheres oriundas de importantes famílias aristocráticas da capitania.

Por outro lado, estes mesmos negociantes de grosso trato que lidavam com o comércio atacadista possuíam cabedais suficientes para a manutenção de “um padrão de vida considerado nobre, isto é, que usassem da riqueza para refinar seu estilo de vida, morando em casas bem construídas e mobiliadas, vestindo-se com certa ostentação e possuindo escravos para servi-los”¹⁴². A riqueza acumulada por este grupo permitia que fossem preteridos os cargos de oficiais e juizes da Câmara de São Paulo, considerados de pouco prestígio na época, e buscassem paralelamente às alianças com as famílias tradicionais paulistas o exercício de funções militares de comando, que ora desfrutavam de grande prestígio além de garantirem a autoridade por estes indivíduos.

Em estudo posterior, William Puntchart¹⁴³ afirma que, juntamente aos grupos produtores e donos de engenhos, havia nas principais praças da capitania de São Paulo nas primeiras décadas do XIX, uma verdadeira “elite mercantil” que investia seus recursos em diferentes ramos comerciais, tais como os negócios de cabotagem, a arrematação dos contratos régios, e o tráfico de escravos. Segundo o autor, era na região litorânea de São Paulo onde se concentravam os maiores negociantes que atuavam nas importações e exportações da capitania. As rendas auferidas por estes homens através desta intensa prática comercial constituíam, por sua vez, a principal fonte de recursos da Coroa, que contava ainda com importantes tributos pagos nas alfândegas, “onde eram realizados, com maior freqüência e volume de carga, os negócios marítimos, tanto o comércio de cabotagem, como as transações ultramarinas”¹⁴⁴, bem como os impostos obtidos no comércio de animais pelo interior da capitania.

Segundo Puntchart, após a transferência da Corte para o Rio de Janeiro, em 1808, foram estabelecidas algumas diretrizes cujos propósitos eram desenvolver a agricultura e o comércio, multiplicando a riqueza e capacitando a capitania paulista para enfrentar a nova conjuntura da política internacional. Nesse contexto, insere-se a abertura dos

¹⁴² Kátia Maria Abud. *Op. cit.*, p. 100.

¹⁴³ William Puntchart. *Negócio e negociantes paulistas: 1808-1822*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH-USP, 1998.

¹⁴⁴ Idem, p. 114.

portos do Brasil ao comércio exterior e a criação do Tribunal da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação no Rio de Janeiro, que operava como “última instância em negócios de comércio, além de repartição pública de planificação”¹⁴⁵. A Real Junta de Comércio substituiria a Mesa de Inspeção do Rio de Janeiro, e era “provida de rendimentos próprios sob a forma de impostos especiais para sua sustentação”¹⁴⁶, orientando a Coroa na execução de inúmeros projetos necessários à dinamização comercial da colônia.

Durante as primeiras décadas do XIX, este abastado grupo mercantil que se formara em São Paulo, realizava importantes operações ultramarinas que exigiam o emprego de avultadas somas em negócios de alto risco, a exemplo do comércio com a Europa e África, de modo que, “quanto maior a distância entre o porto importador, no caso de Santos, e o exportador, maiores seriam as quantias empregadas e os riscos enfrentados pelo empreendedor”¹⁴⁷.

Fatores como a ampliação do mercado consumidor interno e a vinda da Família Real para o Brasil, criaram condições para o alargamento das transações dos grupos que vinham se desenvolvendo desde a implementação da agricultura de exportação em São Paulo, e que, conforme os resultados obtidos através das leituras realizadas, vinham se expandindo antes mesmo do incremento da lavoura canavieira nas últimas décadas do XVIII. A conjugação favorável de fatores internos e externos impulsionou a atividade mercantil de São Paulo, que passou cada vez mais a concentrar riquezas que possibilitariam já nos primeiros anos do XIX, manter “um comércio suficientemente forte para garantir o rápido e completo carregamento dos navios nacionais e internacionais”¹⁴⁸.

Através das sugestões apontadas por esta bibliografia, é possível notar a complexidade das relações dos grupos mercantis radicados na capitania de São Paulo com as demais áreas da América portuguesa. Ao delinear a importância das linhas de crédito e dívidas existentes entre a praça do Rio de Janeiro e produtores e negociantes paulistas, é possível encaminhar algumas questões acerca dos significados da chamada “lei do porto único”. O estabelecimento supostamente eficaz do comércio direto entre Santos e Portugal, em detrimento da posição intermediária exercida pelo Rio de Janeiro,

¹⁴⁵ William Puntchart. *Os Negociantes de Grosso Trato no Brasil Colonial 1808-1822*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH-USP, p. 09.

¹⁴⁶ Idem, p. 09.

¹⁴⁷ William Puntchart. *Negócio e negociantes paulistas: 1808-1822*. Op. cit., p. 113.

¹⁴⁸ Idem, p. 114.

atenderia quais grupos de interesses da capitania paulista? Quais eram as reações contrárias às restrições impostas ao comércio de cabotagem entre as vilas do litoral norte e a praça carioca? De que forma grupos de produtores e negociantes paulistas eram subordinados aos credores cariocas? Qual a importância destes últimos na dinâmica interna da capitania paulista em fins do XVIII e início do XIX? Até que ponto interesses locais e práticas de competição mercantil interferiram na definição de políticas que ora projetavam o monopólio santista de exportação ora ensejavam ampla liberdade de comércio?

À luz destas questões levantadas a partir da leitura da bibliografia ora apresentada, procuraremos encaminhar nossas análises nos próximos capítulos, dando especial atenção às fontes selecionadas sobre o período, em vistas a compreensão dos embates da época em torno da inserção da capitania de São Paulo nas redes mercantis ultramarinas, bem como nas redes internas de comércio colonial, com destaque à cidade e porto do Rio de Janeiro.

2. O comércio marítimo da capitania de São Paulo: propostas e medidas efetivas (1782-1797)

“Têm sido necessárias muitas providências para evitar a saída dos efeitos de comércio com a Europa, para o Rio de Janeiro (havendo aqui Navios a carga de bom conceito) pelo costume, em que estavam os Negociantes de São Paulo, de merecerem menos este nome, do que o de caixeiros dos do Rio”

Bernardo José de Lorena¹⁴⁹

Conforme observamos no capítulo anterior, parte da bibliografia dedicada ao estudo da capitania de São Paulo durante o século XVIII procurou apontar as possíveis causas de sua “decadência” econômica bem como sua fraca inserção nas linhas de comércio do Império Português. Pautando-se principalmente na “ausência” de uma prática mercantil entre a capitania paulista e Portugal, esta bibliografia fundamentou sua argumentação principalmente em relatos produzidos por funcionários régios do período, nos quais as constantes descrições do estado “paupérrimo” de São Paulo pareciam tornar inequívoca tal afirmação.

Não obstante, assim como nas fontes referenciadas, tais estudos dedicados à São Paulo colonial divergiram quanto as razões que pudessem justificar este quadro “decadente” da capitania. Neste sentido, autores como Maria Conceição Vicente de Carvalho, Alice Canabrava, José Ribeiro de Araújo Filho e Myriam Ellis¹⁵⁰, apontam como fatores decisivos para a disseminação da “pobreza” em São Paulo a dispersão demográfica ocasionada pelas descobertas das regiões mineradoras e, principalmente, a construção do Caminho Novo por Garcia Rodrigues Paes na primeira década do século XVIII, ligando as Minas Gerais diretamente ao Rio de Janeiro, e a conseqüente

¹⁴⁹ Relatório do Capitão General Bernardo José de Lorena. 1797. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Diversos (1766-1816), Vol. 15, p. 147-153.

¹⁵⁰ Maria Conceição Vicente de Carvalho. *Santos e a geografia do litoral paulista*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFCL/USP, 1944; Alice P. Canabrava. “Decadência e Riqueza”, In: *Revista de História*. São Paulo, 100. 1974, p. 335-366. José Ribeiro de Araújo Filho. *Santos: o porto do café*. Rio de Janeiro: Instituto de Geografia, 1969 e Myriam Ellis “São Paulo, de Capitania a Província. Pontos de partida para uma História político-administrativa da Capitania de São Paulo.” In: *Revista de História*, vol. LII, tomo I, pp. 147-216.

desarticulação das vias de escoamento de ouro que ligavam as áreas mineradoras até o porto da vila de Santos.

Por sua vez, outros estudos empreendidos sobre o mesmo tema situaram como marco originário do quadro de “pobreza” paulista o ano de 1720, quando a capitania de São Paulo e Minas do Ouro foi desmembrada, criando-se assim a capitania autônoma de Minas Gerais. Embora partindo de perspectivas teóricas diversas, Affonso Taunay, Roberto Simonsen e Caio Prado Júnior¹⁵¹ enfatizaram como a capitania de São Paulo, após o cerceamento consecutivo de suas antigas descobertas, viu-se alijada do circuito exportador dos metais preciosos, acarretando assim na paulatina perda de sua importância político-econômica nos quadros do Império Luso. Este processo, segundo estes estudos, culminaria em 1748, momento em que foram criadas as capitanias de Goiás e Mato Grosso e que foi extinta a autonomia administrativa de São Paulo, rebaixando-a a condição de comarca subalterna ao governo sediado no Rio de Janeiro.¹⁵²

Contudo, é possível identificarmos em todos os estudos citados a ênfase na ausência de uma prática agrícola e comercial relevantes em toda a capitania paulista durante o século XVIII, situação esta que começaria a alterar-se apenas no governo do Morgado de Mateus, em 1765, quando a lavoura canavieira voltada à exportação passou a ser fomentada, e nas décadas seguintes, quando os Capitães Gerais conseguintes adotaram variadas medidas com este mesmo fim.

A relação entre a “decadência” econômica paulista e o predomínio de uma agricultura de gêneros voltados ao abastecimento interno da colônia, aspecto comum encontrado entres estes estudos, em grande medida, foi fundamentada no relato produzido em 1782 pelo Juiz da Alfândega e de Fora da vila de Santos, Marcelino Pereira Cleto, intitulado “*Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e o modo de restabelecê-la*”, na qual encontramos a descrição do suposto “abandono da agricultura paulista e a necessidade de integrá-la ao comércio de gêneros de exportação

¹⁵¹ Affonso de Escragnolle Taunay, *História da Cidade de São Paulo no século XVIII (1765 – 1801)*, volume II, 1º parte. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico, 1951, 4ª edição (1ª edição de 1931); Roberto C. Simonsen. *História econômica do Brasil (1500/1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1962, 4ª edição (1ª edição de 1937); Caio Prado Júnior, *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense-Publifolha, 2000.

¹⁵² A subordinação da administração paulista ao governador do Rio de Janeiro foi definida através da Ordem Régia de 9 de maio de 1748, *Apud* Myriam Ellis, op. cit., 213-214. Ainda segundo a autora, mesmo após a decisão régia de 1748, “a expressão capitania de São Paulo continuaria a ser empregada, pela força do hábito e como simples referência geográfica, deixando de significar uma realidade política e administrativa”, in: op. cit., p.163.

localizando as causas da decadência da região na descoberta do ouro e na má administração¹⁵³ dos Capitães Gerais de São Paulo. Porém, é pertinente sublinhar o contexto no qual a *Dissertação...* de Pereira Cleto, bem como os demais relatos produzidos na época estavam inseridos, o que sugere embates gerados a partir dos conflitos de interesses que gravitavam em torno dos Capitães Gerais, Juizes de Fora e da Alfândega, e demais autoridades que atuavam na capitania de São Paulo.

Neste capítulo, procuramos evidenciar na documentação produzida pelos autoridades metropolitanas nas últimas décadas do século XVIII em São Paulo, os principais aspectos que sugerem uma imagem diversa daquela consagrada pela bibliografia “tradicional”, de modo que, ao invés de corroborar com o discurso da “decadência” e “pobreza” paulistas, pretendemos problematizar os indícios que apontam para a existência de um complexo quadro socioeconômico da capitania no período, traduzido nas diferentes e conflitantes opiniões acerca da inserção de São Paulo nas redes de comércio do Império Lusitano.

2.1 Os interesses radicados na vila de Santos

Em 25 de outubro de 1782, quando exercia a função de Juiz da Alfândega de Santos e de Juiz de Fora da mesma vila, Marcelino Pereira Cleto concluía a sua “*Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la*”¹⁵⁴. Nascido em Portugal em data incerta, Pereira Cleto ocupou altos cargos administrativos na América Portuguesa. Além de atuar como Juiz da Alfândega santista entre 1780 e 1786, tomaria posse como Ouvidor e Corregedor da Comarca do Rio de Janeiro ainda na década de 1780, onde em 1789 seria incumbido pelo Vice-rei Luis de Vasconcelos e Sousa a fundar a vila de Nossa Senhora da Piedade de Magepe, atual município de Magé. De acordo com Ernani Silva Bruno¹⁵⁵, os dados sobre a vida deste membro da administração colonial são muito escassos, o que não permite sermos exatos

¹⁵³ Ana Paula Medici, *Administrando conflitos: os governadores e o exercício do poder na Capitania/Província de São Paulo: 1765-1824*. Relatório de Qualificação do Projeto de Pesquisa de Doutorado apresentado no Programa de Pós-Graduação em História Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. 2008, p. 25.

¹⁵⁴ Marcelino Pereira Cleto, *Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la*, In: *Roteiros e Notícias de São Paulo colonial (1751-1804)*; Introdução e notas de Ernani Silva Bruno. Coleção Paulística, vol. I. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977.

¹⁵⁵ Ernani Silva Bruno, Introdução à Coleção Paulística, vol. I, p. 06.

quanto a data em que ocupou cada um desses cargos jurídicos na colônia, mas afirma que, ainda no final do século XVIII, Pereira Cleto fora indicado para desempenhar as funções de escrivão no processo de Inconfidência Mineira, e após isso, teria entrado para a Relação da Bahia, permanecendo neste função até o momento de sua morte.

Sobre a carreira de Pereira Cleto, Medicci destaca que este poderia ser considerado um burocrata bem sucedido, tendo em vista sua atuação nos principais tribunais portugueses na América. De acordo com a autora, os cargos ocupados por Pereira Cleto “estavam diretamente ligados a problemas fundamentais para o governo português da segunda metade do século XVIII, quais sejam a ampliação do comércio de exportação com o Reino e o controle dos tributos que recaíam sobre a entrada e saída de gêneros produzidos na capitania”¹⁵⁶. Nesse sentido, apesar de não constar no documento o destinatário, é possível aventar que a *Dissertação...* tenha sido redigida “com vistas ou ao Conselho Ultramarino ou ao Capitão General do período, tal como era comum na época”¹⁵⁷.

Logo no início de seu texto, Cleto afirmava que a capitania de São Paulo, mesmo sendo aquela que mais serviços tinha prestada a Coroa lusitana, era no momento em que escrevia “a mais decadente da América”. Por meio das descobertas das minas de Cuiabá, Mato Grosso, Vila Rica e Goiás, São Paulo havia florescido, visto que, enquanto essas novas regiões ainda pertenciam ao distrito da capitania paulista, “todo o negócio para elas se movia por esta capitania, e porto da vila de Santos”, pois na época em que “por ela fazia trânsito de todo o ouro”¹⁵⁸, era possível obter grandes rendimentos através dos impostos cobrados nas passagens das entradas utilizadas tanto para o transporte dos metais preciosos quanto para o abastecimento dos núcleos onde a exploração metálica era realizada.

Essa situação vantajosa em que se encontrava a capitania iria perdurar até o momento em que as regiões auríferas se separaram em diferentes capitanias, fazendo com que novos caminhos por onde circulariam o comércio das minas fossem abertos, onde “todos eles [paulistas] se estabeleceram”, ficando São Paulo “cerceada no distrito [e] sem a maior parte do negócio”¹⁵⁹. Dessa forma, paradoxalmente o ouro teria sido o responsável pela “abundância da capitania” e ao mesmo tempo a causa de sua

¹⁵⁶ Ana Paula Medicci, *Entre a “decadência” e o “florescimento”: a Capitania de São Paulo a interpretação de memorialistas e autoridades públicas (1782-1822)*, p. 33-34.

¹⁵⁷ Idem, p. 34.

¹⁵⁸ Marcelino Pereira Cleto, *Op. cit.*, p. 17.

¹⁵⁹ Idem, p. 17.

“decadência”, pois durante os primeiros momentos em que a produção aurífera das minas circulava pela capitania até chegar em Santos, de onde era embarcada, São Paulo vivia uma dinâmica interna que gerava riqueza e prosperidade. Por outro lado, as minas também seriam responsáveis pelo declínio paulista quando dispersaram grande parte da população que antes trabalhava na agricultura, passando a dedicar-se à extração ou mesmo ao comércio nas novas regiões descobertas. O exemplo disso, segundo Pereira Cleto, era o caso da vila de Santos, aonde outrora havia “mais de quatrocentos homens lavradores hábeis para servirem na câmara”, enquanto que apenas meia dúzia continuava habitando a vila. Desse resultado, Pereira Cleto comentava:

“(…) agora quase tudo são nele [porto de Santos] ruínas, e deserção; o ouro das minas veio a diminuir, o negócio também diminuiu; porque para todas elas se descobriu diferentes caminhos; pelo que ao mesmo tempo ficaram sem minas, sem negócio, e sem agricultura”¹⁶⁰.

Para que esses problemas pudessem ser amenizados, Pereira Cleto citava possíveis medidas, como por exemplo, a revitalização econômica da capitania através do aumento de sua população, que se daria por meio da chegada de colonos de Portugal, ou mesmo repartindo com as minas o número de pessoas que lá se estabeleceriam. No entanto, lamentava que a única medida adotada pela Coroa face a este estado de “declínio” demográfico e econômico teria sido a submissão de São Paulo ao Rio de Janeiro, em 1748, o que não considerava problemático.

A restauração da autonomia administrativa da capitania paulista, em 1765, era para Cleto uma simples decorrência da ameaça de guerra com os espanhóis nas fronteiras meridionais da América portuguesa. Sobre isso, ainda afirmava que São Paulo “em nada melhorou com esta providência”, chegando mesmo a sugerir que “no Rio Grande, aonde sempre tem sido, e serão as nossas consternações com os espanhóis”¹⁶¹, era mais necessária a existência de um Capitão General, de forma que esta capitania pudesse equiparar-se à Buenos Aires, onde existia a figura de um Vice-rei.

Durante a administração do Morgado de Mateus (1765-1775), São Paulo teria sofrido um “segundo golpe na povoação”, pois através de suas expedições, com destaque para aquelas empreendidas na região do Iguatemi, o governador dissipou toda

¹⁶⁰ Marcelino Pereira Cleto, *Op. cit.*, p. 28.

¹⁶¹ Idem, p. 17-18.

a população, que fugia dos recrutamentos forçados. Concomitante a esses problemas na demografia da capitania, as expedições promovidas pelo Morgado de Mateus geraram grande parte das dívidas de São Paulo, fazendo com que a “Fazenda Real desde este tempo também ficasse em abatimento”¹⁶².

Para Ana Paula Medici, ao defender que a agricultura e o comércio dos gêneros produzidos eram as grandes vocações de São Paulo, Cleto aproximava-se das proposições fisiocráticas de ilustrados portugueses de sua época. Para o Juiz da Alfândega:

“A capitania de São Paulo foi das primeiras, que se descobriu, e principiou-se a povoar na América, dela se fizeram (...) todos os descobrimentos que hoje formam diferentes capitanias, e por elas se fazia o negócio para todas as minas, foi este tempo de abundância para a capitania, porém dali lhe nasceu toda a decadência, em que se acha, porque dos descobrimentos que levaram os povoadores, o ouro das minas e o negócio objetos lucrosos, os fez esquecer da agricultura.”¹⁶³

Nesse sentido, o autor passa a discorrer sobre a potencialidade agrícola da capitania paulista, dando maior destaque para a região litorânea. Referindo-se a esta região, o autor ressaltava a fertilidade dos solos que garantia a produção de variados gêneros, principalmente “ao nordeste de Ubatuba [onde] produz bem a cana de açúcar e arroz, igualmente pode dar o café e anil”¹⁶⁴. No litoral sul, entre as vilas de Conceição de Itanhaem e São Francisco, todos estes artigos eram produzidos, porém o cultivo de farinha era o mais vantajoso, dado a sua grande demanda nos portos de Santos, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia e Rio Grande.

A agricultura realizada no planalto paulista era basicamente constituída pelas culturas de milho, feijão e “sofrivelmente” a cana de açúcar, mandioca, anil e trigo, “sendo que estes últimos gêneros poucos se cuida, e os paulistas se aplicam mais à criação de animais, e com efeito dela saí muito gado e toucinho”. Pereira Cleto resalta o papel preponderante exercido pela vila de Itu, que excederia todas as demais vilas do planalto na produção de açúcar, “em que fazem boa utilidade alguns de seus habitantes”¹⁶⁵.

¹⁶² Marcelino Pereira Cleto, *Op. cit.*, p. 18.

¹⁶³ *Idem*, p. 27.

¹⁶⁴ *Ibidem*, p. 18.

¹⁶⁵ *Ibidem.*, p. 19.

Ao apresentar esta variedade de gêneros produzidos em São Paulo, o autor procurava identificar quais dessas culturas seriam mais lucrativas “ao povo, e a Fazenda Real, e que ramo se deve escolher, em qualquer povoação desta capitania, seguindo a sua situação; porque aonde se ver que é mais útil, aí se deve animar mais a povoação”¹⁶⁶. Nesta perspectiva, concluía que a agricultura na capitania paulista era mais rentável no litoral, já que os produtos eram mais facilmente transportados para as demais regiões da colônia, especialmente para a cidade do Rio de Janeiro, e mesmo para a Europa. Portanto, era esta a região que deveria receber as maiores atenções das autoridades da capitania, ao contrário do planalto, devido as dificuldades do transporte da produção até os portos marítimos onde seriam exportados.

Com base na arrecadação dos dízimos da capitania, Cleto argumentava que a agricultura na marinha traria mais lucros à Coroa. De acordo com os números por ele apresentados, o total arrecadado em toda a capitania no triênio de 1779 e 1782 girava em torno de 41:500\$000 réis, sendo que 25:636\$000 réis correspondiam às povoações de serra acima, enquanto que no litoral eram arrecadados cerca de 15:804\$000 réis. Mesmo representando a décima parte do total da capitania de São Paulo, a faixa litorânea gerava parte considerável dos dízimos, “pela razão de ser a agricultura na marinha mais lucrosa”¹⁶⁷.

Partindo desses dados, sugeria que a produção de gêneros, principalmente daqueles que eram negociados na Europa, deveria ser estimulada, garantindo assim que se aumentassem “as rendas Reais, pelo que pagam na Alfândega de saída, e entrada”¹⁶⁸. Nas terras de serra acima, o cuidado com a agricultura deveria ser em função do incentivo da produção voltada à subsistência da população, bem como de produtos que poderiam ser facilmente conduzidos para o litoral através das tropas de muares, como por exemplo, o anil, o café e a seda.

Após sua conclusão acerca da grande vantagem em promover a agricultura no litoral paulista, Pereira Cleto propõe a transferência da administração da capitania para a vila de Santos, uma vez que, no período compreendido entre 1748 e 1765, quando São Paulo esteve subordinada ao Rio de Janeiro, “o governo, a Sé, Junta de Fazenda, ouvidoria, casa de fundição [e] o regimento”¹⁶⁹ estavam sediadas na praça santista. Ainda segundo o autor, no momento em que a autonomia paulista foi restituída, a

¹⁶⁶ Marcelino Pereira Cleto, *Op. cit.*, p. 19.

¹⁶⁷ Idem, p. 20.

¹⁶⁸ Ibidem, p. 21.

¹⁶⁹ Ibidem, p. 21.

cidade de São Paulo voltou a ser a “cabeça da capitania”, a região de serra acima passou a atrair grande parcela da população, comprometendo a prática agrícola do litoral.

Ademais, de acordo com o Juiz da Alfândega, antes da nomeação dos Capitães Generais de São Paulo, eram nomeados governadores subalternos que se fixavam na vila de Santos, promovendo dessa forma o incremento populacional desta região. Mesmo depois da nomeação dos primeiros governadores de São Paulo, em vistas a dita região ter “aumentado extraordinariamente com os descobrimentos do Cuiabá, Mato Grosso, Vila Rica, Sabará e Goiasés”, eram mantidos “sempre os governadores da vila de Santos com o soldo de 1:200\$000 réis, subalternos aos generais de São Paulo, porque como estes eram obrigados muitas vezes por serviço de Sua Majestade a irem pessoalmente àqueles descobrimentos a promover as minas, e segurar o quinto Real, entendeu-se ser necessário que ficasse na terra principal da marinha, qual era a vila de Santos, pessoa de bastante autoridade, que a regesse e animasse (...)”¹⁷⁰. Não obstante, logo após os consecutivos desmembramentos da antiga capitania de São Paulo e das Minas do Ouro e a criação de diferentes unidades administrativas autônomas, cessaram os longos períodos de ausência do Capitão General na capital paulista, tornando o governo subalterno em Santos não mais necessário:

“(…) parece pedir a razão, que seguindo-se o sistema antigo, debaixo do qual foi sempre mais feliz, e abundante a capitania, de animar a povoação, e fortificação da marinha, com mais útil e necessário, se determinasse, que o governo dessa capitania residisse na marinha.¹⁷¹”

Pela importância da vila de Santos, somada a sua posição privilegiada na faixa litorânea paulista, Pereira Cleto considerava mais útil que fosse criada na dita vila o cargo de Ouvidor, o qual deveria substituir tanto a Ouvidoria ora existente na vila de Paranaguá, quanto o próprio cargo de Juiz de Fora de Santos. Sendo assim, a Ouvidoria de Santos teria sob sua jurisdição todo o litoral paulista, tornando-se mais eficaz do que o modo então vigente, que consistia na subordinação desta vila ao ouvidor de São Paulo, o qual, segundo Cleto, era prejudicado no exercício de suas funções devido às dificuldades do trânsito pelos caminhos da Serra do Mar.

Juntamente a estas propostas, o Juiz da Alfândega defendia que fossem trazidos nos primeiros anos, “porque nos seguintes não seria necessária coação”, dois ou três

¹⁷⁰ Marcelino Pereira Cleto, *Op. cit.*, p. 22.

¹⁷¹ *Ibidem*, p. 22.

navios da Europa para Santos, dispostos a carregarem “ou por conta dos donos dos navios, ou dos agricultores, os efeitos que tivessem, sem nunca lhes tirarem a liberdade de os vender, a quem lhes bem parecesse”¹⁷². O incentivo para a vinda desses navios ao porto santista seria a possibilidade que havia dos próprios donos dessas embarcações se associarem aos contratadores de sal e baleia da capitania, que arrematavam o direito de venda de tais gêneros em toda a América portuguesa. Ao mesmo tempo, os produtores paulistas também sairiam beneficiados com tal medida, visto que os agricultores do planalto paulista encontrariam preços mais vantajosos ao negociarem seus produtos diretamente com os navios europeus.

É interessante notar que o autor ressalta a garantia da liberdade dos produtores em venderem seus gêneros para “quem lhes bem parecesse”, sem que houvesse de fato um “monopólio” por parte dos carregadores dos navios, tal como indicam as reclamações acerca da “lei do porto único” – estabelecida sete anos após esta *Dissertação...*, durante a administração de Bernardo José de Lorena – e que figurava como o principal aspecto negativo desta prática. Dessa forma, Pereira Cleto acreditava que no futuro a oferta de navios vindos de Portugal, atracados em Santos e dispostos a carregarem a produção da capitania, seria suficiente para que os produtores pudessem escolher um comprador mais favorável.

Ademais, Cleto sugeria que não seria nada oneroso às Companhias de Comércio – principalmente a Companhia do Alto Douro, detentora do direito do comércio exclusivo de todo vinho, aguardente e vinagre na capitania de São Paulo – carregarem seus navios com produtos paulistas quando estivessem atracadas em Santos. Quanto a isso, o autor declarava que era possível o preenchimento de toda a carga destes navios portugueses no porto santista, e caso isso não ocorresse, as embarcações poderiam ser preenchidas com o azeite de peixe produzido abundantemente nas armações das vilas litorâneas, com destaque à São Sebastião.

Partindo de sua experiência como Juiz da Alfândega e de Fora de Santos, Cleto afirmava que a demanda da população da capitania era superior ao total de gêneros que os navios da Europa desembarcavam, chegando muitas vezes a recorrerem ao Rio de Janeiro em busca de tais produtos. Caso fosse estabelecido este comércio direto entre Portugal e Santos, não seria mais necessário “os negociantes desta capitania buscar ao Rio de Janeiro com despesa e risco, tendo-a sem uma coisa, nem outra na dita vila, e

¹⁷² Marcelino Pereira Cleto, *Op. cit.*, p. 23.

podendo dar-se lhes pelo mesmo preço, que no Rio de Janeiro, e ainda menor”¹⁷³. Se o consumo da capitania era maior do que o suprimento usual, acarretando na elevação dos preços dos produtos importados, a “decadência” sugerida pelo próprio autor parece não se referir ao conjunto da capitania, mas a certos setores, como por exemplo os agricultores do litoral, o que demonstra não apenas a ambigüidade de sua fala, mas principalmente a necessidade de problematizar os padrões de riqueza em São Paulo no período ora estudado.

Ainda valendo-se de sua experiência, Pereira Cleto apontava que no ano de 1779 cerca de oito ou nove navios vindos de Portugal atracaram no porto santista, “uns em direitura, outros com escala pelo Rio”, e que teriam comprado boa parte da produção da região, trazendo “algum pequeno aumento na agricultura”¹⁷⁴. Além da valorização dos produtos da capitania, o autor defendia que os rendimentos da Fazenda Real também seriam aumentados, por ser este porto o único da costa paulista onde existia uma alfândega, permitindo assim, o pagamento de todos os impostos dos artigos que por ali passavam. Reconhecendo que muitos navios procuravam desembarcar em outros portos do litoral paulista com o intuito de evitarem o pagamento do dízimo, Pereira Cleto apontava como solução a presença de oficiais de justiça da Alfândega de Santos nos demais portos da capitania, com o intuito de fiscalizarem e coibirem os contrabandos. Outra saída encontrada pelo autor estava na diminuição dos impostos cobrados sobre determinados produtos, como por exemplo, o algodão, que “não se pagando em outra terra da marinha semelhante direito, afugenta deste porto todas as embarcações da capitania do Espírito Santo, que vem a esta costa negociar, e os leva àqueles portos, em que não há alfândega de sorte, que servindo a mais de dois anos de Juiz desta, ainda nela se não despachou uma vara de algodão”¹⁷⁵.

Por fim, é importante destacar que Marcelino Pereira Cleto propunha formas e modelos administrativos a serem seguidos pelas autoridades metropolitanas que visavam recuperar a situação modificada anteriormente pelo Morgado de Mateus, as quais caso fossem aplicadas, desenvolveriam a economia paulista, bem como aumentariam a renda da Fazenda Real. Uma dessas medidas seria a avaliação da utilidade em se manter em São Paulo o cargo de Capitão General. Pereira Cleto argumentava que, caso fosse do interesse da Coroa promover o “florescimento” da

¹⁷³ Idem, p. 24.

¹⁷⁴ Marcelino Pereira Cleto, *Op. cit.*, p. 24.

¹⁷⁵ Idem, p. 35.

capitania junto com a manutenção do posto de governador – e com isso a própria autonomia de São Paulo – seria necessário ao menos transferir a sede administrativa para Santos, visto que nesta vila havia um antigo colégio jesuíta que poderia servir como moradia oficial, evitando assim o pagamento de mais de duzentos mil réis para que o mesmo ficasse alojado na cidade de São Paulo. O fato de não haver residência própria nesta cidade para o Capitão General tornava ainda mais onerosa para a Fazenda Real a existência de tal função na capitania, considerando ainda que o seu ordenado de 4.000\$000 réis anuais não poderia ser diminuído.

No entanto, caso fosse do interesse da Coroa preservar a capitania no estado decadente na qual se encontrava, bastaria para regê-la um governador subalterno, tal qual aquele que existiu no período de 1748 e 1765, e que ainda existia em Santa Catarina e no Rio Grande de São Pedro do Sul. Assim como outrora, o governador subalterno deveria residir em Santos, mas teria o seu ordenado aumentado de 1.200\$000 para 2.000\$000 réis, pois nesse sistema, a Fazenda Real pouparia outras despesas, referentes aos soldos de dois Ajudantes de Ordens e do Coronel do Regimento da praça de Santos. Tais funções passariam a ser exercidas pelo próprio governador subalterno, garantindo assim, a diminuição dos gastos gerais da capitania.

Segundo Ernani Silva Bruno, as idéias contidas no documento surgiam da constatação feita pelo autor de que, na quase totalidade das capitanias costeiras da América portuguesa, os núcleos mais desenvolvidos, tanto em aspectos demográficos quanto econômicos, situavam-se a beira-mar. Silva Bruno entendia que Pereira Cleto defendia idéias como a transferência da sede administrativa paulista para a vila de Santos, pois não era possível perceber naquele momento que os “condicionamentos geográficos e históricos poderiam impor um caminho diverso e a longo prazo, talvez fecundo”¹⁷⁶ para São Paulo. Não obstante, podemos observar que a *Dissertação...* de Pereira Cleto supera um mal-entendimento de um alto funcionário da Coroa, que buscava implantar em São Paulo formatos administrativos existentes em outras capitanias. Tendo em vista o interesse em transferir a administração da capitania de São Paulo para Santos, bem como a concentração das exportações dos gêneros produzidos por seus lavradores no porto daquela vila, Ana Paula Medici enfatiza em seu estudo que Marcelino Pereira Cleto poderia fazer “parte ou falasse em nome de negociantes ou

¹⁷⁶ Ernani Silva Bruno. Introdução, in: *Roteiros e Notícias de São Paulo (1751-1804)*, p. 06.

produtores ligados ao porto de Santos, e que este grupo era suficientemente forte para cooptar o Juiz da Alfândega e de Fora da mesma vila”¹⁷⁷.

Entre outras atribuições dos Juizes da Alfândega daquele período, destacava-se o controle das “rendas geradas pela exportação legal de praticamente toda a produção da capitania, especialmente dos gêneros mais lucrativos tais como o açúcar, cuja produção se ampliava em terras de serra acima”¹⁷⁸. Nesse sentido, é possível aventarmos que Pereira Cleto estava envolvido nas disputas locais, de modo que este era representante dos interesses de negociantes radicados na vila de Santos. Ao apontar a necessidade de Santos se tornar a “cabeça da capitania”, Marcelino Pereira Cleto traduz os interesses de grupos santistas, que pareciam insatisfeitos com a restauração da autonomia paulista e a conseqüente perda de sua antiga função de sede do governo subalterno. Este fato fica patente quando o autor declara que a autonomia de São Paulo só seria justificável caso a vila santista continuasse a desfrutar de sua posição de destaque, e caso isso não ocorresse, a subordinação ao Rio de Janeiro ainda seria mais “vantajosa”. Destarte, é possível observar que tanto para o autor da *Dissertação...* quanto para o grupo que representava, a permanência da sede da capitania em São Paulo era algo muito pernicioso aos interesses sedimentados na praça de Santos – os quais deveriam ser atendidos, mesmo que isto representasse o fim da própria autonomia da capitania.

Por sua vez, é interessante notar que pouco tempo depois, mais precisamente durante a administração de Bernardo José de Lorena (1788-1797), uma das principais propostas sugeridas por Pereira Cleto seria implantada, qual seja o estabelecimento do comércio direto entre Santos e o Reino através da proibição do livre comércio marítimo realizado nos demais portos paulistas. Por meio desta medida, a qual posteriormente fora denominada pela bibliografia como “lei do porto único”, o Juiz da Alfândega e o Capitão General Lorena acreditavam que a ação de mercadores paulistas e de outras capitanias envolvidos no comércio costeiro seria obstado, possibilitando a plena inserção da região no comércio Atlântico. Segundo Medici, o interesse na atuação da capitania nesse tipo de comércio fundamentava-se no fato de que tal prática era “provavelmente mais lucrativo aos olhos dos negociantes e autoridades santistas envolvidos mais diretamente com a administração local ou com a produção de serra acima”¹⁷⁹, o que corrobora ainda mais a hipótese de que as práticas adotadas pelo

¹⁷⁷ Ana Paula Medici, *Op. cit.*, 39.

¹⁷⁸ *Idem*, p. 40.

¹⁷⁹ *Ibidem*, p. 40.

Capitão General Bernardo José de Lorena relacionavam-se diretamente aos interesses particulares sedimentados na vila de Santos.

A mesma preocupação em incentivar o comércio direto entre São Paulo e Portugal também está presente no ofício do Juiz da Alfândega e de Fora da vila de Santos José Antonio Apolinário da Silveira, datado de 17 de março de 1788¹⁸⁰. Destinado ao então Secretário de Estado da Marinha e Ultramar Martinho de Mello e Castro, este documento nos traz algumas considerações relativas à atuação de Apolinário da Silveira como Juiz da vila de Santos, como por exemplo, o episódio da galera Santa Rita, a qual após ter permanecido por mais de “vinte e tantos meses” atracada ao porto de Santos, finalmente retornava aos seus proprietários em Lisboa. Sobre este mesmo evento, encontramos uma breve referência feita em artigo por Corcino Medeiros dos Santos, no qual discute a economia paulista em fins do setecentos. Segundo o autor, esta embarcação ficara “pouco mais de um ano apodrecendo no ancoradouro do porto de Santos à espera de despacho”¹⁸¹, em decorrência principalmente dos desentendimentos entre os correspondentes e os carregadores.

De acordo com o Juiz da Alfândega, enquanto a dita embarcação permanecia “a espera de despacho”, toda a carga que deveria ser destinada ao seu abastecimento era extraviada principalmente para o porto do Rio de Janeiro. Frente a tal circunstância, o Capitão General da capitania¹⁸² procurou fazer com que o “comprador que tinha carga logo carregasse para sair pela Barra a dita galera e ir à porta de seus donos”. Contudo, esta ordem não teria surtido efeito visto que a “carga que o Ex. Marechal tinha mandado se prontificar a que já se achava pronta, toda ia extraviada para o Rio de Janeiro, e outras partes, transportada em várias sumacas, debaixo de vários nomes emprestados”.

José Antonio Apolinário da Silveira atribuía a si a “glória nesta terra, além de outros que nela tinha alcançado de ser o Restaurador desta infeliz embarcação”. Preocupado com os proprietários da galera Santa Rita quando estes “sofreriam a triste

¹⁸⁰ Ofício do Juiz de Fora da praça de Santos, sobre a ordem que mandou para que a galera Santa Rita continuasse sua viagem, etc., 17.03.1788. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 532.

¹⁸¹ Corcino Medeiros dos Santos. Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII. In: *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo, 1993, p. 156.

¹⁸² O Capitão General mencionado pelo Juiz Apolinário da Silveira era o Frei José Raimundo Chichorro da Gama Lobo, que governou a capitania de São Paulo de 1786 a 1788. Segundo Amaral, logo que assumiu o comando da capitania paulista, Gama Lobo “mandou reparar o aterrado de Cubatão”. Era Cavaleiro da Ordem da Cruz de Malta, “pelo que antepunha ao primeiro nome o título de Frei”. In: Antonio Barreto do Amaral, *Dicionário de História de São Paulo*; prefácio de Brasil Bandecchi. Coleção Paulística, vol. XIX. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006, p. 394.

notícia do lamentável estrago que ela tinha padecido neste porto”, mas principalmente “instigado do zelo da utilidade pública”, o Juiz da Alfândega passou a vigiar o movimento das embarcações que extraviavam gêneros, “mandando descarregar o que se achava a bordo das ditas sumacas, impedindo a digressão do carregador”.

Levando-se em conta os escritos de Marcelino Pereira Cleto, este documento nos permite observar que o debate sobre a liberdade da prática comercial marítimo e o estabelecimento de um comércio direto entre São Paulo e o Reino persistiria entre os Juizes da Alfândega e de Fora da vila de Santos ao longo das últimas décadas do século XVIII. Este interesse em concentrar as exportações dos gêneros produzidos na capitania paulista em Santos também é tema recorrente escrito pelo sucessor de Pereira Cleto, o que nos faz supor que, na condição de Juiz da Alfândega, Apolinário da Silveira também expressava os interesses de negociantes e produtores que estavam ligados ao porto santista. A dificuldade para obter a carga de torna-viagem necessária para abastecer a galera Santa Rita ilustra a predominância da prática comercial de cabotagem em São Paulo, bem como a importância do porto do Rio de Janeiro dentro deste mesmo comércio.

Ao tratar das políticas comerciais em São Paulo anteriores a 1808, Maria Thereza Petrone ressalta que, a partir da abolição das frotas para o Rio de Janeiro e Bahia, em 10 de setembro de 1765, surgia a possibilidade da recém restaurada capitania de São Paulo participar do comércio direto com a metrópole, sem que fosse necessária a intermediação de nenhum outro porto da América portuguesa. Ademais, um alvará datado de 2 de junho de 1766 tornava “lícito aos mesmos Navios, e carregadores deles não só navegá-los pra qualquer dos Portos do Brasil, onde o comércio se acha livre, ainda que não sejam os de seu destino; mas também o passarem fazendas secas de uns para outros dos ditos Portos”¹⁸³. Segundo a autora, este alvará permitiu um maior desenvolvimento do comércio de cabotagem da capitania, sem, no entanto, fomentar o comércio direto com o Reino, pois para que este fosse possível, era necessária a existência de mercadorias disponíveis no porto de Santos que fossem suficientes para abastecer em sua totalidade os navios vindos de Portugal. Como podemos observar no documento que ora analisamos, este mesmo problema foi enfrentado anos mais tarde pelos proprietários da galera Santa Rita, que precisou permanecer atracada em Santos por longos meses até que pudesse efetivamente preencher sua carga.

¹⁸³ Maria Thereza Petrone, *Op. cit.*, p. 148.

Com efeito, a “decadência” apontada por Marcelino Pereira Cleto, e que foi posteriormente incorporada por parte da bibliografia que tratou sobre São Paulo nesse período, torna-se questionável se considerarmos que a carência de produtos disponíveis no porto de Santos para o suprimento do comércio direto com a metrópole não decorria da ausência de gêneros passíveis de serem exportados. Ao contrário, a dificuldade encontrada para armar o navio era fruto de práticas exercidas por produtores e negociantes envolvidos no comércio de importação, exportação e cabotagem, que por vezes preferiam negociar com empreendedores da praça do Rio de Janeiro, auferindo uma margem de lucro superior em função de preços e financiamentos.

