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

GILVAN LEITE DE OLIVEIRA

A TODO PANO: CONTRIBUIÇÃO PARA O ESTUDO DO PROCESSO DE CONSOLIDAÇÃO DO PORTO DE SANTOS COMO VIA MARÍTIMA DA CAPITANIA DE SÃO PAULO (1788-1822)

Versão original

São Paulo
2016

GILVAN LEITE DE OLIVEIRA

A TODO PANO: CONTRIBUIÇÃO PARA O ESTUDO DO PROCESSO DE CONSOLIDAÇÃO DO PORTO DE SANTOS COMO VIA MARÍTIMA DA CAPITANIA DE SÃO PAULO (1788-1822)

Versão original

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Ciências.

Orientadora: Prof.ª Dr.ª Vera Lucia Amaral Ferlini

São Paulo

2016

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

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

O48t

Oliveira, Gilvan Leite de
A todo pano: contribuição para o estudo do processo de consolidação do porto de Santos como via marítima da capitania de São Paulo (1788-1822) / Gilvan Leite de Oliveira ; orientadora Vera Lucia Amaral Ferlini. - São Paulo, 2016.
266 f.

Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de História. Área de concentração: História Econômica.

1. História do Brasil . 2. Período Colonial (1500-1822). 3. História Local. I. Ferlini, Vera Lucia Amaral, orient. II. Título.

OLIVEIRA, G. L. **A todo pano: contribuição para o estudo do processo de consolidação do porto de Santos como via marítima da capitania de São Paulo (1788-1822).** Dissertação apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof.º Dr.º_____ Instituição:_____
Julgamento:_____Assinatura:_____

Prof.º Dr.º_____ Instituição:_____
Julgamento:_____Assinatura:_____

Prof.º Dr.º_____ Instituição:_____
Julgamento:_____Assinatura:_____

AGRADECIMENTOS

Este trabalho não chegaria a seu termo se não fosse a ação ou a presença das pessoas e instituições presentes nestas linhas. Se há algum mérito nele, sem dúvida, a participação delas concorreu para isso. Por outro lado, os defeitos devem ser única e exclusivamente atribuídos ao seu autor.

Meu agradecimento mais especial dirige-se à Professora Vera Lucia Amaral Ferlini. Passaram-se mais de três anos do dia em que essa formadora de homens e mulheres encontrou um mero trabalho de conclusão de curso de graduação e tencionou apresentar os pórticos da mais importante universidade da América Latina a um sujeito de origem humilde que jamais, nem nos seus melhores sonhos, poderia imaginar perto deles chegar. Orientadora, não somente na seara da pesquisa, mas, também, nos difíceis meandros que conjugam vida acadêmica e vida pessoal.

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq, pela bolsa concedida ainda nos primeiros meses de pós-graduação e sem a qual seria impossível terminar esta jornada.

Ao Professor Doutor Pablo Oller Mont Serrath e à Professora Doutora Joana de Moraes Monteleone pelas arguições, críticas e sugestões realizadas no exame de qualificação.

Ao André Müller de Mello e à Heloísa Stella Veiga Machado, pessoas que fazem do Monumento Nacional Ruínas Engenho São Jorge dos Erasmos um lugar vivo, difusor de cultura, educação e saberes, e no qual tive a oportunidade de aprender e desenvolver parte da minha vida profissional.

À Cátedra Jaime Cortesão e, em especial, à Patrícia Perez Cardoso Machado à Tathianni Cristina da Silva e às pessoas que mantém esta instituição como centro de excelência na formação de jovens pesquisadores que debruçam grande parte da sua vida à reconstrução da história das relações entre Brasil e Portugal.

Aos amigos que deixei na Universidade Católica de Santos, em especial aos meus primeiros mestres, o Professor Mestre Paulo Fernando Campbell Franco, o Professor Doutor César Agenor Fernandes da Silva e ao Professor Doutor Rodrigo Christofoletti. Sem a virada decisiva provocada por eles no curso de história da universidade, definitivamente não estaria aqui, agora, escrevendo estas linhas.

Aos amigos Roberto Borges dos Santos e Marcelo da Silva Carvalho, amigos que dividiram comigo os bancos da universidade e com os quais sempre estou aprendendo.

Ao meus pais e meus irmãos, mas, em especial, à minha mãe, sempre segurando as “pontas” para que as coisas possam acontecer.

Por fim, aos Ortega de Oliveira, Amanda, José e Maria, pessoas para as quais vivo e para as quais volto para casa todos os dias.

*"Do que fica solidamente exposto nos §§ antecedentes se deduz qual hé o estado productivo, e commerciante de toda a Capitania de Sm Paulo, e se conhece evidentemente que ella se acha em circunstancias de vir a ser a melhor de todo o Brazil, por ser susceptivel de produzir os mais importantes gêneros de Commercio, por não ter dependência das outras nem para o seu sustento, nem para o fornecimento de animaes para as suas conduçoens, nem para todo o vestuario de homem que trabalha, por ser a única, em que affiançio para sempre a construção *** tanto para o Commercio, como para a defensa do Estado, e por ser finalmente a que reune em muitos outros pontos de vista os interesses das mais capitanias adjacentes, como fica demonstrado no decurso desta memoria."*

Capitão-general António de Melo Castro e Mendonça
Memória econômico-política da capitania de São Paulo, 1800.

"Com esta será presente a V. Exa. o Mappa da Carga que transporta do Porto da Villa e Praça de Santos para o de Lisboa em direitura o Navio Santos Martires, Triunfo do Mar de Jacintho Fernandes Bandeira, e espero que este Porto venha a florescer muito; a Capitania produz tudo quanto há melhor, o Porto he excellente tem todas as comodidades, há muita falta de escravatura, porem espero que se remedie este mal por occazião de principiar o commercio no referido Porto vim no conhecimento do muito que a Capitania perdia por falta de providencias".

Capitão-general Bernardo José Maria de Lorena e Silveira
Carta de 3 de setembro de 1789 a Martinho de Melo e Castro,
Secretário da Marinha e Domínios Ultramarinos do Reino de Portugal.

RESUMO

OLIVEIRA, G. L. **A todo pano: contribuição para o estudo do processo de consolidação do porto de Santos como via marítima da capitania de São Paulo (1788-1822).** Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2012.

Entre o final do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX a capitania de São Paulo vivenciou grandes transformações na sua estrutura produtiva, o que repercutiu diretamente na vida material e na composição social de sua população. Esse processo teve como eixo a agricultura mercantil desenvolvida nas terras do planalto. Apesar da produção de vários gêneros, o açúcar foi a mercadoria predominante. O comércio pelos diversos caminhos de São Paulo encontrou nas capitanias adjacentes mercados consumidores para os produtos paulistas. Na sua face marítima, os gêneros agrícolas navegaram por grande parte da costa da América portuguesa, América espanhola, atingindo algumas partes do ultramar. Na praça e porto da vila de Santos encontraram condições adequadas para sua comercialização, como a proximidade geográfica entre as terras agricultáveis e o litoral, as bases físicas privilegiadas do complexo portuário e a existência de um grupo de comerciantes com condições suficientes para a consecução de suas atividades e relações estabelecidas em vários outros portos da costa. As férteis terras de *serra acima* e o melhor porto da *marinha* encontraram no velho Caminho do Mar a ligação que necessitavam para ampliar as relações existentes desde os primórdios da colonização, contribuindo, dessa forma, para colocar a capitania de São Paulo num novo patamar no conjunto da América portuguesa. O presente trabalho visa a analisar esse processo de consolidação do porto de Santos como via marítima da capitania de São Paulo entre o final do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX.