É o que se observa no mapa da carga da galera Santa Rita, anexada ao ofício de Apolinário da Silveira, no qual encontramos arrolados os produtos destinados ao comércio direto com o Reino, e ao mesmo tempo, aqueles que eram “extraviados” para o porto carioca. A dificuldade de abastecer esta embarcação demonstra que estes produtos – com destaque para o açúcar, aguardente e couro – eram também de grande interesse para os mercados consumidores da própria América, conforme fica expresso na tabela referente aos principais gêneros exportados pela praça do Rio de Janeiro. Cabe ressaltar que esta embarcação deixou o porto santista em fevereiro de 1788, ou seja, cinco meses antes de Bernardo José de Lorena ter tomado posse como Capitão General de São Paulo, e segundo ainda Corcino Medeiros dos Santos, teria sido o único navio despachado de Santos para Lisboa no referido ano¹⁸⁴.

Por fim, Apolinário da Silveira comunicava ao destinatário que a vila de Santos poderia perder o seu “agigantado poder em breve tempo”, chegando à “reduzida situação em que já se encontrava a vila de São Vicente, a primeira da América”. Frente a isto, afirmava ter promovido em Santos a cultura de alguns produtos, “principalmente com a planta do café, que nesta terra produz em abundância”. No entanto, Apolinário via a necessidade de estimular os negociantes de Santos que “afrouxam pela grande falta de giro de Negócio”. Para ele, a solução para dar “calor e animação” à vila estava na transferência do “Regimento que é próprio dela e se acha em São Paulo”. Cabe aqui ressaltar que esta mesma solução fora preconizada por Marcelino Pereira Cleto seis anos antes na sua *Dissertação...* Para ambos os Juízes, o Regimento – ou seja, o estatuto que dava a condição de “testa da capitania” e que se encontrava em São Paulo desde 1765 – deveria retornar para a vila de Santos, tal como no período entre 1748 e 1765, quando a

¹⁸⁴ Corcino Medeiros dos Santos. *Op. cit.*, p. 105.

capitania estivera subordinada administrativamente ao Rio de Janeiro. O não cumprimento desta providência acarretaria prejuízos para a Fazenda Real, que “deixando de lucrar avultado [ilegível] que podem entrar pela Alfândega desta vila, a utilidade pública perece e as casas se amontoam”. Ao mesmo tempo, a tônica empregada por Pereira Cleto parece ter repercutido nas considerações feitas anos depois pelo seu sucessor, Apolinário da Silveira, notadamente no que se refere à “decadência” que ora a vila de Santos enfrentava. É o que fica evidente no sombrio diagnóstico esboçado pelo então Juiz da Alfândega e de Fora acerca da vila santista, a qual estaria “reduzida a tão lamentável estado que chegando mais de alguma embarcação e este porto não tem onde seus capitães se possa recolher”.

Tabela 2.1: Mapa da Carga da galera Santa Rita¹⁸⁵

Gêneros	Caixas	Feixos	Caixotes	Sacas	Couros	Pipas	Barris	Dúzias	Barricas	Alqueires	Arrobas	Preço	Total
Açúcar FR	58	10	*	*	*	*	*	*	*	*	2;320	1:350	3:132\$000
Dito BB	03	1	*	*	*	*	*	*	*	*	140	1:150	161\$000
Dito MM	*	1	*	*	*	*	*	*	*	*	22	800	17\$600
Goma	06	*	02	*	*	*	*	*	08	*	400	640	256\$000
Arroz	01	*	*	600	*	*	*	*	*	*	4:000	1:280	2:560\$000
Couros Secos	*	*	*	*	133	*	*	*	*	*	*	3:600	938\$240
Aguardente	*	*	*	*	*	60	*	*	*	*	*	2:240	2:160\$000
Anil	*	*	01	*	*	*	*	*	*	*	04	800	896\$600
Algodão	*	*	*	09	*	*	*	*	*	*	29	8:000	116\$000
Congonha	*	*	*	*	*	*	*	*	*	24	21	2:000	16\$000
Couçoeiros	*	*	*	*	*	*	*	09	*	*	*	[_]	72\$000
Pranchões	*	*	*	*	*	*	*	08	*	*	*	[_]	160\$000
Melaço	*	*	*	*	*	15	07	*	*	*	*	[_]	380\$000

¹⁸⁵ Extraído do Ofício do Juiz de Fora da praça de Santos, sobre a ordem que mandou para que a galera Santa Rita continuasse sua viagem, etc., 17.03.1788. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 532, Anexo I

Toras de Jacarandá	*	*	*	*	*	*	*	21	*	*	*	[]	15\$000
Soma Total													10:074\$240

Tabela 2.2: Hierarquização dos principais produtos exportados pelo Rio de Janeiro (1796-1811)¹⁸⁶

1º	Açúcar Branco
2º	Couros Secos
3º	Açúcar Mascavado
4º	Aguardente
5º	Quintos
6º	Café
7º	Arroz
8º	Couro em Cabelo
9º	Algodão
10º	Anil

Dessa forma, ressaltamos que no momento em que Bernardo José de Lorena assumiu a função de Governador e Capitão General, o debate entre grupos adversos acerca de diferentes formas de atuação mercantil de São Paulo já estava sendo travado entre autoridades locais, negociantes e produtores paulistas. Assim, é possível considerarmos que logo nos primeiros meses de seu governo, Lorena tenha sido cooptado por determinados grupos, os quais viam na figura do recém-empossado Capitão General, um importante aliado em prol da efetiva adoção de projetos políticos, em detrimento de outros defendidos por agentes “antagônicos”. Tal hipótese fica patente ao observarmos as similitudes de argumentos e de práticas que foram empregadas pelos Juízes santistas e que posteriormente balizaram alguns dos principais aspectos da administração de Bernardo José Lorena, entre as quais destacamos aquela que seria denominada pela bibliografia como a “lei do porto único”.

¹⁸⁶ Cf. José Jobson de A. Arruda, *Op. cit.*, p. 184.

2.2 O governo de Bernardo José de Lorena

Em 5 de julho de 1788, Bernardo José de Lorena tomaria posse como Governador e Capitão General de São Paulo¹⁸⁷. No entanto, a sua nomeação para tal função foi formalizada em 1786, quando a Rainha D. Maria I, atendendo a sua “*qualidade e merecimento*”, o encarregara por tempo de três anos ou até que um sucessor ao governo paulista fosse nomeado. Através dessa Carta Patente, de 19 de agosto de 1786, também eram detalhadas as funções e atribuições do novo General:

“(..) gozará de todas as honras, poderes, mandos, jurisdições, e alçada que tem e de que até agora gozaram todos os providos no dito governo e mais, que por Minhas Ordens, e instruções lhe for concedido, com subordinação somente ao Vice Rei, e capitão general de mar e Terra do Estado do Brasil, como a tem os mais governadores dele”¹⁸⁸.

Em nenhuma das fontes pesquisadas foi possível encontrar a razão pela qual Bernardo José de Lorena teria protelado sua posse como Capitão General por quase dois anos. Por sua vez, suas primeiras instruções acerca da nova função foram enviadas pelo secretário Martinho de Mello e Castro em fevereiro de 1788, as quais salientavam as preocupações da Coroa portuguesa com os tratados de paz e demarcações de limites com as possessões espanholas na América, bem como as questões relativas ao combate aos contrabandos. Este último aspecto deveria receber especial atenção do novo Governador, o qual, nas palavras do então Secretário do Ultramar, era “um dos objetos mais importantes do Governo que Sua Majestade tem confiado (...) e que pede toda a (...) vigilância é o evitar os contrabandos e descaminhos”. Para este mesmo fim, remetia “importante artigo que expediu ao Vice Rei do Brasil com data de 5 de janeiro de 1785, e os dois Alvarás que o acompanharam, para que V. Ex.^a execute o que ali se determina em tudo o que for aplicável a Capitania de São Paulo”¹⁸⁹.

¹⁸⁷ Carta ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Martinho de Mello Castro em que lhe dou parte de ter chegado a esta Capitania e de ter tomado posse de Governo dela. 08.07.1788. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 45, p. 07.

¹⁸⁸ Patente do Governador Bernardo José de Lorena. 19.08.1786. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 44, p. 315.

¹⁸⁹ Carta a Martinho de Mello Castro. 03.02.1788. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 25, p. 69. Em ofício de 20 de outubro de 1788, Bernardo José de Lorena informava ao Conselho Ultramarino que nada constava sobre contrabandos e roubos na capitania de São Paulo. Sobre isso, o Capitão General dizia ainda que continuaria tomando “*todas as Providências precisas, tanto no Porto de Santos, como nas estradas que se dirigem as outras capitánias*”. Cf. Ofício n.º 3 do Governador

A gravidade destes assuntos referenciados nas instruções dadas à Lorena evidencia-se ainda mais na carta destinada ao Conselho Ultramarino, em 8 de julho de 1788¹⁹⁰. Escrita apenas três dias após ter sido empossado, esta carta contém as primeiras impressões do Governador, entre as quais se destacavam os “rendimentos, e despesas da mesma Capitania, para poder informar a V. Ex.^a do seu Estado e ver se podia estar seguro de suprir, como é preciso, ao importante objeto da Demarcação”.

Examinando os papéis da Junta Real da Fazenda, Bernardo José de Lorena observava que em São Paulo “a despesa excedia a receita em 40:410\$810 réis (,,) e a Capitania do Rio de Janeiro era devedora a esta da quantia de 59:930\$154 réis (...) e ainda apesar de ter feito alguns pagamentos tem crescido mais a dívida até o tempo presente”. Mesmo com a impossibilidade em “dar (...) conta exata do seu estado econômico”, o novo Capitão General ressaltava que “devendo passar-se um termo de tudo isso que junto remeto, esperando só de V. Ex.^a queira representar tudo o referido a Sua Majestade, para que a mesma Senhora aprove o que se julgar necessário ao bem do seu serviço, a minha diligência, o meu cuidado na arrecadação da Real Fazenda, em adiantamento das rendas da Capitania só pode ser útil para tempo mais distante e o serviço de Sua Majestade merece desde logo o maior cuidado”.

Com efeito, ao analisarmos a documentação referente a administração de Bernardo José de Lorena, podemos observar que as atenções deste Capitão General priorizavam as questões da demarcação dos limites entre São Paulo e a capitania de Minas Gerais e as possessões espanholas, a manutenção de tropas e regimentos de Infantaria, bem como o incentivo à agricultura e comércio paulistas. Neste último item, nota-se a preocupação de Lorena em “orientar” a forma pela qual negociantes e produtores das vilas litorâneas deveriam comercializar seus gêneros. É o que se verifica na carta enviada ao Capitão Mor da vila de São Sebastião Manoel Lopes da Ressurreição, em 18 de julho de 1788¹⁹¹, na qual era ordenado a examinar “a quantidade de açúcar que há nessa vila e suas vizinhanças, e os seus preços, e tanto pelo tanto não deixe sair nenhum para o Rio de Janeiro enquanto houver quem o queira desta Capitania, ou para ir embarcar-se para a Europa no Porto de Santos”.

e Capitão General da capitania de São Paulo para o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 3215.

¹⁹⁰ Carta a Martinho de Mello Castro. 08.07.1788. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 45, p. 09-10.

¹⁹¹ Carta para o Capitão Mor Manoel Lopes Ressurreição. 18.07.1788. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 46. p. 07.

Bernardo José de Lorena emitiria ordens logo no início de sua administração que visavam o controle sobre a saída de gêneros de subsistência ou de exportação para outras capitanias, para que desse modo, pudesse ser estabelecido o comércio direto entre Santos e o Reino. Este documento seria, portanto, a primeira ordem do Capitão General Lorena referente à prática posteriormente denominada pela bibliografia como “lei do porto único”. Por sua vez, é interessante notar que na carta enviada ao Capitão de São Sebastião não encontramos nenhuma menção à existência de uma lei que estabelecia efetivamente a proibição à livre exportação realizada nos portos da capitania paulista. Não obstante, Lorena concluía que, caso “houver algum inconveniente destes Povos” perante a sua ordem, o mesmo Capitão Mor deveria dar “logo parte”. Esta “inconveniência”, prevista pelo Capitão General, se explicaria pelo predomínio de práticas comerciais entre os produtores de São Sebastião e de Ubatuba e a praça do Rio de Janeiro, local onde, segundo Maria Thereza Petrone, era possível encontrar melhores preços para seus produtos, além da maior facilidade para a obtenção de crédito e para o transporte dos gêneros¹⁹².

Aliada à concentração das exportações da capitania no porto de Santos, Lorena procurava incrementar a agricultura em todo o litoral paulista, em vistas a maior oferta de produtos que deveriam ser encaminhados até a vila de Santos para depois serem comercializados diretamente com Portugal. Este aspecto fica explicitado no ofício de 30 de outubro de 1788¹⁹³, entregue ao Sargento Mor da vila de Paranaguá Francisco José Monteiro. Informado da “falta de Agricultura que há por toda essa Marinha, e sendo conveniente que se concorra para evitar um tão grande mal”, o Capitão General encarregava o Ouvidor daquela comarca para que tal situação fosse remediada.

De mesmo teor é o documento apresentado ao Capitão Mor da vila de Itu Vicente da Costa Taques Góes e Aranha, em 20 de março de 1789¹⁹⁴, no qual, em razão do “grande merecimento que tem todos Vassallos de Sua Majestade que concorrem para o bem do comércio e felicidade da Capitania”, era declarado que os senhores de engenho daquela região estariam a partir daquela data isentos de serem recrutados para as tropas auxiliares das milícias, para que assim pudessem cuidar exclusivamente de suas “fábricas”. Em outra carta destinada ao mesmo Capitão Mor, em 15 de março do

¹⁹² Maria Thereza Petrone. *Op. cit.*, p. 28

¹⁹³ Ofício para o Sargento Mor Francisco José Monteiro. 30.10.1788. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 46, p. 20.

¹⁹⁴ Ofício para o Capitão Mor de Itu. 20.03.1789. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 46, p. 34.

mesmo ano¹⁹⁵, podemos observar que Bernardo José de Lorena procurava fomentar a produção de cana-de-açúcar em Itu, a principal produtora deste artigo em toda a capitania, e ao mesmo tempo acusava o grande prejuízo causado por aqueles senhores de engenho que aumentavam o preço de suas mercadorias “costumado até agora (...) só a fim de embaraçar (...) a carga do Navio que se acha no porto de Santos, e destruir, por este modo, a única felicidade desta Capitania”. Para Lorena, esses mesmos produtores que procuravam no “Rio de Janeiro quem compre os seus açucares” teriam a partir daquele momento a facilidade e o “cômodo de irem os compradores as suas casas comprar quanto se puder fabricar”. Assim, podemos observar que não era exclusividade apenas das vilas do litoral norte paulista a existência de laços mercantis com negociantes radicados na praça carioca, uma vez que ainda em 1789, no início do estabelecimento das restrições ao comércio marítimo, é possível verificar a existência de produtores da vila de Itu que preferiam comercializar com o Rio de Janeiro, aparentemente pela oportunidade de obter preços melhores em suas transações. Na tentativa de coibir esta prática, o Capitão General era categórico:

“ (...) [se] houver quem obre o contrário esquecido do bem do Estado, e da sua própria conveniência, só por alguma má intenção, V. Mercê lhe não deixará nunca mais vender para pessoa alguma por menos do que o exorbitante preço que pediu só a fim de embaraçar o comércio da Capitania, sem importar nada que se lhe percam os gêneros, por falta de quem os compre, e se vender por menos, apesar desta Ordem, V. Mercê me remeterá logo preso o transgressor, e do que passar nesta matéria V. Mercê me dará logo parte”.

Na documentação produzida nos primeiros meses da administração de Bernardo José de Lorena fica evidente a diligência do mesmo Capitão General em concentrar no porto de Santos as exportações de toda a capitania paulista. Entretanto, a descrição pormenorizada das razões que justificavam a adoção de tal medida somente seria apresentada em 3 de setembro de 1789¹⁹⁶, em carta endereçada à Martinho de Mello e Castro. Ao informar o mapa da carga do navio Santos Mártires Triunfo do Mar, que saía de Santos em direitura ao porto de Lisboa, o Capitão General apontava as

¹⁹⁵ Ofício para o Capitão Mor de Itu. 15.03.1789. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 46, p. 32.

¹⁹⁶ Carta para Martinho de Mello e Castro. 03.09.1789. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 45, p. 34-36.

vantagens do porto santista, o qual, mesmo padecendo da “muita falta de Escravatura”, era “excelente [com] todas as boas comodidades”.

Ao tomar conhecimento do comércio realizado em Santos até o momento que assumira o governo, Lorena afirmava que se deparara com o “muito que a capitania perdia por falta de providências”. Esse prejuízo, nas palavras de Lorena, ocorria em função de que “todos os gêneros da Capitania saiam dos diferentes portos da Marinha sem pagarem os Dízimos nesta Alfândega [da vila de Santos], porque vinham a ela, e iam pagar-las segundo diziam no Rio de Janeiro”. Havia ainda aqueles que “dizendo que iam para o Rio, e no Mar passavam as aguardentes, e os açucares para navios estrangeiros, não pagando por este modo, nem nesta Alfândega, nem na do Rio”.

Assim, Bernardo José de Lorena argumentava que o comércio direto de Santos com a metrópole deveria ser estimulado para que a arrecadação dos impostos através da Alfândega santista pudesse aumentar. A sonegação das taxas devidas não mais existiria a partir do instante em que toda a exportação via marítima da capitania passasse a ser realizada exclusivamente por Santos, onde todos os direitos seriam pagos, mesmo quando não houvesse nenhuma embarcação que aguardasse o preenchimento de sua carga. Na ausência destes navios era permitido o encaminhamento dos produtos para o Rio de Janeiro, uma vez que todos os tributos tinham sido devidamente pagos na Alfândega da vila de Santos.

Na conclusão da carta, Lorena ressaltava o quanto vinha se distinguindo o Juiz da Alfândega e de Fora de Santos, José Antonio Apolinário da Silveira, por sua “atividade e diligência” em prol do estabelecimento do comércio direto entre São Paulo e o Reino, e lamentava a nomeação de um substituto para o cargo de Juiz, pois lhe parecia que “há de [fazer] falta porque já conhecia esta matéria”.

Os elogios feitos por Bernardo José de Lorena sobre o Juiz Apolinário da Silveira em prol da adoção de práticas sugeridas anos antes por seu antecessor, Marcelino Pereira Cleto, corrobora ainda mais a hipótese da existência de eventuais alianças entre grupos locais que atuavam em variados negócios na capitania e aqueles Capitães Gerais e Juizes nomeados pela Coroa. Após ter sido empossado como Governador de São Paulo é provável que Lorena tivesse estabelecido contatos com determinados grupos ligados à produção e comercialização de artigos agrícolas, bem como ao tráfico de escravos. Entre esses grupos, verificam-se aqueles negociantes interessados no controle do comércio de exportação por meio do porto santista – e que eram representados pelos Juizes da Alfândega e de Fora desta vila – como também, os

produtores da região do planalto paulista, que eram favorecidos pelos incentivos oferecidos pelo governo da capitania para exportarem o açúcar. Estes grupos seriam diretamente beneficiados com a política adotada por Bernardo José de Lorena logo nos primeiros meses de sua administração, em detrimento de outros grupos envolvidos no comércio costeiro com demais áreas da colônia, com destaque ao Rio de Janeiro.

A atuação destes grupos junto aos funcionários nomeados pela Coroa pode ser observada na representação redigida pelos oficiais da câmara de São Paulo, em 2 de agosto de 1788¹⁹⁷, que informava a “urgente necessidade que tem esta Capital de um Juiz de Fora que presidindo nesta câmara possa com acerto dirigir, não só a negócios pertinentes ao Foro [ilegível], mas ainda os que muitas vezes ocorrem sobre outros importantes objetos”.

Para os oficiais da câmara paulistana, era “notório o grande número dos habitantes dessa cidade, e seu termo, se não podem expedir os processos com brevidade que é necessária em benefício do Público”. Além da morosidade no julgamento dos litígios, os oficiais acusavam a existência de laços de parentesco e de amizade entre os Juizes Ordinários e seus assessores com os envolvidos nos processos em andamento, o que acarretava “não só [n]a demora em prejuízos das partes, mas também (...) em grave dano da República”. Por estes motivos descritos, os signatários da representação sugeriam “para esta primeira criação” do cargo de Juiz de Fora em São Paulo, o nome do “Bacharel José Antonio Apolinário da Silveira Juiz de Santos que nesta comarca serviu com boa aceitação de ouvidor interino com que concorreu todas as circunstâncias e qualidades para desempatar tão importantes empregos”.

Apolinário da Silveira exerceu a função de Juiz da Alfândega e de Fora da vila santista entre os anos de 1786 e 1789, quando foi substituído pelo Bacharel Sebastião Luis Tinoco. Contudo, como podemos observar no requerimento apresentado à D. Maria em 29 de abril de 1789¹⁹⁸, ao contrário de seu antecessor, Luis Tinoco não teria sido provido simultaneamente das funções de Juiz da Alfândega e Juiz de Fora de Santos. Esta provisão somente seria dada ao novo Juiz de Santos em resposta enviada em data incerta¹⁹⁹, assinada pelo Conselheiro da Coroa Francisco Corte Real:

¹⁹⁷ Ofício do governador Bernardo José de Lorena sobre a Representação da câmara de São Paulo. 02.08.1788. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 3209.

¹⁹⁸ Requerimento do Juiz de Fora de Santos, bacharel Sebastião Luiz Tinoco da Silva etc., 29.04.1789. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 3240.

¹⁹⁹ Resposta assinada pelo Conselheiro Francisco Corte Real. [s/d]. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 3240 (anexo I).

“(…) atendendo o suplicante a que os seus antecessores, desde que o extinguiu o Lugar de Provedor da Fazenda Real da Capitania de São Paulo, ou desde que estes foram obrigados a servir em São Paulo, os quais antes serviram de Juiz da Alfândega de Santos, tinha a serventia do dito ofício ao lado nos Juizes de Fora sem que dela tirassem Provimto em Meu Real Nome, e porque o mesmo ofício seria melhor servido por um Ministro de Letras, de que eu confiava a administração da Justiça daquele lugar que podia mais exatamente cuidar na arrecadação da Real Fazenda, bom governo [ilegível] da dita Alfândega do que outro sem letras, e sem instrução [ilegível] fora servido conceder [ilegível] Provisão para servir o lugar de Juiz de Fora”.

A atuação dos Juizes da Alfândega e de Fora de Santos durante a vigência da “lei do porto único” foi de suma importância, uma vez que eram estes os responsáveis diretos pela execução do cumprimento das restrições ao comércio com outros portos da América portuguesa. Isso fica evidente na repercussão da representação feita pelos oficiais da câmara da vila de Ubatuba ao Capitão General, na qual demonstravam o descontentamento gerado pela medida adotada e que era vista como proibição à livre navegação. Referente a esta representação encontramos apenas a carta de Bernardo José de Lorena datada de 16 de dezembro de 1789²⁰⁰, contendo instruções ao Juiz Apolinário da Silveira para que respondesse aos oficiais da dita câmara sobre o “que se acha determinado, a fim de evitar todos os danos que se possam seguir, pois sendo as nossas razões tão sólidas, e só tendentes ao serviço de Sua Majestade, e ao bem comum, nenhuma dúvida devemos ter de as por em público”.

Esta ordem seria cumprida pelo Juiz da vila de Santos, em dezembro de 1789, no seu “Parecer sobre a conveniência dos gêneros de São Sebastião e Ubatuba serem exportados pelo porto de Santos”²⁰¹. De acordo com Apolinário da Silveira, estava franqueada aos diversos portos da capitania somente a exportação de gêneros que não atendiam a demanda do comércio atlântico, como por exemplo, o “milho, feijão, farinha, toucinho, fumo e todos os pomos e raízes que a terra produzir”. Por sua vez, produtos como a aguardente, peixe-seco e louças, deveriam primeiramente ser conduzidos até Santos, onde pagariam “o dízimo competente”. Feito isso, seria emitida uma Carta Guia “para não pagar em outras partes”.

²⁰⁰ Carta para o Doutor Juiz de Fora de Santos José Antonio Apolinário da Silveira. 16.12.1789. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo, Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 46, p. 53-54.

²⁰¹ Parecer sobre a conveniência dos gêneros de São Sebastião e Ubatuba serem exportados pelo porto de Santos. 12.1789. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 46, p. 67-68.

Produtos como o açúcar, a goma e o arroz não podiam ser vendidos para outras capitâneas “sem que primeiro se alcance licença, porque no caso que os compradores desta Vila [de Santos] que [queiram] os ditos efeitos para a carga do navio que estiver ou se esperar neste porto e estão em primeiro lugar, cujos efeitos serão pagos pelos preços que então correrem na praça do Rio de Janeiro”. Por fim, Apolinário da Silveira informava os “graves prejuízos” causados pela não observância desta medida, pois “não devem ser transportados para fora havendo na capitania compradores que os queiram para desempate e devida carga dos navios que aqui chegarem, porém no caso de não haver quem os queira se concederá licença pedida para o seu transporte”.

Conforme citamos anteriormente, o estabelecimento da chamada “lei do porto único” dependia diretamente do incremento da produção de gêneros que eram rentáveis neste tipo de comércio. Nesse sentido, é vasta a correspondência entre o governo da capitania e os comandantes das vilas paulistas com a finalidade de não apenas fomentar o plantio da cana-de-açúcar, mas principalmente, a fiscalização necessária para que toda a produção fosse conduzida diretamente ao porto de Santos. É o que se depreende da carta enviada pelo Secretário de Estado José Romão Jeunot ao Capitão Mor de Itu, datada de 22 de janeiro de 1790²⁰², na qual era ordenado a remeter duzentos sacos de açúcar com destino à vila de Santos, mesmo que para isso fosse necessário dispor de “todo o auxilio necessário”. Com este mesmo intuito, em 26 de fevereiro de 1790²⁰³, Bernardo José de Lorena comunicava a todos os Capitães Mores das vilas de São Paulo os benefícios da “aplicação dos Povos à Agricultura”, ainda mais por achar-se “estabelecido um comércio direto para a Europa do porto de Santos”. As produções que deveriam ser incentivadas eram exatamente daqueles artigos “mais próprios pra aquele comércio, como são principalmente o açúcar, café, goma, anil, arroz e algodões”.

Com vistas à “efetiva” integração do porto santista no circuito comercial atlântico do Império lusitano, persistia a atuação do Capitão General para que a produção paulista fosse direcionada com o objetivo de suprir a carga das embarcações que ali aguardavam o despacho rumo à sede do Reino. Com este fim, destaca-se a atenção dispensada pelo governo às vilas de Itu e São Sebastião, principais produtoras de açúcar da capitania de São Paulo no período, para que a quantia necessária deste gênero fosse remetida ao porto de Santos para o preenchimento dos navios que ora

²⁰² Carta para o Capitão Mor de Itu. 22.01.1790. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 46, p. 59.

²⁰³ Carta aos Capitães Mores. 26.2.1790. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, vol. 46, p. 67-68.

estivessem atracados. É o que observamos na carta endereçada ao Capitão Mor de São Sebastião, em 21 de novembro de 1791²⁰⁴, o qual era instruído a garantir a remessa de “cinquenta caixas de açúcar para embarcar no (...) Navio Santos Mártires”. De acordo com a tabela 2.3, nota-se que este navio apenas completaria sua carga no ano de 1792, sugerindo assim, a persistência daqueles problemas em obter a carga necessária na praça de Santos, denunciada antes mesmo da administração de Bernardo José de Lorena, conforme carta acima referida, enviada em março de 1788 pelo então Juiz de Fora José Apolinário da Silveira²⁰⁵. Com este mesmo fim, em 21 de janeiro de 1792²⁰⁶, o comandante da vila de Itu era ordenado a disponibilizar todas as tropas de muares então existentes para a condução do açúcar produzido em direção à vila de Santos, mesmo que para isso fosse necessário o auxílio de todos os demais Capitães Mores da região e seus respectivos Auxiliares.

Não obstante, apesar destes esforços do Capitão General em prol do aumento da oferta de produtos em Santos, a disponibilidade de embarcações suficientes para a condução dos referidos gêneros ao Reino parece não ter sido uma constante nos anos iniciais da vigência da chamada “lei do porto único”. Após ser informado da ausência de negociantes interessados na compra da produção acumulada em Santos, em razão de “não haver Navio a carga atualmente, pois a Galera, que ai se acha, está abarrotada”, o Capitão Lorena se via na “má situação de deixar passar para o Rio” todo o excedente que houvesse naquele porto²⁰⁷. De fato, ao confrontarmos os dados dispostos nas tabelas 2.3 e 2.4, observa-se o significativo aumento das embarcações provenientes de Santos e que atuavam no comércio atlântico. Por sua vez, cabe ressaltar que nos anos iniciais do governo de Bernardo José de Lorena três navios completaram sua carga no Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia, enquanto que em outras ocasiões, como a explicitada na carta endereçada ao Juiz Sebastião Luiz Tinoco em agosto de 1791, este incremento parece não ter sido suficiente frente à grande oferta de produtos existentes no porto santista. Tais circunstâncias indicam que a política adotada por Lorena, pelo menos nos primeiros anos de sua vigência, não foi capaz de estabelecer em Santos um comércio transatlântico regular, seja pela insuficiência de gêneros que pudessem completar a

²⁰⁴ Carta para o Capitão João José da Silva Costa, em São Sebastião, do Secretário. 21.11.1791. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, vol. 46, p. 145.

²⁰⁵ Ofício do Juiz de Fora da praça de Santos, sobre a ordem que mandou para que a galera Santa Rita continuasse sua viagem, etc., 17.03.1788. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 532.

²⁰⁶ Portaria para o Capitão Mor da vila de Itu, sobre a condução dos açúcares para a vila de Santos. 21.01.1792. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, vol. 46, p. 151-152.

²⁰⁷ Carta ao Juiz de Fora da Vila de Santos Sebastião Luis Tinoco da Silva. 12.08.1791. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, vol. 46, p. 127-128.

carga das embarcações que atracavam no referido porto, ou mesmo pela inexistência de navios disponíveis para a evasão dos gêneros obrigatoriamente concentrados na praça santista. Em ambos os casos, podemos inferir a instabilidade do porto da vila de Santos frente a outros portos da América portuguesa atuantes no circuito comercial direto com a África e, principalmente, Portugal.

Além destes aspectos citados, outro importante obstáculo ao pleno estabelecimento de um comércio direto entre a capitania de São Paulo e o Reino pode ser verificado na documentação analisada. Trata-se dos interesses de negociantes que preservavam seus laços comerciais com outras praças da América portuguesa, os quais não deixaram de ser correspondidos mesmo com a vigência de medidas relativas ao comércio marítimo paulista. Como podemos observar na tabela 2.4, em 1796, o bergantim Nossa Senhora do Carmo Leão partia de Santos rumo a Lisboa, indo completar sua carga em Pernambuco. Antes de representar a ausência de gêneros suficientes no porto santista dispostos a serem embarcados na referida embarcação, pudemos constatar nas fontes a interferência direta do negociante reinol João de Oliveira Guimarães perante o Coroa para que seus interesses existentes na capitania de Pernambuco não deixassem de ser correspondidos. Através de uma petição endereçada à Rainha D. Maria possivelmente em 1796²⁰⁸, o negociante declarava que após expedir a sua embarcação para a vila de Santos, deveria a mesma “ir a Pernambuco carregar efeitos próprios que ali tem”. Ciente das medidas instituídas pelo Capitão General paulista acerca da prática comercial realizada naquela capitania, João de Oliveira Guimarães solicitava a Rainha para que a mesma “se digne expedir Aviso ao Governador daquele Porto para que não embarce o dito Bergantim, nem o obrigue a carregar mais de sessenta ou oitenta caixas de Açúcar, e mil e seiscentas sacas de Arroz, preferindo a quantidade destes dois gêneros que o superior ali tiver e ordenar aos seus correspondentes carreguem no mesmo Bergantim, recebendo da Praça a mais carga miúda, e auxiliando em tudo o mesmo Governador”.

Nesse sentido, atendendo a petição do negociante e proprietário do bergantim Nossa Senhora do Carmo Leão, o Secretário de Estado da Coroa Luis Pinto de Souza enviava ao Capitão General Lorena, em 22 de março de 1796, uma carta²⁰⁹ na qual instruía o atendimento das condições solicitadas pelo suplicante. Ao expor sua

²⁰⁸ Petição de João de Oliveira Guimarães, de que faz menção a Ordem supra. [s/d]. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, vol. 25, p. 152.

²⁰⁹ Do Secretário de Estado sobre o carregamento de um bergantim. 22.03.1796. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, vol. 25, p. 151.

necessidade perante a Coroa em atender os interesses existentes com os carregadores e negociantes radicados em Pernambuco, a petição de João de Oliveira Guimarães demonstra a existência de canais diretos entre os súditos portugueses e a administração régia, os quais eram eficazes na concessão de licenças comerciais mesmo em casos como o observado na capitania de São Paulo. Assim, a efetiva instauração de um comércio direto entre Santos e a sede do Reino, tal qual pretendia o Capitão General Bernardo José de Lorena e outras autoridades de São Paulo, parece não ter sido capaz de superar os vínculos comerciais sedimentados entre os negociantes de diversas regiões do Império luso, inclusive aqueles que atuavam na capitania paulista.

Tabela 2.3: Movimento transatlântico de embarcações provenientes de Santos (1774-1788)²¹⁰

Saída (Santos)	Entrada (Portugal)	Embarcação	Nome	Proprietário	Capitão/Mestre	Carga (tonelada)	Destino	Observação
-	18/04/1774	Iate	Rainha dos Anjos e o Senhor do Bonfim	-	Manuel Pereira	80	Lisboa	-
-	1775	Iate	Rainha dos Anjos e o Senhor do Bonfim	-	Manuel Pereira	-	Lisboa	-
1785	03/12/1785	Corveta	Nossa Senhora Arrábida, São José das Almas	-	Duarte Joaquim Pereira	-	Lisboa	-
1786	-	Galera	Rosário de Maria	-	-	-	Lisboa	-
02/1788	27/10/1788	Galera	Santa Rita	-	José Gomes da Cunha	-	Lisboa	Também levava carga da Bahia

²¹⁰ Extraído de Pablo Oller Mont Serrath, *Op. cit.*, p.234; e Ofício do Juiz de Fora da praça de Santos, sobre a ordem que mandou para que a galera Santa Rita continuasse sua viagem, etc., 17.03.1788. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 532.

Tabela 2.4: Movimento transatlântico de embarcações provenientes do porto de Santos durante o governo do Capitão General Bernardo José de Lorena²¹¹

Saída (Santos)	Entrada	Embarcação	Nome	Proprietário	Capitão/Mestre	Carga (tonelada)	Destino	Observação
1789	-	Galera	Paquete da Ásia	-	-	-	Benguela e Angola	-
16/09/1789	21/12/1789	Navio	Santos Mártires	Jacinto Fernandes	Antonio Luis da	342	Lisboa	Também levava carga de

²¹¹ Para a confecção desta tabela, coligimos os dados apresentados por Corcino Medeiros dos Santos. “Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII”, *Op. cit.*, p. 161-162; Pablo Oller Mont Serrath, *Op. cit.*, p. 234-235; *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, especialmente os volumes 45 e 46; e Carta do Juiz de Fora da vila de Santos, José Antônio Apolinário da Silveira, para o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa da carga do navio Santos Mártires que de Santos partiu para o Reino com gêneros da capitania de São Paulo. 06.09.1789. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 3256; Ofício do Governador e Capitão General da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, enviando os Mapas da Carga que transporta a corveta Senhor dos Passos e Santo Antônio. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 568; Ofício do Governador e Capitão General da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre o envio do mapa da carga que transporta a corveta Nossa Senhora do Carmo e São José. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 581; Ofício do Governador e Capitão General da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, no qual participa o envio do mapa da carga transportada da vila de Santos para Lisboa, pela sumaca Nossa Senhora da Vitória, de que era mestre João Pedro Viegas. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 3370; Ofício do Governador e Capitão General da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, participando o envio de um mapa da carga que, da praça de Santos para a cidade de Lisboa transportou o navio Invencível, do qual era mestre Antonio José Rodrigues. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 3375; Ofício do Governador e Capitão General da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, participando o envio do mapa da carga que transportou de Santos para Lisboa o navio Santos Mártires Triunfo do Mar de que era mestre Antonio Luis da Piedade. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 3389; e Ofício do Governador e Capitão General da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Balsemão, Luis Pinto de Sousa Coutinho, informando que enviou o mapa da carga do navio Senhor da Cana Verde, de que é mestre Felix Carneiro dos Santos. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 605.

			Triunfo do Mar	Bandeira	Piedade			Pernambuco
01/06/1790	22/09/1790	Navio	Nossa Senhora da Piedade e Albuquerque	-	José Álvares Leal	296	Lisboa	Também levava carga do Rio de Janeiro
22/09/1790	1791	Navio	Santos Mártires Triunfo do Mar	Jacinto Fernandes Bandeira	Antonio Luis da Piedade	-	Lisboa	-
-	1791	Bergantim	Carmo e Bom Fim	-	Francisco de Faria Salgado	-	Lisboa	-
22/03/1791	02/07/1791	Navio	Mercúrio	Bernardo Clamouse	João Francisco Lima	265	Lisboa	-
15/04/1791	-	Navio	Santos Mártires Triunfo do Mar	Jacinto Fernandes Bandeira	-	-	Lisboa	-
04/05/1791	11/09/1791	Bergantim	O Senhor do Bonfim e Nossa Senhora do Carmo	-	Francisco de Faria Salgado	160	Lisboa	-
1791	02/07/1791	Navio	Senhor Jesus dos Passos e Santo Antonio	Jacinto Fernandes Bandeira	Sebastião José de Vasconcelos	-	Lisboa	-
1791	24/07/1791	Galera	Santa Rita	-	-	-	Lisboa	-
1791	01/09/1791	Corveta	Nossa Senhora do	-	Elias Francisco	-	Lisboa	-

			Carmo e São José		Xavier			
31/10/1791	25/08/1792	Galera	Penha de França e Oliveira	-	Antonio José de Carvalho	235	Lisboa	-
1792	-	Navio	Santos Mártires Triunfo do Mar	Jacinto Fernandes Bandeira	Antonio Luis da Piedade	-	Lisboa	-
1792	-	Bergantim	Carmo e Bom Fim	-	João dos Banhos Soutos	-	Lisboa	-
1792	-	Corveta	Senhor dos Passos e Santo Antonio	Jacinto Fernandes Bandeira	Sebastião José do Nascimento	-	Lisboa	-
15/02/1792	12/06/1792	Navio	Senhor Jesus dos Passos e Santo Antônio	Jacinto Fernandes Bandeira	Sebastião José Vasconcelos	197	Lisboa	-
14/06/1792	-	Galera	Nossa Senhora Madre de Deus e São José Belona	-	Feliciano José Pereira Lara	-	Lisboa	-
-	01/07/1792	Navio	Nossa Senhora da Piedade de Santo Antonio, Flor da América	-	Antonio Luis Pereira	-	Lisboa	-
-	01/10/1792	Navio	Mercúrio	-	João Francisco	-	Lisboa	-

					Lima			
30/10/1792	23/03/1793	Navio	Santos Mártires Triunfo do Mar	Jacinto Fernandes Bandeira	Antonio Luis da Piedade	-	Lisboa	-
1793	-	Corveta	Cabo Frio	-	-	-	Benguela e Angola	-
1793	15/01/1793	Navio	Nossa Senhora do Carmo e Bonfim	-	João Antonio de Souza	-	Lisboa	-
06/03/1793	19/07/1793	Corveta	Nossa Senhora do Carmo e São José	-	Elias Francisco Xavier	159	Lisboa	-
1793	19/07/1793	Bergantim	Nossa Senhora da Penha e Oliveira	-	Antonio José de Carvalho	-	Lisboa	-
16/06/1793	19/02/1794	Navio	Santo Antonio e Santa Ana Cisne	-	Felix José de Souza	-	Lisboa	Também levava carga da Bahia
1794	-	Galera	Flora	-	-	-	Benguela e Angola	-
1794	-	Sumaca	Pensamento Ligeiro	-	-	-	Benguela e Angola	-
1794	-	Bergantim	Nossa Senhora do Pilar e Bom Jesus	-	Antonio Caetano Firme	-	Lisboa	-
1794	-	Galera	Flor da América	-	Antonio Luis	-	Lisboa	-

					Pereira			
1794	-	Navio	Santíssimo Sacramento e Conceição Maria	-	José Alves de Souza	-	Lisboa	-
1794	-	Navio	Mercúrio	-	-	-	Lisboa	-
16/02/1794	30/06/1794	Navio	Nossa Senhora da Piedade de Santo Antonio, Flor da América	-	António Luis Pereira	195	Lisboa	-
1794	30/06/1794	Navio	Nossa Senhora do Carmo e São José	-	Elias Francisco Xavier	-	Lisboa	-
22/05/1794	14/10/1794	Sumaca	Nossa Senhora da Vitória	-	João Pedro Viegas	245	Lisboa	-
24/05/1794	20/09/1794	Navio	Santo Antonio Voador	-	Tomás António Pereira	250	Lisboa	-
1794	20/09/1794	Bergantim	Nossa Senhora do Carmo e Bonfim	-	João Antonio de Souza	-	Lisboa	-
08/07/1794	11/10/1794	Navio	Invencível	-	António José Rodrigues	525	Lisboa	-
21/11/1794	-	Navio	Santos Mártires	Jacinto Fernandes	Antonio Luis	-	Lisboa	-

			Triunfo do Mar	Bandeira	Piedade			
1795	-	Corveta	Conceição	-	-	-	Benguela e Angola	-
1795	-	Bergantim	Nossa Senhora do Carmo Leão	João Oliveira Guimarães	Francisco Tomás da Silveira	-	Lisboa	-
1795	-	Navio	Zabumba	-	-	-	Lisboa	-
1795	-	Galera	Nossa Senhora da Esperança Carlota	-	Antonio Manoel da Costa	-	Lisboa	-
1795	20/07/1795	Navio	São João Sacramento e Conceição de Maria: Protector	-	José Álvares de Souza Virafolha	-	Porto	-
02/07/1795	17/10/1795	Navio	Senhor da Cana Verde	-	Felix Carneiro dos Santos	325	Lisboa	-
1795	27/07/1796	Navio	São João Sacramento e Conceição de Maria: Protector	-	José Álvares de Souza Virafolha	-	Lisboa	-
21/05/1796	20/09/1796	Bergantim	Nossa Senhora do	-	António	-	Lisboa	-

			Pilar e Bonfim		Caetano Firme			
1796	27/03/1797	Bergantim	Nossa Senhora do Carmo Leão	João de Oliveira Guimarães	Francisco Tomás da Silveira	110	Lisboa	Também levava carga de Pernambuco
30/01/1797	10/09/1798	Navio	Senhor da Cana Verde	-	João da Silva Margana	643	Lisboa	-

Se por um lado a consolidação de São Paulo no âmbito do comércio atlântico ainda estava longe de se concretizar, a atuação dos produtores paulistas no fornecimento de artigos de subsistência para as demais áreas da América portuguesa permanecia expressiva durante a administração de Bernardo José de Lorena. Após ser informado da carestia de farinha que assolava a população das capitanias do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia, o Capitão General autorizava o Sargento Mor da vila de Paranaguá a providenciar a quantia necessária para o carregamento de “quatro embarcações que se acham em Santos pretendendo licença para irem ai carregar”. Esta licença, a fim de evitar qualquer “embaraço (...) prejudicial à Liberdade de Comércio”, deveria ser observada após “reservar três mil alqueires de Farinha para a Tropa, e povo da vila de Santos (...) [e] também a que for bastante para essa vila e as mais da Marinha”²¹².

Licenças semelhantes a estas parecem ter sido pontuais durante a administração de Bernardo José de Lorena, visto que, via de regra, persistia em fazer valer as restrições impostas desde o início de seu governo, tal como sugere a carta enviada ao Sargento Mor de Paranaguá, ordenando que o mesmo “não consinta transportar-se mais arroz algum dessa Vila para fora da Capitania, e somente o fará conduzir para a Vila de Santos, como de antes se praticava para ali se distribuir o seu consumo para o Porto de Lisboa”²¹³.

Por fim, cabe destacar que o projeto de inserção de São Paulo nos quadros do comércio atlântico capitaneado pelo governador Bernardo José de Lorena, contou ainda com uma série de investidas em prol da melhoria da infra-estrutura do transporte e das comunicações entre a região agrícola mais produtiva da capitania, qual seja, o chamado “quadrilátero do açúcar”²¹⁴, e o porto de Santos, escoadouro principal das exportações

²¹² Carta para o Sargento Mor de Paranaguá, Francisco José Monteiro. 15.04.1793. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 46, p. 203-204. Este mesmo tema foi mencionado pelo Capitão General na Carta para Leandro de Freitas Sobral, Capitão Mor da vila de Cananéia, e vilas de Iguape e Antonina. 16.04.1793. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 46, p. 205; Carta para Francisco José Monteiro, Sargento Mor Comandante de Paranaguá. 10.06.1793. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 46, p. 212; e Carta para Francisco José Monteiro, Sargento Mor Comandante da vila de Paranaguá. 15.06.1793. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 46, p. 214-215.

²¹³ Carta para o Sargento Mor de Paranaguá, Francisco José Monteiro. 15.04.1793. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 46, p. 243.

²¹⁴ De acordo com Petrone, o “quadrilátero do açúcar” era formado pelas vilas de Sorocaba, Mogi-Guaçu, Jundiá e a freguesia de Piracicaba, pertencente à vila de Itu, principal produtora de cana-de-açúcar da capitania de São Paulo em fins do século XVIII. Maria Thereza Schorer Petrone. *Op. cit.*, p. 41. Por sua vez, Mont Serrath apresenta em sua dissertação de mestrado a incorporação da vila de Mogi-Mirim ao invés da vila de Mogi-Guaçu, já que as notícias dos primeiros engenhos desta última vila datam apenas de 1819. Pablo Oller Mont Serrath. *Op. cit.*, p. 112.

paulistas. Reconhecendo a precariedade dos caminhos que atravessavam o obstáculo natural imposto pela Serra do Mar, o Capitão General procurou promover logo nos primeiros anos de sua administração a construção de um caminho pavimentado que facilitasse o comércio entre a região de Serra Acima e a vila de Santos, conhecido posteriormente como a “Calçada do Lorena”. Em 15 de fevereiro de 1792²¹⁵, o governador paulista comunicava ao Secretário Martinho de Mello e Castro, a conclusão do caminho “desta Cidade [de São Paulo] até o Cubatão da Vila de Santos”, acrescentando ainda as vantagens que a recém inaugurada obra proporcionava:

“(…) até de noite se segue viagem por ele, a serra é toda calçada, e com largura para poderem passar Tropas de Bestas encontradas sem pararem; o Péssimo Caminho antigo, e os princípios da Serra bem conhecidos, eram o mais forte obstáculo contra o comércio, como agora se venceu, tudo fica mais fácil”.

A construção deste novo caminho exigiu o investimento de grandes somas por parte do governo da capitania, de modo que tal empreendimento só pôde ser levado à cabo graças a empréstimos contraídos nos Cofre dos Ausentes, espécie de fundo administrado pelos Juizes dos Órfãos, responsáveis pela salvaguarda de espólios em processos de heranças que encontravam-se em litígio. Segundo Bernardo José de Lorena, a restituição deste empréstimo seria garantida através de “pensões” pagas pelos tropeiros, “até a satisfação da quantia total” empregada. Assim, cada tropeiro que utilizasse o novo caminho deveria pagar a taxa de “quarenta réis por Besta, e cento e vinte réis por cada cabeça de Gado”, valor considerado baixo pelo Capitão General, uma vez que os condutores dos animais “nem sentem incômodo algum, por que ainda mais de que pagam, terão de avanço nas maiores cargas, com que agora pela facilidade do Caminho podem as Bestas”. A conservação da “Calçada do Lorena” exigiu a mobilização de recursos das “Câmaras das Vilas a quem pelo seguirem continuamente devia pertencer o concerto”. Desse modo, o Capitão General obrigou a “Câmara desta Cidade [de São Paulo], com as outras de Serra Acima, a conservarem bom o Caminho até ao Pico da Serra, (...) e a da Vila de Santos a Cuidar na Serra desde o Cubatão até o Pico”.

²¹⁵ Carta ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Martinho de Mello Castro. 15.02.1792. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 45, p. 70-71.

Denise Mendes observa que a construção da “Calçada do Lorena” relacionava-se diretamente à implantação de um comércio direto com a Europa por intermédio do porto de Santos. Nesse sentido, a concentração das exportações paulistas na vila santista tornava imprescindível o calçamento do Caminho do Mar, para que a condução de artigos, com destaque ao açúcar, pudesse ser realizada de forma regular e sem maiores prejuízos aos negociantes envolvidos neste comércio²¹⁶. Em contrapartida, a conservação da “Calçada” era responsabilidade das vilas que seriam beneficiadas diretamente pela nova via de escoamento, entre as quais se destacavam a cidade de São Paulo, a vila de Santos e aquelas que compunham o “Quadrilátero do Açúcar”, principal área produtora de açúcar de toda a capitania paulista.

Entretanto, os esforços com vistas à melhoria das vias de comunicação entre o planalto paulista e o porto de Santos não se limitaram apenas à construção da chamada “Calçada do Lorena”. Nos últimos meses de sua administração, precisamente em 24 de abril de 1797²¹⁷, o Capitão General Bernardo José de Lorena remetia uma carta ao Juiz de Fora Sebastião Luiz Tinoco da Silva para que este se reunisse com os negociantes residentes na vila de Santos, “tanto os que compram açúcares para os carregarem de sua conta para a Europa, como de comissão”, que estivessem dispostos a contribuir para a construção de um caminho na “margem Oriental do Rio do Cubatão até essa Vila”. Este acordo entre autoridades da capitania e negociantes radicados na vila santista, consistiria em “uma certa contribuição por arroba [de açúcar] que ai chegue até a conclusão do Caminho”, bem como a eleição de um negociante “da melhor nota, para Depositário, e para fazer os necessários pagamentos por sua Ordem, aos Trabalhadores, e Artífices empregados ns Obra”. A articulação dos interesses sedimentados na praça e porto de Santos com as principais autoridades da capitania de São Paulo parece ter sido bem sucedida, pois em maio do mesmo ano²¹⁸, Bernardo José de Lorena demonstrava ao Juiz de Fora santista a sua satisfação pela adesão dos principais negociantes da região, ordenando assim “dar princípio ao Caminho, e executar o que determinei na Carta, que antecedentemente lhe escrevia este respeito”.

Torna-se, assim, evidente a articulação dos interesses de determinados grupos de negociantes e proprietários, com destaque aqueles situados nas áreas beneficiadas com

²¹⁶ Denise Mendes. *Op. cit.*

²¹⁷ Carta para o Doutor Juiz de Fora de Santos. 24.04.1797. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 46, p. 361.

²¹⁸ Carta para o Doutor Juiz de Fora de Santos. 04.05.1797. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 46, p. 362-363.

as medidas que visavam o estabelecimento do comércio direto com a Europa, quais sejam, o chamado “quadrilátero do açúcar”, a cidade de São Paulo e a vila de Santos, influenciando diretamente na atuação do Capitão General Bernardo José de Lorena, não apenas no que se refere aos formatos da inserção mercantil paulista nos quadros do Império português, mas também, na definição de políticas relativas à infra-estrutura da capitania.

Ao que tudo indica, esta influência seria uma constante durante toda a administração de Lorena, manifesta desde os primeiros ofícios concernentes ao comércio praticado entre as vilas do litoral norte da capitania e a praça do Rio de Janeiro, e até mesmo nas últimas correspondências e instruções assinadas pelo Capitão General. Em 23 de abril de 1796²¹⁹, Lorena informava a todas as vilas da capitania paulista, que:

“Sua Majestade foi servida nomear-me Governador e Capitão General da Capitania de Minas Gerais, e declarar para me suceder neste Governo ao Ex.mo Antonio de Mello Castro; e me ordena, que sendo muito conveniente ao seu serviço, que sem a menor perda de tempo passe a Vila Rica a tomar posse daquele Governo, assim o execute, logo que entregar este.”

Em 5 de novembro do mesmo ano, Souza Coutinho anunciava a nomeação de Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça como substituto de Lorena no governo de São Paulo, que deveria partir assim que seu sucessor entrasse na capital, rumo as Minas Gerais, onde exerceria a função de Capitão General. No entanto, segundo carta do Secretário Rodrigo de Souza Coutinho²²⁰, antes de partir para o governo da capitania mineira, Bernardo José de Lorena deveria instruir “de palavras, e por escrito a Antonio Manuel de Mello Castro do estado da Capitania, e dos principais negócios dela para que ele siga com uniformidade de princípios as acertadas disposições de V. S.^a e o louvável sistema do seu governo, que tem merecido uma completa aprovação de Sua Majestade, e isto mesmo se participa ao dito novo Governador”.

²¹⁹ Carta para a Câmara desta Cidade, e todas da Capitania. 23.04.1796. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 46, p. 333.

²²⁰ Do dito Secretário participando a nomeação de Antonio Manoel de Mello Castro para governador de São Paulo. 05.11.1796. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 25, p. 169.

Assim, no final do seu governo, em 1797, o Capitão General Lorena procurou descrever em relatório²²¹ a ser entregue ao seu sucessor, algumas considerações sobre o estado da capitania de São Paulo, dando destaque para temas como a demarcação de limites, o estado militar, a agricultura e o comércio praticado. Referente a estes dois últimos itens, nota-se a grande atenção dispensada pelo Governador em ressaltar os avanços obtidos ao longo de sua administração. Lorena afirmava que a agricultura paulista encontrava-se “em um progresso muito grande, de sorte que se pode dizer que se acabou a Preguiça de que geralmente era acusada a Capitania de São Paulo”. Destacava ainda a crescente produção de cana em Itu – que fazia “mais de cinquenta mil arrobas de açúcar por ano” – e nas vilas de Piracicaba, Sorocaba e na freguesia de Campinas, enquanto que em São Sebastião e Ubatuba fabricavam-se “muito e excelente açúcar e aguardente de bom conceito (...) e principalmente em Paranaguá há uma produção infinita de milhos, Arroz, muita Farinha de Mandioca, e muita Goma e também em toda a Capitania muita Coirama, bastante Algodão, e Anil, na vila de Santos muito café, e da melhor qualidade”.

Em relação ao comércio paulista, o governador ressaltava que era este o “grande remédio contra a Preguiça” disseminada entre os habitantes da capitania. Segundo o Capitão General, até o ano de 1789, “a cabotagem era o comércio que aqui se fazia por mar”, mas que no momento em que escrevia, achava-se o “comércio do Porto de Santos para a Europa estabelecido, como é notória, e como tenho feito presente a Sua Majestade pelos Mapas de Cargas dos Navios remetidos pela Secretaria de Estado”. Lamentava a resistência dos produtores e negociantes das vilas litorâneas contrários a esta medida, de modo que eram necessárias “muitas Providências para evitar a saída dos efeitos de comércio com a Europa, para o Rio de Janeiro havendo aqui Navios à carga de bom conceito pelo costume em que estavam os Negociantes de São Paulo, de merecerem menos este nome, do que os de Caixeiros dos do Rio”. Em defesa de sua resolução, o Capitão General salientava as vantagens obtidas através da concentração de exportações na vila de Santos:

“Antigamente todos os efeitos que saíam para o Rio de Janeiro devendo pagar Dízimo, na Alfândega, ali pagavam e satisfaziam na de Santos com as Guias, hoje sucede pelo contrário, fica aqui o dinheiro e vai para lá o papel: está em costume

²²¹ Relatório do Capitão General Bernardo José de Lorena. 1797. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Diversos (1766-1816), Vol. 15, p. 147-153.

não saírem efeitos de comércio com a Europa para outro Porto da América sem licença do Capitão General, para assim se facilitar mais a Carga dos Navios; O mesmo General há de atender algum caso de necessidade das outras Capitánias”²²².

Ainda como prova da eficácia de sua determinação, Lorena informava que durante o período que comandou a capitania paulista, era possível “carregar em Santos 12 navios por ano”. Todavia, este dado apresentado pelo Capitão General parece inverossímil ao ser confrontado com os números levantados em nossa pesquisa. Analisando os vários mapas de carga de navios despachados do porto de Santos para o Reino, constatamos que apenas no ano de 1794 foram registrados 12 navios em Portugal oriundos de São Paulo, além de duas embarcações que se dirigiram aos portos de Angola e Benguela. Estes dados levantados corroboram com os resultados obtidos por Corcino Medeiros dos Santos²²³, em sua pesquisa realizada nos fundos constantes da Biblioteca Nacional de Lisboa e Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Ademais, o mesmo autor sugere que parte dessas embarcações teria preenchido a carga no porto do Rio de Janeiro, pois segundo as fontes perscrutadas, a produção de açúcar da capitania paulista não era suficiente para despachar mais de 100 mil arrobas pelo porto santista.

2.3 Vozes consoantes, vozes dissonantes

Logo após assumir o comando da capitania, Bernardo José de Lorena travou contato com diferentes grupos de proprietários e negociantes paulistas que disputavam entre si o apoio das principais autoridades de São Paulo em vistas à obtenção do suporte necessário para a adoção de medidas que pudessem satisfazer os respectivos interesses políticos e econômicos.

Conforme salientado no item anterior, parte substancial das reivindicações dos grupos radicados na vila de Santos, expressas em detalhes pelo Juiz Marcelino Pereira Cleto em 1782, foram contempladas pelo Governador Lorena nos primeiros meses de sua administração através do estabelecimento do comércio direto entre o porto santista e o Reino. Não obstante, a análise da documentação permite-nos observar que outros interesses relativos à produção agrícola e comércio da capitania de São Paulo também

²²² Relatório do Capitão General Bernardo José de Lorena. *Op. cit.*, p. 152.

²²³ Corcino Medeiros dos Santos, *Op.cit.*, 145-157.

foram correspondidos graças à articulação de importantes negociantes e proprietários com as instâncias administrativas locais. É o que se depreende na memória escrita em 1788 por José Arouche de Toledo Rendon, intitulada *Reflexões sobre o estado em que se acha a agricultura na capitania de São Paulo*²²⁴.

Membro de uma tradicional família paulista, Rendon era formado em Leis pela Universidade de Coimbra, exercendo diversas funções administrativas e judiciais em São Paulo, além de ser um dos mais importantes produtores da capitania no período²²⁵. Partindo de sua experiência no âmbito da administração paulista, aliada aos interesses que representava na condição de proprietário agrícola e negociante radicado na capital paulista, Rendon expressava na sua memória os principais entraves para o desenvolvimento da agricultura na capitania. Assim, já no início das suas *Reflexões*, Rendon constata que a capitania de São Paulo, apesar de ser uma das mais antigas colônias portuguesas na América, encontrava-se em um estado miserável, cujo comércio e agricultura eram menos desenvolvidos do que as demais áreas da América portuguesa.

Ao afirmar que à “proporção do povo que há hoje era mais florescente a lavoura no ano de 1755”, Rendon acusava que até o momento em que escrevia, predominava uma notável negligência quanto à economia paulista por parte dos últimos governos. O ano de 1755 foi destacado pelo autor como o início da “decadência” de São Paulo, data em que o governo metropolitano decretou a liberdade dos indígenas, proibindo que jesuítas ou quaisquer religiosos de outras ordens pudessem exercer algum tipo de jurisdição temporal sobre este segmento da população. Para Rendon:

“Na verdade, antes que o Senhor Rei D. José I, de saudosa memória, os declarasse livres, [os indígenas] não eram supérfluos ao Estado; os paulistas, que os conquistaram, os faziam trabalhar; porém desde a época da soltura da sua natural liberdade, (...), tornaram ao costume de não plantarem para a sua sustentação.”²²⁶

²²⁴ José Arouche de Toledo Rendon. *Reflexões sobre o estado em que se acha a agricultura na capitania de São Paulo*, in: *Obras*. Introdução de Paulo Pereira dos Reis. São Paulo: Governo do Estado, 1978.

²²⁵ De acordo com a introdução de Paulo Pereira dos Reis, José Arouche Toledo Rendon, além de exercer advocacia, também tinha atuado como Juiz de Medições de Sesmarias em São Paulo e na vila de Santana de Paranaíba (1782-1783), Juiz Ordinário do Barrete (1793), contratador das passagens dos cubatões Gerais de Santos e Mogi das Cruzes (1796-1798), Diretor Geral dos Índios (1798), Fiscal da Casa de Fundição do Ouro de São Paulo (1799), Juiz de Órfãos (1806-1808), Inspetor Geral das Milícias da Capitania (1808-1813), Procurador da Fazenda junto a Fábrica de Ferro de Ipanema (1811), Presidente do Conselho de Guerra da Província (1821), Deputado à Assembléia Constituinte (dissolvida em 1823), membro do Conselho Provincial de São Paulo e diretor do Curso Jurídico de São Paulo (1828-1833).

²²⁶ José Arouche Toledo Rendon, *Op. cit.*, p. 03.

O principal empecilho ao desenvolvimento pleno da agricultura em São Paulo, segundo Rendon, era a persistência dos “antigos hábitos” dos indígenas da região, como por exemplo, o cultivo da terra voltado apenas ao auto-consumo. Para o autor, a natureza abundante da capitania paulista, que podia facilmente proporcionar a “felicidade dos povos”, não era explorada pelos indígenas, que chegavam mesmo a desprezar as riquezas, pois eram todos desprovidos “daquela bem regulada ambição que faz florescer os Estados e impele os homens ao trabalho e as indústrias”. No entanto, a persistência das práticas de caça e coleta entre os indígenas tornaram-se ainda mais graves quando passaram a se estender aos homens brancos:

“Este sistema dos índios originários tem transcendido aos seus filhos até hoje e, o que é mais, tem comunicado ainda no resto dos homens que são limpos dessa mescla. Um índio, um mameluco ou bastardo, tendo hoje o que comer, não se anima a trabalhar para adquirir o sustento do dia seguinte.”²²⁷

Segundo Rendon, o estado “deplorável” da capitania de São Paulo poderia ser superado apenas com o abandono do costume de se cultivar a terra por apenas três meses e a adoção de uma agricultura que fosse realizada durante o ano inteiro, a qual possibilitaria a produção de gêneros como o anil, o café e o algodão, que poderiam ser facilmente exportados para as capitanias vizinhas e mesmo para a Europa. Ademais, Rendon destacava a importância dos Capitães Mores e comandantes das freguesias, que deveriam “aplicar o seu povo à lavoura”, dispensando das “paradas e mais obrigações públicas os que trabalham e só ocupem os vadios”. Outra forma sugerida pelo autor era o recrutamento daqueles que apenas se dedicavam “aos divertimentos e à folia” para que assentassem praça em um dos regimentos da cidade. Segundo Rendon, “será esse o meio de se aumentar a lavoura, porque o que é vadio fica sendo empregado no serviço da República e outros, com o medo do cativo militar, resolvem-se a trabalhar”²²⁸.

A insistência dada à ausência de uma prática agrícola sistemática e “rentável”, prioritariamente orientada à produção de gêneros que compunham a pauta de gêneros exportáveis para o mercado europeu, bem como o reconhecimento da “decadência” econômica paulista desde o ano de 1755, demonstra, em linhas gerais, as principais reivindicações do estrato social a qual José Arouche Toledo Rendon pertencia. Ao eleger o ano de 1755 como marco originário do quadro “decadente” da capitania

²²⁷ José Arouche Toledo Rendon, *Op. cit.*, p. 01.

²²⁸ *Idem*, p. 04-05.

paulista, Rendon referia-se diretamente às leis de 6 e 7 de junho de 1755 que declaravam a liberdade dos índios do Grão-Pará e Maranhão, e que estender-se-ia ao Estado do Brasil através da promulgação do Alvará de 8 de maio de 1758, que instituía a função de Diretor Geral, responsável em estimular a produção e promover a “civilização” entre os indígenas²²⁹.

A legislação de 1755 e 1758 inseria-se no amplo quadro de reformas implementadas pelo primeiro-ministro português Sebastião José de Carvalho e Melo, Conde de Oeiras (1759) e Marquês de Pombal (1770), a qual, entre outros aspectos, procurava reorganizar a exploração colonial através da promoção das práticas agrícolas e comerciais. Segundo Kenneth Maxwell, a política promovida por Pombal “visava aproveitar as riquezas coloniais e racionalizar e padronizar a administração, a organização militar e o treinamento educacional sob a alçada do Estado; onde fosse necessário para a defesa e o bom governo, as diferenças de raça e etnia não seriam barreiras para se manter um cargo ou uma promoção, e a participação local no governo era encorajada.”²³⁰ Não obstante, o projeto metropolitano de “civilizar” e elevar os índios à condição de vassalos do Rei e a reorganização das antigas aldeias administradas por missionários em vilas ou aldeias controladas pelos funcionários régios designados, geraram uma série de conflitos por toda a colônia.

Segundo Maria Regina Celestino de Almeida, a política levada a cabo pelo Marquês de Pombal em vistas à assimilação dos índios acentuou a disputa entre estes e os agentes coloniais interessados no controle da mão-de-obra indígena e na posse das terras das aldeias que passaram ao controle da Coroa. Analisando o conflito entre posseiros e indígenas na capitania do Rio de Janeiro, a autora demonstra como as disputas de terra nas aldeias fluminenses agravaram-se na medida em que “as terras devolutas iam escasseando e as demandas por ela se ampliavam”²³¹.

²²⁹ Os conflitos locais gerados após o estabelecimento do Diretório dos Índios foram discutidos por Ricardo Pinto Medeiros. Política indigenista do período pombalino e seus reflexos nas capitanias do norte da América portuguesa. In: *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*. Para Medeiros, a função dos Diretores Gerais baseava-se, acima de tudo, “no argumento de que os índios eram incapazes de se auto-governarem”, exigindo-se destes funcionários “bons costumes, zelo, prudência, verdade, ciência da língua, e de todos os mais requisitos necessários para poder dirigir com acerto os índios”, p. 02.

²³⁰ Kenneth Maxwell. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p. 139.

²³¹ Maria Regina Celestino de Almeida. Política Indigenista de Pombal: a proposta assimilacionista e a resistência indígena nas aldeias coloniais do Rio de Janeiro, in: *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*, p. 02.

Mesmo com as garantias dadas à plena integração na sociedade portuguesa estabelecidas pela nova legislação, os índios continuavam prestando serviços à Coroa e aos colonos, “sendo ainda explorados pelo excesso de trabalho, pagamentos irrisórios e discriminações”²³². Ademais, ao descreverem as aldeias e seus arredores em fins do século XVIII e início do XIX, as autoridades coloniais do Rio de Janeiro destacam o estado “decadente” e “miserável” em que se encontravam. No entanto, ao focar sua análise nos conflitos envolvendo a posse das terras da aldeia de São Barnabé, Almeida conclui:

“Aos seus olhos, os índios que faziam balaios e outros artesanatos eram vistos como pobres e miseráveis envolvidos em atividades consideradas atrasadas e improdutivas. Visão distinta deviam ter os próprios índios, que, como visto, na aldeia de São Barnabé, no século XVIII, consideravam o artesanato atividade básica e reclamavam contra o Diretor que queria desviá-los para a lavoura ou extração de madeiras, atividades, com certeza, valorizadas por políticos e viajantes”²³³.

A ingerência metropolitana na organização da mão-de-obra indígena na América portuguesa geraria manifestações contrárias por parte de grupos de poder locais ligados à produção, entre os quais, estava o próprio autor das *Reflexões*. Importante homem de negócio e produtor de São Paulo, Rendon expressava em sua memória a insatisfação gerada entre aqueles segmentos proprietários diante da nova configuração imposta pela metrópole à exploração da mão-de-obra indígena. Endereçada ao recém-nomeado Capitão General Bernardo José de Lorena, a memória de Rendon divergia do diagnóstico apresentado anos antes pelo Juiz Pereira Cleto, qual seja, a associação entre a “pobreza” paulista e a desarticulação das redes de escoamento do ouro das Minas na capitania. De acordo com Medici, a “decadência” identificada por Rendon relacionava-se diretamente às “conseqüências do restabelecimento da autonomia administrativa paulista sobre as estratégias de controle da mão-de-obra disponível”²³⁴.

²³² Maria Regina Celestino de Almeida, *Op.cit.*, p. 08.

²³³ *Idem*, p. 09.

²³⁴ Ana Paula Medici. De capitania a província: o lugar de São Paulo nos projetos de Império, 1782-1822. In: *De um Império a outro: estudos sobre a Formação do Brasil, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Fapesp, 2007, p. 249.

O expressivo aumento da produção agrícola paulista e o conseqüente crescimento na demanda por cativos²³⁵ agravaram ainda mais as manifestações contrárias aos limites impostos pela Coroa à exploração do trabalho indígena. Nesse contexto, logo que assumiu o governo da capitania paulista, o Capitão General deparou-se com o descontentamento de grupos proprietários que reivindicavam medidas que pudessem garantir a oferta necessária de braços para as lavouras. A urgência desta questão durante a administração de Lorena fica patente na carta dirigida a Martinho de Mello Castro e Mendonça, em 1789, quando descrevia o estado em que o porto de Santos se encontrava. Segundo o governador, “o porto é excelente, tem todas as boas comodidades, há muita falta de Escravatura, porém espero que se remedeie este mal”²³⁶.

Com efeito, em 23 de abril de 1791²³⁷, os oficiais da câmara da vila de Itu saudavam o Capitão General Lorena pela notícia de que “por todo o mês de setembro ou outubro mais ou menos se há de achar no Porto de Santos uma Embarcação vinda de Benguela com mais de trezentos escravos para ali se disporem”. Ao serem notificados sobre o desembarque de escravos no porto de Santos, os camaristas de Itu eram também informados pelo governador Lorena acerca da grande vantagem no fornecimento de cativos diretamente trazidos da África, uma vez que, “além de encontrarem melhor comodidade se facilitará a extração dos mesmos, e continuará este comércio tão interessante ao aumento desta Capitania”. A decisiva atuação do Capitão General em prol da fácil “extração” dos escravos para a vila de Itu e região seria salientada pelos próprios camaristas, os quais reconheciam “o muito que V. Ex.^a se esforça para inteira felicidade deste Povo [...] em todo o tempo confessaremos que toda a Capitania, e singularmente esta vila suscitou do amortecido estado, em que se achava, e começou respirar a sombra de V. Ex.^a e será completa a nossa fortuna se perdurar tão desejado Governo”.

Visando a suposta “recuperação” da capitania de São Paulo de seu “amortecido estado”, o Capitão General Lorena procurava incrementar o comércio direto de escravos entre a costa africana e o porto de Santos, excluindo assim, a proeminente atuação de negociantes cariocas neste tipo de comércio. De acordo com a documentação coligida, é

²³⁵ Refiro-me aos dados descritos por Maria Luiza Marcílio, *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista, 1730-1836*, e Maria Aparecida Borrego, *A Teia Mercantil: Negócios e Poderes em São Paulo Colonial (1711-1765)*.

²³⁶ Carta para Martinho de Mello e Castro. 03.09.1789. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 45, p. 34.

²³⁷ Carta da Câmara de Itu. 23.04.1791. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 45, p. 347.

possível mensurar os resultados obtidos pelo governador paulista em sua empreitada: a embarcação mencionada pelos camaristas de Itu era a galera Paquete da Ásia que retornava de sua viagem feita em 1789 à Benguela e Angola, trazendo consigo a primeira remessa de escravos sem a intermediação da praça do Rio de Janeiro realizada no governo Lorena. Além desta galera, outras quatro embarcações foram empenhadas no tráfico de cativos entre os anos de 1789 e 1795²³⁸, enquanto que no período entre 1774 e 1788, nenhum outro carregamento proveniente da costa africana aportou no litoral paulista sem antes ter feito escala no Rio de Janeiro ou em outro porto da América portuguesa.

Entretanto, o estabelecimento do tráfico de escravos entre a capitania paulista e o continente africano esbarrava diretamente nos interesses dos negociantes fluminenses, principais responsáveis pela redistribuição dos cativos que desembarcavam no porto do Rio de Janeiro por toda a região Centro-Sul da colônia. A notícia de que o importante negociante lisboeta Jacinto Fernandes Bandeira obtivera da Coroa a licença para carregar uma embarcação com escravos de Benguela e conduzi-los diretamente ao porto de Santos graças à solicitação do próprio Capitão General de São Paulo, moveria o Vice-Rei D. José de Castro, Conde de Rezende, a redigir uma carta endereçada ao Conselho Ultramarino em 20 de julho de 1791²³⁹, na qual denunciava os possíveis prejuízos caso a praça do Rio de Janeiro deixasse de mediar o fornecimento de cativos na capitania vizinha.

Segundo o Vice-Rei, se os planos do governador paulista em “por florente a Agricultura e o Comércio da sua Capitania não resultassem conseqüências prejudiciais a esta [do Rio de Janeiro], seria justo deixar estabelecer suas máximas”. No entanto, se adotadas efetivamente, as medidas de Lorena acarretariam “prejuízos gravíssimos à Fazenda Real, à Agricultura e Comércio do Rio de Janeiro, que é a Capital do Estado, e pela sua situação a mais própria para nos casos ocorrentes acudir a pública e comum defesa (...)”.

Na opinião do Conde de Rezende, a capitania do Rio de Janeiro diferenciava-se das demais capitanias “subalternas menos responsáveis e menos expostas”, e, portanto, deveria ter exclusividade no abastecimento de escravos das regiões circunvizinhas. Sob

²³⁸ Entre os anos de 1789 e 1795, as embarcações despachadas de Santos em direitura à costa da África foram: galera Paquete da Ásia (1789), corveta Cabo Frio (1793), galera Flora (1794), sumaca Pensamento Ligeiro (1794) e a corveta Conceição (1795). Cf. Tabela 2.3.

²³⁹ *Correspondência do Vice-Rei Conde de Rezende encaminhada a Corte*. AN, NP, Códice 68, vol. 9, Conde de Rezende, 20.07.1791.

esta perspectiva, o Vice-Rei apresentava ao então Ministro Martinho de Mello e Castro os prejuízos acarretados à Alfândega e a Casa da Moeda do Rio de Janeiro caso a concorrência intentada pelo Capitão General paulista não fosse interrompida. Assim, a partir das projeções feitas pelo Conde de Rezende, a cada escravo vendido sem a mediação da praça carioca, a Fazenda Real deixaria de auferir os seguintes direitos:

Rendimento aplicado para a Guarda Costa, de cada Escravo;	1\$000 réis
Equivalente do Contrato do Tabaco	\$800 réis
Direitos dos que vão para Minas	4\$500 réis
Nas passagens dos Rios Paraíba e Paraíbauna	\$160 réis
Soma	6\$460 réis

Com base nos cálculos do Vice-Rei, nota-se que o principal rendimento afetado pela política do governador de São Paulo correspondia aos direitos referentes ao arremate do contrato do fornecimento de escravos para as Minas Gerais. A expressiva quantia obtida pelos traficantes cariocas e pela Fazenda Real do Rio de Janeiro através da redistribuição de cativos demonstra que a autonomia pretendida por negociantes paulistas e lisboetas neste tipo de comércio ameaçava a proeminência econômica da sede do vice-reinado perante as demais capitanias do Centro-Sul da América portuguesa. De acordo com Rezende:

“(…) o projeto de aumentar por aquele modo o comércio da Praça de Santos, forçosamente há de influir no desta Capital, guiando à sua decadência, porque não serão unicamente os Escravos, que por aquela Praça introduzirão em Minas, como também quaisquer efeitos, de que resultará maior abatimento aos Rendimentos da Alfândega desta Cidade, o das passagens do Paraíba e Paraíbauna, do mesmo modo, e do da Casa da Moeda, infalivelmente há de ter: porque quanto menos efeitos forem do Rio de Janeiro para Minas, tanto diminuirão as Remessas do ouro que se faziam daquela Capitania para esta Cidade; e finalmente é franquear mais as portas para os descaminhos do ouro, diamantes, e mais direitos”.

Através do excerto acima, é possível observar a complexidade existente na decisão do Capitão General Bernardo José de Lorena em estabelecer rotas diretas de fornecimento de escravos para a capitania de São Paulo. Além do suprimento da demanda ora existente na capitania paulista, os aspectos salientados pelo Vice-Rei

demonstram que os negociantes radicados em São Paulo aspiravam ingressar neste lucrativo ramo que era o abastecimento do mercado mineiro de escravos. A expressiva atuação pretendida pelos negociantes paulistas nas linhas de comércio da colônia em fins do século XVIII, permite-nos questionar ainda mais as interpretações que defendem o “pauperismo” da capitania de São Paulo no período, uma vez que a participação neste importante segmento do comércio colonial exigia o investimento de altas somas, dado o risco inerente ao tráfico transatlântico de escravos.

Segundo João Fragoso, desde meados do setecentos o porto do Rio de Janeiro consolidara-se como um dos principais centros comerciais do Império Luso graças à atuação dos homens de negócios fluminenses na importação e redistribuição de escravos para as Minas Gerais. Estes negociantes, integrantes do “topo da hierarquia econômica da sociedade colonial”, possuíam recursos suficientes para desfrutarem de uma maior estabilidade neste ramo comercial, diferentemente da grande maioria constituída por “consignatários marítimos de ocasião”, que se aproveitavam das conjunturas econômicas favoráveis para ingressarem neste restrito e lucrativo comércio²⁴⁰. No entanto, conforme o relato feito pelo Vice-Rei Conde de Rezende, as pretensões destes “traficantes eventuais” sediados em São Paulo pareciam ameaçar o controle do comércio negreiro detido até então pelos mercadores do Rio de Janeiro devido ao suporte oferecido pelo governador paulista Bernardo José de Lorena, que se empenhava em articular os interesses de negociantes paulistas com o importante negociante português Jacinto Fernandes Bandeira. Assim, é possível inferirmos que os recursos que viabilizaram a empreitada dos comerciantes de São Paulo no tráfico de escravos provinham não apenas das rendas auferidas através do comércio de gêneros agrícolas para outras capitanias, mas também do financiamento oferecido por agentes mercantis sediados na metrópole dispostos a investirem no suprimento da crescente demanda por cativos que ora observava-se na capitania paulista, e até mesmo na redistribuição para importantes mercados vizinhos, como era o caso das Minas Gerais.

Ademais, outro aspecto da administração de Bernardo José de Lorena seria igualmente repudiado poucos dias depois pelo Conde de Rezende em carta remetida ao Conselho Ultramarino²⁴¹. Desta vez, a razão que levaria o Vice-Rei a manifestar novamente o seu descontentamento perante o ministro Martinho de Mello e Castro era a

²⁴⁰ João Luis Fragoso. *Op. cit.*, p. 187-199.

²⁴¹ *Correspondência do Vice-Rei Conde de Rezende encaminhada a Corte*. AN, NP, Códice 68, vol. 9, Conde de Rezende, 24.07.1791.

proibição ao livre comércio marítimo paulista, instaurada “por insinuação, ou ordem do Capitão General de São Paulo, [a] todos os moradores da sua Capitania, [os quais] seriam obrigados a levarem à Praça de Santos os seus efeitos para lá os venderem, e carregarem por sua Conta para Lisboa, nos primeiros Navios que se oferecessem a fazer essa viagem”. De acordo com D. José de Castro, as restrições impostas pelo governador paulista interromperam o fluxo de mercadorias despachadas para a cidade do Rio de Janeiro provenientes das vilas de Ubatuba, Cananéia e Paranaguá, afetando os estreitos laços mercantis que havia entre os negociantes cariocas e os produtores que habitavam o litoral paulista.

Aliado a estes prejuízos, o estabelecimento do comércio direto entre Santos e Lisboa também resultava na diminuição da arrecadação dos direitos devidos à Alfândega do Rio de Janeiro e à Casa da Moeda. Segundo o Vice-Rei, os direitos pagos na Alfândega de Santos pelos produtos importados diretamente da metrópole eram inferiores aos tributos comumente pagos à Alfândega carioca, permitindo a venda destes mesmos produtos “pelo valor dos preços de Lisboa”. Tal situação se agravava ainda mais, uma vez que a oferta de “fazendas muito baratas” no porto de Santos fazia com que os negociantes paulistas não mais se dirigissem à praça carioca, “julgando-se independentes dos Negociantes do Rio de Janeiro, e por esta causa deixando de satisfazer o que lhe estão a dever (...)”.

Em ambas as cartas assinadas pelo Vice-Rei fica evidente não apenas a preocupação em argumentar a favor da arrecadação da Alfândega e Casa da Moeda do Rio de Janeiro, mas também o empenho das autoridades locais em prol dos negociantes sediados na praça carioca, seja pela manutenção da exclusividade no abastecimento de cativos para importantes mercados do Centro-Sul da colônia, ou mesmo pela preservação das linhas de créditos e endividamento as quais grupos de produtores e negociantes da capitania de São Paulo estavam submetidos. Ao classificá-las como frutos da “insinuação, ou ordem do Capitão General de São Paulo”, D. José de Castro questionava a legitimidade das medidas adotadas por Bernardo José de Lorena, sugerindo assim que a chamada “lei do porto único” não constituiria uma prática baseada nas diretrizes expressas pelas autoridades metropolitanas. Ao contrário, as propostas levadas a cabo pelo governador Lorena decorriam da pressão exercida por determinados grupos de interesses internos à capitania, que se opunham à mediação da praça carioca no comércio marítimo paulista.

Não obstante, as vantagens do comércio direto entre São Paulo e o Reino não eram unânimes entre produtores e negociantes da capitania, como se observa na carta de 22 de dezembro de 1790²⁴² destinada à câmara da vila de Paranaguá, na qual o Governador procurava esclarecer “o Povo dessa Vila [que] deixava de fabricar Aguardente, por julgar [que] não teria saída em Santos para os Navios da Europa, e na falsa inteligência de que pagavam vindo a Santos duas vezes subsídios”. Sobre estes “equivocos” dos produtores de Paranaguá, Lorena alertava que a aguardente era “um dos gêneros que tem em Santos a melhor saída para a Europa”, enquanto que na mesma praça “as Pipas (...) pagam (...) o subsídio não Literário, mas sim o da mesma Alfândega, que vem a ser 2\$400 réis, e uma pataca de selos, o mesmo que esses Povos pagavam sempre no Rio de Janeiro, satisfazendo em Santos com as guias que do Rio traziam”.

Aparentemente, os esforços do governo da capitania para que todas as vilas litorâneas aderissem ao novo sistema não cessou totalmente o comércio marítimo entre São Paulo e outros portos da colônia, com destaque ao Rio de Janeiro. Apesar dos diversos ofícios emitidos pelo Juiz da Alfândega de Santos ou pelo próprio Capitão General, que procuravam a todo custo desestimular tal prática, muitos negociantes preservavam os laços comerciais com os negociantes de outras capitanias. Em algumas situações, encontramos na documentação relatos do uso da força militar para que a ordem de Bernardo José de Lorena fosse cumprida. Em carta de 3 de janeiro de 1792²⁴³, o então Juiz de Santos Sebastião Luis Tinoco recebia ordens expressas do governador para que um alferes e dois soldados da Legião de Voluntários Reais fossem destacados para a vila de São Sebastião, e averiguassem os rumores de que nesta localidade “se tem extraviado muitos gêneros para o Rio de Janeiro”.

No entanto, o destacamento de tropas para todas as vilas litorâneas da capitania não foi suficiente para coibir efetivamente o “extravio” de produtos agrícolas para outros portos da colônia, como se pode observar na carta enviada pelo governador ao tenente designado para fiscalizar as exportações realizadas na vila de Ubatuba. Ao ser informado de que o comerciante Francisco Vicente Bitencourt conduzia sua sumaca em direção ao porto do Rio de Janeiro, o Capitão General dizia não estranhar “que aquele obrasse assim, porque o pouco conceito em que tenho semelhantes oficiais [da câmara

²⁴² Carta para o Senhor Juiz Presidente e oficiais da Câmara da vila de Paranaguá. 22.12.1790. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 46, p. 101-102.