Palavras-chave: Capitania de São Paulo. Porto da vila de Santos. Caminho do Mar. Comércio. Negociantes.

ABSTRACT

OLIVEIRA, G. L. **A todo pano: contribuition for study process of consolidation of the porto de Santos as maritime way of the capitania de São Paulo (1788-1822).** Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2012.

Between the end of the 18th century and the first decades of the 19th century the *capitania de São Paulo* experienced major transformations in its productive structure, which reflected directly in the economic life and social composition of its population. This process took as central the market developed in agriculture lands of the plateau. Despite the production of various genres, the sugar was the predominant goods. Trade by various views of *São Paulo* found in adjacent *capitanias* consumer markets for the *paulistas* products. On the maritime face, the agricultural genres sailed for much of the coast of Portuguese and Spanish America country, reaching some parts of theoverseas. In the *praça* and the *vila do porto de Santos* found suitable conditions for their marketing, such as geographical proximity between the arable land and the coast, the privileged port complex physical bases and the existence of a group of merchants with sufficient conditions for the achievement of its activities and relations established in various other ports on the coast. The fertile lands of the *serra acima* above and the best port of the marinha found the old *Caminho do Mar* link that needed to expandexisting relations since the early days of colonization, contributing, therefore, to put the *capitania de São Paulo* on a new level in the set of Portuguese America Country. The present work aims to analyze this process of consolidation of the *porto de Santos* as maritime way of the *capitania de São Paulo* between the end of the 18th century and the first decades of the 19th century.

Keywords: Capitania de São Paulo. Porto da vila de Santos. Caminho do Mar. Trade. Merchants.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Chefes de domicílio detentores de riqueza segundo o censo realizado na vila de Santos no ano de 1765 – acima de 1:000$000 réis 84

Tabela 2 – Variedade de produtos exportados para Bahia (1819-1821)..... 131

Tabela 3 – Variedade de produtos exportados para Cananéia (1808-1821) 132

Tabela 4 – Variedade de produtos exportados para Iguape (1808-1820) 133

Tabela 5 – Variedade de produtos exportados para Lisboa (1788-1819) 135

Tabela 6 – Variedade de produtos exportados para Paranaguá (1808-1821) 137

Tabela 7 – Variedade de produtos exportados para a cidade do Porto (1795-1819) 138

Tabela 8 – Variedade de produtos exportados para o Rio de Janeiro (1819-1821)..... 139

Tabela 9 – Variedade de produtos exportados para Santa Catarina (1808-1821) 140

Tabela 10 – Variedade de produtos importados da Bahia (1793-1819) 141

Tabela 11 – Variedade de produtos importados de Iguape (1808-1821)..... 142

Tabela 12 – Variedade de produtos importados de Lisboa (1813-1820)..... 143

Tabela 13 – Variedade de produtos importados de Paranaguá (1813-1820) 144

Tabela 14 – Variedade de produtos importados de Pernambuco (1813-1820)..... 145

Tabela 15 – Variedade de produtos importados da cidade do Porto (1813-1821) 146

Tabela 16 – Variedade de produtos importados do Rio de Janeiro (1795-1821) 147

Tabela 17 – Variedade de produtos importados de Santa Catarina (1813-1821) 149

Tabela 18 – Variedade de produtos importados de São Sebastião (1808-1820) 149

Tabela 19 – Variedade de produtos exportados por Santos (1796-1811)..... 153

Tabela 20 – Hierarquização dos principais produtos exportados por Santos (1796-1811) 153

Tabela 21 – Participação percentual dos portos de Santos e Rio de Janeiro no comércio de exportação (1796-1798) 154

Tabela 22 – Participação percentual dos portos de Santos e Rio de Janeiro no comércio de importação (1796-1799) 154

Tabela 23 – Embarcações saídas do porto da vila de Santos no ano de 1800 157

Tabela 24 – Embarcações saídas do porto da vila de Santos no ano de 1801 159

Tabela 25 – Embarcações entradas e saídas do porto da vila de Santos no ano de 1808 .. 160

Tabela 26 – Embarcações entradas e saídas do porto da vila de Santos no ano de 1813 .. 162

Tabela 27 – Embarcações entradas e saídas do porto da vila de Santos no ano de 1818 .. 164

Tabela 28 – Embarcações entradas e saídas do porto da vila de Santos no ano de 1821 .. 166

Tabela 29 – Participação de embarcações (entradas e saídas) envolvidas no comércio ultramarino do porto de Santos (em valores relativos) 168

Tabela 30 – Embarcações envolvidas no comércio realizado entre Santos e Lisboa (1773-1788) 169

Tabela 31 – Embarcações entradas e saídas do porto de Santos envolvidas no comércio ultramarino (Lisboa, Porto, Figueira da Foz, Ilha da Madeira, Angola, Benguela e Moçambique (1788-1808) 171

Tabela 32 – Evolução das exportações do porto da vila de Santos para Lisboa (1790-1801) – Em Réis 173

Tabela 33 – Exportações da capitania de São Paulo para metrópole (1801-1807) – Em Réis 174

Tabela 34 – Carga exportada pelo porto da vila de Santos no ano de 1799 – Em Réis 178

Tabela 35 – Carga exportada pelo porto da vila de Santos no ano de 1800 – Em Réis 180

Tabela 36 – Carga exportada pelo porto da vila de Santos no ano de 1801 – Em Réis 182

Tabela 37 – Exportação da capitania de São Paulo no ano de 1807 – Em Réis 185

Tabela 38 – Comércio da capitania de São Paulo no ano de 1813 – Em Réis 186

Tabela 39 – Comparativo da importação e exportação da capitania de São Paulo no ano de 1801 – Em Réis 189

Tabela 40 – Carga exportada pelo porto da vila de Santos no ano de 1816 – Em Réis 191

Tabela 41 – Carga exportada pelo porto da vila de Santos no ano de 1818 – Em Réis 194

Tabela 42 – Carga exportada pelo porto da vila de Santos no ano de 1819 – Em Réis 196

Tabela 43 – Carga exportada pelo porto da vila de Santos no ano de 1821 – Em Réis 199

Tabela 44 – Lista de negociantes e respectivas subscrições para a constituição de uma companhia de comércio na capitania de São Paulo no ano de 1765 – Valores em Réis ... 205

Tabela 45 – Exportações do porto da vila de Santos no ano de 1801 – Valores em Réis 223