²⁴³ Carta para o Doutor Juiz de Fora de Santos. 03.01.1792. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 46, p. 149.

de Ubatuba], é causa de vm.^{ce} ai estar”. Reconhecendo que os oficiais das vilas litorâneas eram omissos quanto ao cumprimento de suas ordens, Lorena instruíu o tenente destacado para que “nenhuma embarcação (...) [saísse] carregada desse Porto para o de Santos sem dar fiança, e no caso de não a fazer dar o Sargento Mor, vm.^{ce} o obrigará, até o ponto de o remeter preso a esta sala por uma escolta”²⁴⁴.

Cientes do risco em transgredir as ordens do governador Lorena, os negociantes valiam-se de artifícios para burlar o controle exercido pelas tropas encarregadas. Em ofício de 30 de março de 1794, o Sargento Mor da vila de Paranaguá Francisco José Monteiro era ordenado a fiscalizar todas as embarcações que saíam do referido porto, “ainda mesmo aquela ou aquelas que forem a essa Vila somente a carregar madeiras, pois que debaixo desse indulto levam disfarçadamente para fora da Capitania Arroz e outros gêneros tendentes ao Comércio”²⁴⁵.

A partir da documentação oficial produzida pelo governador de São Paulo, fica evidente a resistência de negociantes e produtores de diversas vilas quanto ao cumprimento das restrições ao comércio marítimo paulista. Entretanto, cabe destacar que todas as representações assinadas pelos habitantes das vilas contrárias às medidas impostas pelo Capitão General somente foram produzidas após o fim de sua administração, ou seja, a partir de meados de 1797, durante o governo de Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça. A ausência destas representações durante a vigência do governo de Bernardo José de Lorena, contrastando com os inúmeros protestos assinados pelos oficiais das câmaras das vilas atingidas pelas restrições do comércio de cabotagem após o fim de seu governo, indica o controle por parte das instâncias administrativas da capitania, quais sejam os Juizes de Santos e Paranaguá e o próprio Capitão General, na tentativa de coibir quaisquer manifestações contrárias às medidas adotadas, e principalmente, a repercussão destas na sede do governo em Lisboa.

Por outro lado, na documentação analisada, são inúmeras as homenagens e elogios à figura do Capitão General, a exemplo da carta emitida pela câmara de São Paulo, em 28 de abril de 1791²⁴⁶, para a Rainha D. Maria I, na qual, atendendo a “indispensável obrigação de levar a Real Presença (...) as mais instantes, e humildes

²⁴⁴ Carta para o Tenente Manuel Leite Garcia em a Vila de Ubatuba. 03.10.1792. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 46, p. 186-187.

²⁴⁵ Carta para o Sargento Mor de Paranaguá, Francisco José Monteiro. 30. 03.1794. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 46, p. 256.

²⁴⁶ Carta dos Oficiais da câmara de São Paulo, solicitando a permanência por mais um triênio do Conde de Sarzedas, etc. 28.04.1791. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 557.

rogativas, pela conservação do presente General Bernardo José de Lorena, por mais outro triênio, além deste que se vai a concluir”.

Com o intuito de justificar a permanência de Lorena no comando da capitania, os oficiais salientavam as qualidades do “pacífico, e prudente governo deste grande general”, o qual “amava a paz, aborrecia-o o despotismo, e a soberba”. Ao lado dessas virtudes, Lorena destacava-se pelo seu respeito ao Sacerdócio e aos Magistrados, “deixando a todos livre o campo para o exercício das suas funções, do que se tem seguido uma perfeita harmonia, sem a maior contradição de jurisdições”. Como prova a estes elogios feitos ao Capitão General, os signatários da referida carta arrolavam as obras públicas empreendidas por Lorena, entre as quais se destacavam a conclusão da “grande obra do Quartel da Legião de Voluntários Reais, com o qual se desocupou uma avultada quantidade de casas de pessoas particulares, em benefício público”, o calçamento de “várias ruas de maior necessidade em boa simetria”, e a construção do novo edifício da Cadeia e Casa da Câmara, a qual “não tendo (...) rendimentos com que possa suprir as despesas públicas, só pelo método econômico deste governo tem mudado de lustre esta Capital”.

Entre estas obras listadas, os camaristas da cidade de São Paulo destacavam o principal empreendimento da administração de Bernardo José de Lorena: o calçamento da “intransitável Serra do Cubatão da vila de Santos, obra a mais interessante para o Comércio, e comunicação da Marinha”. Ao apresentarem a chamada “Calçada do Lorena” ao lado de outras ações promovidas pelo Governador no âmbito da cidade de São Paulo, nota-se a importância da mesma para os negociantes da região. Aliado à centralização das exportações da capitania através do porto santista, este empreendimento – reconhecido como o “mais interessante para o Comércio, e comunicação da Marinha” – atendia aos interesses de produtores e negociantes do planalto de Piratininga, que mantinham estreitos laços comerciais com grupos radicados na praça de Santos. Em defesa destes mesmos interesses, os oficiais da câmara de São Paulo suplicavam por meio desta carta a conservação de Lorena no governo da capitania, para que assim, não houvesse o risco de cessarem as obras públicas, ou mudá-las de simetria, “como ordinariamente acontece, pelo motivo dos diferentes gênios dos Governos”.

Da mesma forma, por ocasião da inauguração do edifício do Senado da Câmara e da Cadeia Pública da cidade de São Paulo, em 17 de dezembro de 1791, José Arouche de Toledo Rendon pronunciaria um discurso em homenagem ao mesmo Capitão

General intitulado Oração problemática. Problema: a um governador resulta mais glória em ser aluno de Marte ou de Minerva?²⁴⁷

Nesse discurso, Rendon enaltecia a figura de Bernardo José de Lorena por ser este possuidor de uma “glória imortal”, sendo destacado como “uns dos maiores chefes do mundo, como uma inabalável coluna da Monarquia”²⁴⁸. Lorena reuniria as qualidades de general e de ilustrado, o que o tornava “um homem de superior instrução, um homem raro, singular e grande”²⁴⁹ e entre suas realizações aclamadas por Rendon, estariam aquelas referentes à agricultura e ao comércio da capitania, que teriam se desenvolvido em comparação às descrições feitas apenas três anos antes pelo mesmo autor nas suas Reflexões:

“Vede a agricultura, base fundamental desta capitania, vede o comércio que anima e que faz a riqueza de nosso país. Dois anos há, com pouca diferença que os frutos do nosso país escassamente chegavam para a nossa subsistência. Quando a nosso benfeitor se propôs a fazer carregar o primeiro navio todos cremos que ou não sairia a luz este comércio ou nos faltariam os necessários gêneros, mas o que vemos hoje, Senhores? Eu vejo que, cheia de abundância a minha pátria, dos restos temos um grosso comércio, com evidente utilidade nossa. Extinguiu-se a inércia, cresceu a lavoura, animou-se o comércio, aumentaram-se as exportações dos gêneros e tudo gira com a mais bela ordem”²⁵⁰.

Em seu discurso, Rendon afirmava que, a partir da administração de Bernardo José de Lorena, a capitania de São Paulo passou a ter no comércio “evidente utilidade nossa”, no qual a “inércia” da lavoura e a escassez dos gêneros produzidos dariam lugar à “abundância” e a “riqueza de nosso país”. Por sua vez, o incentivo dado por Lorena para que fosse “carregado o primeiro navio” que partiria de Santos rumo a Lisboa esbarrava na dificuldade em se obterem gêneros necessários para que estas mesmas embarcações pudessem preencher suas respectivas cargas de torna-viagem. Este empecilho, relatado no ofício já citado do Juiz Apolinário da Silveira, seria contornado com a adoção da obrigatoriedade da concentração dos produtos da capitania em Santos. Segundo Rendon, o porto desta vila encontrava-se “animado do calor do comércio”, pois as ordens de Lorena “libertaram” toda a capitania de São Paulo, que “há tantos

²⁴⁷ José Arouche Toledo Rendon. Oração Problemática. Problema: a um governador resulta mais glória em ser aluno de Marte ou de Minerva? *Op. cit.*, p. 55-63.

²⁴⁸ *Idem*, p. 55.

²⁴⁹ *Ibidem*, p. 58.

²⁵⁰ *Ibidem*, p. 59.

anos gemia escravo da mais melancólica e pálida pobreza”. Nos três anos que se seguiram da administração deste Capitão General, os habitantes da capitania, “libertos já da miséria, arrojando ao mar toda a preguiça, cultivam as terras; já nos seus semblantes aparece aquele ar de alegria que infunde a geral felicidade”²⁵¹.

Ao que tudo indica, as manifestações favoráveis ao Capitão General foram bem sucedidas, pois, além de ter prorrogado seu exercício em mais cinco anos, Bernardo José de Lorena receberia uma carta de 27 de setembro de 1796²⁵², assinada por D. Rodrigo de Souza Coutinho que continha agradecimentos aos bons serviços prestados durante a sua administração. Neste documento, o Secretário do Ultramar acusava o recebimento das representações dos camaristas paulistanos, e afirmava que “Sua Majestade [era] servida mandar louvar muito a V. S.^a do zelo, inteligência, luzes e probidade com que se distingue no seu Real Serviço”²⁵³.

²⁵¹ José Arouche Toledo Rendon, *Op. cit.*, p. 59.

²⁵² Carta ao Secretário de Estado Rodrigo de Souza Coutinho agradecendo os bons serviços do Governador de São Paulo e consultando sobre várias medidas a adotar. 27.09.1796. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 25, p. 165-168.

²⁵³ Em 5 de novembro de 1796, D. Rodrigo de Souza Coutinho anunciava a nomeação de Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça como sucessor de Bernardo José de Lorena, que deveria partir assim que seu substituto entrasse na capital paulista, rumo as Minas Gerais, onde exerceria a função de Capitão General. Carta do dito Secretário participando a nomeação de Antonio Manoel de Mello Castro para governador de São Paulo. 05.11.1796. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, Vol. 25, p. 169.

3. Conflitos e debates em torno do comércio marítimo paulista (1798-1808)

“Acaso a história da Capitania de São Paulo deverá entreter o Leitor com a triste narração de novos males? E a cadeia dos acontecimentos fúnebres, que a tem constantemente oprimido, terá bastante força para ligar da mesma forma as gerações que nos hão de suceder?”

Antônio Rodrigues Velloso de Oliveira²⁵⁴

Em 14 de agosto de 1799, Antônio Rodrigues Velloso de Oliveira concluía o seu *Método fácil de enriquecer a Capitania de São Paulo (...)*, endereçado ao então Ministro da Marinha e Negócios Ultramarinos D. Rodrigo de Souza Coutinho. Nascido na cidade de São Paulo, Velloso provinha de uma importante família de comerciantes da capitania paulista²⁵⁵; formado em Leis pela Universidade de Coimbra em 1777, exerceria a magistratura nas Ilhas da Madeira e no Reino por muitos anos, retornando para o Brasil após a invasão francesa, quando seria nomeado Chanceler da Relação do Maranhão em 1811²⁵⁶.

Mesmo residindo em Lisboa na ocasião em que escrevia a sua memória, Velloso propunha uma série de medidas a serem adotadas pelo Conselho Ultramarino com vistas não somente a “felicidade” da capitania de São Paulo, como também a “uma não pequena parte do Brasil”. Nesse sentido, o autor discorre sobre os principais feitos dos paulistas, ressaltando a contribuição dos habitantes da capitania desde os primeiros

²⁵⁴ Antônio Rodrigues Velloso de Oliveira. *Método fácil de enriquecer a Capitania de São Paulo ilustrado pela simples exposição dos principais sucessos particulares circunstâncias e relações físicas do país; oferecido ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. D. Rodrigo de Souza Coutinho do Conselho de Estado de Sua Alteza Príncipe Nosso Senhor Ministro, e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos*. 14.08.1799. Seção de Manuscritos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Coleção Linhares, I-29, 19, 37.

²⁵⁵ Segundo Medici, Antônio Rodrigues Velloso de Oliveira era filho do homem mais rico da cidade de São Paulo, o qual, de acordo com o censo de 1767, acumulava a fortuna de 28:000\$000. Ana Paula Medici, *Entre a ‘decadência’ e o ‘florescimento’: a capitania de São Paulo na interpretação de memorialistas e autoridades públicas (1782-1822)*, p. 83.

²⁵⁶ Além de chanceler da Relação do Maranhão, Velloso atuaria como Desembargador do Paço, Deputado da Mesa de Consciência e Ordens, Juiz Conservador da Nação Britânica em todo o distrito da Casa de Suplicação do Brasil, Primeiro Deputado da Junta da Administração da Fazenda no Maranhão e Deputado à Assembléia Constituinte. Antonio Barroso do Amaral, *Dicionário de História de São Paulo*, p. 461.

anos da colonização da América portuguesa. Entre os “bons serviços” prestados pelos paulistas, Velloso destacou o combate à ameaça indígena e os esforços em prol da expulsão de franceses e castelhanos do território luso-americano, bem como a expansão territorial encabeçada pelos exploradores paulistas e a conseqüente descoberta das jazidas de ouro e pedras preciosas no Sertão da colônia.

Velloso salientou também a abundância dos recursos naturais da capitania que permitiam o abastecimento de outras regiões da América portuguesa, afirmando que “da mesma Capitania [de São Paulo], saíram todos os gados próprios da Europa, e desconhecidos na América, que propagaram em todas as outras Capitánias, e as sementes dos grãos com que deviam alimentar os respectivos colonos de cada uma delas”. Mesmo sofrendo sucessivos desmembramentos em seu território nas primeiras décadas do século XVIII, São Paulo permaneceria atuando como “armazém ordinário aonde muitas embarcações carregam de copiosos mantimentos para diversas partes”.

Diferentemente de outros memorialistas do período, Velloso não atribuía a “pobreza” da capitania paulista à criação das capitanias de Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás. Ao contrário, o autor ressaltava a importância destes mercados consumidores para o comércio:

“Florescia contudo o comércio: no porto de São Vicente, isto é, na vila de Santos desembarcavam as mercadorias necessárias para o suprimento da Capitania, e das Minas, exportaram-se os efeitos, e produções da terra, as mesmas fazendas eram conduzidas pela estrada do Cubatão para São Paulo, único lugar, em que havia suficiente número de bestas para o serviço do Comércio interior, e donde se podiam navegar pelo Rio Anhembi, ou Tietê as fazendas em particular destinadas para o Cuiabá e Mato Grosso. A influência pois do comércio, concurso das pessoas nele ocupadas, supria o defeito da povoação, e fazia que se não conhecesse o estado desgraçado, a que se achava reduzida.”

Por sua vez, a origem da “decadência” econômica paulista, segundo Velloso, era a abertura do Caminho Novo entre a cidade do Rio de Janeiro e as Minas Gerais na década de 1730, principalmente após a construção da “continuação do mesmo caminho para as outras Minas de Goiás”, extinguindo assim, todo o “comércio exterior” de São Paulo:

“Fechou-se então por assim dizer, o porto de São Vicente, não se viu mais nele algum navio da Europa: os moradores da Capitania foram obrigados a comprar no Rio de Janeiro as fazendas necessárias para o consumo da mesma Capitania; e os moradores dela igualmente se viram constrangidos a pagar as usuras, e despesas inseparáveis das segundas compras.”

Somado a este golpe desferido contra o comércio paulista de abastecimento, Velloso descreve os prejuízos decorrentes da extinção da autonomia da capitania paulista em 1748, a qual, entre outros fatores negativos, resultou na extinção das “três casas de fundição, que a indústria dos primeiros povoadores fez edificar nas capitais das mencionadas comarcas, e bem assim na vila de Taubaté, aonde primeiro se fundia o ouro das Minas Gerais (...)”. As esperanças no soerguimento da economia paulista após a restauração da capitania em 1765, segundo o autor, frustaram-se depois dos sucessivos recrutamentos promovidos pelo Capitão General Antonio de Souza Botelho Mourão em vistas à fortificação da praça do Iguatemi, na fronteira com os domínios espanhóis, “origem da irreparável perda que sofreu a infeliz Capitania [de São Paulo] com a morte de muitos centos de pessoas”.

Feitas estas primeiras considerações, Velloso inicia a descrição do seu “plano para o melhoramento da Capitania de São Paulo”, partindo de uma indagação inicial: “Quais são os meios próprios, e fáceis de melhorar a Capitania de São Paulo, e de a fazer ainda muito mais útil ao público pelo meio de uma regular povoação, e cultura?”. A resposta de Velloso a esta questão viria após um relato pormenorizado acerca das condições naturais do litoral e do planalto paulista, enfatizando os recursos hídricos e as boas condições do solo e do clima que tornavam a capitania apta para o desenvolvimento da produção de gêneros agrícolas diversificados, como o trigo, o milho, o feijão, a cana-de-açúcar, a baunilha e até mesmo o cacau.

Contudo, mesmo desfrutando da abundância dos recursos naturais, o potencial agrícola de São Paulo não era totalmente explorado, segundo Velloso, em função da baixa densidade demográfica de São Paulo, bem como da “terrível dificuldade que se encontra nas estradas do interior da Capitania para a Costa marítima”. A solução apontada pelo autor para o primeiro problema consistia no incentivo oferecido aos habitantes das Ilhas dos Açores e da Madeira para que se estabelecessem em São Paulo. Esta sugestão, de acordo com Velloso, era de fácil execução, uma vez que “muitos moços pobres das mesmas Ilhas, e de outras partes passam anualmente ao Rio de

Janeiro, à ventura, e sem desígnio certo; talvez seria bem fácil a aquisição de alguns para o estabelecimento projetado, e não faltariam mulheres honestas no país, que quisessem unir a sua sorte a fortuna deles”.

Quanto às péssimas condições das estradas paulistas, Velloso cita o calçamento da estrada que ligava a cidade de São Paulo ao Cubatão Geral, realizada durante o governo de Bernardo José de Lorena, como um exemplo da grande utilidade da aliança entre autoridades da capitania e grupos de produtores e negociantes que seriam beneficiados com o melhoramento das vias de escoamento para o litoral. Assim, Velloso acreditava que “se o mencionado exemplo for seguido, e na distância de três a quatro léguas sucessivamente se fizeram na Serra semelhantes aberturas, e estradas, por toda a extensão da Capitania, há de o comércio achar na Costa marítima a preço mui cômodo, tal abundância de víveres, e mais produções agrárias, que nenhuma necessidade poderá dar-lhes proporcional consumo”.

Outro importante aspecto mencionado pelo autor para o “enriquecimento” de São Paulo era o incremento do comércio marítimo realizado na capitania. Para ele, o estímulo ao comércio marítimo com o Reino era prioritário, sem que o comércio com as demais capitanias da colônia deixasse de ser praticado. A razão para esta predileção ao comércio com Portugal dava-se “não só pela grande abundância dos gêneros pra ele destinados, e pela maior facilidade da sua respectiva cultura, mas também porque vinte sumacas, ou bergantins, tripulados de Brancos, Índios, e mais gente de cor seriam bastante para o fim proposto. E finalmente porque dele mesmo procederam os meios suficientes, para a mais vantajosa, e regular cultura dos outros frutos reservados em particular, para a exportação da Europa”.

De acordo com Velloso, o incentivo às exportações para a metrópole resultaria no “aumento das fábricas, e engenhos de açúcar, das plantações de tabaco, algodão semelhantes nas Capitanias do Norte, que por melhor conveniência estimam em mais estas produções”. No caso específico de São Paulo, a produção destes artigos voltados ao comércio transatlântico era beneficiada graças à abundância de gêneros de abastecimento ora observada na capitania, garantindo assim o cultivo em larga escala de açúcar, tabaco e algodão sem que houvesse o “perigo da fome, que não raras vezes sofreu [as capitanias do Norte] porque desprezam aquelas”.

Por fim, Velloso apresenta o seu último plano que visava não apenas “recuperar” a capitania paulista, “que parece mendigar o socorro externo, para libertar-se da pobreza, que a oprime”, como também “promover a sua indústria e elevar a sua

existência política ao maior ponto de grandeza”. Este plano consistia na reorganização da exploração das minas de ferro de Araçoiaba, nas proximidades da vila de Sorocaba. Descobertas por Afonso Sardinha em 1589, as minas de ferro de Araçoiaba foram exploradas até o último quartel do século XVIII, quando a extração e fabrico do ferro foram suspensos por decisão da Rainha D. Maria I, através do alvará de 5 de janeiro de 1777, que proibia o desenvolvimento de quaisquer espécie de manufatura na América portuguesa.

De acordo com as projeções feitas por Velloso, o volume de ferro produzido nas minas de Araçoiaba era suficiente para o suprimento da capitania paulista e de todas as demais regiões da colônia, que passariam a pagar a metade do valor habitualmente pago pelo minério importado do Reino. No entanto, para que o potencial das minas de ferro fosse explorado, o autor solicitava a isenção de todos os tributos por um período de 10 anos, bem como o empréstimo de avultadas somas em dinheiro para o compra de escravos e equipamentos da casa de fundição, e que deveriam provir dos Cofres dos Defuntos e Ausentes de São Paulo, do Rio de Janeiro e de Minas Gerais.

Além das isenções e empréstimos sugeridos, Velloso defendia a criação do cargo de Intendente Geral da Agricultura e Real Fundição da Capitania de São Paulo, o qual deveria ser preenchido por “magistrado hábil, e capaz de promover o estabelecimento desta natureza”, e que seria responsável pela “direção, governo, e economia da fábrica”.

Apesar deste projeto apresentado por Antônio Rodrigues Velloso de Oliveira ao Ministro do Ultramar, o restabelecimento da produção de ferro nas minas de Araçoiaba somente seria efetivado em 14 de dezembro de 1810, com a criação do Estabelecimento Montanístico de Extração de Ferro das Minas de Sorocaba, encabeçado pelo engenheiro metalúrgico Frederico Luís Guilherme Varnhagen e por uma equipe de especialistas suecos contratados²⁵⁷. Contudo, considerando que “embora tenha passado grande parte de sua vida adulta no Reino e nas Ilhas da Madeira, estudando e ocupando cargos como funcionário da Coroa, Velloso de Oliveira continuou ligado a São Paulo através de relações familiares.²⁵⁸”, é possível aventarmos a hipótese de que, assim como Marcelino Pereira Cleto e José Arouche Toledo Rendon, o autor do *Método fácil (...)* mantivesse estreitos laços com determinados grupos interessados no controle das minas

²⁵⁷ Antonio Barroso do Amaral. *Op. cit.*, p.256.

²⁵⁸ Ana Paula Medicci. *Op. cit.*, p. 83.

de ferro de Araçoiaba, bem como da produção agrícola e o comércio realizados na capitania de São Paulo.

Em 1799, ano que Velloso concluiu sua memória, o governador Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça reformulava as principais diretrizes adotadas por seu antecessor, Bernardo José de Lorena, principalmente aquelas que concerniam ao comércio marítimo de São Paulo. Nesse sentido, ao insistir na descrição do quadro “pobre” e “decadente” da capitania, sugerindo como “solução” o estímulo prioritário às exportações para o Reino, é possível afirmar que Velloso expressava a insatisfação de determinados grupos contrários às mudanças ensejadas pelo novo Capitão General no âmbito da produção e comércio paulistas. Assim, considerando que em seu relatório apresentado em 1797 o governador Lorena declarava que a capitania paulista livrara-se finalmente do seu prolongado estado “decadente”, quais eram os significados da “pobreza” e “enriquecimento” apropriados por Velloso? De que forma políticas antagônicas referentes ao comércio marítimo paulista adotadas pelos Capitães Gerais Castro e Mendonça e Franca e Horta refletiam os interesses divergentes existentes na capitania?

3.1 O governo de Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça

Antes de chegar à cidade de São Paulo e tomar posse como Capitão General, em 28 de junho de 1797, Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça fez escala no Rio de Janeiro, onde recebeu as ordens régias que determinavam a adoção irrestrita das “medidas e o sistema do Governo” do seu antecessor. Assim, de posse das ordens e instruções deixadas por Bernardo José de Lorena em seu relatório de 1797, Castro e Mendonça assegurava à D. Rodrigo de Souza Coutinho que não pouparia esforços “em cumprir as determinações de Sua Majestade satisfazendo assim aos meus deveres”²⁵⁹.

Contudo, poucos meses após ter assumido o governo de São Paulo, Castro e Mendonça descreveria a capitania de forma bem diversa daquela que seu antecessor o fizera no final da sua administração. Ao acusar o recebimento de ordens expedidas pelo Conselho Ultramarino, Castro e Mendonça destacava que os grandes obstáculos a

²⁵⁹ Carta para o Secretário de Estado Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor D. Rodrigo de Souza Coutinho participando da sua chegada ao Rio de Janeiro e a esta Cidade, como tudo o mais que abaixo se declara. 05.07.1797. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 29, p. 01-02.

serem superados durante o seu governo eram a falta de “capitais” e de “Escravidura”, além da “indolência” dos paulistas, com destaque para aqueles que habitavam o litoral. Por sua vez, o novo governador afirmava que estes “entraves” ao desenvolvimento pleno da capitania já estavam sendo combatidos logo que tomou posse, quando procurou “por todos os meios lícitos animar a Agricultura, e o Comércio”²⁶⁰. Estas considerações apresentadas por Castro e Mendonça logo nos primeiros meses de sua administração nos permite formular a seguinte pergunta: Não teria se verificado então, o enraizamento de práticas e medidas de fomento adotadas por Bernardo José de Lorena, conforme registros do próprio governador?

Mesmo indicando um quadro econômico e social da capitania paulista diverso do de seu antecessor, Castro e Mendonça pouco se distanciou das diretrizes instruídas por ele. É o que podemos observar na carta enviada em 9 de agosto de 1797 aos capitães mores e comandantes das vilas litorâneas de São Paulo. Neste documento, assinado pelo Secretário de Estado da capitania, Antônio Neves de Carvalho, nota-se a preocupação do novo governador em dar continuidade ao “comércio direto destes Portos para a Metrópole”, o qual era reconhecido como o “único meio de felicitar os Povos desta capitania, e de por a nível das mais florescentes de todo o Brasil”. Assim, o Secretário de Estado paulista reiterava a ordem para que não saísse “embarcação alguma carregada de efeitos do país, sem que primeiramente venha tocar no Porto desta vila [de Santos] na conformidade das ordens que antecedentemente lhe foram distribuídas”²⁶¹.

Da mesma forma, com o objetivo de “auxiliar o comércio das vilas marítimas”, o Secretário de Estado instruía o Sargento Mor da vila de Paranaguá, em 6 de outubro de 1797, para que este pusesse “na mais indefectível observância o determinado no último parágrafo da carta, que lhe dirigiu o Ex.^{mo} General anterior em data de 27 de maio de 1795, e que esse método fique subsistindo para o diante, enquanto o mesmo Senhor [Castro e Mendonça] não resolver o contrário”²⁶². Na carta mencionada por Antônio Neves de Carvalho, o governador Lorena ordenava que:

²⁶⁰ Carta para o Secretário de Estado. 09.11.1797. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 29, p. 44-45.

²⁶¹ Carta para o Capitão Mor da Vila de São Sebastião. 09.08.1797. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 87, p.13.

²⁶² Carta para o Sargento Mor Comandante de Paranaguá. 06.10.1797. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 87, p. 27.

“Toda a Embarcação, que sair desse Porto para o Norte sem gêneros de Comércio para a Europa, e sem outros, que devam pagar Dízima na Alfândega de Santos, vm.^{ce} as deixará livremente seguir o seu destino, sem virem a Santos, confiando de vm.^{ce} fará todos os exames necessários contra os notados abusos; e a respeito das que se dirigirem ao Sul ainda que não levem daqueles que devem pagar Dízima na Alfândega de Santos, vm.^{ce} as não deixará sair sem primeiro os mesmos Mestres, ou seus Procuradores expedirem ordens suficientes para ser paga na mesma Alfândega de Santos”²⁶³.

A reiteração das ordens expressas por Bernardo José de Lorena em 1795, entre as quais destacamos a obrigação das embarcações carregadas com “gêneros de comércio para a Europa” fazessem escala no porto de Santos, indica que as restrições ao livre comércio deveriam perdurar sem nenhuma alteração até que o governador Castro e Mendonça “resolvesse o contrário”. Com efeito, a vigência irrestrita das medidas instauradas por Bernardo José de Lorena persistiria até 7 de fevereiro de 1798, quando o Capitão General informava em carta endereçada ao Juiz de Fora de Santos, Sebastião Luis Tinoco, e ao Tenente Coronel Cândido Xavier de Almeida e Souza que, “atendendo a abundante safra de Açúcar” na capitania de São Paulo, e não havendo “presentemente falta de carga para os navios que se acham a carregar para Lisboa”, estava livre a “todos os comerciantes, e carregadores para que possam mandar a qualquer dos Portos na nossa América, a quarta parte dos Açucares que mostrarem ter embarcado do porto de Santos em direitura para Lisboa”. Ademais, considerando o “incômodo” que os moradores do litoral norte “experimentam em remeter todos os seus efeitos para o dito Porto [de Santos]”, Castro e Mendonça privilegiava os negociantes e produtores das vilas de Ubatuba e São Sebastião, concedendo a estes a “licença para que possam transportar para qualquer dos portos da nossa América, a terça parte dos Açucares e Aguardentes que mostrarem haver feito entrar na referida vila de Santos”²⁶⁴.

Persistindo o número insuficiente de embarcações dispostas a carregarem os gêneros paulistas para o Reino e, ao mesmo tempo, afirmando que os “negociantes e lavradores não devem ter estagnados os seus efeitos”, Castro e Mendonça tornaria a conceder licenças às vilas litorâneas permitindo a exportação “para qualquer dos nossos Portos da América metade das safras dos seus Açucares e colheitas de outros gêneros

²⁶³ Carta para o Sargento Mor Francisco José Monteiro, em Paranaguá. 27.05.1795. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 45, p. 292-293.

²⁶⁴ Carta para o Juiz de Fora da Vila de Santos e para o Tenente Coronel Cândido Xavier de Almeida e Souza. 07.02.1798. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 87, p. 58.

que tiverem”, de modo que a outra metade ficasse ainda reservada para “carregar nos Navios que se esperam de Lisboa no Porto de Santos”²⁶⁵. Por sua vez, temendo que esta sua ordem tivesse favorecido apenas “aos que negociam para Lisboa”, e que ainda “estamos chegados a nova safra sem ainda sabermos, quando e quantos Navios nos virão da Europa”, o Capitão General estendia esta mesma licença para “todos os que traficam desse Porto para os outros do nosso Brasil”, os quais deveriam ser obrigados a “aprontarem a outra metade, de na ocasião, que ai chegarem os Navios de Lisboa”²⁶⁶.

Por fim, em 22 de novembro de 1798, informava ao Capitão Comandante Fernando Gomes Pereira da Silva que:

“(…) atendendo a falta que presentemente há de Navios em direitura para Lisboa, e a que do empate dos efeitos resulta um prejuízo geral ao Comércio, é servido ampliar a licença que facultou pela sua carta de 28 de setembro do presente ano, ordenando a vm.^{ce} que dos portos do seu comando deixe livremente embarcar todos os efeitos que neles houver para qualquer dos nosso Portos da América, observando-se as ordens estabelecidas, pelo que respeita aos direitos da Alfândega que alguns dos mesmos gêneros costumam pagar (...)”²⁶⁷.

À primeira vista, as licenças concedidas pelo governador Castro e Mendonça ao comércio marítimo paulista, e mesmo a abolição de todas as restrições ao comércio de cabotagem, em 22 de novembro de 1798, pautavam-se apenas na carência de embarcações no porto de Santos que pudessem transportar a produção da capitania para o Reino. No entanto, ao se referir às restrições então vigentes como “incômodas” aos habitantes do litoral norte paulista, evidencia-se que o Capitão General estava ciente das representações contrárias às medidas adotadas pelo seu antecessor, como aquela assinada pelos vereadores de São Sebastião em 3 de fevereiro de 1798, que acusava o “grande vexame e opressão em que estão os Moradores (...) desde o ano de 1791, quando nos foi intimado uma Ordem dirigida a todas as vilas da Marinha desta capitania, do governador e Capitão General Bernardo José de Lorena em a qual suprimia a liberdade de levarem os moradores desta Vila os seus efeitos a qualquer dos Portos deste Estado do Brasil”. A pena para aqueles que transgredissem as ordens do

²⁶⁵ Carta para o Capitão Comandante de São Sebastião. 28.09.1798; e Carta para o Juiz de Fora da Vila de Santos. 28.09.1798. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 87, p. 118.

²⁶⁶ Carta para o Doutor Juiz de Fora da Vila de Santos. 26.10.1798. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 87, p. 123.

²⁶⁷ Carta para o Capitão Fernando Gomes Pereira da Silva. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 87, p. 130.

Capitão General era ser conduzido sob custódia à cidade de São Paulo, e “para acautelar qualquer transgressão ocultas além das restritas Ordens que dirigia ao capitão mor desta, mandou um Destacamento de Tropas Regulares, encarregado da vigilante guarda das Embarcações que vindo de outros Portos chegaram ao desta Vila”²⁶⁸.

De acordo com os oficiais de São Sebastião, a proibição ao livre comércio praticado nas vilas da marinha paulista tinha sido estabelecida pelo então Capitão General Lorena com o intuito de “fomentar e favorecer o comércio do porto e Praça de Santos iludido, e capacitado das falsas e cavilosas representações dos comerciantes ou para melhor dizer Monopolistas da dita praça que desejosos de haverem assim o perfeito açúcar que nesta Vila se fabrica, e sendo poucos, e faltos de dinheiro para pagarem pelo preço que o pagam os comerciantes do Rio de Janeiro”²⁶⁹, fomentaram sagazmente a sobredita proibição, que tanto tem favorecido ao horrível monopólio, que tem praticado, e praticam de se mancomunarem todos em um só preço, e esse sempre ínfimo”.

Consta ainda neste documento que diversas foram as queixas encaminhadas ao Capitão General Bernardo José de Lorena, mas estando ele “bem instruído nos dolosos subterfúgios dos ditos monopolistas com quem vive”²⁷⁰, respondia que a câmara deveria dar conta às autoridades metropolitanas, pois por sua parte faria o mesmo. Respostas como essas “desencorajaram” os oficiais de São Sebastião, fazendo com que passassem a tolerar “a opressão na esperança de que o futuro Sucessor do governo desta Capitania, talvez quebrasse tão pesado grilhão”. No entanto, na data em que esta representação foi enviada ao Reino, o então Capitão General Castro e Mendonça ainda não tinha concedido a liberdade de comércio para esta vila, pois “acreditando as antigas e novas falarias das mesmas propostas (...) de novo ordenou o mesmo, engrossou o Destacamento, mandou a um Tenente Coronel comandar esta vila, e conserva com positivas Ordens suas a antiga proibição”.

Cabe destacar que este documento produzido pelos vereadores de São Sebastião, demonstra que a proibição ao livre comércio teria sido imposta somente em 1791, contrariando assim a data indicada pelas fontes analisadas no capítulo anterior que, por sua vez, demonstram que tal medida teria vigorado desde o segundo semestre de 1788.

²⁶⁸ Cópia da Representação da Câmara da Vila de São Sebastião. 03.02.1798. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 89, p. 105-108, grifos meus.

²⁶⁹ Idem, grifos meus.

²⁷⁰ Ibidem, grifos meus.

Esta diferença de três anos sugere que as restrições não foram logo acatadas e que apenas em 1791 ocorreu o efetivo controle ao comércio praticado nessa vila.

Em resposta a esta representação, o Conselho Ultramarino enviou em 27 de agosto de 1798, uma provisão solicitando a Castro e Mendonça um parecer circunstanciado da situação em que se encontrava a vila de São Sebastião²⁷¹. Neste parecer, emitido em 15 de abril de 1799, Castro e Mendonça afirmava que “a respeito destes artigos, consta-me que as Ordens passadas pelo meu antecessor foram com o louvável fim de animar o Comércio direto desta Capitania com a Metrópole”. O Capitão General informava ainda que, logo que tomou posse em junho de 1797, procurou se instruir do estado geral da Capitania, de modo que chegou a tomar conhecimento dos clamores dos habitantes do litoral a este respeito e por isso nomeou “por muitos outros motivos ao Tenente Coronel Cândido Xavier de Almeida e Souza, comandante das vilas de Ubatuba e São Sebastião, encarregado de fazer um escrupuloso exame sobre esta matéria”²⁷².

Mesmo ciente das diversas reclamações das vilas do litoral norte, “não me resolvi logo a abolir uma prática que existia havia mais de 8 anos, conhecendo quão delicado é fazer uma mudança repentina, sem estar seguro e fundado em sólidas razões”²⁷³. Persuadido, entretanto, das vantagens da liberdade de comércio, o Capitão General franqueou primeiramente as exportações realizadas em Ubatuba, pois esta sofria mais com as restrições impostas, enquanto que a vila de São Sebastião passaria a exportar livremente metade de sua safra em 28 de setembro de 1798. Segundo o governador, a “total exportação, e livre saída” foi concedida em 22 de novembro de 1798, com a manutenção apenas da “satisfação dos Direitos Reais”.

Considerando o espaço de tempo entre a posse de Castro e Mendonça e a supressão efetiva das medidas adotadas pelo seu antecessor, é possível verificarmos a adequação dos Capitães Gerais recém empossados perante as condições e especificidades da capitania, resultando na consolidação de alianças com determinados grupos de negociantes e produtores de determinadas regiões de São Paulo em detrimento de outros interesses divergentes ora existentes. Apesar da dificuldade em mapear precisamente quais negociantes e produtores se alinhavam ao governador da

²⁷¹ Provisão do Conselho Ultramarino para S. Ex.^a informar com o seu parecer sobre a Representação da Câmara da Vila de São Sebastião. 27.08.1798. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 89, p. 105.

²⁷² Provisão do Conselho Ultramarino sobre o requerimento da Câmara da Vila de São Sebastião. 15.04.1799. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 29, p. 130-134.

²⁷³ *Idem*, grifos meus.

capitania paulista no período analisado, torna-se significativa a diligência de Castro e Mendonça em desobstruir o comércio marítimo realizado na capitania, ao mesmo tempo em que intercedia em defesa de negociantes radicados no Rio de Janeiro que mantinham estreitas conexões com grupos de produtores e comerciantes paulistas.

A relação entre a liberdade concedida às vilas litorâneas para que estas pudessem exportar gêneros para outros portos da América portuguesa e a manutenção dos interesses de negociantes da praça do Rio de Janeiro é evidente na carta emitida ao Capitão Comandante de São Sebastião, em 20 de fevereiro de 1799, na qual o Castro e Mendonça ordenava que os negociantes Jozé Correa Marzagão e Thomaz Romão Cezar “satisfizessem com pontualidade” a quantia que deviam ao Capitão João Gomes Barroso, da cidade do Rio de Janeiro, uma vez que, dada a “ocasião das safras, em que se está, e a livre exportação, que os moradores desse continente tem para os seus efeitos, deve concorrer e facilitar este pagamento (...)”²⁷⁴. Da mesma forma, em 21 de fevereiro de 1799, Castro e Mendonça intercederia em prol do Capitão João Gomes Barroso e “outros da cidade do Rio de Janeiro”, instruindo o Capitão Mor de Iguape a “promover e remover todos os obstáculos que se opunham à pronta saída” da galera de Francisco Diogo de Mello, habitante da referida vila, a qual deveria “seguir imediatamente para o porto de Santos, e ali carregar para Lisboa, indo incorporada no presente comboio” que partiria em breve do Rio de Janeiro²⁷⁵.

Visando compor um panorama completo do estado econômico da capitania de São Paulo durante os anos iniciais de seu governo, Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça submeteu à apreciação de D. Rodrigo de Souza Coutinho a sua *Memória Econômico Política da Capitania de São Paulo*²⁷⁶, reconhecida por ele próprio como “o mais interessante serviço que ainda se fez até o presente sobre um variado objeto nesta capitania, ou talvez em toda a América”²⁷⁷. Em seu texto, além de apresentar as circunstâncias econômicas que encontrou ao assumir o governo da capitania paulista, Castro e Mendonça expunha as razões que o levaram a desviar-se das orientações referentes ao comércio marítimo consolidadas e transmitidas por seu antecessor.

²⁷⁴ Carta para o Capitão Comandante de São Sebastião. 20.02.1799. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 87, p.147-148.

²⁷⁵ Carta para o Capitão Mor da Vila de Iguape. 21.02.1799. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 87, p. 148.

²⁷⁶ Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça. *Memória Política Econômica da Capitania de São Paulo*, in: *Anais do Museu Paulista*. Separata do volume XV. São Paulo, 1961.

²⁷⁷ Carta para D. Rodrigo de Souza Coutinho. 19.12.1800. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 30, p. 11.

Mas, antes de realizar sua descrição circunstanciada acerca do “importante artigo das Finanças”²⁷⁸, Castro e Mendonça tece considerações sobre os limites da capitania paulista, justificando que, apesar de não constituir “parte essencial desta *Memória*, ela é com tudo tão intimamente ligada com os seus interesses gerais, e particulares, que indispensavelmente deve ser tratada, como uma parte integrante dela”. Assim, o governador faz um breve histórico sobre a extensão territorial paulista, desde os sucessivos desmembramentos ocorridos nas primeiras décadas do século XVIII, que cercearam “avultadíssimas porções, que hoje formão outras capitanias, tão vastas como ela”, até a supressão da autonomia política da capitania, em 1748, quando a população de Minas Gerais adentrava nos limites de São Paulo, gerando várias controvérsias sobre a verdadeira divisão entre as duas capitanias. A urgência para que tal questão fosse solucionada debaixo das “conformidades da Real Determinação” decorria da necessidade existente em aumentar-se a população paulista, além de garantir a cobrança “dos Dízimos, entradas, e passagens” nessas terras ocupadas pelos mineiros, o que permitiria “equilibrar a Receita com a Despesa, e amortizar o seu débito”²⁷⁹.

Ainda sobre a necessidade de fomentar a povoação de São Paulo, o Capitão General destacava a importância em promover e facilitar os casamentos, o que contribuiria tanto para o crescimento demográfico quanto para o desenvolvimento da agricultura. O estímulo ao matrimônio entre os colonos brancos seria algo útil, visto que as práticas “civilizadas” de agricultura poderiam difundir-se em toda a capitania, tornando “industriosos os indígenas do País, que domesticarão comunicando-lhes novos usos, e novos costumes”. Dessa forma, a “prática agrícola rústica” predominante, fruto do contato íntimo entre os colonos e os indígenas, como por exemplo, as queimadas e a não utilização do arado, deveria ser logo superada. Castro e Mendonça sugeria que aqueles que buscavam oficializar o casamento deveriam estar isentos de muitas das obrigações, evitando-se “todo o formulário, e processo judicial, assim como pratica o Bispo nas dispensas de idades, e das irregularidades para Ordens, quando é certo, que atualmente há mais necessidade de casamentos do que de clérigos”. Outra sugestão proposta pelo autor era o envio de novos colonos para a capitania, para que fossem remediados os males causados pelo clima da região, como a “inveterada preguiça, e inclinação a ociosidade”, de modo que, “além de fazer prosperar a agricultura também

²⁷⁸ Manoel de Mello Castro e Mendonça. *Memória Política Econômica da Capitania de São Paulo*, *Op. cit.*, p. 11.