Tabela 46 – Importações do porto da vila de Santos no ano de 1801 – Valores em Réis 224

Tabela 47 – Exportações do porto da vila de Santos no ano de 1816 – Valores em Réis 225

Tabela 48 – Importações do porto da vila de Santos no ano de 1816 – Valores em Réis 225

Tabela 49 – Exportações do porto da vila de Santos no ano de 1818 – Valores em Réis 227

Tabela 50 – Importações do porto da vila de Santos no ano de 1818 – Valores em Réis 227

Tabela 51 – Exportações do porto da vila de Santos no ano de 1819 – Valores em Réis 228

Tabela 52 – Importações do porto da vila de Santos no ano de 1819 – Valores em Réis 229

Tabela 53 – Exportações do porto da vila de Santos no ano de 1821 – Valores em Réis 230

Tabela 54 – Importações do porto da vila de Santos no ano de 1821 – Valores em Réis 231

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 12

1. UMA VILA EM MOVIMENTO: SANTOS, 1788-1822 26

1.1. UMA CAPITANIA EM DECADÊNCIA? RELATOS E HISTORIOGRAFIA ..27

1.2. SANTOS: A VILA E O PORTO 36

1.3. A RESTAURAÇÃO DA CAPITANIA DE SÃO PAULO, O "RENASCIMENTO AGRÍCOLA" E O PORTO DE SANTOS 36

1.4. OS NÍVEIS DE RIQUEZA EM SANTOS 74

2. O SISTEMA SÃO PAULO-CAMINHO DO MAR-SANTOS..... 90

2.1. O MEIO FÍSICO 92

2.2. O CAMINHO DO MAR 107

2.3. PROCESSO DE SIMBIOSE..... 126

3. DINÂMICA DO COMÉRCIO EXPORTADOR PAULISTA..... 151

3.1. COMÉRCIO ULTRAMARINO E COMÉRCIO DE CABOTAGEM 152

3.2. PRAÇAS E MERCADORIAS..... 176

3.3. OS NEGOCIANTES DA VILA DO PORTO DE SANTOS..... 200

3.4. CONSOLIDAÇÃO DO PORTO DE SANTOS 222

CONSIDERAÇÕES FINAIS 233

FONTES E BIBLIOGRAFIA..... 236

FONTES MANUSCRITAS 236

FONTES IMPRESSAS 240

BIBLIOGRAFIA..... 263

INTRODUÇÃO

Elegemos como tema para este trabalho um hipotético processo de consolidação do porto de Santos como principal polo exportador da capitania de São Paulo, ocorrido entre as últimas décadas do século XVIII e as primeiras do XIX.

Tomamos como referência um período marcado pelo fenômeno que se convencionou chamar pelo epíteto de *renascimento agrícola*. A capitania de São Paulo fora uma das regiões que se beneficiaram da conjuntura propícia para os gêneros de natureza colonial nos seus respectivos mercados consumidores. O açúcar, seu principal produto de exportação, liderava, em meio aos artigos de subsistência, o *ranking* das quantidades embarcadas no porto da vila quinhentista. Todavia, o fato de aquela mercadoria ter retornado à posição de principal produto da antiga capitania de São Vicente não foi mera obra do acaso:[1] seus efeitos estiveram vinculados ao processo maior de retomada da autonomia da capitania de São Paulo e às políticas estatais de fomento econômico e demográfico desejadas, projetadas e, em alguns casos, realizadas pelos diversos capitães-generais que governaram a capitania,[2] ações que tiveram início a partir da administração de Luís António de Sousa Botelho e Mourão, o Morgado de Mateus (1765-1775).[3]

A partir da restauração da capitania, iniciou-se a organização de um aparato estatal com vistas a tornar mais eficiente sua administração, lançar bases e fornecer meios para o seu desenvolvimento incentivando dois aspectos estruturais importantes, estreitamente vinculados: o crescimento da população e a diversificação e ampliação das

---

[1] A vila de Santos fora fundada a partir dos desdobramentos do processo colonizador projetado por D. João III e executado por Martim Afonso de Souza no começo da década de 1530. Apesar de secundar a vila de São Vicente – primeiro núcleo estabelecido com vistas à colonização – e com ela dividir os territórios da ilha homônima, de forma célere se destacou e cresceu em importância em virtude das excelentes condições geográficas do local em que fora fincado seu núcleo populacional para a criação de um porto com o fito de receber navios mercantes. A região foi a primeira a cultivar a cana-de-açúcar e a manufaturar seu principal derivado de maneira sistemática. Neste empreendimento, encontrou a primeira atividade econômica de vulto que daria suporte à tarefa de ocupação de longas faixas de território e à sua ulterior colonização.

[2] FERLINI, Vera Lucia Amaral. Uma capitania dos novos tempos: economia, sociedade e política na São Paulo restaurada (1765-1822). *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, [S.l.], v. 17, n. 2, p. 237-250, dec. 2009. ISSN 1982-0267. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/5521/7051>. Acesso em: 18 sep. 2016. doi:http://dx.doi.org/10.1590/S0101-47142009000200012, pp. 240-241.

[3] Os capitães-generais deste período, governadores da capitania de São Paulo foram: Luís António de Sousa Botelho Mourão (1765-1775), Martim Lopes Lobo de Saldanha (1775-1782), Francisco da Cunha Meneses (1782-1786), José Raimundo Chichorro da Gama Lobo (1786-1788), Bernardo José Maria Lorena e Silveira (1788-1797), António Manuel de Melo e Castro de Mendonça (1797-1802) e António José da Franca e Horta (1802-1808).

atividades econômicas. Estas diretrizes não eram mais que o corolário da política do consulado pombalino para os territórios meridionais da América portuguesa, capitaneadas pelo seu principal idealizador e realizador, Sebastião José de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal, primeiro-ministro do rei português D. José I.[4] Preocupado em dotar Portugal de condições estruturais para competir ou, ao menos, minimizar os impactos econômicos e as pressões políticas das potências europeias da época, notoriamente aquelas oriundas da monarquia inglesa, a política reformista do Marquês de Pombal objetivou modernizar o Estado português por meio do aprofundamento da relação de complementaridade já existente entre a metrópole e a colônia americana, de acordo com o funcionamento do Antigo Sistema Colonial.[5] José Jobson de Andrade Arruda, ao explicar a situação de reciprocidade e complementaridade entre colônias e metrópoles, utiliza como exemplo a simbiose entre Portugal e sua principal colônia do ultramar no final do século XVIII e início do XIX. A diversificação da pauta de exportação colonial e os superávits constantes obtidos por Portugal demonstravam a importância do exclusivo comercial para a metrópole. O fomento da industrialização portuguesa no fim do século XVIII através das reexportações de gêneros produzidos na América portuguesa, ao mesmo tempo em que a colônia servia como mercado consumidor para suas manufaturas, foi fundamental para impulsionar o desenvolvimento econômico de Portugal, estancado, posteriormente, com grave crise nas manufaturas, após a abertura dos portos de 1808. Daí a razão de ser da política de Estado do Marquês de Pombal, cujo incentivo da organização administrativa e econômica da colônia visava a um processo de desenvolvimento econômico sólido, ligado diretamente ao seu congênere metropolitano, contudo, de natureza complementar. É neste sentido que José Jobson de Andrade Arruda argumenta a respeito de uma correlação entre dois polos, mercado colonial e industrialização portuguesa, como complementares e necessários dentro da lógica de funcionamento do sistema colonial.[6]

---

[4] FERLINI, Vera Lúcia Amaral. Op. cit., p. 238. Segundo V. L. A. Ferlini, as diretrizes que norteavam o consulado pombalino eram a " [...] preocupação com o avanço econômico, com a afirmação dos domínios, com a atualização de Portugal nos novos rumos do Ocidente, dentro dos parâmetros da Ilustração [...]".

[5] NOVAIS, Fernando A. O Brasil nos quadros do Antigo Sistema Colonial. in: MOTA, Carlos Guilherme. *Brasil em perspectiva*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1969, pp. 51-52.

[6] ARRUDA, José Jobson de Andrade. Comércio Colonial e Exclusivo Metropolitano. In: Tamás Szmrecsányi. (Org.). *História econômica do período colonial*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, v. I, p. 217-223, 2002, pp. 218-219.

Este contexto, somado à permanente tensão das relações diplomáticas entre os principais países europeus,[7] tornava a restauração da capitania de São Paulo importante para os desígnios da política de Estado portuguesa, pois atendia aos objetivos de torná-la bastião e ponta de lança na luta contra os colonos espanhóis da América meridional que haviam tomado a Colônia do Sacramento em 1762 a partir de efetivos impulsionados por Buenos Aires, ao mesmo tempo em que garantia a supremacia sobre vastidões territoriais.[8] A organização da colônia americana em novos marcos administrativos, mais especificamente, da capitania de São Paulo, trouxe resultados para a metrópole. Não foram imediatos, mas o trabalho iniciado à época de sua restauração obteve prosseguimento nas administrações seguintes. Indo além do objetivo primário de natureza militar e geopolítico, as ações esboçadas ou executadas a partir do Morgado de Mateus, passando pelas gestões dos demais capitães-generais, concentrou o foco em mecanismos que pudessem desenvolver a agricultura paulista e povoar o território. O "problema" desta atividade econômica no início da segunda metade do século XVIII, segundo Francisco Vidal Luna e Herbert S. Klein, incidia na questão da modernização de sua capacidade produtiva, exportação de mercadorias de qualidade e estabelecimento de uma infraestrutura atualizada de comunicações para a sua promoção.[9] Tratava-se de fomentar uma atividade econômica que, pela sua especificidade, no dizer de José Jobson de Andrade Arruda, permitiria o enlaçamento entre metrópole e colônia e fecharia o circuito imaginado pelo Marquês de Pombal por meio da sua política de reforma do Estado português.[10]

Esta preocupação da Coroa portuguesa com seus domínios meridionais se materializou em medidas práticas no âmbito administrativo. Num primeiro momento, censos foram realizados com vistas a dimensionar o tamanho da população, principalmente para os fins militares das campanhas do sul. A reorganização das companhias de ordenanças e a formação de numerosos corpos militares relacionam-se àqueles inventários populacionais

---

[7] NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 9ª ed. São Paulo: Hucitec, 2011, pp. 17-32.

[8] CANABRAVA, Alice Piffer. Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765-1767. p. 171. In: _____. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: Hucitec/UNESP/ABPHE, 2005. "Com centro administrativo próprio, visava-se criar na capitania de São Paulo um arsenal para abastecimento em recursos humanos e materiais, a fim de empreender a campanha para deter o avanço castelhano e restabelecer os antigos limites da colonização portuguesa no sul."

[9] LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2006, p. 41.

[10] ARRUDA, José Jobson de Andrade. O elo perdido: a economia brasileira entre 1780 e 1830. In: *Resgate – Revista Interdisciplinar de Cultura*. Campinas, v. 1, n. 7, p. 97-100, 2010, p. 99.

requisitados pelos governadores da capitania.[11] Níveis de riqueza e, posteriormente, atividades econômicas foram alvos de interesse por meio das tentativas de mensuração da produção colonial. Vera Lúcia Amaral Ferlini considera, além das medidas citadas acima, a investigação dos recursos naturais existentes, a medição e definição das fronteiras, o estabelecimento de comunicações, a produção de informações sobre a capitania, como mapas, a ereção de marcos de defesa, a educação da população paulista, entre outras.[12] Estas ações reforçam a ideia de uma relação de dependência e reciprocidade entre metrópole e colônia aventada por José Jobson de Andrade Arruda.

Afirma Francisco Vidal Luna que a perda da autonomia em 1748 é costumeiramente observada como sinal de "decadência". Todavia, apesar de continuar pobre na metade do século XVIII – se tomada em relação a centros importantes da colônia, como Salvador, Recife e Rio de Janeiro – esta situação não poderia ser comparada com a do final do século XVII[13]. Para este autor e para Herbert S. Klein, a mineração na região das Minas Gerais fora fundamental no fornecimento do capital necessário para expandir a produção doméstica.[14] Vera Lúcia Amaral Ferlini aponta que o mesmo fenômeno econômico permitiu a experimentação, por parte de São Paulo, de um crescimento da sua rede mercantil; na mesma direção, "o fornecimento de gêneros para o abastecimento interno das minas" fomentou e estimulou sua economia.[15] Ainda antes, no final do século XVII e inícios do XVIII, segundo Ilana Blaj, a vila de São Paulo já iniciava um processo de desenvolvimento econômico, lento, de dimensões reduzidas, mas sustentado, baseado no seu setor mercantil e que paulatinamente integrava outras regiões.[16] São Paulo, diferentemente de momentos do século anterior, recebia estímulos que movimentavam sua economia, fossem de natureza produtiva, materializados em seus cultivos de subsistência, fossem de natureza mercantil, baseados na comercialização de mercadorias de outras regiões, ambos remetidos às minas em virtude da localização geográfica de São Paulo, fronteiriça a Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais. Além disso, havia, como polo de atração, o mercado consumidor em expansão da capitania do Rio de Janeiro, cuja capital centralizava a administração colonial e o entorno

---

[11] CANABRAVA, Alice Piffer. Op. cit. Loc. cit.

[12] FERLINI, Vera Lúcia Amaral. Op. cit., p. 240.

[13] LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. Op. cit., p. 29.

[14] Ibidem, p. 16.

[15] FERLINI, Op. cit. p. 241.

[16] BLAJ, Ilana. A trama das tensões: o processo de mercantilização da São Paulo colonial (1681-1721). *Resgate – Revista Interdisciplinar de Cultura*. Campinas, v. 1, n. 7, p. 143-150, 1997, pp. 145-146.

possuía uma produção agrícola considerável, localizada nas regiões dos Campos do Goitacazes e Vale do Paraíba. Tratava-se, então, de um processo integrador de várias regiões, em absoluta relação de complementaridade.