²⁷⁹ *Idem*, p. 83-88.

hão de por este principio fazer crescer prodigiosamente a povoação, dando maior número de filhos, e mais vigorosos, e robustos”²⁸⁰.

O sétimo capítulo da *Memória* é dedicado à descrição do “estado do Comércio da capitania, causa do seu atraso até o ano de 1797, e seus progressos desde em tão até o atual de 1800”²⁸¹. Neste item, Castro e Mendonça defendia o fomento ao comércio como meio de se obter a “riqueza e prosperidade de qualquer Nação”²⁸², sem deixar de sublinhar a importância da agricultura como o principal alicerce da “prosperidade e a auto-suficiência” da capitania:

“Uma Nação sem Agricultura, e que espera de Mãos alheias a sua própria subsistência, não pode ser feliz, ela é bem comparável a hum Corpo sem alma, (...); por outra parte uma Nação sem Artes, e sem Comércio, ainda que entregue aos trabalhos da Agricultura, e que dela tire o seu sustento, é sim hum Corpo animado, porem despido, fraco, e desarmado, e incapaz portanto de se defender opondo uma eficaz, e vigorosa reação ao choque dos mais Corpos, que o cercam”²⁸³.

Atendo-se inicialmente à agricultura de abastecimento praticada nas diversas regiões de São Paulo, Castro e Mendonça afirmava que no planalto predominava o plantio de milho, feijão, mandioca e arroz, além da criação de porcos, enquanto no litoral, o alimento mais comum era a farinha de mandioca e o arroz, que muitas vezes eram comercializados com outras capitanias. Quanto aos “efeitos que mais geral, e abundantemente fazem, e mantém o circulo do Comércio de São Paulo”, o Capitão General cita a cana-de-açúcar, algodão, café, fumo, além da criação de cavalos e mulas. Entre eles, o açúcar era “sem contradita, o gênero, que ocupa com mais vantagem uma boa parte dos seus habitantes, ela vegeta igualmente bem de Serra acima, e na marinha”²⁸⁴. No entanto, assim como Marcelino Pereira Cleto fizera em sua *Dissertação*, Castro e Mendonça apontava a deterioração do açúcar produzido no planalto durante o transporte até o local de desembarque como um grave empecilho, pois tornava “menos lucrativa a sua cultura nesta situação, por este motivo quase todo o açúcar que se embarca em Santos degenerada da sua qualidade ao ponto de ficar em descrédito um produto, que comparado aqui o melhor de Serra abaixo não lhe conhece

²⁸⁰ Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, *Memória Política Econômica da Capitania de São Paulo*, *Op. cit.*, p. 98-101.

²⁸¹ *Idem*, p. 199, grifos meus.

²⁸² *Ibidem*, p. 199.

²⁸³ *Ibidem*, p. 199.

²⁸⁴ *Ibidem*, p. 202-203.

diferença”²⁸⁵. Frente a este problema, o Capitão General informava ter providenciado a construção de vários ranchos nas estradas que ligavam os canaviais do planalto até Santos, para que a carga pudesse ser armazenada e protegida das intempéries. Outra medida importante a ser tomada era o estabelecimento de uma Inspeção na vila de Santos, que assegurasse a qualidade do açúcar exportado, além de evitar “as fraudes, que no encaixotamento se praticam, e que são tão conhecidas”²⁸⁶.

Ao referir-se à administração do Morgado de Mateus, Castro e Mendonça afirmava que este encontrara a capitania, principalmente a vila de Santos, num extremo estado de “pobreza” e “decadência”, o que obrigou os habitantes da dita vila a expedirem vários ofícios à Corte, pedindo maior eficácia no cumprimento do Capítulo 19 da instituição da Companhia do Alto Douro, que consistia no dever de seus contratadores em enviarem navios carregados de vinhos para São Paulo, e que poderiam embarcar os gêneros da terra com destino à Europa. Castro e Mendonça citava ainda a diligência de Antonio Souza Botelho Mourão em promover o comércio e a agricultura da capitania paulista, ressaltando que, “apesar das continuas expedições, que fez para o Iguatemi, aquele General, e de outras muitas, que projetou e principiou a querer realizar nunca perdeu de vista a mencionada instrução”²⁸⁷.

Segundo o Capitão General, através da “saudável e previdente Lei” de 10 de setembro de 1765, que tornava livre o comércio da capitania, permitindo a franca permuta de seus gêneros “ou nos próprios postos ou nos de outras capitanias, como bem parecesse aos seus habitantes”, o Morgado de Mateus pôde tirar aos poucos a população paulista do seu “profundo Letargo”, e se não fosse “uma mal entendida política do meu antecessor [Bernardo José de Lorena]”²⁸⁸, a capitania seria nos fins do século XVIII uma das mais florescentes.

A política de fomento promovida por Antonio de Souza Botelho Mourão aliada à liberdade conferida ao comércio marítimo beneficiara o plantio de gêneros como a cana-de-açúcar e algodão em São Paulo, cuja produtividade ascendia ininterruptamente até o ano de 1788, quando Bernardo José de Lorena assumiu o comando da capitania. De acordo com Castro e Mendonça, no ano de 1789, Lorena restringiu o comércio

²⁸⁵ Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, Memória Política Econômica da Capitania de São Paulo, *Op. cit.*, p. 203.

²⁸⁶ Idem, p. 203.

²⁸⁷ Ibidem, p. 204.

²⁸⁸ Ibidem, p. 205, grifos meus.

costeiro “não sei com que autoridade”²⁸⁹, permitindo apenas as exportações realizadas para Lisboa, “aonde os pequenos Negociantes desta Capitania não tinham nem Crédito, nem correspondência, e o que mais é fazendo vir ao Porto de Santos os gêneros das Vilas do Norte, que costumavam ter no seu próprio porto uma excelente venda”²⁹⁰.

Na opinião de Castro e Mendonça, Lorena tomou como fundamento desta “mal entendida restrição”, o aumento das rendas da capitania, afirmando em vários ofícios enviados à Corte que todos os dízimos eram pagos na Alfândega santista depois que tal medida fora estabelecida, sendo que “somente levavam as Guias para a do Rio os gênero, que aqui se não queriam”. Para o Capitão General, esta prática era algo “puramente ideal, porquanto nunca pagaram na Alfândega de Santos pensão alguma, nem os gêneros imediatamente exportados da mesma Vila, nem os a ela trazidos com este pretexto simulado”.

Castro e Mendonça afirmava ainda não estar “persuadido, que ele [Lorena] fosse capaz de preferir ao interesse geral da Capitania, e com especialidade daquelas pobres vilas da Marinha, o interesse particular de certos e determinados indivíduos”, mas de qualquer forma, era enfático ao dizer que tal medida só poderia ser fruto dos “poucos conhecimentos, que então tinha da capitania, e da pouca negligência que fez para os adiantar depois, porquanto na Instrução que me deixou na conformidade das Ordens de Sua Majestade (...) ainda insiste no mesmo principio tão precário como tenho demonstrado”²⁹¹.

Castro e Mendonça reconhecia que o comércio direto com Lisboa auferia maiores lucros, mas acreditava que o próprio “negociante é quem melhor sabe julgar das suas forças mercantis, e do empate que pode sofrer, em um giro maior e mais dilatado”, e orgulhava-se de que apenas durante a sua administração era possível obter carga suficiente para abastecer 12 navios, sendo que durante os anos que a proibição estivera instaurada, apenas seis navios podiam ser carregados anualmente. Confiante no estímulo à agricultura e comércio de São Paulo proporcionado pelo fim das restrições impostas por Bernardo José de Lorena, o governador declarava que sob sua administração, “cada um navega os seus gêneros, para onde muitos bem lhe parece, não

²⁹⁰ Manoel de Mello Castro e Mendonça. Memória Política Econômica da Capitania de São Paulo, *Op. cit.*, p. 205. grifos meus.

²⁹¹ Idem, p. 205-206.

sendo para portos vedados, e desta sorte tem conseguido vendas as mais vantajosas, que nunca obtiveram”.²⁹²

As informações apresentados pelo Capitão General Castro e Mendonça acerca da disponibilidade de gêneros suficientes para o carregamento das embarcações que partiam com destino ao Reino parecem imprecisas ao considerarmos os números apresentados na tabela 2.2, referentes à movimentação de embarcações oriundas do porto de Santos e que atuavam no comércio transatlântico.

Através dos dados coligidos na documentação selecionada, bem como na bibliografia analisada, depreende-se que entre os anos de 1791, 1792, 1793, 1794 e 1795, o número de embarcações carregadas em Santos e que partiram rumo a Lisboa foi respectivamente 7, 8, 5, 13 e 7, ao passo que, conforme a tabela 3.1, não foram carregadas mais do que 4 embarcações ao ano durante o governo de Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça. Esta discrepância entre os números apresentados pelo Capitão General e aqueles constantes no capítulo anterior, demonstram que em sua *Memória*, Castro e Mendonça objetivava, acima de tudo, legitimar a adoção de diretrizes divergentes daquelas que seu antecessor consolidara logo no início de sua administração.

A princípio, a sensível diminuição do comércio entre a capitania paulista e Portugal observada ao longo da administração de Castro e Mendonça decorreria da insegurança na navegação transatlântica que se instaurava em virtude do recrudescimento dos conflitos entre as principais nações européias e a França revolucionária. Diante deste quadro de instabilidade nas transações marítimas entre a capitania e a metrópole nos últimos anos do século XVIII, a Rainha D. Maria, por intermédio do Conselho Ultramarino, determinava que:

“(…) dos portos do Rio Grande, Ilha de Santa Catarina, e Santos, não fizessem viagens em direitura para a Europa, por que sendo certo e inevitáveis os prejuízos da navegação na presente guerra, ordena a mesma Senhora que de três a três meses, se incorporem no porto desta Cidade [do Rio de Janeiro] todos os Navios, que exportarem efeitos para o Reino, sendo escoltados por Embarcações de Guerra da Esquadra, que se acha neste Porto (...)”²⁹³

²⁹² Manoel de Mello Castro e Mendonça. *Memória Política Econômica da Capitania de São Paulo*, *Op. cit.*, p. 206.

²⁹³ Carta do Ex.^{mo} Conde de Rezende Vice-Rei do Estado. 27.11.1797. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 39, p. 145.

Após o recebimento destas instruções, caberia ao governador paulista obrigar a todos “os Mestres ou os Capitães da sua jurisdição a fazerem em tempo competente escala pelo Rio de Janeiro para irem em direitura a Bahia, adonde se unirão ao comboio pertencente aquela Praça (...)”.

Inicialmente adotadas em meados do século XVII após a criação da Companhia Geral do Comércio do Brasil, a organização de frotas anuais conjuntas entre o litoral brasileiro e o porto de Lisboa visava inibir “o envio de navios isolados, principalmente por questões de segurança e para melhor centralizar todo o processo, preferindo sempre o sistema de ‘comboio’, em que alguns navios de guerra defendiam a frota mercantil de potenciais ameaças”²⁹⁴. O sistema de comboio perduraria até 1766, quando a escolta realizada por vasos de guerra restringia-se a guarda daquelas embarcações empregadas no transporte de diamantes e ouro destinados à Coroa, bem como aquelas responsáveis pelo “correio marítimo” entre a colônia e a metrópole. Em função do acirramento dos conflitos entre Inglaterra e França a partir de 1797, o regime de frotas seria novamente instaurado, limitando as exportações aos principais portos brasileiros, principalmente Recife, São Salvador da Bahia e o Rio de Janeiro, onde as várias embarcações provenientes das demais áreas deveriam se agrupar à espera da data estipulada para a partida.

Entretanto, de acordo com alguns estudos empreendidos sobre o comércio entre a América portuguesa e os portos europeus no final do setecentos²⁹⁵, as limitações impostas pelo regime de frotas pouco influenciou no volume de embarcações empenhadas nesta atividade, uma vez que foi durante a sua vigência que verificou-se “o período de maior fulgor do movimento comercial Brasil-Lisboa²⁹⁶”. Assim, é possível concluirmos que o declínio expressivo no comércio atlântico praticado entre os portos de Santos e de Lisboa antes de ter sido ocasionado por circunstâncias externas que implicaram no estabelecimento do sistema de comboio realizado por naus de guerra, deu-se acima de tudo, ao rearranjo político realizado pelo Capitão General Castro e Mendonça no âmbito da capitania paulista, favorecendo negociantes e produtores através do estímulo ao comércio marítimo de cabotagem. Aliados das instâncias de poder da capitania durante

²⁹⁴ António Lopes, Eduardo Frutuoso e Paulo Guinote. As frotas do Brasil no Atlântico de final do Antigo Regime. in: *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*, p. 13.

²⁹⁵ Destaque para o estudo empreendido por José Jobson de Arruda, *O Brasil no Comércio Colonial*, São Paulo, Editora Ática, 1980, e o artigo de António Lopes, Eduardo Frutuoso e Paulo Guinote. As frotas do Brasil no Atlântico de final do Antigo Regime, *Op. cit.*

²⁹⁶ António Lopes, Eduardo Frutuoso e Paulo Guinote. *Op. cit.*, p. 16.

a administração de Bernardo José de Lorena, estes grupos foram beneficiados com o fim das restrições ao livre comércio entre o litoral paulista e os demais portos da colônia nos quais preservavam imbricada rede de crédito e dívida. Além destes interesses internos à capitania de São Paulo correspondidos pelo governo de Castro e Mendonça, somavam-se grupos de negociantes radicados na praça do Rio de Janeiro que foram favorecidos diretamente com o restabelecimento do comércio costeiro das vilas litorâneas da capitania vizinha. Esta medida extinguiu não apenas os obstáculos para a quitação de dívidas contraídas por produtores e carregadores estabelecidos nas vilas litorâneas de São Paulo, como também, esmorecera a pretensão de grupos de negociantes paulistas que intentavam consolidar redes de abastecimento de cativos alheias ao intermédio do porto carioca. É o que se depreende na análise do movimento mercantil transatlântico ocorrido no governo de Castro e Mendonça apresentado na tabela 3.3, onde se verifica a inexistência de embarcações empenhadas no comércio entre o porto santista e os portos fornecedores de escravos na costa africana.

Por sua vez, em resposta às mudanças empreendidas no âmbito do comércio paulista, os grupos beneficiados durante o governo de Bernardo José de Lorena manifestavam diante da Coroa, o “vexame com que se vêem oprimidos” desde que o novo Capitão General tomou posse. Em representação contrária à Castro e Mendonça, os produtores da vila de Itu denunciavam o comportamento reprovável deste governador, que “esquecido do seu dever (...), conduzido de uma cega, e desordenada ambição parece que se propõe outro fim mais, senão destruir esta capitania, especialmente a nossa Vila”.

Segundo os produtores de Itu, Castro e Mendonça, por meio do seu ajudante de Ordens, Thomas da Costa Correia, obstruía a livre exportação do açúcar “para essa Corte e para a cidade do Rio de Janeiro, comércio este com que se adianta o Real Erário e se providenciam as nossas Casas.” Esse impedimento imposto aos negociantes e produtores de Itu trazia grandes prejuízos, pois “negociando (...) as embarcações no Porto de Santos, e franqueando somente para aqueles, que chegam ali por sua conta, fica desta sorte sustado o nosso remédio e utilidade.”²⁹⁷.

²⁹⁷ Representação dos moradores da vila de Itu, em que expõe os vexames que tem sofrido por causa do procedimento do governador Antonio Manuel de Mello etc., 08.07.1798. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 3536.

Tabela 3.1 - Movimento transatlântico de embarcações provenientes do porto de Santos durante o governo do Capitão General Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça²⁹⁸

Saída (Santos)	Entrada	Embarcação	Nome	Proprietário	Capitão/Mestre	Carga (tonelada)	Destino	Observação
12/08/1797	10/09/1798	Galera	Nossa Senhora da Oliveira	-	Felix Carneiro dos Santos	-	Lisboa	-
17/08/1797	10/09/1798	Navio	Santos Mártires Triunfo do Mar	Jacinto Fernandes Bandeira	José Baptista Pinto	-	Lisboa	-
20/10/1797	-	Bergantim	Alegria	-	José Lopes	-	Lisboa	-

²⁹⁸ Dados extraídos de Corcino Medeiros dos Santos. “Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII”, *Op. cit.*, p. 161-162; Pablo Oller Mont Serrath, *Op. cit.*, p. 235; *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, especialmente os volumes 29, 31, 39, 87 e 93; e Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Souza Coutinho, informando que enviou o mapa da carga do navio Santos Mártires Triunfo do Mar, que vai da vila e praça de Santos para a Corte. 17.08.1797. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 683; Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Souza Coutinho, sobre o envio do mapa de carga do bergantim Alegria, que segue viagem para Lisboa, de que é mestre José Lopes de Gouveia. 20.10.1797. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 685; Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Souza Coutinho, enviando o mapa da carga da cruzeta Santíssimo Sacramento que partiu do porto de Santos com destino a Lisboa. 04.02.1801. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 823; Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Souza Coutinho, comunicando que remete o mapa da carga da corveta Santíssimo Sacramento, de que é mestre João Batista Ferraro, saída de Santos para Lisboa, com escala pelo Rio de Janeiro afim de se incorporar no Comboio. 04.02.1801. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 3870; e Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Souza Coutinho, sobre o envio do mapa da carga do bergantim Grão Penedo que partiu do porto de Santos, fazendo escala no Rio de Janeiro, com destino a Lisboa. 13.10.1801. *Projeto Resgate de Documentação Histórica*, documento 885.

					Gouveia			
1798	-	Bergantim	Nossa Senhora do Carmo Leão	-	Francisco Tomas da Silveira	-	Lisboa	-
1798	-	Navio	Nossa Senhora das Maravilhas	-	Martinho José dos Santos	-	Lisboa	-
1798	07/07/1799	-	Anjo do Senhor	-	Manoel Joaquim de Sousa	493	Lisboa	Também levava carga de Pernambuco
26/02/1798	10/09/1798	Corveta	Santo Antonio e São Boaventura	-	Francisco Luiz Pereira	286	Lisboa	Fez escala no Rio de Janeiro, incorporando-se ao comboio com destino a Lisboa
1799	14/09/1800	Navio	São João Baptista, Hercules	-	-	-	Lisboa	-
16/12/1799	-	Corveta	Santo Antonio Boaventura	-	Antonio Luiz da Piedade	-	Lisboa	-
16/12/1799	12/09/1800	Bergantim	Nossa Senhora do Carmo Leão	-	Francisco Tomas da Silveira	174	Lisboa	-

1801	03/03/1802	-	Senhor dos Passos	-	Manoel José Afonso	-	Lisboa	-
1801	18/11/1802	-	Conceição Ponte	-	Paulino Pinto da Mota	-	Lisboa	-
04/02/1801	-	Corveta	Santíssimo Sacramento	-	João Baptista Ferraro	-	Lisboa	Fez escala no Rio de Janeiro, incorporando-se ao comboio com destino a Lisboa
13/10/1801	-	Bergantim	Grão Penedo	-	José da Silva Neves	-	Lisboa	Fez escala no Rio de Janeiro, incorporando-se ao comboio com destino a Lisboa
08/03/1802	11/09/1802	Bergantim	Nossa Senhora do Carmo Leão	João Oliveira Guimarães	Francisco Tomas da Silveira	-	Lisboa	-
08/03/1802	-	Bergantim	Avoador	-	Antonio Jacinto da Silva	-	Lisboa	Também levava carga de Pernambuco
19/04/1802	-	Navio	São Caetano Augusto Constancia Valerosa	-	Camillo Antonio de Lellis	-	Lisboa	Fez escala no Rio de Janeiro, incorporando-se ao comboio com destino a Lisboa

Os habitantes de Itu denunciavam o Capitão General e a sua “ambição nos contínuos monopólios, que pratica todos os dias com víveres necessários para a nossa sustentação”. O sal, comercializado através do contrato de Santos, passava a ser vendido nos Armazéns criados nas vilas paulistas, “só afim de encobrir o seu ilícito comércio”. O preço do sal que em Santos era cotado por, no máximo, mil e duzentos e oitenta réis o alqueire, chegava a custar “cinco, seis e sete mil réis o alqueire”. Além disso, o sal, que era conduzido por tropas de bestas para as vilas da capitania, chegava a Itu em pouca quantidade “para se repartir pelo Povo, que não chega nem para a décima parte dele”, trazendo assim, um irremediável prejuízo “ao pobre e ao rico, que para sustentar os seus escravos, e animais nas fazendas de [ilegível], se vem necessitados de o comprar por preços tão avantajados”. O ajudante de ordens Thomas Correia, a mando de Castro e Mendonça, fazia igual negociação com outros gêneros, “mandando atravessar em o Caminho os mantimentos para os reputar com o maior excesso na Cidade e vilas adjacentes, que pela necessidade em que muitas vezes se acham se vêem obrigadas a satisfazê-lo pela quantia que [ilegível] o seu interesse”.

A intervenção do governador sobre o comércio interno da capitania, segundo a representação, não se limitava à circulação de gêneros de subsistência, mas abrangia a venda de tecidos, chegando mesmo a aumentar a demanda na cidade de São Paulo através da mudança dos “uniformes dos Regimentos recrutando-se nesta vila grande número de comuns para soldados”. Quanto aos recrutamentos promovidos, os moradores de Itu denunciavam a venda de isenções a preço de duzentas arrobas de açúcar. Os mesmos moradores também reclamavam da perda de antigos privilégios concedidos pelos “generais antepassados [que] sempre atenderam a esta vila no tempo de paz, mandando o capitão-mor dela fizesse as recrutas pelos mais desocupados, e que atendesse aqueles ocupados nas fábricas de açúcar em que se distingue esta vila das demais da capitania”. Os recrutamentos não respeitavam os lavradores envolvidos no plantio da cana e na produção de açúcar trazendo graves conseqüências para Itu, que usufruía posição de destaque, “chegando o cômputo dos Reais Dízimos neste triênio à trinta e um mil e quinhentos cruzados”.

Ainda de acordo com os produtores de Itu, o Ajudante de Ordens Thomas da Costa Correia manipulava qualquer tipo de “negócios conforme os donativos que recebe”, culminando mesmo na nomeação de coronéis, capitães mores e outros oficiais, e “com o seu valimento extorquem [ilegível] os foros da justiça, e da razão e não se dá cumprimento aos Acordos da Relação”.

Além desta “insaciável ambição”, Castro e Mendonça e seu Ajudante de Ordens possuíam um “gênio colérico, e impetuoso”, agindo os dois de forma tirânica a ponto de não haver mais “leis que a da sua vontade e não há barreira alguma, que se lhe aponta, dissolve, manda, e determina, e a mais leve transgressão estão prontos os gritos (...) as barras, as Cadeias, (...) e o pilar de taipas, exercício este próprio unicamente dos escravos que para maior vexame e injúria se tem feito comum aos Paulistas, e ainda a alguns de principais famílias, e a vistas destes sinistros procedimentos se vai despovoando a capitania, passando elas para Minas Gerais, e outras para o Rio de Janeiro.” Por fim, os moradores de Itu acusavam que o “despotismo” das autoridades da capitania chegou ao ápice do Ajudante de Ordens forçar a câmara desta vila à assinar “com mão trêmula” um documento requisitando a conservação de Castro e Mendonça como Capitão General.

Algumas dessas acusações também seriam levantadas pelos oficiais da câmara da cidade de São Paulo na representação²⁹⁹ destinada à Coroa, assinada em 6 de setembro de 1798. Por meio deste documento, os oficiais paulistanos “clamavam por Misericórdia”, visto que “este Povo (...) se vê disciplinado, e castigado rigorosamente sem conhecer o seu delito”. Logo no início dessa representação, os signatários agradecem as honras e mercês que a câmara obtivera, bem como o fato de que D. Maria foi “servida premiar a esta capitania com lhe dar nove anos por General aquele mesmo Lorena, que interessando-se tanto em adiantar os interesses do Povo, o fazia também a respeito dos da Real Fazenda, servindo-a Vossa Majestade com a maior inteireza que há muitos anos se tem visto, finalmente foi Pai Universal de toda a capitania, cujos povos com justa razão choraram a sua falta por dilatados anos, e a sua memória será eterna pela mediação dos vindouros séculos”.

Da mesma forma que os oficiais de Itu, os vereadores paulistanos relatavam também os desmandos do Ajudante de Ordens, Thomas da Costa Correia, acusado de ser “sócio com o mesmo General nos Negócios, que atualmente esta fazendo em açúcar, sal, bestas, algodões, e mantimentos, e por esta Razão, se vêem os comerciantes preteridos de Negócio tanto, porque aquele tem a preferência, como porque se lhes tem apanhados aqueles de maiores posses, e avultadas quantias de dinheiros para os giros dos seus Negócios”.

²⁹⁹ Representação dos habitantes da capitania de São Paulo informando que se sentem desolados com a conduta de Mello Castro e Mendonça etc., 06.09.1798. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 3548.

Ao lado destas questões relacionadas ao descontentamento gerado pela interferência do governador Castro e Mendonça no comércio da capitania, são inúmeras as críticas referentes a contendas ocorridas entre militares e religiosos da cidade de São Paulo que se viam injustiçados com o abuso de autoridade do Capitão General. Esse descontentamento fica expresso pelos oficiais paulistanos quando estes afirmam que “são (...) seus amigos todos aqueles, cujas intenções são péssimas, ou fazem as vontades com os seus prejuízos aquele Ajudante de Ordens, cuja sede de dinheiro é insaciável”.

É interessante notar que as manifestações contrárias ao governador Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça encontradas em nossa pesquisa, datam do início de sua administração, enquanto que as representações favoráveis a este Capitão General foram produzidas no ano de 1801 quando do término do seu governo. Além dessa diferença cronológica, chamamos a atenção para o fato de que as críticas surgiram das vilas de Itu e de São Paulo, notadamente aquelas que foram favorecidas com a concentração das exportações em Santos, enquanto que as representações que louvavam a administração de Castro e Mendonça provinham das câmaras das vilas do Vale do Paraíba e do litoral norte, como é o caso da carta assinada no dia 29 de março de 1801 pelos camaristas da vila de Taubaté, destinada ao então príncipe regente D. João para que Castro e Mendonça fosse conservado na administração da capitania de São Paulo, pois “entre todos os generais da mesma, se tem distinguido em zelo, atividade, honra, desinteresse, e ainda mais, na boa, e exata arrecadação da Real Fazenda de Vossa Alteza, foi objeto do nosso zelo, e fidelidade”³⁰⁰.

Como prova dessas qualidades atribuídas ao Capitão General, os oficiais da câmara de Taubaté enviaram junto com esta carta uma cópia de uma memória “transcrita nos livros de vereança deste senado em 31 de dezembro de 1798”. Nesta memória, o senado da câmara de Taubaté desejava “todas as prosperidades ao Real Tesouro pela sábia economia de mandar dignos chefes para reger os povos e mantê-los em tranqüilidade, e respeito a as Leis, isto que o feliz povo da capitania de São Paulo experimenta no sábio governo do Ilustríssimo e Ex.^{mo} Senhor General Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, que não degenerando as brilhantes virtudes, que esmaltaram os seus ilustres Progenitores, se tem declarado protetor da honra dos paulistas”. Novamente é ressaltado Castro e Mendonça como “protetor da honra e do

³⁰⁰ Carta dos oficiais da câmara da vila de Taubaté ao Príncipe Regente etc., 29.03.1801. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 836.

respeito às leis, mantendo os corpos militares na mais exata disciplina e nos mais sólidos preceitos da insígnia”.

Mesmo tratando de assuntos semelhantes, esta memória apresenta opiniões totalmente diversas daquelas apresentadas pelos oficiais de Itu e de São Paulo. Enquanto que estes se queixavam do “despotismo” de Castro e Mendonça e de outras práticas reprováveis, os representantes da câmara de Taubaté o classificavam como um digno chefe que respeitava as leis, mostrando-se “muito leal em tudo e por tudo”.

A este documento produzido pelos oficiais de Taubaté somam-se mais outras cartas do mesmo teor. Em 11 de abril de 1801, os oficiais da câmara da vila de São Luis do Paraitinga, ao tomarem ciência da nomeação do sucessor de Castro e Mendonça, enviaram uma carta a Coroa portuguesa suplicando a prorrogação deste Capitão General por “mais tempo de governo afim de que gozem desta felicidade estes vassallos que com tanta fidelidade e amor se interessam no bem do estado de que tanto depende a retidão de um bom governo”³⁰¹. Da mesma forma, em 27 de abril do mesmo ano, os oficiais da câmara de Cunha, ao receberem a “triste notícia de que Nossa Alteza Real tinha nomeado Sucessor a ele, isto encheu a estes povos de desconolação.”³⁰² No entanto, logo depois da notícia de que o sucessor de Castro e Mendonça, Antonio José da Franca e Horta “se achava detido para marchar às Fronteiras deu algum alívio”. Tanto os oficiais de São Luis do Paraitinga quanto os de Cunha destacavam a atuação do Capitão General Castro e Mendonça, sendo que em ambas as cartas encontramos trechos praticamente idênticos, como este:

“Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, governador e Capitão General desta capitania se tem feito digno de nossa atenção e amor, não só pelas boas qualidades que adornam as pessoas como pelo muito que esperávamos na continuação do seu governo pela grande felicidade que nos promete o seu zelo, não só para a felicidade dos seus súditos, como do Estado, por ser ele dotado de um ânimo piedoso e desinteressado, e que tem feito tudo para nós, e nada para si.”

A semelhança encontrada nestas duas últimas cartas sugere que, talvez, Castro e Mendonça e seu Ajudante de Ordens tenham pressionado as câmaras de diversas vilas da capitania de São Paulo com o intuito de que estas redigissem pedidos solicitando a

³⁰¹ Carta dos oficiais da câmara da vila de Cunha ao Príncipe Regente etc., 11.04.1801. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 838.

³⁰² Idem, documento 838.

sua permanência por mais tempo como Capitão General. De acordo com os oficiais de Itu, esta prática tão comum durante este governo, era um dos exemplos da “tirania” de Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça e de sua reprovável conduta. Caso esta acusação correspondesse à verdade, poderíamos inferir que os camaristas da vila de Taubaté, São Luis do Paraitinga e Cunha foram coagidos a assinar cartas que tinham o objetivo de prorrogar o governo de Castro e Mendonça. No entanto, também é possível tomarmos esta diferença substancial entre as acusações feitas pela câmara de Itu e de São Paulo e os elogios feitos pelos camaristas de outras regiões como exemplo do enfrentamento dos vereadores dessas vilas em função de suas diferenças e interesses particulares.

É significativo que as acusações de “despotismo” e má administração tenham partido da câmara de Itu, visto que para esta vila, além de outras situadas na região de serra acima, havia sido muito vantajosa a política adotada por Bernardo José de Lorena, a qual fora suprimida pelo então governador Castro e Mendonça. Conforme Maria Thereza Petrone, a região do Quadrilátero do Açúcar, formado pelas vilas de Sorocaba, Piracicaba, Mogi Guaçu e Jundiáí, teria sido “largamente beneficiado pelas medidas de Lorena, que ajudaram de maneira decisiva o desenvolvimento da cultura de cana”³⁰³. A vila de Itu se destacava entre as demais vilas inclusas na região do Quadrilátero do Açúcar, sendo responsável por parte considerável da produção açucareira e de aguardente feita em São Paulo. Para esta vila, a obrigatoriedade de exportar os gêneros da capitania pelo porto santista trazia consigo a garantia de compradores interessados na sua produção, uma vez que toda a oferta e procura pelo açúcar do Quadrilátero concentrava-se na praça de Santos.

Da mesma forma, são expressivos os elogios que partiam das vilas localizadas no Vale do Paraíba, pois para essa região era mais vantajosa a decisão de Castro e Mendonça em restabelecer a liberdade do comércio marítimo para todos os portos paulistas. Ainda segundo Thereza Petrone, este Capitão General “beneficiou não somente a agricultura do litoral, como também a da área ao longo do caminho para o Rio de Janeiro”, visto que “os agricultores dessa área aproveitavam-se dos portos da costa norte e de Parati para exportar seus produtos”³⁰⁴. Assim, o posicionamento favorável das câmaras das vilas do Vale do Paraíba em relação a Castro e Mendonça pode ser interpretado como uma resposta sintomática aos interesses de indivíduos ali

³⁰³ Maria Thereza Petrone, *Op. cit.*, p. 145.

³⁰⁴ *Idem*, p. 39.

estabelecidos, já que a própria localização geográfica tornava mais fácil aos negociantes venderem seus produtos através dos portos de São Sebastião e Ubatuba. Da mesma forma, é importante o desejo de prorrogação do governo de Castro e Mendonça manifesta pelos oficiais da câmara de São Sebastião em carta de 18 de abril de 1801³⁰⁵. Sendo esta vila uma das mais afetadas com as restrições impostas por Bernardo José de Lorena, e, portanto, uma das mais beneficiadas com a medida de Castro e Mendonça, notamos neste documento qual o juízo que seus camaristas tinham deste Capitão General.

Segundo os oficiais, a “vila de São Sebastião (...), sendo uma das que podendo estar hoje muito opulentas, pelo contrário apenas conta um fortuna medíocre, apenas [ilegível] a levantar [ilegível] do profundo letargo em que fez jazer a errada política do governador e Capitão General Bernardo José de Lorena, que por motivos que ainda hoje ignoramos nos obrigou a não fazermos venda dos frutos que abundantemente produzia o terreno de nosso distrito, sem irmos com eles a Santos, vila em que depois de chegarem com bastante deterioração, não achavam compradores, vendo nos sempre [ilegível] circunstâncias de perdermos os nosso efeitos, ou os darmos pelos preços que os Compradores daquela terra nos queriam taxar.”

Como consequência desta “calamitosa opressão”, muitos dos donos de engenho de açúcar e fabricantes de Aguardente foram forçados a abandonar suas funções, chegando mesmo a estabelecerem-se “em diferentes vilas e alguns em diferentes capitâneas”. Este quadro iria chegar ao fim em 1797, com a posse do sucessor de Lorena, Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, que “olhando como Pai para a nossa desgraça tanto que conheceu que nada tinha por objeto aprovado não de Vossa Alteza Real como cavilosamente nos consta dizia o dito general Bernardo José de Lorena, mas sim o dos particulares que se achavam dispostos para monopolizarem os gêneros que constrangidamente tão levávamos á vila de Santos, imediatamente pôs na sua devida franquia a permuta dos referidos gêneros que com d’antes se principiarias então a vender no nosso porto, ainda pela liberalidade deles sem o incômodo do transporte a si mesmo os vinham comprar os negociantes das outras capitâneas.”

Nestes dois excertos da carta, os camaristas da vila de São Sebastião qualificavam a medida adotada por Lorena como uma “errada política” e ainda colocavam em dúvida se esta política teria sido aprovada pela Coroa portuguesa,

³⁰⁵ Carta dos oficiais da câmara da vila de São Sebastião ao Príncipe Regente etc., 18.04.1801. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 842.

sugerindo que esta era fruto dos interesses de particulares “dispostos para monopolizarem os gêneros”.

Segundo o documento, a liberdade de comércio logo foi sentida entre os moradores de São Sebastião, de forma que “cessou a calamidade (...). e pouco a pouco foi cobrando esta vila o perdido alento [ilegível] pelo comércio e pondo-se em circunstâncias de vir a ser pela sua boa situação, e ainda mais pela abundância e excelência dos seus produtos, uma das mais ricas desta capitania, e das mais interessantes a Real Coroa de Vossa Alteza.” Por fim, ao concluírem a carta, os oficiais da câmara pedem à Coroa a permanência de Castro e Mendonça como Capitão General “por ser assim necessário para o aumento desta Vila, que tão Sábia e providentemente tem governado”.

Apesar desses pedidos solicitando a sua permanência, sabemos que este governador foi substituído em 28 de dezembro de 1802 pelo Capitão General Antonio José da Franca e Horta. No entanto, Castro e Mendonça deixaria para seu sucessor uma Memória onde procurou realizar um balanço de sua administração, destacando as principais medidas que deveriam ser preservadas durante o novo governo. Entre outras instruções, Castro e Mendonça demonstrava a grande importância da liberdade de comércio para o desenvolvimento da capitania, de modo que “o primeiro e mais importante objeto do interesse desta capitania é a franqueza do seu comércio e a livre circulação dele é que anima por uma parte a agricultura e por outra parte o comerciante que, podendo dispor das transações que o giro mercantil lhe forneça, ajusta quando e como quer os gêneros do país e os transporta para onde bem lhe parece, sem que tenha outra cousa em vista mais do que o próprio interesse, e deste interesse, bem entendido e protegido pela autoridade das leis é que o Estado tira as vantagens de que é suscetível”³⁰⁶.

Castro e Mendonça julgava a proibição ao livre comércio como algo inconveniente para os interesses da Coroa e dos habitantes da capitania, visto que tal medida “resultou na decadência das mencionadas vilas de São Sebastião e de Ubatuba”. Apesar de informar que não houve durante a sua administração aumento no comércio com a metrópole, de forma que, apenas dois ou três navios saíram da capitania em direitura a Lisboa, considerava “de toda a sorte (...) indubitável que os gêneros saíram

³⁰⁶ Memória apresentada ao Governador de S. Paulo Antonio José da Franca e Horta pelo seu antecessor Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, a 28 de Dezembro de 1802. 28.12.1802, *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*. Vol. 44, p. 129-157.

desta capitania, que com esta saída se animou a agricultura e que os compradores enviaram para onde os convidou a boa venda que tiveram nos referidos portos”.

3.2 Novo governo, antigos embates

Não obstante os relatos feitos por seu antecessor acerca do progresso econômico obtido em grande parte graças à liberdade concedida ao comércio marítimo entre os portos paulistas e as demais regiões da América portuguesa, Antonio José da Franca e Horta, em carta endereçada à Coroa em 19 de fevereiro de 1803, enfatizava as péssimas condições que encontrara logo após assumir o governo de São Paulo. Seguindo a tônica de seus antecessores, Franca e Horta era categórico ao afirmar que o comércio praticado na capitania achava-se “por extremo estagnado, assim como a Cultura desanimada, especialmente a do Anil, e do Algodão, pois que aquele desapareceu, e esse ramo já não se vê, a Farinha, o Feijão, o Milho, o mesmo toucinho com que ordinariamente se socorriam outra Capitánias, apenas forneciam a própria, e por preços exorbitantes: Engenhos de Açúcar têm sido igualmente abandonados”³⁰⁷. “Estagnação” e “desânimo”, duas constantes nos escritos iniciais produzidos por Bernardo José de Lorena e Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, surgem igualmente na descrição feita pelo recém empossado governador Franca e Horta acompanhadas de propostas políticas que visavam “reverter” a “decadência” da capitania, tornando-a, enfim, próspera.

Aproximando-se das medidas instauradas por Lorena em 1788, em detrimento das diretrizes transmitidas por seu antecessor, a “solução” apresentada pelo Capitão General Franca e Horta consistia na promoção do “comércio em direitura a esta Capital [Lisboa] libertando a capitania deste modo de comissões nos Portos das outras fazendo voltar o seu produto diretamente”. Para esta empreitada, o novo Capitão General apresentara à Junta da Real Fazenda de São Paulo um projeto de financiamento para os negociantes dispostos a carregarem suas embarcações em direitura ao Reino, o qual seria detalhado no edital endereçado aos negociantes de São Paulo e de Portugal, em 15 de fevereiro de 1803³⁰⁸. Conforme o edital, todos aqueles “que propuserem a entrar no

³⁰⁷ Ofício do governador Antonio José da Franca e Horta sobre suas ações em prol do comércio, da lavoura etc., 19.02.1803. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 947.

³⁰⁸ Idem, documento 947.

Sobredito Giro” poderiam recorrer ao montante destinado aos Reais Cofres “debaixo de seguras fianças”. Por sua vez, os negociantes que fizessem uso deste fundo para financiar o transporte de mercadorias, seriam obrigados a restituírem o empréstimo para o “Erário de Lisboa, no tempo que lhe for prescrito”. Ademais, este auxílio deveria suprir a metade da quantia empregada para financiar a viagem e a Junta da Real Fazenda se encarregava de trazer ao porto de Santos navios dispostos a carregarem os produtos da capitania para Portugal. De acordo com o Capitão General, a oferta de crédito para os negociantes de São Paulo visava fomentar o comércio marítimo orientado prioritariamente ao mercado europeu, de modo que “percebam os comerciantes desta capitania os interesses, que percebem os dos outros portos, onde pela maior parte levam os seus gêneros, para serem conduzidos à aquelas Praças, como tão bem as vantajosas utilidades que seguem nas mercadorias dos que até agora têm [ilegível] vindo dos outros portos indiretos”.

Todavia, os esforços em incrementar o comércio em direitura ao Reino através da concessão de empréstimos aos agentes mercantis da capitania não trouxeram os resultados esperados por Franca e Horta. É o que se observa na carta destinada a todas as vilas litorâneas de São Paulo, em 22 de junho de 1803, na qual, considerando “de geral benefício para os Povos desta capitania, que o comércio dela haja de ser promovido dos seus portos em direitura aos do Reino” e “querendo S.A.R. com as suas Paternais, e Benéficas Providências, pelas Ordens que me são muito recomendadas, felicitar os seus vassalos”, determinava que “nenhuma pessoa possa embarcar em algum dos Portos desta capitania a gozar de café, arroz, cacau, baunilha, farinha de mandioca, algodão, anil, e couros, que não seja em direitura para os Portos do Reino, ou para este fim para a vila de Santos”. A pena prevista para os transgressores desta ordem era o pagamento do dobro dos direitos normalmente recolhidos, porém, estavam isentos todos os lavradores interessados em “transportar por sua conta e risco para qualquer Porto, ficando porém sujeito a mesma pena quando se verifique que só prestou o nome de Carregador por fraudar a minha ordem em prejuízo do Público para a negociação, e interesse de qualquer particular”.