A economia paulista posicionou-se num novo patamar após a restauração da capitania. De fato, os impulsos econômicos do meio século anterior propiciaram este quadro favorável. A coroa portuguesa, por meio das medidas colocadas em execução, se não contribuiu diretamente, ao menos estimulou e não opôs obstáculos. Partindo da situação existente, na qual São Paulo era um ponto de convergência e de dispersão, onde rotas diversas encontravam-se e partiam dali para distintos lugares, estavam dadas as condições necessárias para o desenvolvimento econômico. Através de dois modos ocorria a sua inserção nos fluxos do mercado de abastecimento interno colonial em processo de relativa integração: por meio dos caminhos terrestres – cujas mercadorias tendiam a ser gêneros próprios produzidos por sua lavoura ou produtos recebidos de outras localidades, decisivamente, do sul; por meio das rotas marítimas – cujos produtos embarcados geralmente eram gêneros agrícolas em contraposição às manufaturas recebidas, originárias de centros da colônia, como Rio de Janeiro, Salvador e Recife, sendo estas últimas importações originárias de Portugal.[17] É fundamental lembrar que as explorações auríferas e toda a estrutura subjacente exigida emitiram os impulsos vigorosos de demanda que animaram a economia paulista. Também ganhou força o consumo interno da própria capitania, estimulado pelo sucesso da economia agrícola, mormente a lavoura canavieira. Destacavam-se naquelas comunicações, segundo Alice Piffer Canabrava, duas rotas, uma terrestre e outra marítima. Dentre as rotas terrestres, aquela que era considerada de maior importância, segundo esta autora, era a que procedia do sul, a partir dos campos de Viamão, no continente de São Pedro, alcançando a vila de Sorocaba, onde ocorria a famosa feira de animais. A rota do mar, através da navegação de cabotagem,[18] era a mais importante dentre todas aquelas

---

[17] MENZ, Maximiliano M. Centro e periferias coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818). *Revista de História*, Brasil, n. 154, p. 251-266, june 2006. ISSN 2316-9141. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/19028/21091>. Acesso em: 25 oct. 2014, pp. 256-258.

[18] Adotamos o termo cabotagem a partir das considerações elaboradas por Bernardo José Maria de Lorena e Silveira – capitão-general e governador da capitania de São Paulo no período de 1788 a 1797 – quando entregou seu relatório de governo ao novo capitão-general António Manoel de Melo e Castro Mendonça (1797-1802). Nesse relatório tecia a respeito do comércio algumas considerações de como o encontrara e como deixava ao seu sucessor: "A Cabotage, era o Comercio que aqui se fazia por mar até o ánno de 1789, prezentemente achasse o Comercio do Porto de Santos para Europa estabelecido, como hé notorio, e como tenho feito prezente a S. Mag.e pelos Mapas das Cargas dos Navios, remetidos pela Secretaria de Estado; Parece-me que podem presentemente carregar em Santos 12 Navios por anno." ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação*

que serviam à movimentação do mercado de abastecimento interno e tinha a vila de Santos como referencial. No fim do século XVIII, ela se desdobrou também para atender ao mercado externo, tanto a partir de demandas da população paulista como do comércio exterior em relação a produtos originários de São Paulo.[19]

A vila de Santos cumpriu uma importante função nesse processo. Esteve em relação direta com a vila e depois cidade de São Paulo, desde os tempos imemoriais do início da colonização. O aperfeiçoamento desta relação simbiótica efetivou-se com maior intensidade a partir da segunda metade do século XVIII porque São Paulo havia se tornado um importante centro econômico, detentor de vida própria, em virtude da formação de um agrupamento mercantil debruçado em várias formas de ganho monetário na própria localidade, mas que também emitia impulsos e animava outras regiões da capitania, tanto pelo poder arregimentador do capital mercantil,[20] quanto pela "invasão paulistana" em áreas que emitiam sinais positivos na busca de oportunidades de lucro.[21] Santos exerceria uma relação de complementaridade, dando à capital a feição externa que esta não possuía. Coube, então, a cada uma das localidades, uma função que, apesar de demonstrar uma relação direta entre ambas, abrangia o contexto econômico da capitania como um todo. Caio Prado Júnior, em um trabalho tornado clássico pelos anos e pela visão de alcance esboçada, torna muito clara essa relação. Para este autor, o sistema *São Paulo-Caminho do Mar-Santos* era "o eixo, a base do organismo econômico da capitania", onde cada um dos dois polos cumpre uma função nesta relação, a primeira como "centro natural do planalto" e a outra como porto marítimo.[22]

Santos dividiu uma função que historicamente não poderia ser executada somente por São Paulo porque, como afirma Caio Prado Júnior, "não fosse a fatalidade da Serra do Mar, e estas duas funções [centro natural do planalto e porto marítimo] caberiam a um só centro, que englobaria o que hoje constitui as duas cidades".[23] Tampouco a vila de

---

official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo. São Paulo: Escola typographica Salesiana, 1904, vol. 15, pp. 124-126.

[19] CANABRAVA, Alice Piffer. Op. cit., pp. 193-194.

[20] Para um aprofundamento a respeito do poder dinâmico do capital mercantil, ver ARRUDA, José Jobson de Andrade. Comércio Colonial e Exclusivo Metropolitano. In: Tamás Szmrecsányi. (Org.). *História econômica do período colonial*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, v. I, p. 217-223, 2002.

[21] BLAJ, Ilana. Op. cit., p. 147.

[22] PRADO JÚNIOR. Caio. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da Cidade de São Paulo. In: _____. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-403-8. 106-107.

[23] Ibidem, p. 106.

São Vicente, núcleo colonizador e organização jurídico administrativa primitiva, cabeça da antiga capitania homônima, poderia tê-lo feito, em que pese sua condição geográfica peculiar e as determinações do correspondente processo histórico em que esteve inserida, das quais não nos é conveniente tratar neste espaço. Isto tomado em consideração porque as cidades mais importantes do período colonial, Rio de Janeiro e Salvador, estavam posicionadas na costa, reunindo no seu núcleo as tarefas burocráticas da administração portuguesa e as atividades mercantis, vinculadas diretamente com as relações características da natureza econômica do ultramar. Neste sentido, São Paulo se afastou deste padrão.

Entendemos que a restauração da capitania e os efeitos do renascimento agrícola, que no caso de São Paulo alçou o açúcar à condição de principal mercadoria produzida, trouxeram condições estruturais para que a vila de Santos se transformasse numa importante praça de comércio e seu porto adquirisse caráter estratégico, principalmente se observados os desdobramentos históricos posteriores. Portanto, duas dimensões podem ser eleitas como instâncias privilegiadas de entendimento do hipotético processo de desenvolvimento econômico experimentado pela vila portuária: a primeira, de natureza jurídico-administrativa, refere-se ao papel da coroa portuguesa na elaboração de diretrizes governamentais e sua respectiva aplicação a fim de fomentar a atividade econômica, diretrizes estas que visavam à capitania como um todo, mas que tinham relações diretas e indiretas com Santos; a segunda, de natureza econômica, refere-se à forma de integração de Santos ao complexo econômico paulista, especializado na produção de gêneros de subsistência – base de um intercâmbio regional – e produtos coloniais – por meio dos quais estabelecia relações comerciais com a metrópole. Enquanto a primeira é percebida na legislação colonial e nas medidas tomadas pelas autoridades coloniais da capitania, a segunda é passível de ser aferida através das estatísticas de exportação, principalmente, pela quantidade de açúcar embarcado e pela diversidade de gêneros comercializados na praça, indicando, grosso modo, as regiões de que eram originários.