Além desta isenção aos lavradores paulistas, Franca e Horta preservava a liberdade do comércio de “toda a farinha, e Arroz, que a necessidade pedir haja de transportar para qualquer dos Portos desta Capitania, precedendo Licença merecida, justificada a precisão em o território a que se pretender destinos”. O açúcar permaneceria livre destas restrições em decorrência de “ser superabundante este gênero

nesta Capitania, e só aplicável à Carga de porão, e com ele o de maior quantidade, e valor satisfazerem os Negociantes desta Capitania seus débitos aos do Rio de Janeiro”

309

O estabelecimento do comércio direto entre Santos e Portugal por meio destas medidas restritivas ao comércio marítimo, segundo Franca e Horta, traria consigo grandes vantagens para a economia paulista, pois, além de incrementar as exportações da capitania, permitiria que os gêneros importados da metrópole fossem “desonerados, e livres dos excessos porque lhe chegam sobrecarregados pelas escalas, porque passam”. Contudo, observa-se nas instruções transmitidas pelo Capitão General a preocupação em excetuar o açúcar da pauta de artigos cuja exportação era restrita ao comércio transatlântico, de modo que produtores e negociantes de São Paulo pudessem garantir os meios para que as dívidas contraídas na praça do Rio de Janeiro fossem quitadas. Através da isenção concedida ao principal artigo exportado pela capitania paulista, é possível identificar a pressão exercida por grupos contrários às ordens ensejadas por Franca e Horta, principalmente daqueles que mantinham laços mercantis com credores cariocas.

Concomitante às restrições ao comércio de cabotagem praticado pelas vilas marítimas, Franca e Horta empenhou-se em incentivar importantes negociantes sediados no Reino para que estes exportassem periodicamente seus produtos diretamente para o porto da vila de Santos, principalmente aqueles que compunham a Companhia do Alto Douro, fornecedora exclusiva de vinhos para a capitania de São Paulo. Conforme já analisado anteriormente na *Memória* redigida por Antonio Manuel Castro e Mendonça, as reivindicações feitas à Coroa em vistas a remessa de navios pertencentes a esta Companhia para a capitania paulista datavam desde o governo do Morgado de Mateus, sem que surtiram nenhum resultado. Por sua vez, o Capitão General Franca e Horta, em 25 de fevereiro de 1803, remetia ao Conselho Ultramarino um ofício no qual exigia:

“(…) aos Senhores Provedores, e Deputados da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro que achando-se explicitadas nos Capítulos 19 e 24 de sua Instituição, a cláusula de fornecer ela exclusivamente os Vinhos necessários à Capitania de São Paulo, é de toda a razão e justiça, que assim o pratique, uma vez que o dito Porto de Santos

³⁰⁹ Instruções para as Câmaras da Marinha. 22.06.1803. *Documentos Interessantes para a História e costumes de São Paulo*, vol. 55, p. 105. grifos meus.

tem toda a Capacidade para nele entrarem e ancorarem com segurança os maiores Navios como acontece aos que vem de Lisboa (...) ³¹⁰”

Segundo o Capitão General, o envio de vinhos, aguardentes e vinagres exportados pela Companhia atenderia o grande interesse dos negociantes paulistas, uma vez que estes artigos possuíam um “prodigioso consumo em todos os lugares desta América”, e compunham o “principal fundo das Lojas dos Mercadores”³¹¹ da capitania de São Paulo. Reconhecendo ainda que os “Senhores Administradores atuais da Companhia podem justamente alegar de não conhecerem nesta Capitania as pessoas mais abonadas, e inteligentes de que confiem a disposição e importância dos efeitos que remeterem”, Franca e Horta citava alguns dos mais ricos negociantes da capitania paulista que eram capazes de arcar com a compra de todos os produtos desembarcados em Santos, assim como o carregamento da carga de torna-viagem destas embarcações oriundas da cidade do Porto:

“Cumpro, lhes proponho a notícia: o Coronel de Milícias Luís Antônio de Souza, o Tenente Coronel Caetano José da Silva, o Capitão Mor Bento Thomas Vianna, e o Tenente Coronel José Antônio Vieira de Carvalho os quais me parecem muito suficientes para bem desempenhar essa comissão, tanto pela sua probidade, como em razão de seu estabelecimento, comprometendo-me Eu desde já averiguar e fitar as minhas vistas sobre o melhor modo de acautelar a sua respectiva administração.”³¹²

Tabela 3.2 – Negociantes empenhados no comércio direto com a cidade do Porto ³¹³

Nome	Localidade	Atuação Mercantil
Luís Antônio de Souza, Coronel de Milícias da vila de Sorocaba	Cidade de São Paulo	Vive de Negócio de fazenda seca que manda vir Lisboa e Porto em seus

³¹⁰ Cópia do Ofício aos Senhores Provedores e Deputados da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. 25.02.1803. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 980.

³¹¹ Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José de Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, sobre se estabelecer uma linha de comércio entre a vila de Santos e a cidade do Porto, como se faz nos portos do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. 26.06.1803. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 980.

³¹² Idem, documento 980, grifos meus.

³¹³ Dados extraídos dos Maços de População da Cidade de São Paulo, rolos 40 e 41, e Maços de População da vila de Santos, rolo 174, in: *Coleção Microfilmados do Arquivo do Estado de São Paulo*; e Elizabeth Darwiche Rabello, *Op. cit.*, p.65-67.

		navios cujas fazendas vende-as atacado. É proprietário de três engenhos de fabricar açúcar no distrito de São Carlos
Caetano José da Silva, Tenente Coronel	Vila de Santos	Vive de negócio com a praça do Rio de Janeiro
Bento Thomas Vianna, Capitão Mor	Vila de São Vicente	Vive de negócio de atacado de fazenda seca vinda de Lisboa e também exporta
José Antônio Vieira de Carvalho, Tenente Coronel	Vila de Santos	Vive de negócio de fazenda seca vinda do Rio de Janeiro

Por fim, em 13 de agosto de 1803, a pressão exercida pelo Capitão General e pelos negociantes paulistas interessados no trato mercantil entre o porto santista e a Companhia do Alto Douro seria correspondida. Em ofício encaminhado ao Conselho Ultramarino, Franca e Horta participava ao Secretário João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior que era “princiado o Comércio da Cidade do Porto com esta Capitania pela chegada de um Navio com seguida viagem ao porto de Santos com a carga de Sal, ferragens e mais gêneros daquele País, exceto Vinhos, todos de maior consumo neste continente; segurando-me sua continuação as participações que o mesmo trouxe de no presente ano, seguir igual viagem outra Embarcação da mesma Cidade”³¹⁴. Neste documento, evidencia-se ainda mais a intermediação do próprio governador paulista em mobilizar os principais negociantes da capitania para que estes pudessem dispor dos artigos descarregados no porto santista:

³¹⁴ Carta para o Ex.^{mo} Senhor Anadia. 13.08.1803. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, vol. 93, p. 108. O mesmo documento encontra-se disponível na coleção *Projeto Resgate de documentação histórica*, no Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, participando o início do comércio desta capitania com a cidade do Porto pela chegada de um navio ao porto de Santos, trazendo uma carga composta de sal, ferragens, e outras mercadorias consumidas no continente americano e comunicando o falecimento do Sargento Mor da Brigada de Cavalaria e comandante da Legião dos Voluntários Reais, Joaquim José de Macedo Leite. 13.08.1803, documento 993.

“(…) busquei todos os meios de Lisonjear, prestando-lhes os precisos socorros e até entrando em permanente duração do Comércio a Conciliação dos Negociantes para tomarem partes em o Navio, que os proprietários lhes oferecem; estimulando-se por último a pronta negociação, e carga, objetos de mil encontros, pela falta de atividades em que o Comércio se achava: desfalecidas forças da Capitania e serem os compradores mais Revendilhões, que Negociantes, eximindo-se quanto possível de demora em desembolsar querendo lucros a mais de cinqüenta por cento a exemplo dos comerciantes do Rio: ambição e prática absolutamente oposta ao pronto giro do Comércio.”³¹⁵

Ao que tudo indica, a “Conciliação dos Negociantes” promovida pelo governador Franca e Horta consistia no destacamento de determinados homens de negócio da capitania que dispunham de meios suficientes para a pronta aquisição dos produtos importados pela Companhia do Alto Douro.” Através desta “Conciliação”, o Capitão General alijava determinados grupos de negociantes, os quais eram considerados mais “Revendilhões que Negociantes”, pois estes se valiam do propositado retardo da compra dos gêneros disponíveis nas embarcações atracadas em Santos, objetivando assim, a queda dos preços inicialmente estipulados pelos agentes da Companhia do Alto Douro. Nesse sentido, a “falta de atividade em que o comércio se achava”, assim como as “desfalecidas forças da capitania”, tomam significados específicos na fala do governador Franca e Horta, quais sejam, a atuação de determinados grupos mercantis que dispunham de estratégias consideradas perniciosas para o Capitão General para auferirem vantagens em suas negociações. O favorecimento daqueles negociantes que se comprometiam em atender prontamente ao comércio direto entre a capitania e o Reino explicita ainda mais o papel decisivo exercido pelos governadores paulistas no âmbito das disputas existentes entre diferentes e divergentes grupos mercantis em São Paulo no período.

Insatisfeitos com as medidas impostas pelo Capitão General, alguns produtores e negociantes manifestavam suas opiniões contrárias às restrições ao comércio marítimo por intermédio das câmaras das vilas onde residiam. Muitas destas críticas endereçadas ao Conselho Ultramarino eram rebatidas pelo próprio governador, o qual procurava sempre descrever as razões que orientavam sua política concernente à prática mercantil realizada na capitania. Em resposta à representação emitida pela vila de

³¹⁵ Carta para o Ex.^{mo} Senhor Anadia. 13.08.1803, *Op. cit.*, p. 108, grifos meus.

Paranaguá, Franca e Horta acusava “a preocupação, ou malícia [que] os faz ver um tal objeto pela face, que ele indica ser menos proveitoso”, e assegurava que o incentivo ao comércio transatlântico correspondia às “ordens de S.A.R. que expressamente me determinam a promover, e fazer, que esta Capitania tenha um comércio direto com as praças do Reino, cujo projeto ninguém pode duvidar ser de um benefício geral para todos estes Povos”.

Justificando sua medida, o Capitão General compunha um discurso semelhante daquele utilizado anos antes por Bernardo José de Lorena quando este também ordenara a concentração das exportações no porto de Santos. Para Franca e Horta, o comércio em direitura com Portugal permitiria “levantar essa Capitania do abatimento, em que subsiste há tantos anos, já mendigando das outras o necessário para o seu consumo, já dispondo por terceiras mãos os seus efeitos, a tempo que é tão fácil libertá-la deste estado Subalterno, sustando por si mesmos uma correspondência ativa com a Metrópole, e Cidade do Porto”³¹⁶.

Referindo-se as críticas feitas pelos vereadores de Paranaguá acerca dos obstáculos à satisfação do débito entre os produtores da vila e negociantes cariocas, o Capitão General assegurava que a “impossibilidade do pagamento das suas dívidas no Rio, é também arrastada e fantástica, porque sem tratar do numerário, que circula em moeda, havendo-lhes eu deixado livre o açúcar, como o artigo mais essencial, o taboado, e outras produções, que não foram vedadas, nelas tem suficiente Capital para o seu desempenho, maiormente ficando livre aos Lavradores o exportarem por sua conta e risco os frutos, que realmente colherem das suas Lavouras”.

Da mesma forma, em resposta à representação da câmara de São Sebastião de 6 de outubro de 1803, Franca e Horta insistia que sua ordem de 22 de junho daquele mesmo ano tinha como fundamento as determinações do Príncipe Regente, e que a sua resolução era o “único meio de cumprir as Reais Ordens de S. A. (...) unicamente encaminhadas a benefício geral dos Povos desta Capitania”. Franca e Horta afirmava ainda que o receio de que os negociantes de Santos não iriam pagar pelas aguardentes os “preços que obterão em outras Capitánias” era infundado, pois “logo que os navios do Reino venham àquele Porto [de Santos], a concorrência dos Compradores as sustentará no seu devido preço, como porque a Licença concedida aos Lavradores de as

³¹⁶ Ofício para a Câmara da vila de Paranaguá. 26.09.1803. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 55, p. 174. grifos meus.

exportarem por sua conta, assim como tudo o mais que realmente for da sua Lavoura, destruirá sempre os monopólios que se queiram fazer.³¹⁷”

Em outra carta endereçada ao Capitão Mor da Vila de São Sebastião, o Secretário de Estado da capitania Luis Antonio Neves de Carvalho, esclarecia a concessão dada por Franca e Horta aos lavradores, que consistia no direito destes em transportar “por sua conta e risco os seus efeitos para qualquer Porto”. Nesta carta, o Secretário de Estado, além de explicar que tal concessão permitia a exportação para “todos os portos Portugueses do Reino, e América”, ressaltava também a necessidade para que “todo o cuidado e vigilância” fossem tomados, de modo que não mais ocorresse a prática dos lavradores emprestarem os seus nomes aos comerciantes “para a infração do determinado na referida Ordem”³¹⁸.

A proibição ao comércio dos portos da capitania com as demais regiões da colônia também repercutiu negativamente entre os produtores que habitavam o Vale do Paraíba paulista, que comumente escoavam seus gêneros pelas vilas litorâneas de São Sebastião e Ubatuba, com as quais se comunicavam através de precárias estradas que cruzavam a Serra do Mar. Objetivando conter o descontentamento dos agricultores da vila de São Luiz do Paraitinga, Franca e Horta, em carta de 26 de novembro de 1803, assegurava aos oficiais da câmara que sua ordem era “sem contradição a mais útil que podia imaginar-se para a levantar do abatimento, e pobreza, em que geme há tanto anos”³¹⁹. Segundo ele, “não é preciso mais que ter olhos, para ver o estado florescente em que se acham as capitanias do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco”, pois nestas regiões o lavrador “planta, e planta muito seguro da extração dos seus efeitos, que o comerciante compra, e exporta em direitura para Portugal, recebendo do mesmo modo as fazendas que de lá vem”. Para Franca e Horta, essas capitanias eram mais desenvolvidas do que São Paulo, pois nelas era comum se comercializar os gêneros diretamente com Portugal, prática que em sua opinião era a “mola real do (...) aumento das colônias”. Em função da ausência de linhas comerciais estáveis entre o Reino e São Paulo, esta última se inseria nas chamadas “capitanias subalternas, em cuja classe desgraçadamente entrou São Paulo até aqui, e não se viram senão necessidades, e misérias; pobres de população, pobre de cabedais, porque mendigando de terceiras

³¹⁷ Ofício para a Câmara de São Sebastião. 06.10.1803. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 55, p. 181.

³¹⁸ Ofício para o Capitão Mor da vila de São Sebastião. 06.10.1803. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 55, p. 182.

³¹⁹ Ofício para a câmara da Vila de São Luis do Paraitinga. 26.11.1803. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 55, p. 203. Grifos meus.

mãos para a disposição dos seus efeitos, os vendem pelo que lhes querem pagar, e compram o necessário pelos preços, que lhes querem pôr”³²⁰. Nesse sentido, ao mesmo tempo em que parece disposto a obstar a ação de atacadistas de outras capitânicas, Franca e Horta se indispõe com a dependência que, a seu ver, existia entre produtores e comerciantes paulistas e negociantes cariocas, sugerindo que os lucros da produção e do comércio, bem como os impostos, eram extraviados para outras praças mercantis da colônia, gerando “pobreza” e “abatimento”.

Ainda na mesma carta, Franca e Horta demonstrava admiração com o “clamor que muitas câmaras tem levantado julgando pesada a Ordem de se conduzirem à vila de Santos uns tantos gêneros precisos para carregar a coberta dos Navios”, pois além de sua determinação ser a única forma de se estabelecer e conservar o “tão rendoso comércio direto com Portugal”, ainda continuava livre o comércio de açúcar, além da possibilidade de todos os lavradores exportarem “os efeitos que realmente fossem seus, por sua conta e risco para donde lhes parecer”. O Capitão General entendia que sua ordem de 22 de junho de 1803 era alvo de tantas críticas devido à dificuldade em “desterrar preocupações populares”, tirando-os da “rotina a que se acham avezados”. Contudo, o governador acreditava que com o tempo, esta medida seria reconhecida por todos como a responsável pelo bem geral da capitania.

Por fim, Franca e Horta questionava a validade das críticas contidas na representação redigida pelas oficiais de São Luis do Paraitinga em 1º de novembro de 1803, pois os produtores desta vila “vivem quase todos de criar porcos, e plantas, Fumos, que são efeitos não proibidos, nem contemplados na minha ordem de 22 de junho do presente ano”. Procurando atenuar o descontentamento existente entre os produtores da região do Vale do Paraíba, o Capitão General encaminhava em 28 de novembro de 1803 uma cópia desta carta para os oficiais de Taubaté, os quais eram acusados de “incoerentes” em suas manifestações contrárias às ordens do governador, pois o açúcar, “único gênero, que do seu distrito se pode conduzir para a beira mar”, encontrava-se isento da referida proibição³²¹.

O avanço na leitura da documentação produzida durante o governo de Franca e Horta evidencia o recrudescimento das medidas impostas inicialmente em 22 de junho de 1803 pelo Capitão General. O arroz, gênero passível de ser exportado “por conta e

³²⁰ Ofício para a câmara da Vila de São Luis do Paraitinga. 26.11.1803. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 55, p. 203. Grifos meus.

³²¹ Ofício para a câmara da vila de Taubaté. 28.11.1803. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 55, p. 205.

risco” pelos produtores das vilas litorâneas de Paranaguá, Cananéia e Iguape, a partir da ordem emitida em 20 de fevereiro de 1804 deveria ser comercializado exclusivamente com os negociantes da vila de Santos. A decisão de Franca e Horta sustentava-se nas várias denúncias que tomara conhecimento acerca do hábito existente entre os produtores das ditas vilas em emprestar “seus nomes em fraudes da proibição de 22 de Junho do ano pretérito” para negociantes que não possuíam autorização para a comercialização do arroz com outras regiões da colônia³²².

Excluído inicialmente da pauta de gêneros agrícolas cuja exportação era restringida, o açúcar comercializado em São Paulo também seria objeto da ingerência do Capitão General Franca e Horta ao longo de sua administração, principalmente quando o volume disponível deste artigo na capitania não era suficiente para atender a demanda das embarcações vindas de Lisboa e que aguardavam o preenchimento de suas cargas no porto de Santos. Ao ser alertado sobre a “grande exportação que dos Portos desta Capitania se fez para o Rio de Janeiro” e “dos poucos açúcares que produziu a presente Safra”, o governador paulista determinava ao Capitão Mor Manoel Lopes da Ressurreição da vila de São Sebastião, em 18 de fevereiro de 1804, que “da data desta Portaria em diante, não dê despacho algum deste e mais efeitos que transportam para o Reino a qualquer que queira navegá-los para fora desta Capitania não obstante a minha determinação em contrário, que por esta revogo até segunda ordem”³²³. A proibição à livre comercialização do açúcar produzido em São Sebastião seria novamente imposta, em 11 de maio de 1804, através da ordem encaminhada pelo Secretário de Estado Luis Antonio Neves de Carvalho ao Capitão Mor da vila litorânea. De acordo com Carvalho, a livre exportação deveria ser limitada a “todo o Açúcar e Arroz, que existir na safra passada, bem entendendo que para o que ao diante se fizer e houver, ficará subestinado a proibição ordenada”³²⁴.

³²² Carta para os Capitães Mores de Iguape, Cananéia e Comandante de Paranaguá. 20.02.1804. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 55, p. 250. De acordo com a carta remetida em 25 de agosto de 1804, a comercialização ilegal da safra de arroz produzida na vila de Paranaguá continuara apesar da intensificação das ordens do governador paulista. Embora constituísse no período “um dos gêneros que ai se cultivava na maior abundância, e este não obstante a ordem posterior de 20 de fevereiro”, Franca e Horta afirmava que “apenas tem vindo desse distrito duas embarcações com algum arroz que os Negociantes daquela praça mandaram conduzir por sua conta”. In: Ofício para o Ajudante Comandante de Paranaguá. 25.08.1804. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 56, p.33.

³²³ Ofício para o Capitão Mor da vila de São Sebastião. 18.02.1804. *Projeto Resgate de documentação histórica*, Anexo 5, documento 1322.

³²⁴ Ofício para o Capitão Mor de São Sebastião. 11.05.1804. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 55, p. 291. Do mesmo teor é o ofício enviado ao Capitão Mor de Ubatuba, em 16 de maio de 1804, que constava instruções para que, a partir daquela data, toda as novas safras de cana-de-açúcar

No entanto, apesar do recrudescimento das ordens expressas pelo Capitão General paulista, muitos produtores das vilas litorâneas valiam-se da “falta de observância” das autoridades locais e continuavam a exportar “para quaisquer Portos os gêneros produzidos na colheita e safra passada, que pudessem ter corrupção”³²⁵. Perante a vigilância precária, bem como a conivência dos Capitães Mores das vilas de Iguape, Cananéia, Antonina e Paranaguá, vulneráveis às pressões exercidas pelos produtores e negociantes destas localidades, o governador Franca e Horta, em 19 de janeiro de 1805, proibia o despacho de “embarcação alguma, sem que dois homens abonados aí estabelecidos, afiancem a entrada dela no Porto de Santos”, e para aqueles que não cumprissem tal ordem a pena seria a prisão e o pagamento de cem réis para cada alqueire de arroz”³²⁶. Da mesma forma, o Capitão General pretendia inibir quaisquer fraudes em suas instruções através da exigência de duas cópias dos mapas da carga transportada pelos Mestres das embarcações, as quais deveriam ser entregues ao Juiz da Alfândega de Santos e à Secretaria da Capitania no final de cada ano.

Ao informar o Sargento Mor Comandante da vila de Paranaguá acerca das novas medidas adotadas para que “evitem os extravios, e fraudes que tão maliciosamente tem praticado até agora”, Franca e Horta afirmava que sua medida atendia o bem geral de toda a capitania e não aos interesses particulares daqueles que “insistem em não sair da sua inveterada rotina (...) olhando somente para a conveniência do dia”. O Capitão General destacava ainda que, por meio de sua medida, os mercadores paulistas deixavam de “contribuir com os lucros costumados aos comissários do Rio e da Bahia”, os quais seriam os que “mais queixas formam das medidas que a este respeito tenho tomado”. Mesmo sendo alvo de tantas reclamações, o governador da capitania acreditava que sua política ainda seria bem aceita por todos os paulistas, pois a:

“(...) experiência nos mostra todos os dias, que a mais pequena mudança, indo sendo para melhor, é sujeita a semelhantes descontentamentos, e queixumes; e por isso não tem havido sistema novo neste Mundo, que deixasse de ser atacado pelos partedistas

deveriam estar à disposição para “que se complete a carga dos Navios que tem de vir ao Porto de Santos”, visto que dever-se-ia priorizar o “comércio direto para o Reino (...) em cumprimento das ordens de S. A. R., e geral benefício de toda a capitania”. In: Ofício ao capitão mor da vila de Ubatuba. 16.5.1804. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 55, p. 309.

³²⁵ Ofício para o Capitão Mor Comandante da vila de Iguape. 23.08.1806. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 57, p.30-31.

³²⁶ Ofício para o Comandante Mor de Antonina. 19.01.1805. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 56, p. 139.

do antigo, bem que passada a ilusão, e conhecida a verdade, com vergonha sua o adotam depois. Eu creio sucederá o mesmo nesse ponto, e passando do Comerciante ao Lavrador, como o que unicamente os interessa é o bom preço dos gêneros que cultivam, não receie V. M.^{ce} eles abandonam as suas lavouras, uma vez que os comerciantes do país, ou de Santos, pelas compras que aí mandam fazer, lhe seguram uma pronta extração, e por muito mais alto preço que a três anos vendiam.”³²⁷

A análise da documentação produzida pela administração de Antonio José da Franca e Horta demonstra que, além dessas novas medidas adotadas com o intuito de combater o extravio daqueles gêneros proibidos pela ordem de 22 de junho de 1803, ocorreram também outras mudanças no que se refere à forma pela qual esta medida era executada. É o que fica explicitado na carta destinada ao Brigadeiro Comandante de Santos, em 2 de fevereiro de 1805, na qual, após tomar conhecimento da existência de navios de outras capitânicas neste porto “com destino de carregarem Açúcar e gêneros proibidos”, Franca e Horta determinava que a sua permissão para estes embarques só seria concedida caso os mesmos navios viessem “carregados de Sal, ou de fazendas, que entrando na Alfândega venham pagar direitos delas”. Além disso, o Capitão General estabelecia que “na exata observância das ordens de S. A. R.”, não seria mais permitido que as embarcações que chegavam no porto desta vila exportassem uma carga com “maior valor (...) do que aquela que houverem de trazer para mesma capitania”³²⁸.

Esta ordem iria vigorar até 30 de março de 1805, quando o Capitão General comunicava ao comandante de Santos que, sendo “presente que tanto nessa vila, como nos Engenhos de Serra Acima se acha ainda uma grande porção de Açúcar da safra passada para se conduzir, e que a quantidade deste gênero é muito superabundante ao que podem transportar os três navios que ainda este ano aí se esperam a carregar para Portugal”, estava permitido após esta data que “as Embarcações das outras capitânicas possam carregar mais uma terça parte do valor da sua importação, enquanto a este respeito lhe não determinam o contrário”³²⁹.

Após ser informado sobre a construção de uma estrada entre as vilas de Taubaté e São Sebastião pelo Tenente Coronel Antonio Moreira da Costa e seu irmão, em 26 de

³²⁷ Ofício para o sargento Mor Comandante de Paranaguá. 19.01.1805. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 56, p. 140.

³²⁸ Ofício para o Brigadeiro comandante de Santos. 02.02.1805. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 56, p. 149.

³²⁹ Ofício para o comandante da praça de Santos. 30.03.1805. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 56, p. 182.

abril de 1806, e desejando “animar um projeto de tão conhecida utilidade para esta capitania, e que tanto distingue o patriotismo dos seus empreendedores”, o Capitão General franqueava a exportação de todos os gêneros produzidos pelas “vilas do norte que pela dita Estrada se conduzirem”, tornando lícita a venda e navegação de todos os gêneros conduzidos pela nova estrada, “para donde seus donos, ou compradores quiserem”. Franca e Horta congratulava aos responsáveis pela abertura da nova estrada que ligava o Vale do Paraíba ao litoral norte paulista, afirmando que através desta tornava-se possível o transporte de “efeitos que até aqui se conduziam a vila de Parati, propondo-se igualmente a providenciar que as Tropas que por ela transitarem achem logo que cheguem à Marinha, o sal, Ferro, e todos os demais gêneros que ordinariamente se conduzem de retorno, e são da primeira necessidade para as vilas de Serra Acima.³³⁰”

Não obstante estas licenças concedidas pelo governador paulista, o número de representações contrárias assinadas pelos oficiais das vilas litorâneas da capitania não cessaram. Em um destes casos, é notável a repercussão que atingira as acusações feitas pelos moradores da vila de Paranaguá, em 16 de dezembro de 1805, as quais, segundo ordem direta do Príncipe Regente, deveriam ser comentadas pelo próprio Capitão General. Com efeito, em 15 de dezembro de 1806, Franca e Horta endereçava ao Conselho Ultramarino o seu parecer³³¹ acerca das críticas feitas pelos camaristas de Paranaguá. Ao justificar-se perante o Secretario dos Negócios Ultramarinos, o governador paulista mencionava as Instruções que teria recebido em 16 de Agosto de 1802, com destaque o seu artigo 27, segundo a qual as autoridades metropolitanas afirmavam que desde 4 de novembro de 1799, Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça recebera um Aviso onde era recomendado a “promover o Comércio direto do Porto de Santos desta Capitania com o Reino, e procurasse remover a sinistra impressão, que aí causava ver se que a Navegação daquele Porto para o Reino havia diminuído mui consideravelmente no seu governo”. Assim, antes mesmo de ter tomado posse como Capitão General, Franca e Horta já recebia ordens para que “com o maior zelo, e cuidado [ilegível] em todos os meios de fazer florescer o Comércio direto do referido Porto com os do Reino, facilitando as suas comunicações com o interior”. Em posse destas instruções, Franca e Horta se julgou:

³³⁰ Ofício para a câmara de Taubaté. 26.04.1806. *Documentos Interessantes para a história de São Paulo*, vol. 56, p. 330-331.

³³¹ Carta do governador Franca e Horta dando seu parecer sobre a conta dos oficiais de Paranaguá etc., 15.12.1806. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 1281.

“(…) autorizado para lançar mão de todos aqueles meios que fossem mais apropriados e conducentes para obter o desejado fim de suscitar a Navegação do Porto de Santos desta capitania em direitura para os do Reino, e promover desta sorte o Comércio direto deste para aqueles Portos, visto que nenhum fim se pode obter já mais sem meios tendentes a consegui-lo (…)”

O meio mais adequado para atingir este objetivo, segundo o Capitão General era:

“(…) proibir que os efeitos comerciais de embarque para esse Reino se transportassem para fora da capitania, enquanto não houvessem no Porto de Santos suficientes para a carregação dos Navios, que assim se propunham carregar em direitura para qualquer dos Portos de Portugal, e que por isso todos, e quaisquer embarcações que carregassem nos portos desta capitania sem ser com o destino de navegarem em direitura para o Reino, os não pudessem ir vender fora sem que primeiro se dirigissem a vila de Santos, (...), isentando desta proibição os Lavradores que por sua conta e Risco quisessem transportar para qualquer Porto os referidos gêneros das suas Lavras.”

Conforme o Capitão General, a medida era benéfica para toda a capitania, já que “logo nos primeiros anos do (...) governo carregaram três, e sete e oito [Navios] nos anos seguintes; chegando mesmo a vir Navios da cidade do Porto a carregar em o Porto de Santos, quando tal não acontecia nos governos anteriores”³³². Outro argumento utilizado por Franca e Horta para rebater as críticas feitas pelos camaristas de Paranaguá, é o de que entre as suas ordens havia alguns cuidados que visavam “franquear aos habitantes desta capitania a Liberdade de seu Comércio com as demais capitancias desta América, uma vez que é compatível com o comércio direto para o Reino promover, quanto me é possível os seus interesses e evitar todo o seu prejuízo, já excetuando logo a princípio o Açúcar do número dos gêneros vedados por ser então em muita abundância e pode-se com ele preencher um e outro comércio, já passando depois a proibir a medida que dele havia falta para a carregação dos Navios dirigidos em direitura ao Reino, já facultando outra vez o seu transporte para outras capitancias”.

³³² Carta do governador Franca e Horta dando seu parecer sobre a conta dos oficiais de Paranaguá etc., 15.12.1806. Idem, grifos meus.

Tabela 3.3 - Movimento transatlântico de embarcações provenientes do porto de Santos durante o governo do Capitão General Antonio José da Franca e Horta (1803-1807)³³³

³³³ Período correspondente à vigência das medidas restritivas ao comércio marítimo paulista. Dados extraídos do Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, enviando o mapa da carga do navio Pensamento Ligeiro, que partiu do porto de Santos com destino à Corte. 16.02.1803. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 946; Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, sobre o envio pela corveta Nossa Senhora da Vitória, de que é capitão Sabino José da Silva, do mapa da carga que partiu do porto de Santos para a cidade de Lisboa. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 955; Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga da galera Astrea, que partiu do porto de Santos em direção a Lisboa. 25.06.1803. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 979; Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Pensamento Ligeiro. 16.04.1804. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 1044; Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, enviando-lhe o mapa de carga que leva a galera Alegria Constante, de que é mestre Antônio José de Souza da vila e praça de Santos para a Corte, com escala em Pernambuco. 16.04.1804. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 4154; Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, dizendo que envia o mapa da carga que do porto de Santos conduz para Lisboa a corveta Nossa Senhora da Vitória, de que é mestre Sabino José da Silva. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 4280; Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa de carga do bergantim Desejada Paz, que partiu de Santos com destino ao Porto. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 1104; Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, sobre o envio dos mapas da carga de duas galeras a saber: galera Astreia, de que é Capitão Vicente José de Macedo, e do bergantim Pastor, de que é Capitão Manuel José da Rocha, que partiram do porto de Santos em direção à Corte e à vila da Figueira. 07.03.1805. *Projeto Regate de documentação histórica*, documento 1118; Relação do ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga da galera Mentor, de que é mestre Felix Carneiro dos Santos, que partiu do porto de Santos com destino a cidade do Porto. 13.03.1805. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 1126; Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Pensamento Ligeiro, de que é mestre José Luis Pereira, que partiu do porto de Santos com destino a Lisboa. 02.05.1805. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 1151; Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Princesa da Beira que partiu da praça de Santos com destino a Lisboa. 20.05.1805. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 1168; Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa de carga da galera Boa Passagem, que partiu do porto de Santos com destino a Lisboa. 04.11.1805. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 1202; Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues

Saída (Santos)	Entrada	Embarcação	Nome	Proprietário	Capitão/Mestre	Carga (tonelada)	Destino	Observação
1803	-	Navio	-	-	-	-	Porto	-
16/02/1803	-	Navio	Pensamento Ligeiro	-	José Luiz Pereira	271,740	Lisboa	-

de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga da galera Carlota, de que é mestre José de Almeida e Silva, que partiu da vila e praça de Santos com destino a Corte. 04.03.1806. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 1231; Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Conceição Minerva, de que é capitão Francisco de Sales Silva, que partiu do porto de Santos com destino a Corte. 21.04.1806. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 1237; Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Correta Vitória, que partiu de Santos para a Corte. 28.06.1806. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 1257; Ofício do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do bergantim São José Diligente. 23.12.1806. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 1288; Ofício n.º 8 do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, dizendo-lhe que lhe enviava, juntamente o mapa da carga que, naquela altura, conduzia da vila e praça de Santos para a Figueira da Foz o bergantim Espadarte do qual era mestre Manuel Gomes Flores. 09.03.1807. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 4656; Ofício n.º 9 do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, dizendo-lhe que, juntamente, lhe enviava o mapa da carga que, naquela ocasião, conduzia do porto de Santos para a Corte o brigue Lobos Unido, de que era mestre Manuel Antônio de Jesus. 10.03.1807. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 4657; Ofício n.º 10 do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, dizendo-lhe que, juntamente, lhe enviava o mapa da carga que, do porto de Santos para a Corte, conduzia o navio Indiano, de que era mestre Veríssimo Fernandes. 16.03.1807. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 4659; Ofício n.º 11 do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, dizendo-lhe que, juntamente, lhe enviava do porto de Santos para a Corte, o bergantim São José Júpiter de que era mestre Custódio da Silva Ribeiro. 18.03.1807. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 4670; e Ofício n.º 12 do governador e Capitão General da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde e Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, dizendo-lhe, que juntamente, lhe enviava o mapa da carga que, naquela altura, conduzia do porto de Santos para a Corte, o bergantim Princesa do Brasil, de que era mestre Francisco de Souza Pereira. 06.06.1807. *Projeto Resgate de documentação histórica*, documento 4725.

16/03/1803	-	Corveta	Nossa Senhora da Vitória	-	Sabino José Silva	177,825	Lisboa	Também levava carga de Pernambuco
25/06/1803	-	Galera	Astrea	-	Vicente José de Macedo	166,89	Lisboa	-
16/04/1804	-	Navio	Pensamento Ligeiro	-	José Luiz Pereira	391,56	Lisboa	Também levava carga de Pernambuco
16/04/1804	-	Galera	Alegria Constante	-	Antonio José de Souza	159,735	Lisboa	Também levava carga de Pernambuco
30/12/1804	-	Corveta	Nossa Senhora da Vitória	-	Sabino José Silva	192	Lisboa	-
16/01/1805	-	Bergantim	Desejada Paz	-	Antonio Luiz Pereira da Piedade	116,850	Porto	-
07/03/1805	-	Galera	Astrea	-	Vicente José de Macedo	235,530	Lisboa	-
07/03/1805	-	Bergantim	Pastor	-	Manuel José da Rocha	1,515	Vila da Figueira	-
13/03/1805	-	Galera	Mentor	-	Félix Caneiro dos Santos	298,965	Porto	-
02/05/1805	-	Navio	Pensamento	-	José Luiz	315,915	Lisboa	-

			Ligeiro		Pereira			
20/05/1805	-	Navio	Princesa da Beira	-	Antonio Pereira de Souza	481,785	Lisboa	-
04/11/1805	-	Galera	Boa Passagem	-	Manuel Gomes Flores	182,52	Lisboa	-
04/03/1806	-	Galera	Carlota	-	João de Almeida e Silva	194,85	Lisboa	-
21/04/1806	-	Bergantim	Conceição Minerva	-	Francisco de Salles Silva	283,695	Lisboa	-
28/06/1806	-	Navio	Correta Viagem	-	Manuel de Oliveira Mello	251,1	Lisboa	-
23/12/1806	-	Bergantim	São José Diligente	-	José Rodrigues de Souza Guerra	14,826	Porto	-
09/03/1807	-	Bergantim	Espadarte	-	Manuel Gomes Flores	87,66	Vila da Figueira	-
10/03/1807	-	Bergantim	Lobos Unidos	-	Manuel Antonio de Jesus	17,535	Lisboa	-
16/03/1807	-	Navio	Indiano	-	Veríssimo Fernandes	160,035	Lisboa	-

18/03/1807	-	Bergantim	São José Júpiter	-	Custódio da Silva Ribeiro	49,095	Lisboa	-
06/06/1807	-	Bergantim	Princesa do Brasil	-	Francisco de Souza Pereira	160,38	Lisboa	-
06/06/1807	-	Galera	Mentor	-	Manuel Carneiro dos Santos	85,597	Porto	-

Segundo Franca e Horta, sem estas medidas proibitivas, “frustar-se-ia a vinda dos Navios do Reino ao Porto de Santos, não achando ali com que carregar, e ficaria o referido Porto em total descrédito, resultando daqui bem longe de florescer o Comércio direto do mesmo Porto para os do Reino, arruinar-se-ia logo a princípio contra o que V.A. tanto me recomendou e me manda observar”. Para o Capitão General, as críticas lançadas pelos moradores de Paranaguá acerca de sua política eram infundadas, pois estes não tinham “nenhuma idéia exata (...) de Comércio”. Além da ignorância atribuída aos que o criticavam, Franca e Horta também ressaltava que estes indivíduos estavam:

“(...) acostumados a uma Servil e passiva negociação com os Negociantes da cidade do Rio de Janeiro e Bahia, contentando-se com o diminuto Lucro de 100 réis por arroba nos seus efeitos vendidos a troco de outros que já lhes vem sobre carregados, e dispondo-se atrás da avultada demora dos pagamentos das quantias excedentes os dos gêneros, que tão longe está de ser útil, que antes as passa a arruinar com os [ilegível] dos juros, e que ficam sujeitos esses pagamentos, conheceriam a vantagem que se lhes segue de os venderem no seu próprio País por mais, ou ao menos por tanto, quanto lhes pagam fora dele.”

Por fim, Antonio José da Franca e Horta acusava o Juiz Presidente da câmara de Paranaguá, Francisco Leite de Moraes, por incitar o restante dos oficiais da mesma vila, “abusando da sua simples rusticidade, os moveu a assinar a Conta, que dirigiu a Real Presença de V.A. com o único fim de exercitar o espírito de intriga, de partido, e de perturbação, que o domina.” Por sua vez, é questionável a responsabilidade de Francisco Leite de Moraes sobre a representação feita pela câmara da vila de Paranaguá, pois como vimos, diversas foram as críticas contrárias ao fim da liberdade de comércio, tanto no tempo de Bernardo José de Lorena quanto na administração de Franca e Horta, o que nos faz pensar que não seriam as “péssimas qualidades de perturbador do sossego público” de um só homem a causa das manifestações de uma vila do litoral paulista, que como outras, se sentiram prejudicadas diretamente com a concentração de exportações pelo porto Santista. Como resposta às acusações feitas pelos camaristas de Paranaguá, Franca e Horta procurava sempre deixar claro que estava cumprindo as recomendações da Coroa Portuguesa, e que “tendo com efeito participado a V. A. pelo referido Secretário o meio, que adotei para adiantar, e fazer florescer o Comércio direto de Santos para o Reino, da qual se queixam os Recorrentes, nenhuma resolução tive até

agora em contrário em consequência desvia justamente concluir que havia sido da Real Aprovação de V.A.³³⁴”.

Ao justificar as medidas concernentes ao comércio realizado em São Paulo, Franca e Horta invariavelmente afirmava que estas correspondiam restritamente às ordens expressas pelo Príncipe Regente antes mesmo de assumir o governo da capitania. Da mesma forma, ao ser questionado acerca da validade de sua política pelo Conselho Ultramarino, que exigiria um parecer constando as razões que orientavam suas decisões, o Capitão General afirmava categoricamente que, dada a ausência de ordens contrárias emanadas de Portugal, suas medidas proibitivas contavam com a anuência da Coroa. Entretanto, em 25 de setembro de 1805, o Príncipe Regente, após consulta ao Conselho Ultramarino, afirmava que:

“(…) não tendo havido Ordem alguma que legitimasse o vosso despótico procedimento o qual contraria o comércio dessa capitania, o mesmo Conselho expedisse as mais positivas Ordens para que tudo fosse restituído ao seu antigo estado nesta Matéria, e que depois de Vós tereis assim executado, respondêsseis sobre os motivos que vos moveram a uma tão extraordinária, e ilegal medida.³³⁵”

Apesar da ordem de 25 de setembro de 1805, as restrições à livre navegação iriam perdurar até 5 de junho de 1807, quando novas instruções referentes ao modo como deveriam ser feitas as exportações foram dirigidas aos comandantes das vilas do litoral. Havendo “S. A. R. deliberado por sua ulterior resolução se conserve franca a exportação dos efeitos desta Capitania para todos os mais do Estado do Brasil”, Franca e Horta ordenava que fosse estabelecida a livre navegação pelos portos dessas vilas, deixando de valer a prática que obrigava o transporte para a vila de Santos em benefício do comércio direto entre São Paulo e Portugal. Mas sendo “inseparável deste princípio o acautelar e prevenir os extravios dos Reais Direitos pertencentes ao mesmo Senhor, atendendo por uma parte ao estado atual em que se acham os Limites desta América”, e também pelo fato de não haver nas vilas do litoral, com exceção à vila de Santos, “Alfândega, nem Oficial competente para fiscalizar a quantidade dos gêneros que se embarcam, afim de pagarem os devidos Direitos”, Franca e Horta comunicava aos

³³⁴ Carta do governador Franca e Horta dando seu parecer sobre a conta dos oficiais de Paranaguá etc., *Idem*, grifos meus.