A historiografia ressalta há bastante tempo a importância da vila de Santos e de seu porto para o conjunto da capitania. A obra de Caio Prado Júnior referida acima – publicada pela primeira vez em 1935 – foi um dos primeiros estudos a reforçar a posição da vila e de seu porto para a capitania, principalmente quando são observadas as últimas décadas do período colonial. Em outro trabalho, publicado na mesma década, realçando as condições privilegiadas de São Paulo, Caio Prado Júnior mais uma vez referiu-se ao sistema São Paulo-Caminho do Mar-Santos, às funções preenchidas por cada uma das localidades e

às condições geográficas muito favoráveis de ambas. Do porto de Santos ressaltou as excelentes condições da formação geográfica para a constituição de um porto natural de características únicas.[24]

Outro trabalho que segue uma linha de análise parecida, mas que focaliza os desdobramentos históricos daquela relação nos momentos anteriores a 7 de setembro de 1822, é o capítulo intitulado *São Paulo*, da obra coletiva *História geral da civilização brasileira*, produzido por Sérgio Buarque de Holanda. O autor inicia o capítulo pelas descrições do viajante inglês John Mawe, publicadas no seu *Travels in the interior of Brazil*. Aborda, a princípio, o sul da capitania, região do atual estado do Paraná, apenas para introduzir o relato do mineralogista inglês. O desenvolvimento do seu argumento concentra-se em Santos e na função comercial crescente atribuída à vila e ao seu porto pelos gêneros produzidos "serra acima", num patamar de constante abundância e diversidade, liderados pelo açúcar.

O autor relaciona essa condição de crescente prosperidade atingida pela vila portuária ao melhoramento das comunicações – obra de diversos capitães-generais e entre as quais se destaca a calçada construída na administração de Bernardo José Maria Lorena e Silveira – e à política de exportação – que conheceu oscilações de acordo com a administração e a conjuntura econômica do período.

O que ressalta na construção narrativa das primeiras páginas do trabalho de Sérgio Buarque de Holanda é a importância que atribui à vila marítima e sua profunda relação com o processo geral de desenvolvimento econômico da capitania. Destaca apenas duas localidades, Santos e São Paulo, e apresenta, ainda que de um viés diferente de Caio Prado Júnior e sua concepção de sistema, as relações entre a marinha, a capital e as terras de "serra acima" como organicamente cingidas e fundamentais para o desenvolvimento do organismo da capitania como um todo.[25]

Maria Thereza Schorer Petrone, na clássica obra *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*, trata, também, das relações entre Santos e o restante da capitania em razão de sua função portuária. No oitavo e último capítulo, ao abordar a comercialização do açúcar em São Paulo, analisa a política de exportação da

---

[24] PRADO JÚNIOR, Caio. Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo. In: _____. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-403-8, pp. 116-117.

[25] HOLANDA, Sérgio Buarque de. São Paulo. In _____ (org.) *História geral da civilização brasileira*. 8ª ed. Tomo II, vol. 2º. São Paulo Difel, 2004, pp. 415-424.

capitania antes de 1808, desfia as diversas medidas tomadas pelos capitães-generais a fim de animar o comércio, principalmente o intercâmbio de natureza ultramarina. Embora muitas daquelas medidas fossem contraditórias umas em relação às outras, haja vista o fato de se tratar de administrações e pontos de vista diferentes em relação ao mesmo tema, o objetivo que as permeava era tornar o porto de Santos procurado por embarcações e ao mesmo tempo lograr contatos comerciais mais permanentes com a metrópole. Ressalta, também, a autora, as preocupações dos capitães-generais com as comunicações que se realizavam entre São Paulo e Santos.[26]

Outra perspectiva é proposta pelo trabalho de Alice Piffer Canabrava. No seu clássico *Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765-67*, publicado em 1972, a autora, apesar de estender o foco de sua análise para o conjunto da capitania, traz dados extremamente importante para situar a posição de Santos no início da administração do Morgado de Mateus. Em linhas gerais, tomando os dados de Santos e analisando-os em relação aos das demais vilas, tem-na entre as primeiras da capitania, e, em algumas variáveis, apenas atrás de São Paulo. Possuía a maior renda por indivíduo, a segunda maior por família e a terceira riqueza da capitania. Junto a Itu, detinha o maior índice de concentração de riqueza e o maior porcentual de famílias na maior faixa de riqueza, acima de 1:000$0000. A conclusão a que se pode chegar com estes dados é que, possivelmente, a vila portuária concentrava um setor econômico dinâmico, remunerador para um grupo de sua população. Não é possível conjecturar, a partir dos dados expostos por Alice Piffer Canabrava, qual a sua natureza, se era exatamente um estrato profissional ou um contingente populacional diluído em várias ocupações. Contudo, o que nos interessa, é que havia circulação de riqueza na vila, indicativo de atividade econômica.[27]

Em trabalhos mais recentes, como a dissertação de Ricardo Felipe di Carlo, *Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1175-1836,*[28] e os artigos de Denise Aparecida Soares de Moura, *Entre o Atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num*

---

[26] PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo:* expansão e declínio (1765-1851). São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968, pp. 140-151.

[27] CANABRAVA, Alice Piffer. Op. cit., pp. 198-199.

[28] DI CARLO, Ricardo Felipe. *Exportar e abastecer*: comércio e população em Santos, 1775-1836. 2011. 317 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo.

porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808-1822),[29] e *Subsistemas de comércio costeiros e internalização de interesses na dissolução do Império Colonial português (Santos, 1788-1822),*[30] aquelas dimensões são abordadas, ainda que o sejam privilegiando outros aspectos. No caso específico do trabalho de Ricardo Felipe di Carlo, associando a crescente riqueza da vila ao sucesso da lavoura açucareira – demonstrada pela estrutura de posse de escravos –, unificando a relação da vila com o restante da capitania às diversas políticas dos capitães-generais. Já os artigos de Denise Aparecida Soares de Moura, ao tratarem da posição do porto de Santos em relação ao comércio regional e ultramarino, privilegiam a dinâmica da vila consonante à da capitania.

Apesar das diferentes perspectivas das análises, as duas dimensões referidas acima – elaboração e aplicação de medidas governamentais e a integração do porto de Santos ao complexo econômico da capitania – perpassam todos os trabalhos citados: alguns abordando-as de maneira direta, outros privilegiando diferentes aspectos. Mas foram duas características de extrema importância – se é que assim podemos denominá-las – fundamentais do processo histórico vivenciado pela capitania de São Paulo e pela vila de Santos entre o final do século XIX. Ao mesmo tempo, não se pode esquecer que este mesmo processo foi apenas um desdobramento de movimentos maiores, imanentes à natureza do Antigo Sistema Colonial e à conjuntura política europeia.

Nossa intenção primeva era estudar a vila de Santos. Contudo, percebemos no decorrer dos trabalhos que a vila quinhentista era o resultado materializado da movimentação mercantil estabelecida no seu porto. Ainda assim, seria por meio da análise da sua evolução econômica e demográfica que poderíamos verificar os resultados daquele processo. Nos esboços iniciais e no projeto de pesquisa, parecia-nos que a vila de Santos, com todos os seus atributos e condições, havia sido decisiva para levar a cabo o processo de diversificação agrícola e consolidação da lavoura de exportação da capitania de São Paulo. Foi efeito e também causa daquele processo. A praça mercantil e seus agentes foram

---

[29] MOURA, Denise. Entre o atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808-1822). *Tempo* (Niterói. Online), v. 17, p. 95-116, 2013. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/site/wp-content/uploads/2013/06/v17n34a09.pdf>. Acesso em: 15 set, 2014.

[30] MOURA, Denise Aparecida Soares de. Subsistemas de comércio costeiros e internalização de interesses na dissolução do Império Colonial português (Santos, 1788-1822). In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, vol. 30, nº 59. pp. 215-235, 2010. Disponível em: <www.scielo.br/pdf/rbh/v30n59/v30n59a11.pdf>. Acesso em: 24 jun, 2013.

elementos de viabilização, tanto do envio de gêneros agrícolas quanto do recebimento de manufaturas.

Trabalhávamos com a hipótese de que poderiam ter existido determinações e ações governamentais apontadas diretamente para a vila de Santos ou que a tivessem como objeto. Nessa linha de raciocínio, a vila teria sido determinada como elemento decisivo para realizar a última etapa da política mercantilista, reformada com elementos próprios da Ilustração: a circulação, ou, em outras palavras, a comercialização da produção agrícola da capitania, cujos governos pós-restauração, dentro de suas possibilidades, trataram de estimular. Política, segundo Fernando Novais, surgida a partir de Pombal, mas que, em virtude das condições estruturais do período, foi continuada e aprimorada pelos ministros de D. Maria I.[31]

Pela análise da documentação obtida, percebemos que se tratou de um processo muito maior, vinculado, em linhas gerais, à política reformista do período, cujos objetivos principais eram desenvolver a metrópole através da integração da colônia, numa divisão do trabalho muito bem formulada, e assegurar a manutenção dos domínios coloniais, mormente da América portuguesa, o principal do império ultramarino português. O que se objetivava não era desenvolver a vila de Santos, mas sim estimular as relações da capitania de São Paulo com a metrópole e atar, ou melhor, integrar definitivamente, tanto o seu território, quanto os adjacentes – os quais permaneciam em iminente risco de perda diante da ação dos espanhóis – ao complexo colonial, e consequentemente, ao sistema. Contudo, pelas dimensões desse trabalho, nos propusemos a realização de uma tarefa mais modesta.

É possível, portanto, que haja algum sentido quando nos propomos realizar um estudo sobre o processo de consolidação do porto de Santos como via marítima da capitania de São Paulo. Nesse caso específico, o estudo propriamente da vila deixa de ser o móvel principal e torna-se a materialização, ou, ao menos, os possíveis resultados daquele processo que abrangeu as áreas economicamente ativas da capitania e que tinham relação direta com a cidade de São Paulo. E este processo, que geralmente é obnubilado e diminuído pelos sucessos proporcionados pela lavoura cafeeira a partir da segunda metade do século XIX, seguiu a toda velocidade, a todo pano, pois, quando o café assumiu o lugar do açúcar como principal mercadoria produzida em solo paulista, segundo Maria Thereza Schorer Petrone, encontrou em Santos uma infraestrutura razoável montada.

---

[31] NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 9ª ed. São Paulo: Hucitec, 2011, pp.

É preciso ressaltar que não diminuímos o papel da vila de Santos em todo esse processo. É sabida a importância do seu porto desde os primórdios da colonização, primeiro como via de contato com as outras capitanias e metrópole; depois, ainda que de forma breve, como via marítima para o envio dos quintos do ouro para Portugal, no início da exploração aurífera. Também, por meio de informações obtidas em recenseamentos, há indícios bastantes seguros da existência de um corpo de comerciantes e agricultores com elevada renda, mantendo-se em contato permanente com outras vilas da marinha e com o Rio de Janeiro. Nossa intenção é, desse modo, apenas dimensionar o objeto e não o tornar maior do que realmente foi.

Nestes termos, sua relação estreita com São Paulo alcança um grau de inteligibilidade maior. Apoiando-nos na chave explicativa proposta por Caio Prado Júnior, passamos a perceber São Paulo, o Caminho do Mar e Santos, no final do século XVIII e início do XIX, como sistema principal que articulava todas as áreas economicamente ativas da capitania e regiões das capitanias adjacentes, conformando uma totalidade orgânica de relações baseadas na produção e circulação, com graus maiores ou menores de unidade. Pela importância da cidade de São Paulo como sede do aparato administrativo da capitania, como detentora de uma próspera classe de comerciantes e como ponto de convergência e dispersão de diversas rotas terrestres, a ausência de uma face marítima fazia-se deveras evidente, ainda mais se tomando em consideração as cidades do Rio de Janeiro e Salvador, sedes administrativas de suas respectivas capitanias, detentoras de numerosa classe de comerciantes e de portos marítimos com relações comerciais intensas. Evidencia-se o sentido dessa hipótese pelo grau de relacionamento das duas localidades e pela intensidade das relações comerciais estabelecidas, com fluxos constantes entre a marinha e as regiões de serra acima, verificada nos dados obtidos a partir dos mapas de exportação e de carga produzidos na Alfândega de Santos.

Portanto, objetivamos demonstrar nessa pesquisa a consolidação do porto de Santos como via marítima do comércio exportador da capitania de São Paulo, a relação articulada entre as diversas partes da capitania e regiões fronteiriças e, por consequência, sua integração cada vez maior com a metrópole, realizando-se neste processo as diretrizes gerais da Coroa portuguesa quando resolveu restaurar a capitania na década de 1760.

A partir do que enunciamos acima, objetivamos perceber indícios do hipotético processo de desenvolvimento econômico vivenciado por aquela vila e a consolidação de seu porto como principal canal de comunicação com o exterior

Nossa hipótese de trabalho baseia-se em dois questionamentos:

1º - Experimentou a vila de Santos algum progresso entre as últimas décadas do século XVIII e as primeiras do século XIX?

2º - É possível perceber, por meio da evolução do comércio exterior, a consolidação do porto de Santos?