³³⁵ Carta do Conselho Ultramarino ao governador e Capitão General da capitania de São Paulo Antonio José da Franca e Horta. 25.09.1806. Projeto Resgate de documentação histórica, Cópia N.º 1, documento 1322.

Capitães Mores das vilas litorâneas que não possuíam alfândega, que “qualquer Embarcação [que] se propuser a carregar, lhe mande V. M. meter um soldado de Ordenança a bordo, o qual fará as vezes de Guarda e será pago à custa do dono da Embarcação”, para que seja examinado e anotado tudo que for a carregado nelas. Além disso, o mestre da embarcação deveria prestar fiança, “da qual V. M. mandará lavrar termo nas costas de cada um dos ditos Mapas”, que deveria ser apresentada na volta do navio ou dentro de um certo tempo, a fim de que se provasse terem sido descarregados todos os gêneros para os portos que eram destinados, sob a pena “de pagar os competentes Direitos”. Uma das cópias desse registro deveria ainda ser encaminhada ao Juiz da Alfândega de Santos, enquanto que a outra deveria ser encaminhada ao Secretário de Estado da capitania.³³⁶

Conforme a bibliografia consultada, a medida que obrigava a concentração das exportações no porto de Santos vigoraria até o ano de 1808, no momento em que se dá a chegada da Família Real na América portuguesa, e também, quando ocorreu a abertura dos portos do Brasil ao comércio direto com todas as nações amigas. Após embarcar para o Brasil, em 27 de novembro de 1807, a família real desembarcara na Bahia em 26 de janeiro de 1808, e em 7 de março do mesmo ano, no Rio de Janeiro. Desse modo, observamos que o fim das medidas que visavam o comércio direto com o Reino foi estabelecido meses antes da partida da Coroa portuguesa com destino às possessões na América.

³³⁶ Ofício para os Comandantes das vilas da marinha. 05.06.1807. *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, vol. 57, p. 145-146. Estas mesmas instruções também foram transmitidas ao Juiz da Alfândega de Santos em 5 de junho de 1807. Ofício para o Juiz da Alfândega de Santos. 05.06.1807, *Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo*, vol. 57, p. 146-147.

Considerações finais

Conforme avançamos em nossas análises acerca das decisões dos Capitães Generais paulistas em fins do século XVIII e início do XIX referentes à política comercial da capitania, nos deparamos com um quadro muito mais complexo daquele sugerido pela bibliografia que tratou o tema. Nesse sentido, pudemos constatar que a “lei do porto único”, designação genérica atribuída pela bibliografia às medidas adotadas pelos governadores Bernardo José de Lorena e Antonio José da Franca e Horta entre os anos de 1788 e 1807, expressava o complexo embate entre grupos de interesses que defendiam distintos modos de inserção mercantil da capitania paulista. Assim, a leitura minuciosa das fontes, aliada aos elementos obtidos em estudos recentes sobre o período, tais como os trabalhos de Maria Aparecida de Menezes Borrego e Ana Paula Medicci³³⁷, demonstraram que a compreensão destas medidas supera a discussão entre liberdade de comércio e estabelecimento do monopólio das exportações por intermédio do porto da vila de Santos. Ao contrário, constatamos que tais decisões impostas relacionavam-se diretamente às disputas travadas por segmentos de negociantes e proprietários agrícolas sediados em diferentes regiões da capitania paulista.

Reconhecendo este complexo quadro, verificamos que a concentração das exportações no porto santista comportava a atuação de negociantes radicados na mesma praça mercantil, os quais reivindicavam o restabelecimento de posição privilegiada usufruída pela vila, entre os anos de 1748 e 1765, momento em que a São Paulo estivera privada de sua autonomia administrativa e que Santos fora sede do governo-subalterno da capitania. Conforme observado, estas reivindicações foram expressas pelo Juiz da Alfândega de Santos Marcelino Pereira Cleto, em 1782. O fomento do comércio transatlântico em Santos também correspondia aos interesses de grupos de negociantes reinóis que, segundo dados apresentados por estudos recentes, se estabeleceram na capitania paulista ao longo da segunda metade do século XVIII e que preservavam estreitos laços mercantis com importantes negociantes de Lisboa e outras praças de Portugal. Além da instauração do comércio direto entre Santos e a sede da Coroa, estes negociantes obtiveram o apoio decisivo do governador Lorena para o abastecimento de escravos africanos sem a intermediação dos traficantes cariocas, os quais controlavam

³³⁷ Maria Aparecida M. Borrego, *A Teia Mercantil: Negócios e Poderes em São Paulo Colonial (1711-1765)*, Op. cit; e Ana Paula Medicci, *Entre a “decadência” e o “florescimento”: a Capitania de São Paulo na interpretação de memorialistas e autoridades públicas (1782/1822)*, Op. cit.

parcela significativa da redistribuição de negros cativos em toda a região Centro-Sul da América portuguesa.

Por sua vez, a decisão do governador Franca e Horta de concentrar as exportações em Santos, em 1802, enquadrava-se em um panorama distinto daquele observado durante a administração de Bernardo José de Lorena, contrariando assim parte das interpretações sobre o tema, as quais não reconheciam a peculiaridade dos grupos de pressão, bem como os interesses existentes em torno de cada um dos Capitães-Generais. Nesse sentido, são significativos os esforços do governador Franca e Horta no intuito de garantir a participação da Companhia do Alto Douro no comércio marítimo paulista através do estabelecimento do comércio direto entre o porto santista e a cidade do Porto.

Nesse sentido, as práticas relativas às exportações de São Paulo, em fins do século XVIII e início do XIX, exprimem quatro ordens de questionamento. Em primeiro lugar, carece de aprofundamento no caso específico de São Paulo o debate em torno das políticas mercantis adotadas no âmbito do Império lusitano, em meio ao reajuste das relações coloniais, como apontadas em estudos de Fernando Novais e outros autores citados³³⁸. As fontes analisadas produzidas no período sugerem que não há linearidade nas decisões tomadas em Portugal e pelos Capitães-Generais, mas que os dirigentes da capitania procuraram, através do controle do comércio marítimo, diminuir o espaço para atuação autônoma de negociantes e produtores, o que provocou conflitos, como os evidenciados pela documentação analisada nos capítulos 2 e 3.

Em segundo lugar, a pesquisa revelou práticas governativas e modos de atuação específicos por parte dos Capitães Gerais. Observamos que estes não impunham medidas, mas lidavam de forma a “sobreviverem” às pressões de grupos sociais, investigando condições e gradualmente se acomodando, ora favorecendo um grupo, ora outro. A partir disso, poder-se-ia indagar sobre os significados do “despotismo” desses governadores. A que princípios de governança historicamente se referia? Ou seria o “despotismo” uma qualificação genérica atribuída por adversários, dado o entrelaçamento do governador com grupos locais, como apontado pela documentação?

Ademais, os documentos analisados sugerem alterações na feição dos grupos de pressão na capitania à época. Ou seja, pode-se levantar a hipótese de que, entre o

³³⁸ Fernando A. Novais. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial 1777-1808*. Op. cit., e Francisco José Calazans Falcón, *A Época Pombalina (Política Econômica e Monarquia Ilustrada)*. Op. cit.

governo do Morgado de Mateus e o Antonio José da Franca e Horta, em função do desenvolvimento da cultura de cana, da ampliação do comércio de exportação, bem como dos negócios de abastecimento, os grupos mercantis paulistas tenham mudado sua composição, força e possibilidade de articulação, especialmente com negociantes radicados na praça mercantil do Rio de Janeiro e na sede do Reino.

Durante nossa pesquisa, nos chamou a atenção os vínculos de comércio e de interesses entre grupos existentes em São Paulo e na praça carioca, mas dado os limites desta investigação, não foi possível mapearmos tais interesses e identificar com clareza esses grupos. Limitamo-nos a sublinhar a presença de conflitos entre segmentos proprietários radicados no chamado ‘quadrilátero do açúcar’, Vale do Paraíba, cidade de São Paulo, vila de Santos e o litoral norte da capitania.

Finalmente, cabe destacar que as medidas adotadas pelos Capitães Gerais, conhecidas pela designação de “lei do porto único”, adquiriram características específicas nos governos de Lorena, Castro e Mendonça e Franca e Horta, e procuravam regulamentar o comércio marítimo paulista, de modo que só aparentemente se referiram a um “monopólio” comercial da praça de Santos, a indicar que há ainda muitos aspectos a serem analisados na economia, na sociedade e na administração coloniais em São Paulo na segunda metade do século XVIII.

Anexo: Glossário de embarcações empregadas no comércio marítimo paulista em fins do século XVIII e início do XIX³³⁹:

Bergantim: nave de 2 mastros, ambos semelhantes ao mastro característico da galera. Trata-se de uma embarcação de 3 gáveas. Não obstante, é um navio de pequeno porte, dispondo tão somente de uma cobertura. Sua tonelage varia de 200 a 85 toneladas.

Brigue (Brique): **1.** trata-se de uma nave de 2 mastros, sendo a maior deles inclinado para trás; **2.** Bergantim de guerra que era usado no início do século XIX. **3.** Navio de dois mastros com velas redondas e cestos de gávea e também uma vela latina no mastro de ré.

Corveta: barco ligeiro de 3 mastros. Assemelha-se à fragata, todavia bem menor. Sua tonelage varia de 200 a 20 toneladas.

Fragata: embarcação de 3 mastros e 3 cobertas, variando entre 350 e 180 toneladas.

Galera: navio de vela, geralmente de três mastros redondos com dois mastarés em cada um.

Navio: barco grande dispondo de coberta.

Paquebote: navio misto, isto é, usado para o transporte de cargas e passageiros.

Polaca: nave de 3 mastros e velame redondo. Existe, entretanto, uma variante de 2 mastros, 2 gáveas. A tonelage desse barco varia de 200 a 85 toneladas.

Saetia: é também conhecida pelo nome de Setia. Trata-se de uma pequena embarcação de 3 mastros. Sua tonelage oscila entre 140 e 75 toneladas.

Sumaca: pequena embarcação de dois mastros, usado outrora especialmente no Brasil e na América do Sul.

³³⁹ Dados extraídos de Emanuel Soares da Veiga Garcia. Buenos Aires e Cadiz. Contribuição ao estudo do comércio livre (1789-1791). In: *Revista de História*. Vol. XLVI. Ano XXIV. N.º 93, Janeiro-Março. São Paulo, 1973, p. 69-96; e Antônio Houaiss. *Dicionário da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000.

Fontes e Bibliografia

Fontes Manuscritas:

Arquivo do Estado de São Paulo

Maços de População da Cidade de São Paulo (1789-1807). *Coleção Microfilmados*, rolos 39 a 41.

Maços de População da vila de Santos (1788-1807). *Coleção Microfilmados*, rolos 173 e 174.

Maços de População da vila de São Sebastião (1788-1808). *Coleção Microfilmados*, rolos 183 a 185.

Maços de População da vila de Ubatuba (1790-1808). *Coleção Microfilmados*, rolos 212 a 215.

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

Códice 66 - *Coleção Negócios de Portugal*

“Correspondência do Vice-Rei Conde de Rezende encaminhada a Corte”. 20.07.1791.
Vol. 9.

“Correspondência do Vice-Rei Conde de Rezende encaminhada a Corte”. 24.07.1791.
Vol. 9.

Códice 111 - *Correspondência de São Paulo com o Vice-Rei do Brasil (1769-1807)*

“Carta do Capitão General Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça destinada ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor D. Fernando José de Portugal, Vice-Rei de Estado.”
24.10.1801. Documento 101.

- “Mapa comparativo da Importação, e Exportação da Capitania de São Paulo, no Ano de 1801.” 1801. Documento 111.
- “Mapa dos gêneros e mercadorias que entraram de Lisboa, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco para a Vila de Santos.” 1801. Documento 112.
- “Mapa Geral das Embarcações que saíram do Porto de Santos e da carga que exportaram, e conduziram para os países abaixo declarados no referido ano.” 1801. Documento 113.
- “Mapa Geral das Embarcações que entraram na vila de Santos, vindas dos Portos abaixo declarados e da Carga, que trouxeram para ela no referido ano.” 1801. Documento 114.
- “Mapa Geral das Embarcações que entraram na vila de Ubatuba, vindas dos Portos abaixo declarados, e da carga que trouxeram para ela, no referido ano.” 1801. Documento 115
- “Mapa Geral das Embarcações que entraram na vila de Cananéia, vindas dos portos abaixo declarados, e da Carga que trouxeram para ela no referido ano.” 1801. Documento 117.
- “Mapa Geral das Embarcações que entraram na vila de Iguape, vindos dos Portos abaixo declarados, e da referida carga que trouxeram para ele, no referido ano.” 1801. Documento 118.
- “Mapa Geral das Embarcações que entraram na vila de Guaratuba, vindas dos portos abaixo declarados, e da Carga que trouxeram para ela, no referido ano.” 1801. Documento 119.
- “Mapa Geral das Embarcações que entraram na vila de Antonina vindas dos portos abaixo declarados, e da carga, que trouxeram para ela no referido ano.” 1801. Documento 120.
- “Mapa dos gêneros, mercadorias, e efeitos que entraram na vila de Paraty para esta Capitania de São Paulo, pelo novo Registro da Boa Vista.” 1801. Documento 121.
- “Mapa dos gêneros, mercadorias, que entraram da Capitania do Rio de Janeiro para esta de São Paulo, pelo Registro de Pirahy.” 1801. Documento 122.

“Mapa dos gêneros, e efeitos que entraram da Capitania de Minas Gerais para esta de São Paulo pelo Porto do Meira.” 1801. Documento 123.

“Mapa dos gêneros e efeitos que entraram da Capitania de Minas Gerais para esta de São Paulo, pelo Registro de Mogi-Guaçú.” 1801. Documento 125.

“Mapa dos gêneros e efeitos que entraram da Capitania de Goiás para esta de São Paulo pelo Registro de Mogi-Guaçú.” 1801. Documento 126.

“Mapa dos gêneros e efeitos que entraram da Capitania de Minas Gerais para esta de São Paulo pela Guarda da Extrema.” 1801. Documento 127.

“Mapa dos animais que entraram do Continente do Sul para esta Capitania de São Paulo pelo Registro de Curitiba, desde o 1º de Julho até 31 de Dezembro.” 1801. Documento 128.

“Mapa dos animais que saíram desta Capitania de São Paulo, para a do Rio de Janeiro, pelo Registro da Fortaleza.” 1801. Documento 129.

“Carta enviada pelo Ill.^{mo} e Ex.^o Sr. Conde dos Arcos.” 23.02.1807. Documento 182.

“Petição de Manoel Rodrigues Jordão.” [s/d]. Documento 209.

Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

Seção Manuscritos

MENESES, Antonio Luis Ferreira de (Escrivão da Mesa Grande). “Mapa dos efeitos que se exportaram desta Capitania do Rio de Janeiro para os Portos abaixo declarados no ano de 1804”

Rio de Janeiro [1804]

Localização: I – 17, 122, 001 n.º 12

OLIVEIRA, Antônio Rodrigues Velloso de. “Methodo facil de enriquecer a capitania de São Paulo ilustrado pela simples exposição dos principaes successos particulares circunstanciais e relações físicas do país [etc].”

Lisboa, 14/08/1799

Fundo/Coleção: Linhares

Localização: I-29, 19, 37.

“Ordem Régia ao Conde de Resende determinando que se faça os reparos necessários na estrada que vai de São Paulo e Rio de Janeiro à Minas Gerais e que se averigúe os reparos necessários no Rio Paraíba do Sul”

Mafra, 21/10/1799

Fundo/Localização: Minas Gerais

Localização: II-36, 05, 036

Projeto Resgate de Documentação Histórica

Correspondências, Representações e Ofícios

5008 – [s.d.]

INFORMAÇÃO acerca das instruções dadas ao (governador e capitão general da capitania de São Paulo), Bernardo (José Maria) de Lorena e (Silveira) que constam das cópias juntas.

Anexo: 2 ofícios (cópias).

AHU – São Paulo – M. Gouveia, cx. 65, doc. 5008.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 65, D. 5008.

532 – 1788, março, 17, Santos.

OFÍCIO do Juiz de Fora da praça de Santos, José Antônio Apolinário da Silveira, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Mello Castro sobre a ordem que mandou para que a galera Santa Rita continuasse a sua viagem para Lisboa; do aumento da produção da cultura do café, e da necessidade de expandir esta vila para melhor se fazer a arrecadação dos produtos comercializados para a Fazenda Real.

Anexo: mapa.

AHU – São Paulo, cx. 9, doc. 11

AHU_ACL_CU_023, Cx. 11, D. 532.

3209 – 1788, agosto, 2, São Paulo.

OFÍCIO do (governador e capitão general da capitania de São Paulo), Bernardo José Maria de Lorena (e Silveira), para o (ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos), Martinho de Mello e Castro, remetendo uma representação dos oficiais da Câmara da cidade de São Paulo, na qual, entre outras coisas, se exaltam as qualidades do juiz de fora de Santos, bacharel José Antonio Apolinário da Silveira.

Anexo: representação

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 39, doc. 3209.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 39, D. 3209.

3215 – 1788, outubro, 20, São Paulo.

OFÍCIO n.º 3 do (governador e capitão general da capitania de São Paulo) Bernardo José de Lorena (e Silveira), para o (ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos), Martinho de Mello e Castro, no qual informa nada constar sobre contrabando e roubos naquela capitania. No entanto, tem tomado as providências necessárias, tanto no posto de Santos como nas estradas que se dirigem a outras capitanias, a fim de evitar tais abusos.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 39, doc. 3215.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 39, D. 3215.

3240 – [ant. 1789, abril, 29, Lisboa]

REQUERIMENTO do Bacharel Sebastião Luís Tinoco da Silva, a (D. Maria I), pedindo provisão para exercer o cargo de juiz de fora da vila de Santos e da Alfândega, que lhe esta anexo.

AHU - São Paulo – M.Gouveia, cx. 39, doc. 3240.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 39, D.3240

3244 – [ant. 1789, maio, 18]

REQUERIMENTO do juiz de fora da vila de Santos, bacharel Sebastião Luís Tinoco da Silva a (D. Maria I), dizendo que, pela certidão junta, consta que a Rainha proveu o

seu antecessor, simultaneamente, nos cargos de juiz de fora de Santos e juiz da Alfândega da mesma vila. Pede, pois, lhe seja concedida a mesma graça.

Anexo: requerimento, bilhete.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 39, doc. 3244.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 39, D. 3244.

3309 – 1791, abril, 20, São Paulo.

CARTA do ouvidor da comarca de São Paulo, Caetano Luís de Barros Monteiro a (D. Maria I) dizendo que tirou residência ao bacharel José Antonio Apolinário da Silveira do tempo que serviu como juiz de fora na vila de Santos, e concluiu que, pelo seu talento e vida exemplar, era digno de continuar ao serviço.

Anexo: 4 certidões, requerimento.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 40, doc. 3309.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 40, D. 3309.

557 – 1791, abril, 28, São Paulo.

CARTA dos oficiais da Câmara de São Paulo à rainha [D. Maria I], solicitando a permanência por mais um triênio do conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena no cargo de governador e capitão general da capitania de São Paulo.

Anexo: carta.

AHU - São Paulo, cx. 9, doc. 36.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 11, D. 557.

3526 – 1798, fevereiro, 3, São Vicente.

REPRESENTAÇÃO dos oficiais da Câmara da vila de São Sebastião da capitania de São Paulo, expondo a (D. Maria I) a injustiça de que tem sido vitimas os habitantes desta vila desde que, em 1791 o governador e capitão general desta capitania, Bernardo José de Lorena Maria de Lorena (e Silveira), proibira aos comerciantes a venda livre dos seus produtos, obrigando-os a vendê-los unicamente na vila de Santos, sob pena de prisão em caso de procedimento em contrário.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 45, doc. 3526.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 45, D. 3526.

3536 – 1798, julho, 8, Itu.

REPRESENTAÇÃO dos moradores da Vila de Itu, da capitania de São Paulo, a (D. Maria I), em que expõem os vexames que têm sofrido por causa do procedimento do (governador e capitão) general desta capitania, Antonio Manuel de Mello (Castro e Mendonça) que é movido pela ambição. Queixam-se de que esse governador não parecia querer mais do que destruir a capitania, especialmente a referida vila, não permitindo o comércio de açúcar, para a Corte e para o Rio de Janeiro, e tanto ele como o ajudante de ordens, Tomás da Costa Correia (Rebelo e Silva), apenas franquearam o porto de Santos, aos barcos que vinham por sua conta. Monopolizava os viveres necessários para o sustento dos ditos moradores e, no que respeita ao sal, apenas distribuía pelo povo uma quantidade tão pequena, que nem chegava para um décimo da população. O que sucede com o sal, sucedia com os outros gêneros, que eram apanhados, para se obrigar as pessoas a pagarem por eles preços exorbitantes.

AHU – São Paulo – M. Gouveia, cx. 45, doc. 3536.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 45, D. 3536

3544 – 1798, agosto, 27, Palácio de Queluz.

AVISO do (ministro e secretário do Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos), D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ao (presidente do Conselho Ultramarino) ao conde de Resende (D. Antonio José de Castro), dizendo que por ordem do (Príncipe Regente D. João), mandou remeter ao Conselho a representação da Câmara da vila de São Sebastião da capitania de São Paulo, para que, ouvido o parecer do vice-rei do Brasil (Luis de Vasconcelos e Sousa) e o do governador e capitão general da dita capitania (Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça), diga o que lhe oferece.

AHU – São Paulo – M. Gouveia, cx. 46, doc. 3544.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 46, D. 3544.

3548 – [ant. 1798, setembro, 6]

REPRESENTAÇÃO (cópia da) dos habitantes da capitania de São Paulo a (D. Maria I), informando que se sentem bastante desolados com o feitio (do governador e capitão) general (da capitania de São Paulo), Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, pois que desde que veio para esta capitania só tem praticado os piores disparates, assim como o seu (ajudante de ordens, Tomás da Costa Correia Rebelo e Silva). O

ajudante de ordens é sócio do governador nos vários negócios, de açúcar, sal, animais, algodão e mantimentos, por isso os artigos dos comerciantes não tem saída. Apesar da tropa de milícias já existentes na capitania, o governador criou cinco regimentos, os quais acarretam despesas desnecessárias. Os seus amigos são todos criaturas de má espécie. Em consequência das cretinices do dito governador e do ajudante de ordens, o capitão mor Manuel da Silva Reis morreu de desgosto; o capitão mor de Jacareí, dizem que também morreu pelo mesmo motivo; o capitão mor de Taubaté encontra-se doente e o de Atibaia e Jundiaí pediram demissão. O povo da capitania (de São Paulo) diz que já são umas poucas representações que apresentam à Rainha sobre o mesmo assunto e, rogam que se compadeça do povo, que já não pode suportar mais tal viver.

AHU - São Paulo – M.Gouveia, cx. 46, doc. 3548.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 46, D. 3548.

3594 – 1798, outubro, 29, Lisboa.

OFÍCIO (minuta do) para o governador e (capitão general da capitania) de São Paulo (Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça), informando-o de que, à Corte, chegaram notícias queixando-se da sua conduta. Por isso, adverte-o de que, se não mudar de procedimento, dará conhecimento do fato a (D. Maria I).

Anexo: resumo de notícias

AHU – São Paulo – M. Gouveia, cx. 46, doc. 3594.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 46, D. 3594.

812 – 1801, janeiro, 19, São Paulo.

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Souza Coutinho, informando que não pode impedir que a corveta Senhor dos Passos e Santo Antônio siga diretamente ao reino, sem levar mercadorias.

AHU – São Paulo, cx. 15, doc. 18.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, D. 812.

836 – 1801, março, 29, vila de Taubaté.

CARTA dos oficiais da Câmara da vila de Taubaté ao príncipe regente [D. João],
solicitando a permanência de Antonio Manuel Mello Castro e Mendonça no cargo
de governador e capitão general da capitania de São Paulo.

Anexo: certidão

AHU – São Paulo, cx. 15, doc. 23.

AHU_ACL_CU023, Cx. 17, D. 836.

838 – 1801, abril, 11, vila de Cunha.

CARTA dos oficiais da Câmara da vila de Cunha ao príncipe regente [D. João],
solicitando a permanência de Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça no
cargo de governador e capitão general da capitania de São Paulo.

Anexo: carta.

AHU – São Paulo, cx. 15, doc. 25.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 17, D. 838.

842 – 1801, abril, 18, vila de São Sebastião.

CARTA dos oficiais da câmara da vila de São Sebastião ao príncipe regente [D. João],
solicitando a permanência de Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça no
cargo de governador e capitão general da capitania de São Paulo.

AHU – São Paulo, cx. 15, doc. 33.

AHU_ACL_CU_023, cx. 17, D. 842.

947 – 1803, fevereiro, 19, São Paulo.

OFÍCIO (cópia) do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio
José da Franca e Horta, ao [secretário de Marinha e Ultramar], visconde de Anadia,
João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, dando conta, em
conformidade com as ordens do destinatário e das suas Instruções, do que vinha
fazendo na capitania, em prol do comércio, da lavoura, sobretudo a do anil, e a do
algodão, do milho, feijão etc. Diz julgar que uma das melhores formas de incentivar
a agricultura é promover a exportação dos gêneros, instituindo-se um comércio
direto com as praças de Lisboa e Porto. Alude também à epidemia das bexigas e à
possibilidade de se trazerem casais ilhéus para povoarem a costa de São Paulo.

Anexo: edital para o comércio entre negociantes de São Paulo e de Lisboa, ofício
(cópia), ofício.

AHU - São Paulo, cx. 18, doc. 6.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 19, D. 947.

980 – 1803, junho, 26, São Paulo.

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre se estabelecer uma linha de comércio entre a vila de Santos e a cidade do Porto, como se faz nos portos do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco.

AHU – São Paulo, cx. 20, doc. 6.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 20, D. 980.

993 – 1803, agosto, 13, São Paulo.

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, participando o início do comércio desta capitania com a cidade do Porto pela chegada de um navio ao porto de Santos, trazendo uma carga composta de sal, ferragens, e outras mercadorias consumidas no continente americano e comunicando o falecimento do sargento-mor da Brigada de Cavalaria e comandante da Legião dos Voluntários Reais, Joaquim José de Macedo Leite.

Anexo: ofício (2ª via), relação.

Obs.: ofício n.º 25 da relação de 1803, setembro, 19.

AHU – São Paulo, cx. 20, doc. 6.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 21, D. 993.

1051 – 1804, junho, 27, Paço.

MANDADO (cópia) do Conselho Ultramarino, ordenando que se consulte sobre o restabelecimento da cultura de anil e algodão na capitania de São Paulo e dos demais gêneros como a farinha, feijão e milho, e a forma como deve ser feito o comércio entre esta capitania e a metrópole.

Anexo: carta, carta (cópia), 2 ofícios (cópias), edital.

AHU – São Paulo, cx. 25, doc. 3.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 23, D. 1051.

1081 – 1804, outubro, 26, Lisboa.

CARTA do ex-governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao príncipe regente [D. João] sobre a resposta as várias acusações anônimas contra o seu governo referentes: as negociações de gado em Mato Grosso e extravio de verba do cofre dos Órfãos de Itu, feitas pelo sargento mor comandante da Brigada de Artilharia da cidade de São Paulo, Tomás da Costa Correia Rebelo e Silva; a proibição da saída de gêneros de São Sebastião e Ubatuba para outros portos que não o de Santos, e as desavenças de fronteiras entre os comandantes de terras e vigários.

AHU – São Paulo, cx. 22, doc. 4.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 24, D. 1081.

1281 – 1806, dezembro, 15, São Paulo.

CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo Antônio José da Franca e Horta ao príncipe regente [D. João], dando seu parecer sobre a conta que os oficiais da Câmara da vila de Paranaguá fizeram contra a medida tomada de seu governo que os obriga a conduzir suas mercadorias somente ao porto de Santos para dali terem saída.

Obs.: Carta n.º 19.

AHU – São Paulo, cx. 26, doc. 15.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 29, D. 1281.

1322 – 1807, junho, 08, São Paulo.

CARTA do governador e capitão general da capitania de São Paulo Antônio José da Franca e Horta, ao príncipe regente D. João sobre os motivos pelos quais determinou que o transporte dos gêneros comercializados com a Corte fossem primeiro comercializados no porto da vila de Santos.

AHU – São Paulo, cx. 28, doc. 27.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, D. 1322.

Mapas de Cargas

3256 – 1789, setembro, 06, Santos.

Carta do Juiz de Fora da vila de Santos, José Antônio Apolinário da Silveira, para o ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, Martinho de Mello e Castro, remetendo o mapa da carga do navio Santos Mártires que de Santos partiu para o Reino com gêneros da capitania de São Paulo.

Anexo: mapa.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 39, doc. 3256.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 39, D. 3256.

568 – 1792, fevereiro, 15, São Paulo.

Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, enviando os mapas da carga que transporta a corveta Senhor dos Passos e Santo Antônio.

Anexo: mapa.

Obs.: ofício n.º 3 da relação do ano de 17 de fevereiro de 1792.

AHU – São Paulo, cx. 10, doc. 2.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 11, D. 568.

581 – 1793, março, 06, São Paulo.

Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, sobre o envio do mapa da carga que transporta a corveta Nossa Senhora do Carmo e São José.

Anexo: mapa.

Obs.: ofício n.º 2 da relação do ano de 1793, Março, 6.

AHU – São Paulo, cx. 10, doc. 8.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 12, D. 581.

3370 – 1794, maio, 22, São Paulo.

Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, no qual participa o envio do mapa da carga transportada da vila de Santos para Lisboa, pela sumaca Nossa Senhora da Vitória, de que era mestre João Pedro Viegas.

Anexo: mapa.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 41, doc. 3370.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 41, D. 3370.

3375 – 1794, julho, 8, São Paulo.

Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, participando o envio de um mapa da carga que, da praça de Santos para a cidade de Lisboa transportou o navio Invencível, do qual era mestre Antonio José Rodrigues.

Anexo: mapa.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 41, doc. 3375.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 41, D. 3375.

3389 –[ant. 1794, novembro, 21, São Paulo]

Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro, participando o envio do mapa da carga que transportou de Santos para Lisboa o navio Santos Mártires, Triunfo do Mar de que era mestre Antonio Luís Piedade.

Anexo: mapa.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 41, doc. 3389.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 41, D. 3389.

605 – 1795, julho, 02, São Paulo.

Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José de Lorena, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde

de Balsemão, Luís Pinto de Sousa Coutinho, informando que enviou o mapa da carga do navio Senhor da Cana Verde, de que é mestre Felix Carneiro dos Santos.

Anexo: mapa.

Obs.: ofício n.º 7 da relação do ano de 1795, julho, 2.

AHU – São Paulo, cx. 10, doc. 27.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 12, D. 605.

683 – 1797, agosto, 17, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, informando que enviou o mapa da carga do navio Santos Mártires Triunfo do Mar, que vai da vila e praça de Santos para a Corte.

Anexo: mapa.

AHU – São Paulo, cx. 12, doc. 16.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 14, D. 683.

685 – 1797, outubro, 20, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o envio do mapa de carga do bergantim Alegria, que segue viagem para Lisboa, de que é José Lopes de Gouveia.

Anexo: mapa.

AHU – São Paulo, cx. 12, doc. 16.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 14, D. 685.

823 – 1801, fevereiro, 4, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, enviando o mapa da carga da cruzeta Santíssimo Sacramento que partiu do porto de Santos com destino a Lisboa.

Anexo: mapa.

Obs.: ofício n.º 23 da relação do ano de 1801, dezembro, 23.

AHU – São Paulo, cx. 15, doc. 8.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, D. 823.

3870 – 1801, fevereiro, 4, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, comunicando que remeta o mapa da carga da corveta Santíssimo Sacramento – de que é mestre João Batista Ferraro, saída de Santos para Lisboa, com escala pelo Rio de Janeiro.

Anexo: mapa de carga.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 49, doc. 3870.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 49, D. 3870.

885 – 1801, outubro, 13, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o envio do mapa da carga do bergantim Grão Penedo que partiu do porto de Santos, fazendo escala no Rio de Janeiro, com destino a Lisboa.

Anexo: mapa.

Obs.: ofício n.º 40 da relação do ano de 1801, dezembro, 23.

AHU – São Paulo, cx. 15, doc. 8.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 17, D. 885.

946 – 1803, fevereiro, 16, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, enviando o mapa da carga do navio Pensamento Ligeiro, que partiu do porto de Santos com destino à Corte.

Anexo: 2 mapas, ofício.

Obs.: ofício n.º 6.

AHU – São Paulo, cx. 19, doc. 12.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 19, D. 946.

955 – 1803, março, 16, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio pela corveta Nossa Senhora da Vitória, de que é capitão Sabino José da Silva, do mapa da carga que partiu do porto de Santos para a cidade de Lisboa.

Anexo: 2 mapas, ofício, sobrescrito.

Obs.: ofício n.º 9.

AHU – São Paulo, cx. 18, doc. 9.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 19, D. 955.

979 – 1803, junho, 25, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga da Galera Astrea, que partiu do porto de Santos em direção a Lisboa.

Anexo: 2 mapas, ofício.

Obs.: ofício n.º 20 da relação do ano de 1803, setembro, 19.

AHU – São Paulo, cx. 20, doc. 6.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 20, D. 979.

1044 – 1804, abril, 16, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Pensamento Ligeiro.

Anexo: mapa da carga do navio Pensamento Ligeiro.

Obs.: ofício n.º 10 da relação do ano de 1804, abril, 16.

AHU – São Paulo, cx. 21, doc. 16.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 23, D. 1044.

4154 – 1804, abril, 16, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, enviando-lhe o mapa de

carga que leva a galera Alegria Constante, de que é mestre, Antônio José de Sousa da vila e praça de Santos para a Corte, com escala por Pernambuco.

Anexo: mapa.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 55, doc. 4154.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 55, D. 4154.

4280 – 1804, dezembro, 30, São Paulo.

Ofício nº. 3 do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, dizendo que envia o mapa da carga que do porto de Santos conduz para Lisboa a corveta Nossa Senhora da Vitória, de que é mestre Sabino José da Silva.

Anexo: mapa de carga.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 56, doc. 4280.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 56, D. 4280.

1104 – 1805, janeiro, 16, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do bergantim Desejada Paz, que partiu de Santos com destino ao Porto.

Anexo: ofício, mapa.

AHU – São Paulo, cx. 24, doc. 6

AHU_ACL_CU_023, Cx. 24, D. 1104.

1118 – 1805, março, 07, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio dos mapas da carga de duas galeras a saber: galera Astreia, de que é capitão Vicente José de Macedo, e do bergantim Pastor, de que é capitão Manuel José da Rocha, que partiram do porto de Santos em direção à Corte e à vila da Figueira.

Anexo: 2 mapas.

AHU – São Paulo, cx. 23, doc. 12.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 24, D. 1118.

1126 – 1805, março, 13, São Paulo.

Relação de ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga da galera Mentor, de que é mestre Felix Carneiro dos Santos, que partiu do porto de Santos com destino a cidade do Porto.

Anexo: 2 ofícios, 2 mapas.

AHU – São Paulo, cx. 23, doc. 18.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 24, D. 1126.

1151 – 1805, maio, 02, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Pensamento Ligeiro, de que é mestre José Luís Pereira, que partiu do porto de Santos com destino a Lisboa.

Anexo: mapa, 3 ofícios.

Obs.: ofício n.º 16, da relação do ano de 9 de maio de 1805.

AHU – São Paulo, cx. 24, doc. 9.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 25, D. 1151.

1168 – 1805, maio, 20, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Princesa da Beira que partiu da praça de Santos com destino a Lisboa.

Anexo: mapa, ofício.

AHU – São Paulo, cx. 24, doc. 13.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 25, D. 1168.

1202 – 1805, novembro, 04, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga da galera Boa Passagem, que partiu do porto de Santos com destino a Lisboa.

Anexo: ofício (2ª via), mapa.

AHU – São Paulo, cx. 24, doc. 45.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 26, D. 1202.

1231 – 1806, março, 4, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga da Galera Carlota, de que é mestre José de Almeida e Silva, que partiu da vila e praça de Santos com destino a Corte.

Anexo: ofício, mapa.

AHU – São Paulo, cx. 26, doc. 8.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 27, D. 1231.

1237 – 1806, abril, 21, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Conceição Minerva, de que é capitão Francisco de Sales Silva, que partiu do porto de Santos com destino a Corte.

Anexo: ofício, mapa.

AHU – São Paulo, cx. 26, doc. 8.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 27, D. 1237.

1257 – 1806, junho, 28, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do navio Correta Vitória que, partiu de Santos para a Corte.

Anexo: ofício, mapa.

AHU – São Paulo, cx. 26, doc. 8.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 27, D. 1257.

1288 – 1806, dezembro, 23, São Paulo.

Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, sobre o envio do mapa da carga do bergantim São José Deligente.

Anexo: ofício, mapa.

AHU – São Paulo, cx. 26, doc. 8.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 29, D. 1288.

4656 – 1807, março, 9, São Paulo.

Ofício n.º 8 do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, dizendo-lhe que lhe enviava, juntamente o mapa da carga que, naquela altura, conduzia da vila e praça de Santos para a Figueira da Foz o bergantim Espardate do qual era mestre Manuel Gomes Flores.

Anexo: mapa.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 61, doc. 4656.

AHU_ACL_CU_023, Cx. 61, D. 4656.

4657 – 1807, março, 19, São Paulo.

Ofício n.º 9 do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, dizendo-lhe que, juntamente, lhe enviava o mapa da carga que, naquela ocasião, conduzia do porto de Santos para a Corte o brigue Lobos Unidos, de que era mestre Manuel Antonio de Jesus.

Anexo: mapa.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 61, doc. 4657.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 61, D. 4657.

4659 – 1807, março, 16, São Paulo.

Ofício n.º 10 do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, dizendo-lhe que, juntamente, lhe enviava o mapa da carga que, do porto de Santos para a Corte, conduzia, o navio Indiano, de que era mestre Veríssimo Fernandes.

Anexo: mapa.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 61, doc. 4659.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 61, D. 4659.

4670 – 1807, março, 18, São Paulo.

Ofício n.º 11 do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, dizendo-lhe que, juntamente, lhe enviava do porto de Santos para a Corte, o bergantim São José Júpiter de que era mestre Custódio da Silva Ribeiro.

Anexo: mapa.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 61, doc. 4670.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 61, D. 4670.

4725 – 1807, junho, 6, São Paulo.

Ofício n.º 12 do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antonio José da Franca e Horta, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Mello Meneses e Souto Maior, dizendo –lhe, que juntamente, lhe enviava o mapa da carga que, naquela altura, conduzia do porto de Santos para a Corte, o bergantim Princesa do Brasil de que era mestre Francisco de Sousa Pereira.

Anexo: 2 mapas.

AHU – São Paulo – M.Gouveia, cx. 62, doc. 4725.

AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 62, D. 4725.

Fontes Impressas:

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Diversos (1766-1816). São Paulo: Typographia Aurora, 1895, volume 15.

“Relatório do Capitão Bernardo José de Lorena”. 1797, p. 147-153.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Patentes, Provisões e Ordens Régias (1786-1796). São Paulo: Typographia Aurora, 1898, volume 25.

“Carta do Conselho de Sua Majestade concedida a Bernardo José de Lorena”. 09.08.1786, p. 04-07.

“Patente do Governador Bernardo José de Lorena”. 19.08.1786, p. 03-04.

“Ofício do mesmo Senhor sobre contrabandos”. 03.02.1788, p. 69.

“Carta do Secretário de Estado Luis Pinto de Souza participando a morte do Ministro Martinho de Mello e Castro”. 30.03.1795, p. 129-130.

“Do Secretário de Estado sobre o carregamento de um bergantim”. 22.03.1796, p. 151.

“Petição de João de Oliveira Guimarães, de que faz menção a Ordem supra”. [s/d], p. 152.

“Provisão da Real Junta do Comércio sobre o pessoal do mesmo bergantim”. 16.04.1796, p. 152-153.

“Do Secretário de Estado o Ex.^{mo} Luis Pinto de Souza participando a nomeação de Rodrigo de Souza Coutinho para Ministro da Marinha e de Ultramar”. 09.09.1796, p. 161.

“Do Secretário de Estado o Ex.^{mo} Senhor D. Rodrigo de Souza Coutinho participando de ter sido nomeado Ministro da Marinha”. 09.09.1796, p. 162.

“Ofícios do mesmo Senhor Rodrigo de Souza Coutinho exigindo relatórios anuais com completas informações sobre a capitania”. 14.09.1796, p. 162-164.

“Do mesmo agradecendo os bons serviços do governador e consultando sobre várias medidas a adotar”. 27.09.1796, p. 165-168.

“Do dito Secretário participando a nomeação de Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça para governador de São Paulo”. 05.11.1796, p. 169.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Correspondência do Capitão General Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça – Parte I. São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1899, volume 29.

“Cartas para o Secretário de Estado o Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. D. Rodrigo de Souza Coutinho participando da sua chegada ao Rio de Janeiro, e esta Cidade, com tudo o mais que abaixo se declara”. 15.08.1797, p. 01-02.

Carta para o Secretário de Estado. 09.11.1797, p. 44-45.

“Carta para o Secretário de Estado o Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. D. Rodrigo de Souza Coutinho”. 22.11.1797, p. 45-46.

“Carta para o Secretário de Estado o Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. D. Rodrigo de Souza Coutinho”. 22.11.1799, p. 46-47.

“Para o mesmo sobre vigiar com a maior atenção as arribadas dos navios estrangeiros”. 12.01.1799, p. 100-101.

“Memória sobre a comunicação da vila de Santos com a cidade de São Paulo, assim por mar como pelo caminho projetado por terra, e sobre o principal comércio que há, com a Europa, e os portos d’América por esta via”. 31.01.1799, p.112-123.

“Provisão do Conselho Ultramarino sobre o requerimento da Câmara da vila de São Sebastião”. 15.04.1799, p. 130-134.

“Para o dito secretário de Estado sobre ter facilitado o comércio interior da capitania”. 15.04.1799, p. 135-136.

“Para o secretário de Estado sobre a introdução dos Arados”. 08.01.1800, p. 142-144.

“Para o secretário de Estado sobre ter facilitado a construção de pequenas embarcações”. 18.01.1800, p. 159.

“Para o secretário de Estado participando haver recebido o Aviso n.º 24 e igualmente o requerimento de Faria e Irmão, sobre a faculdade que pedem de construir nesta capitania algumas embarcações”. 07.11.1800, p. 222-223.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Correspondência do Capitão General Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça – Parte II (1800-1802). São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1899, volume 30.

“Correspondência do Capitão General Antônio Manuel de Mello Castro e Mendonça”. 19.12.1800, p. 11.

“Sobre a população e movimento marítimo da Capitania”. 25.02.1801, p.49-51.

“Sobre a volta a Lisboa do Secretario do Bispado”. 27.02.1801, p. 52-54.

“Sobre o Comércio e a Agricultura”. 02.05.1801, p. 54-55.

“Sobre manifestos de navios saídos de Santos para Lisboa”. 15.09.1801, p. 152.

“Sobre o manifesto do navio São Caetano”. 22.04.1802, p. 162-163.

“Mapa da carga que transporta do porto da vila de Santos para a cidade de Lisboa o Bergantim Carmo Leão, em 08 de março de 1802”. 08.03.1802, p. 211.

“Mapa da carga que transporta do porto da vila de Santos para o de Lisboa o Bergantim Avoador, em 08 de março de 1802”. 08.03.1802, p. 212.

“Sobre a venda do sal a retalho”, 07.09.1802, p. 212-217.

“Carta do Ofício dirigida à Secretária de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos que acompanha a Participação da entrega do Governo desta Capitania ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Antonio José da Franca e Horta, de que tomou posse no dia de hoje 10 de dezembro de 1802”. 10.12.1802, p. 239.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Diversos. São Paulo: Typographia Andrade & Mello, 1901, volume 31.

“Mapa da carga que transporta da vila de Santos para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora da Oliveira, neste ano de 1797”. 1797, p. 146.

“Mapa da carga que transporta da vila de Santos para a cidade de Lisboa o navio Nossa Senhora da Canna Verde, em janeiro de 1797”. 01.1797, p. 155.

“Mapa da carga que transporta da vila de Santos para a cidade de Lisboa o Bergantim Nossa Senhora do Carmo Leão, no ano de 1798”. 1798, p. 156.

“Parecer sobre a conveniência dos gêneros de São Sebastião serem exportados pelo porto de Santos”. 15.10.1797, p. 189-199.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Correspondência do Capitão General Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça (1797-1803). São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1902, volume 39.

“Para o Ex.^{mo} e Senhor Conde de Resende Vice-Rei do Estado”. 10.11.1797, p. 03-04.

“Carta para o Governador Interino da Capitania de Pernambuco”. 18.02.1802, p. 124-125.

“Para o Ex.^{mo} Vice-Rei do Estado em resposta da que se acha registrada neste mesmo Livro”. 23.04.1802, p. 125.

“Carta do Ex.^{mo} Conde de Rezende Vice-Rei do Estado”. 23.11.1797, p. 144.

“Carta do Ex.^{mo} Conde de Rezende Vice-Rei do Estado”. 27.11.1797, p. 145.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Diversos. São Paulo: Typographia Cardozo Filho e Comp., 1915, volume 44.

“Ofício sobre o emprego do arado na lavoura paulista”. 08.01.1800, p. 191-193.

“Ofício sobre a cultura de cana de açúcar”. 09.01.1800, p. 193-194.

“Reflexões sobre o estado em que se acha a agricultura na capitania de São Paulo”. 1788. p. 195-215.

“Representação da Câmara de Porto Feliz sobre as execuções nos engenhos de açúcar”. 27.06.1801, p. 253-255.

“Instruções para a cobrança dos Impostos de exportação na vila de Santos”. 12.12.1801, p. 289-294.

“Problema: a um governador resulta mais glória ser aluno de Marte ou de Minerva?” 17.12.1791, p. 309-318.

“Patente do Governador Bernardo José de Lorena”. 19.08.1786, p. 315.

“Memória apresentada ao governador de São Paulo Antonio José da Franca e Horta pelo seu antecessor Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça”. 28.12.1802, p. 129-157.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Correspondência recebida e expedida pelo General Bernardo José de Lorena, Governador da Capitania de São Paulo durante o seu governo (1788-1797). São Paulo: Duprat & Comp., 1924, volume 45.

“Carta ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Martinho de Mello Castro em que lhe dou parte de ter chegado a esta capitania e de ter tomado posse do governo dela”. 08.07.1788, p. 07.

“Carta ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Martinho de Mello Castro”. 08.07.1788, p. 08-10.

“Carta a Martinho de Mello e Castro”. 03.09.1789, p. 34-36.

“Carta a Martinho de Mello e Castro”. 29.01.1790, p. 43.

“Carta a Martinho de Mello e Castro”. 20.05.1790, p. 48-49.

“Carta a Martinho de Mello e Castro”. 20.05.1790, p. 50.

“Carta ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Martinho de Mello Castro”. 15.02.1792, p. 70-71.

“Carta para o Secretário de Estado”. 28.06.1797, p. 201-204.

“Para o Ex.^{mo} Vice-Rei do Estado”. 12.11.1794, p. 285-286.

“Para o Ex.^{mo} Vice-Rei do Estado” 04.12.1794, p. 286.

“Do Ex.^{mo} Senhor Vice-Rei do Estado”. 12.01.1795, p. 291-292.

“Para o Ex.^{mo} Vice-Rei do Estado”. 16.04.1795, p. 292-293.

“Do Ex.^{mo} Senhor Vice-Rei do Estado”. 24.11.1795, p. 293-294.

“Exposição de que faz menção a carta de 24 de Novembro de 1795”. 17.11.1795, p. 294-297.

“Carta para o Sargento Mor Francisco José Monteiro, em Paranaguá”. 27.05.1795. p. 297-298.

“Da Câmara da vila de Itu”. 23.04.1791, p. 347.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Ofícios do General Bernardo José de Lorena aos diversos funcionários da Capitania (1788-1795). São Paulo: Duprat & Comp., 1924, volume 46.

“Carta para o Capitão Mor Manoel Lopes da Ressurreição”. 18.07.1788, p. 07.

“Carta para o Sargento Mor Francisco José Monteiro”. 30.10.1788, p. 20.

“Carta para o Capitão Mor de Itu”. 15.03.1789, p. 32.

“Carta para o Capitão Mor de Itu”. 20.03.1789, p. 34-35.

“Carta para o Doutor Juiz de Fora de Santos José Antonio Apolinário da Silveira”. 16.12.1789, p. 53-54.

“Carta para a Câmara da vila de Ubatuba – do Secretário”. 01.01.1790, p. 56.

“Para o Capitão Mor de Itu – do Secretário”. 22.01.1790, p. 59.

“Para a factura do caminho da vila de Ubatuba a de São Luis de Paraitinga, ao Capitão Mor da dita vila de Ubatuba”. 11.02.1790, p. 64-65.

“Carta para os Capitães Mores”. 26.02.1790, p, 67-68.

“Parecer sobre a conveniência dos gêneros de São Sebastião e Ubatuba serem exportados pelo porto de Santos”. 12.1789, p. 67-68.

“Para Manuel Lopes da Ressurreição, Capitão Mor da vila de São Sebastião”. 09.04.1790, p. 70-71.

“Carta para a Câmara da vila de Paranaguá”. 22.12.1790, p. 101-102.

“Para o Juiz de Fora de Santos”. 12.08.1791, p. 127-128.

“Para o Capitão Mor João José da Silva Costa, em São Sebastião – Do Secretário”. 21.11.1791, p. 145.

“Carta para o Doutor Juiz de Fora de Santos”. 03.01.1792, p. 149.

“Para o Capitão Mor da vila de Itu – Sobre a condução dos açúcares para a vila de Santos”. 21.01.1792, p. 151-152.

“Para o Capitão Mor de Paranaguá”. 10.03.1792, p. 157-158.

“Para o Capitão Mor de Ubatuba, Manuel José de Faria Lima”. 18.09.1792, p. 180.

“Para o Alferes Joaquim José da Costa, em a vila de São Sebastião”. 03.12.1792, p. 186.

“Para o Tenente Manuel Leite Garcia em a vila de Ubatuba”. 03.12.1792, p. 186-187.

“Para o Sargento Mor de Paranaguá, Francisco José Monteiro”. 15.04.1793, p. 203-204.

“Para o Alferes Joaquim José da Costa, em São Sebastião”. 16.04.1793, p. 205.

“Para Leandro de Freitas Sobral, Capitão Mor da vila de Cananéia”. 16.04.1793, p. 205.

“Para o Sargento Mor Comandante da Praça de Santos, Francisco Aranha Barreto”. 18.04.1793, p. 206.

“Para Francisco Aranha Barreto, Sargento Mor Comandante da praça de Santos”. 24.04.1793, p. 208.

“Para Francisco Aranha Barreto, Sargento Mor Comandante da praça de Santos”. 05.06.1793, p. 211.

“Para Francisco José Monteiro, Sargento Mor Comandante de Paranaguá”. 10.06.1798, p. 212.

“Para Francisco Aranha Barreto, Sargento Mor Comandante da praça de Santos”. 15.06.1793, p. 213-214.

“Para Francisco José Monteiro, Sargento Mor Comandante de Paranaguá”. 15.06.1793, p. 214-215.

“Para Francisco José Monteiro, Sargento Mor Comandante de Paranaguá”. 14.08.1793, p. 222.

“Para o Comandante da praça de Santos”. 23.09.1793, p. 230.

“Para o Sargento Mor Comandante de Paranaguá”. 23.09.1793, p. 231.

“Para o Sargento Mor Francisco José Monteiro, em Paranaguá”. 14.12.1793, p. 243.

“Para o Sargento Mor de Paranaguá, Francisco José Monteiro”. 30.03.1794, p. 256.

“Para o Sargento Mor Comandante de Paranaguá, Francisco José Monteiro”.
21.01.1795, p. 285.

“Para o Sargento Mor Francisco José Monteiro, na vila de Paranaguá”. 23.02.1795, p.
290.

“Para o Sargento Mor Francisco José Monteiro, em Paranaguá”. 27.05.1795, p. 297-
298.

“Para o Juiz de Fora da vila de Santos”. 14.01.1796, p. 320.

“Para a Câmara desta Cidade”. 23.04.1796, p. 333.

“Para o Doutor Juiz de Fora de Santos”. 24.04.1797, p. 361.

“Para o Doutor Juiz de Fora de Santos”. 04.05.1797, p. 362-363.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Correspondência
oficial do Capitão General Antonio José da Franca e Horta (1802-1804). São Paulo:
Edição IHGSP, 1937, volume 55.

“Carta para Manuel da Cunha Gamito, Ajudante de Milícias e Comandante da vila de
Paranaguá”. 14.03.1803, p. 40-42.

“Carta para a Câmara de Santos”. 14.03.1803, p. 42.

“Carta para as Câmaras da Marinha”. 22.06.1803, p. 105-107.

“Carta para a Câmara de Paranaguá”. 26.09.1803, p. 174-176.

“Carta para a Câmara de São Sebastião”. 06.10.1803, p. 181-182.

“Carta para a Câmara de Guaratuba”. 26.11.1803, p. 202-203.

“Carta para a Câmara da vila de São Luis de Paraitinga”. 26.11.1803, p. 203-204.

“Carta para a Câmara da vila de Taubaté”. 28.11.1803, p. 205.

“Carta para o Capitão Mor da vila de Ubatuba”. 18.01.1804, p. 229-230.

“Carta para os Capitães Mores de Iguape, Cananéia e Comandante de Paranaguá”. 20.02.1804, p. 250-251.

“Carta para a Câmara da vila de São Sebastião”. 11.05.1804, p. 291-292.

“Carta ao Capitão Mor da vila de Ubatuba”. 16.05.1804, p. 309-310.

“Carta para o Ouvidor de Paranaguá”. 19.06.1804, p. 311-312.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Correspondência oficial do Capitão General Antonio José da Franca e Horta (1804-1806). São Paulo: Edição IHGSP, 1937, volume 56.

“Para o Ajudante Comandante de Paranaguá, sobre a permissão do transporte de farinha”. 17.07.1804, p. 10-11.

“Ofício para o Ajudante Comandante de Paranaguá”. 25.08.1804, p. 33.

“Para os Cirurgiões e Professores desta Cidade e os da vila de Santos, sobre as inconveniências da quarentena para o comércio dos escravos e a possibilidade de medidas menos rigorosas que conciliem os interesses dos Negociantes com os da saúde do povo”. 14.12.1804, p. 119-120.

“Carta para o Ajudante Comandante de Paranaguá”. 25.08.1804, p. 33-34.

“Carta para o Capitão Mor de Curitiba”. 15.09.1804, p. 53-54.

“Carta para o Ouvidor de São Paulo”. 25.05.1804, p. 122-123.

“Carta para o Comandante Mor de Antonina”. 19.01.1805, p. 139-140.

“Carta para o Sargento Mor Comandante de Paranaguá”. 19.01.1805, p. 140-143.

“Para os Juizes e Câmaras abaixo declaradas, sobre o concerto das estradas em vista da condução do açúcar e outros gêneros para Santos”. 23.01.1805, p. 143-144.

“Para a Câmara desta Cidade, sobre a arrecadação da contribuição voluntária para a construção e reparo do caminho de Santos”. 31.01.1805, p. 146-147.

“Carta para o Brigadeiro Comandante de Santos”. 02.02.1805, p. 149-150.

“Carta para o Comandante Mor de São Sebastião”. 12.02.1805, p. 155-156.

“Carta para Joaquim José Pinto, Comandante de Paranaguá”. 12.02.1805, p. 156-157.

- “Carta para José Rodrigues Velozo, Capitão Mor de Ubatuba”.12.02.1805, p. 155.
- “Para os Juizes Ordinários da Cidade, Santos, São Carlos, Itu, sobre as contribuições voluntárias para a conservação das estradas”. 06.03.1805, p. 168-169.
- “Para o Capitão Mor da vila de Iguape, ordenando verificar o destino de uma sumaca que transporta quantidade excessiva de açúcar”. 20.03.1805, p. 176.
- “Para o Juiz da Alfândega de Santos, sobre a autorização que deu de livre embarque na sumaca Pipina”. 26.03.1805, p. 178.
- “Para o Capitão Mor de Iguape, sustando a verificação ordenada acerca do destino de uma sumaca com carga excessiva de açúcar”. 26.03.1805, p. 178-179.
- “Carta para o Comandante da praça de Santos”. 30.03.1805, p. 182.
- “Carta ao Juiz da Alfândega de Santos sobre a apreensão arbitrária de uma galera por ordem do Ouvidor”. 21.04.1805, p. 195-196.
- “Para o Comandante da vila de Santos avisando-o ter permitido o despacho de uma galera sujeita a embargo mediante fiança”. 28.04.1805, p. 197-198.
- “Para a Câmara da vila de São Carlos autorizando a abertura de um novo caminho”. 15.05.1805, p. 200-201.
- “Carta para o Brigadeiro Comandante de Santos”. 21.03.1805, p. 207.
- “Carta para o Comandante de Paranaguá”. 05.10.1805, p. 259.
- “Para várias pessoas da Capitania sobre a organização de uma sociedade anônima para comerciar em escravos”. 22.10.1805, p. 264-265.
- “Para o Comandante de Paranaguá, sobre a liberdade do comércio de farinha beneficiada em Curitiba”. 27.02.1806, p. 313-314.
- “Carta para a Câmara da vila de Taubaté”. 26.04.1806, p. 330-331.
- Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. Correspondência oficial do Capitão General Antonio José da Franca e Horta. São Paulo: Edição IHGSP, 1937, volume 57.
- “Carta para o Capitão Mor Comandante da vila de Iguape”. 26.04.1806, p. 30-31.

- “Carta para o Comandante da vila de Paranaguá”. 23.08.1806, p. 31.
- “Carta para os Comandantes de São Sebastião, Vila Bela da Princesa e Ubatuba”. 26.08.1806, p. 32-33.
- “Carta para o Juiz de Fora da vila de Santos”. 23.09.1806, p. 92-93.
- “Carta para o Juiz de Fora da vila de Santos”. 28.09.1806, p. 94.
- “Carta para os Comandantes das vilas da Marinha”. 05.06.1807, p. 145-146.
- “Carta para o Juiz da Alfândega”. 05.06.1807, p. 146-147.
- “Carta para o Ouvidor de Paranaguá”. 26.01.1808, p. 230-231.
- “Carta para o Brigadeiro Comandante de Santos”. 28.01.1808, p. 233.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Ofício do Capitão General Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, governador da capitania (1797-1801). São Paulo: Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo, 1963, volume 87.

- “Carta para o Capitão Mor da vila de São Sebastião – do Secretário”. 09.08.1797, p.13.
- “Para o Sargento Mor Comandante de Paranaguá”. 06.10.1797, p. 27.
- “Carta para o Tenente Coronel Cândido Xavier de Almeida e Souza”. 07.02.1798, p. 58.
- “Carta para o Juiz de Fora da vila de Santos”. 07.02.1798, p. 81.
- “Carta para o Tenente Coronel Cândido Xavier de Almeida e Souza”. 08.06.1798, p. 81.
- “Carta para a Câmara da vila de Ubatuba”. 02.07.1798, p. 84.
- “Para o Capitão Mor de Iguape”. 22.06.1798, p. 90-91.
- “Para o Senhor Mor Comandante da vila de Santos”. 24.07.1798, p. 91.
- “Carta para a Câmara da vila de Curitiba”. 04.08.1798, p. 94-95.
- “Para o Capitão Comandante de São Sebastião”. 28.09.1798, p. 118.
- “Para o Juiz de Fora da vila de Santos”. 28.09.1798, p. 118.
- “Para o Doutor Juiz de Fora da vila de Santos”. 26.10.1798, p. 123.
- “Para o Capitão Fernando Gomes Pereira da Silva”. 22.11.1798, p. 130.

“Para o Sargento Mor Comandante de Santos”. 20.02.1799, p. 147.

“Para o Capitão Mor Comandante de São Sebastião”. 20.02.1799, p. 147-148.

“Para o Capitão Mor da vila de Iguape”. 21.02.1799, p. 148.

“Para o Capitão Fernando Gomes em São Sebastião”. 25.05.1799, p. 159-160.

“Para o Doutor Juiz de Fora de Santos”. 30.05.1799, p. 161.

“Para o Ouvidor de Paranaguá”. 03.02.1800, p. 179-180.

“Carta para o Sargento Mor da vila de Paranaguá sobre facultar o saírem os efeitos da dita vila para qualquer porto da América”. 11.09.1800, p. 214.

“Para o Doutor Juiz de Fora de Santos”. 07.01.1801, p. 231-232.

“Para o Coronel Comandante da vila de Cunha, Antonio José de Macedo”. 09.01.1801, p. 233-234.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Correspondência do então Governador e Capitão General de São Paulo, Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, período 1797-1802. São Paulo: Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo, 1967, volume 89.

“Do referido Secretário de Estado sobre procurar aumentar nesta capitania o uso e consumo de todas as Produções naturais, e o mais que abaixo se declara”. 24.07.1797, p.40-41.

“Cópia da Representação da Câmara da vila de São Sebastião”. 03.02.1798, p. 105-108.

“Provisão do Conselho Ultramarino para o Ex.mo informar o seu parecer sobre a Representação da Câmara da vila de São Sebastião”. 27.08.1798, p. 105.

“Carta do Secretário sobre as várias providências dos governos”. 01.10.1798, p. 68-70.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura, 1980, volume 93.

“Carta para o Doutor Juiz de Fora da vila de Santos”. 12.12.1801, p. 36.

“Instrução para o conhecimento dos gêneros que anualmente se exportam da vila de Santos por via de mar, e cobrança dos Direitos que na saída devem pagar alguns dos ditos gêneros, compreendidos na pauta do 1º de Dezembro de 1801, e sua respectiva escrituração”. 12.1801, p. 37-39.

“Carta para D. Rodrigo de Souza Coutinho”. 22.04.1802, p. 102.

“Carta para o Ex.^{mo} Senhor Anadia”. 13.08.1803, p. 108.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Ofícios do General Horta aos Vice-Reis e Ministros (1802-1808). São Paulo: Editora Unesp, 1990, volume 94.

“Carta para Sua Alteza Real”. 11.05.1803, p. 43.

“Pelo que pertence a meu Antecessor”. 27.04.1805. p. 90-93.

“Carta escrita à Companhia do Alto Douro”. 20.12.1804, p. 98-99.

“Carta para o Ex.^{mo} Sr. Anadia”. 26.11.1803, p. 100-101.

“Carta para o Ex.^{mo} Sr. Anadia”. 13.08.1803, p. 108-110.

“Carta para o Ex.^{mo} Sr. D. Rodrigo de Souza Coutinho”. 13.08.1803, p. 196-197.

“Carta para o Ex.^{mo} Sr. Luiz de Vasconcellos e Souza”. 01.03.1806, p. 237-239.

“Carta para o Ex.^{mo} Sr. Luiz de Vasconcellos e Souza”. 11.1806, p. 241-242.

Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Ofícios do General Horta aos Vice-Reis e Ministros (1802-1807). São Paulo: Editora Unesp, 1990, volume 95.

“Documento que acompanhou o Ofício n.º 8 para o Ex.^{mo} Sr. D. Rodrigo de Souza Coutinho, copiado no Livro deles a folha 7”. 15.02.1803, p. 16.

Anais da Biblioteca Nacional

“Almanaque da Cidade do Rio de Janeiro para o ano de 1792 e 1794”. In: *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, volume 59, 1937.

Anais do Museu Paulista

“Mappas das Embarcações que entraram e saíram dos Portos das Vilas de Santos, Parnagoá, Ubatuba, e S. Sebastião no anno de 1799”. 1799. In: *Anais do Museu Paulista*. São Paulo: Museu Paulista, 1961, tomo 15, p. 246, doc. 25.

Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

“Documentos do Arquivo do Marquês do Lavradio, Vice-rei do Brasil”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. (Relação organizada por Marcos Carneiro de Mendonça), volume 215, 1952.

“Para a história do Rio de Janeiro (vice-reinado) Século XVIII. Correspondência do Conde de Cunha”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, volume 254, 1962.

“Memórias políticas e econômicas da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro para uso do vice-rei Luís de Vasconcelos e Souza (1779-1789)”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, volume 47, 1884.

“Ofícios do vice-rei Luís de Vasconcelos e Souza com a cópia da relação instrutiva e circunstanciada para ser entregue a seu sucessor (1789)”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, volume 4, 1863.

“Relatórios parciais apresentados ao Marquês de Lavradio (1778-1779)”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, volume 76, 1917.

“Relatório do Marquês de Lavradio entregando o governo a Luís de Vasconcelos e Souza que o sucedeu no vice-reinado (1779)”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, volume 4, 1863.

“Almanaque Histórico da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. (1799)”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, volume 267, 1965.

Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo

“A lavoura de Cana em São Paulo no anno de 1800. Offício da Câmara de Porto Feliz ao Príncipe Regente”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. Typographia do Diário Oficial, vol. 6, 1902, p. 471-472.

Relatos, memórias e obras de contemporâneos

CLETO, Marcelino Pereira. “Dissertação sobre a capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la. Em 25 de outubro de 1782”. In: *Roteiros e notícias de São Paulo Colonial (1751-1804)*. São Paulo: Governo do Estado, 1977.

HORTA, José Antonio da Franca e. “Viagem do Capitão General Franca e Horta a Sorocaba, Itu e Porto Feliz. 30 de outubro de 1804”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. Volume 10, 1906, pp. 93-95.

MENDONÇA, Antonio Manuel de Mello Castro e. “Memória econômica política da Capitania de São Paulo em 1800”. In: *Anais do Museu Paulista*. Tomo XV, 1933, p. 81-248.

RENDON, José Arouche de Toledo. “Oração Problemática. Problema: A um governador resulta mais glória em ser aluno de Marte ou de Minerva?”. In: RENDON, José Arouche de Toledo. *Obras*, São Paulo: Governo do Estado, 1978.

_____. “Reflexões sobre o estado em que se acha a agricultura na Capitania de São Paulo”. In: RENDON, José Arouche de Toledo. *Obras*, São Paulo: Governo do Estado, 1978.

Obras de Referência

- AMARAL, Antonio Barreto do. *Dicionário de História de São Paulo*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006.
- ARRUDA, José Jobson de Andrade (coordenação geral). *Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo*. Catálogo 1 (1644-1830). Bauru: EDUSC; São Paulo: FAPESP: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2000.
- _____ (coordenação geral). *Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo*. Catálogo 2 (1618-1823) Mendes Gouveia. Bauru: EDUSC; São Paulo: FAPESP: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2002.
- AVELLAR, Hélio de Alcântara. *História Administrativa e Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Nacional de Material Escolar, 1970.
- FLEXOR, Maria Helena Occhi. *Abreviaturas: Manuscritos dos séculos XVI ao XIX*. 2º ed. São Paulo: Editora Unesp, 1992.
- HOUAISS, Antônio. *Dicionário da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000.
- MENDES, Ubirajara Dolácio. *Noções de paleografia*. São Paulo: Dep. do Arquivo do Estado – SEC, 1953.
- SALGADO, Graça. *Fiscais e Meirinhos: a administração no Brasil colonial*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.
- SAMARA, Eni Mesquita (org.). *Paleografia e fontes do período colônia*. São Paulo: Humanitas/FFLCH-USP, 2005.
- SERRÃO, Joel. *Dicionário de História de Portugal*. Porto: Livraria Figueirinhas, 1985.
- VAINFAS, Ronald (dir.). *Dicionário do Brasil Colonial 1500-1808*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000.

Bibliografia

ALDEN, Dauril (ed.). *Colonial Roots of Modern Brazil: papers of the Newberry Library Conference*. Berkeley/Los Angeles: University of California Press, 1973.

ALMEIDA, Antonio Paulino de. *Memória histórica sobre São Sebastião*. São Paulo: EDUSP, 1959.

_____. Da decadência do litoral paulista. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*. São Paulo, n.º 12 (107): p. 35-57.

ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. “Política indigenista de Pombal: a proposta assimilacionista e a resistência indígena nas aldeias coloniais do Rio de Janeiro”. In: *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*. Lisboa: Biblioteca Digital Camões (disponível em <http://cvc.institutocamoes.pt/index.php>).

ABUD, Kátia Maria. *Autoridade e riqueza. Contribuição para o estudo da sociedade paulistana na segunda metade do século XVIII*. Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 1978.

ARAÚJO, Maria Lucília Viveiros. *Os caminhos da riqueza dos paulistanos na primeira metade do oitocentos*. São Paulo: Hucitec: Fapesp. 2006.

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. *Santos: O porto do café*. Rio de Janeiro: Instituto de Geografia, 1969.

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

_____. “As barreiras de Cubatão, Caraguatatuba, Ubatuba e Cunha: limites e possibilidades da documentação”. In: *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, n.º 28, p. 79-100, 1977/1978.

_____. “Frotas de 1749: um balanço”. In: *Vária História – Revista do Departamento de História de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, n.º 21, p. 190-205, jul. 1999.

- _____. “A economia brasileira no fim da época colonial: a diversificação da produção, o ganho de monopólio e a falsa euforia do Maranhão”. In: *Revista de História*. São Paulo, n.º 119, p. 03-21, 1988.
- _____. “Instruções, convenções e tratados comerciais na política mercantil portuguesa de 1781 a 1801”. In: *Revista de História*. São Paulo, n.º 117, 1984, , p. 163-170.
- BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Família, herança e poder em São Paulo: 1765-1855*. São Paulo: Centro de Estudos de Demografia Histórica da América Latina/USP, 1991.
- _____. *Família e sociedade em uma economia de abastecimento interno (Sorocaba, século XVIII e XIX)*. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 1994.
- BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo 1780 – 1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BELLOTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. 2ª edição. São Paulo: Alameda, 2007.
- BICALHO, Maria Fernanda Baptista. *A cidade e o Império: O Rio de Janeiro na dinâmica colonial portuguesa (séculos XVII e XVIII)*. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 1997.
- _____ e FERLINI, Vera Lúcia Amaral (orgs.). *Modos de governar: idéias e práticas no Império português séculos XVI-XIX*. São Paulo: Alameda, 2005.
- BLAJ, Ilana. *A trama das tensões. O processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Editora Humanitas: Fapesp, 2002.
- _____. “Agricultores e comerciantes em São Paulo nos inícios do século XVIII: o processo de sedimentação da elite paulista.” In: *Revista Brasileira de História*, v. 18, n.º 36, 1998, p. 281-296.
- _____. “Mentalidade e sociedade: revisitando a historiografia sobre São Paulo Colonial”. In: *Revista de História*. São Paulo, n.º 142-143 (2000), p. 239-259.

- BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. *A Teia Mercantil: Negócios e Poderes em São Paulo Colonial (1711-1765)*. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 2006.
- BOXER, Charles Ralph. *O império colonial português*. São Paulo: Edições 70, 1977.
- BLOCH, Marc. *Apologia da História ou o ofício de historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.
- BRUNO, Ernani Silva. *História e tradições de São Paulo*. 2º ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1954. 3 vols.
- CAMPOS, Ernesto de Souza. “Um governador de São Paulo no começo do século XIX”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. São Paulo, vol. XLII, 1943, p. 105-174.
- CANABRAVA, Alice. “Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765-1767.” In: *Revista Brasileira de Economia*. São Paulo. 26. 1972, p. 95-123.
- _____. “Decadência e riqueza”. In: *Revista de História*. São Paulo. 100.1974, p. 335-366.
- CARVALHO, Maria Conceição Vicente de. *Santos e a geografia humana do litoral paulista*. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras/USP. São Paulo: 1944.
- CASTRO, Hebe Maria Mattos de. *Ao Sul da História*. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. 4ª ed. São Paulo: Fundação Editora da Unesp, 1998.
- COSTA, Hernani Maia. *O triângulo das barreiras: as barreiras do Vale do Paraíba Paulista: 1835-1860*. Tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 2001.
- DELATORRE, Aparecida Vanessa. *São Paulo à época da Independência. Contribuição para o estudo do chamado movimento “bernardista” 1821/1823*. Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 2003.

- EDMUNDO, Luiz. *O Rio de Janeiro nos tempos dos vice-reis, 1763-1808*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1932.
- ELLIS, Myriam. “São Paulo: da capitania a província (pontos de partida para uma história político-administrativa da capitania de São Paulo)”. In: *Revista de História*. São Paulo, n.º 103, T. 1, v. 52, 1975, p. 147-189.
- FALCÓN, Francisco José Calazans. *A época pombalina (política econômica e monarquia ilustrada)*. São Paulo: Ática, 1982.
- FERNANDEZ, Ramon Vicente Garcia. *Transformações econômicas no litoral norte paulista (1778-1836)*. Tese de doutorado apresentado à Faculdade de Economia e Administração/USP. São Paulo: 1992.
- FEBVRE, Lucien. *Combates pela História*. Lisboa: Presença, 1989, p. 113.
- FRAGOSO, João Luis Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.
- _____ e FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro 1790-1840*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993.
- _____; BICALHO, Maria F.; GOUVÊA, Maria de F. (orgs.) *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2001.
- _____; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de (orgs.). *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 16º ed. São Paulo: Editora Nacional, 1979.
- GARCIA, Emanuel Soares da Veiga. Buenos Aires e Cadiz. Contribuição ao estudo do comércio livre (1789-1791). In: *Revista de História*. Vol. XLVI. Ano XXIV. N.º 93, Janeiro-Março. São Paulo, 1973, p. 69-96.

- GARCIA, Romy Conde. *Nos descaminhos dos reais direitos: contrabando na capitania do Rio de Janeiro (1770-1790)*. Dissertação de mestrado apresentado à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 1995.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar, séculos XIII-XVIII*. Lisboa: Difel, 1990.
- GORESTEIN, Riva. *Enraizamento de interesses mercantis portugueses na região centro-sul do Brasil: 1808-1822*. Dissertação de mestrado apresentado à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 1978.
- GOUVÊA, Maria de Fátima Silva; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; FRAGOSO, João Luís. “Uma leitura do Brasil colonial: bases da materialidade e da governabilidade no Império”. In: *Penélope*, n.º 23, 2000, p. 67-88.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. “São Paulo”. In _____(org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. 3º edição. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1972. Tomo II, *O Brasil Monárquico*, 2º volume, Dispersão e Unidade, p. 509-572.
- HOLME, Oscar. *Ubatuba: de uma agricultura de subsistência para uma agricultura comercial*. Tese de doutorado apresentado à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 1971.
- JARDIM, Caio. “A Capitania de São Paulo sob o governo do Morgado de Mateus, 1765-1775”. In: *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo. 53. 1938, p. 5-32.
- LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: Editora da Unicamp, 2006.
- LENHARO, Alcir. *Política & Negócios: o comércio de abastecimento do Rio de Janeiro (1808-1831)*. Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 1977.
- _____. *Tropas da moderação*. São Paulo: Símbolo, 1979.
- LISANTI, Luís. *Comércio e capitalismo: o Brasil e a Europa entre o fim do século XVIII e início do século XIX (o exemplo de três vilas paulistas: Campinas, Itu e Porto Feliz)*. Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 1978.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

LOPES, António, FRUTUOSO, Eduardo, e GUINOTE, Paulo. “As frotas do Brasil no Atlântico de final do Antigo Regime”. In: *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*. Lisboa: Biblioteca Digital Camões (disponível em <http://cvc.institutocamoes.pt/index.php>).

LUNA, Francisco Vidal. “São Paulo: população, atividades e posse de escravos em vinte e cinco localidades (1777-1829)”. In: *Estudos Econômicos*. São Paulo, n.º 28 (1), janeiro-março de 1998, p. 99-169.

_____, e KLEIN, Hebert. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2006.

LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A utopia do poderoso império: Portugal e Brasil bastidores da política 1798-1822*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.

MARANHO, Milena Fernandes. *Vivendas Paulistas: Padrões Econômicos e Sociais de Vida em São Paulo de meados do Século XVII (1648-1658)*. Monografia apresentada para a obtenção do grau de Bacharel em História pelo Instituto de Filosofia e Ciências Humanas/UNICAMP. Campinas: 1997.

_____. *A opulência relativizada: significados econômicos e sociais dos níveis de vida dos habitantes da região do Planalto de Piratininga 1648-1682*. Dissertação de mestrado apresentada ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas/UNICAMP. Campinas: 2000.

_____. *O moinho e o engenho: São Paulo e Pernambuco em diferentes contextos e atribuições no império colonial português (1570/1720)*. Tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 2006.

MARCÍLIO, Maria Luiza. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista. 1700-1836*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 2000.

MARQUESE, Rafael de Bivar. *Feitores do corpo, missionários da mente: senhores, letrados e o controle dos escravos nas américas, 1660-1860*. São Paulo: Cia. das Letras, 2004.

_____. “A dinâmica da escravidão: resistência, tráfico negreiro e alforrias, séculos XVII a XIX”. In: *Estudos Avançados*. São Paulo, n.º 74, março de 2006, p. 107-123.

- _____ ; PARRON, Tâmis; BERBEL, Márcia R.. *Epílogo – Brasil e Cuba no terceiro atlântico*. Texto apresentado nos debates promovidos pelo Projeto Temático A Fundação do Estado e da nação brasileiros (c. 1780 – c. 1850), coordenado pelo Prof.º Dr.º István Jancsó. (versão mimeografada).
- MARIUTTI, Eduardo Barros; NOGUERÓL, Luiz Paulo Ferreira; NETO, Mário Danieli. “Mercado interno colonial e grau de autonomia: críticas às propostas de João Luís Fragoso e Manolo Florentino”. In: *Estudo Econômicos*. São Paulo, v. 31, n.º 2, abril – junho 2001, p. 369-393.
- MATTOS, Renato de. *Entre monopólio e liberdade de comércio: a lei do porto único em São Paulo e suas implicações (1788-1808)*. Relatório final de iniciação científica apresentado a Fapesp. São Paulo: Museu Paulista, 2006.
- MAXWELL, Kenneth. *A devassa da devassa. A Inconfidência Mineira. Brasil e Portugal, 1750-1808*. São Paulo - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.
- MEDICCI, Ana Paula. *Entre a “decadência” e o “florescimento”: a Capitania de São Paulo na interpretação de memorialistas e autoridades públicas (1782/1822)*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 2005.
- _____. “De capitania a província: o lugar de São Paulo nos projetos de império, 1782-1822”. In: COSTA, Wilma Peres, e OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles (orgs.). *De um Império ao outro: estudos sobre a formação do Brasil, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Aderaldo & Rothschild/Fapesp, 2007.
- _____. *Administrando conflitos: os governadores e o exercício do poder na Capitania/Província de São Paulo: 1765-1824*. Relatório de Qualificação do Projeto de Pesquisa de Doutorado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 2008.
- MEDEIROS, Ricardo Pinto de. “Política indigenista do período pombalino e seus reflexos nas capitanias do norte da América portuguesa”. In: *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*. Lisboa: Biblioteca Digital Camões (disponível em <http://cvc.institutocamoes.pt/index.php>).

- MENDES, Denise. *Calçada do Lorena: o caminho de tropeiros para o comércio do açúcar paulista*. Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas /USP. São Paulo: 1994.
- MENZ, Maximiliano M. *Entre dois impérios: formação do Rio Grande na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1822)*. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 2006.
- _____. “Centro e Periferias Coloniais: O Comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818)”. In: *Revista de História*. São Paulo, n.º 154, 2006, p. 251-266.
- MIRANDA, Lílian de Cássia Lisboa. *Governança e edilidade em São Paulo (1765-1775)*. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 2002.
- MONTEIRO, John Manuel. *Negros da terra. Índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- MORSE, Richard M. *Formação histórica de São Paulo (de comunidade à metrópole)*, 2º edição. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.
- NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 7ª edição. São Paulo: Hucitec, 2001.
- _____. “Condições de privacidade na colônia”. In: SOUZA, Laura de Mello e (org.) *História da vida privada no Brasil 1. Cotidiano e vida privada na América Portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- _____. “A proibição das manufaturas no Brasil e a política econômica portuguesa de fim do século XVIII”. In: *Revista de História*. São Paulo, n.º 142-143, 2000, p. 213-237.
- OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles. *A Astúcia Liberal. Relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro (1820-1824)*. Bragança Paulista: EDUSF e Ícone, 1999.
- PEDREIRA, Jorge Miguel. “Negócio e capitalismo, riqueza e acumulação. Os Negociantes de Lisboa (1750-1820)”. In: *Tempo*. Rio de Janeiro, n.º 15, vol. 8, julho/2003, p. 37-69.

- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo – Expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968.
- _____. *O Barão de Iguape: um empresário da independência*. São Paulo: Ed. Nacional, 1969.
- PETRONE, Pasquale. “Povoamento e caminhos no século XVIII e primeira metade do século XIX”. In: *A Baixada Santista, aspectos geográficos*. São Paulo: Edusp, 1965.
- PORTA, Paula (org.). *História da cidade de São Paulo*. 1º vol. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2004.
- PRADO, Maria Lígia e LUIZETTO, Maria Cristina. “Contribuição para o estudo do comércio de cabotagem no Brasil: 1808-1822”. In: *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, Tomo XXX, p. 159-196.
- PRADO Jr., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense/Publifolha, 2000.
- PUNTSCHART, William. *Os Negociantes de Grosso Trato no Brasil Colonial 1808-1822*. Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 1992.
- _____. *Negócios e negociantes paulistas: 1808-1822*. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 1998.
- QUEIROZ, Suely Robles Reis de. *São Paulo*. 2º ed. Madrid: Editora MAPFRE, 1992.
- _____. “Algumas notas sobre a lavoura do açúcar em São Paulo no período colonial”. In: *Anais do Museu Paulista*, 21: 109-277, 1967.
- _____. *Escravidão negra em São Paulo*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1977.
- RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILATA, Luiz Carlos. *História das Minas Setecentistas*. Vol. 1 e 2. Belo Horizonte: Autêntica, Companhia do Tempo, 2007.
- RESSURREIÇÃO, Rosangela Dias da. *São Sebastião: transformações de um povo caiçara*. Coleção Memória dos Municípios Brasileiros. São Paulo: Ed. Humanitas, 2002.

- REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FVG, 1996.
- RUSSEL-WOOD, A. J. “Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808.” *Revista Brasileira de História*, v.18, n.º36, 1998, p.187-249
- SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. “O mercado carioca de crédito: da acumulação mercantil (1650-1750)” In: *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, n.º 29, 2002, p. 29-49.
- _____. “Os homens de negócio cariocas da primeira metade do setecentos: origens, alianças e acumulação na construção do espaço atlântico”. In: *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*. Lisboa: Biblioteca Digital Camões (disponível em <http://cvc.institutocamoes.pt/index.php>).
- SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.
- _____. “Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII”. In: *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo, 1993, p. 145-162.
- SERRATH, Pablo Oller Mont. *Dilemas e Conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 2007.
- SILVA, Francisco Alves da. *Abastecimento em São Paulo (1835-1877): estudo histórico do aprovisionamento da província via barreira de Cubatão*. Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 1985.
- _____. *Diversificação e concentração no mercado interno paulista (1780-1870)*. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 2003.
- SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil (1500/1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1962, 4ª edição (1ª edição de 1937).
- SOUZA, Laura de Mello e. *O Sol e a Sombra: política e administração na América Portuguesa XVIII*. São Paulo: Cia. das Letras, 2006.

TAUNAY, Afonso de E. *História da cidade de São Paulo no século XVIII*. 2ª edição. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico, 1949-51. Vol. 4.

_____. “Conflito entre Franca e Horta e Carlos de Andrada”, In: *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, Tomo XIII, 1949.

TOMICH, Dale W. *Through the prism of slavery: Labor, Capital and World Economy*. Boulder, Co.: Md.: Rowman & Littlefield Publishers, 2004.

_____. “A riqueza do império: Francisco Arango y Parreño, economia política e a segunda escravidão em Cuba”. In: *Revista de História*. São Paulo, n.º 149 (2º - 2003), p. 11-43.

WANDERLEY, Regina Maria Martins Pereira. *O Mercador Fidalgo (1790-1801 – governo do Conde de Resende): o comando do comércio atacadista do Rio de Janeiro na última década do século XVIII*. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP. São Paulo: 2004