O período delimitado como objeto deste estudo está estabelecido entre os anos de 1788 e 1822. É importante ressaltar que estas pouco mais de três décadas estão marcadas pelo signo da derrocada do Antigo Regime e desintegração do Antigo Sistema Colonial. A capitania de São Paulo e a vila de Santos tiveram suas trajetórias marcadas pelas injunções deste período de crise. O primeiro marco escolhido refere-se ao início da administração do capitão-general Bernardo José Maria Lorena e Silveira (1788-1797), cujo governo é marcado tanto pela instituição do monopólio de exportação da produção da capitania por meio do porto de Santos quanto pelo estabelecimento de modo definitivo da expansão da lavoura açucareira e do aumento constante da produção e exportação do açúcar paulista, movimentos da esfera produtiva e mercantil de grande repercussão na economia portuária. O segundo marco temporal refere-se à modificação do status político e econômico da colônia portuguesa na América em virtude dos acontecimentos políticos concluídos no seu processo de independência política, o que, por si só, elimina a vinculação com o aparato jurídico-administrativo português. Dentro destes marcos, são importantes, sem dúvida, a revogação do monopólio de exportação do porto de Santos pelo capitão-general António Manuel de Melo e Castro de Mendonça (1797-1802), o seu restabelecimento pelo capitão-general António José da Franca e Horta (1802-1808), a vinda da família real portuguesa para a sua colônia americana e os acontecimentos inseridos nos seus desdobramentos, como o estabelecimento da sede da monarquia portuguesa na colônia, a instituição do livre comércio para o Estado do Brasil e sua elevação à condição de Reino Unido junto a Portugal e Algarves. Portanto, as balizas que circunscrevem o período objeto do estudo são de natureza administrativa, mas não deixam de obedecer aos imperativos daquele período de crise.

Esta dissertação está dividida em três capítulos que, em linhas gerais, obedecem à ordem de questionamentos acima e à tentativa de construção do objeto de estudo.

O capítulo primeiro, intitulado *Uma vila em movimento: Santos, 1788-1822*, tem como objetivo o intento de construir um panorama da vila portuária entre o fim do século XVIII e o início do seguinte. Por meio de relatos de viajantes estrangeiros, correspondências

de funcionários da Coroa portuguesa e dados demográficos almeja-se indicar algumas características que permitam ao leitor ter uma dimensão, ainda que de forma apenas distante, da transformação ocorrida naquele período. Esboça-se um quadro da vila em parte do século XVIII, indicando os efeitos tanto do afluxo do ouro das minas recém descobertas no centro da América portuguesa quanto da sua rarefação, algumas indicações a respeito do ocaso da capitania de São Paulo e de sua retomada e o impacto do revivescimento da agricultura de exportação. A apresentação de alguns dados demográficos visa a confirmar algumas linhas já expostas pela historiografia.

O segundo capítulo, denominado *O sistema São Paulo-Caminho do Mar-Santos* analisa as relações entre o porto de Santos e o restante da capitania, principalmente com a cidade de São Paulo, por meio do eixo de ligação entre a vila portuária e as áreas de "serra acima", o Caminho do Mar. Utilizamo-nos da ideia de sistema proposta por Caio Prado Júnior para verificar a importância e a significação dessa ligação entre as duas regiões e da dinâmica comercial estabelecida, focalizando, principalmente, o papel do porto de Santos como interligação das áreas do planalto paulistano com o restante da colônia.

O terceiro capítulo, intitulado *Dinâmica do comércio exportador paulista*, pretende demonstrar, por meio de alguns dados obtidos através da documentação estatística governamental, a afirmação do porto de Santos como principal via marítima da capitania de São Paulo. Nele são apresentadas as duas modalidades do comércio exportador, o local e o ultramarino, as mercadorias e as praças que as recebiam, os agentes de parte do processo, os negociantes radicados na vila e uma análise geral do comércio portuário. Para isso, utiliza-se, além da correspondência administrativa de agentes da Coroa portuguesa, informações estatísticas como mapas de exportação e importação e mapas de carga e embarcações.

1. UMA VILA EM MOVIMENTO: SANTOS, 1788-1822

É presumível que por volta de 1782, cerca de dezessete anos depois do início do governo do Capitão-General Luís António Botelho de Souza Mourão (1765-1775), no qual restaurou-se a capitania de São Paulo, o Juiz de Fora e da Alfândega da vila de Santos, Marcelino Pereira Cleto, dispusesse de alguns momentos do seu expediente cotidiano para se debruçar sobre outras questões que não fossem pertinentes a um funcionário da Coroa portuguesa, alocado em alguma possessão ultramarina. Do antigo prédio da Alfândega do porto de Santos, tendo o Largo do Canéu ao alcance de sua visão, deixou para os pósteros a *Dissertação a respeito da Capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la*, fruto de suas elucubrações.[32] Datada de 25 de outubro de 1782, esta memória, ou, melhor, este breve estudo, se inseriu, em linhas gerais, na tradição e nos debates que se sucederam durante todo o século XVIII, principalmente em Portugal – mas também em suas colônias – a respeito de questões que envolviam sua sobrevivência e de seus domínios, acossados por Inglaterra e França, potências europeias não somente consolidadas naquele período, mas em posição de avanço.[33]

Quais seriam as razões que levariam um funcionário da Coroa portuguesa num rincão qualquer de um domínio ultramarino a elaborar uma proposta de intervenção na realidade? Respondia a um "chamado" da própria época?

Marcelino Pereira Cleto deixou no próprio texto as razões para a elaboração da sua dissertação:

> As luses, q cercaô o Trono, são tantas, q. á vista dellas He desnecessario, q hum humilde Vassallo exponha, quaes ao seu parecer, e pelo conhecim.to da Capitania, seriaô as providencias, q poderiaô faser ressucita-la; porem sem embg.o da superfluidade, ellas se expoem em rasaô de Vassalo, e para mostrar, q dedicado ao Serviço de S. Mag.de, por todos os modos procuro cumprir com esta indispensavel obrigação.

Afora a humildade e a prontidão do funcionário em colocar-se à disposição do real serviço, o fato é que o escrito de Marcelino Pereira Cleto se insere numa tradição

---

[32] CLETO, Marcelino Pereira. Dissertação a respeito da capitania de S. Paulo, sua decadencia e modo de restabelecel-a, escripta por Marcellino Pereira Cleto em 25 de outubro de 1782. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*. vol. XXI. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1900, p. 195.

[33] A este respeito, veja-se o primeiro capítulo da obra-prima de Fernando A. Novais. NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808).* 9ª ed. São Paulo: HUCITEC, 2011, pp. 17-56.

desempenhada por intelectuais coloniais e metropolitanos e por funcionários da Coroa na segunda metade do século XVIII, qual seja, discutir os rumos das várias partes do império português num período extremamente crítico – do ponto de vista do equilíbrio internacional – nas relações diplomáticas e comerciais. Mais especificamente, vários homens dedicaram parte do seu tempo e de seu ofício para pensar a situação excepcional da capitania de São Paulo no conjunto da América portuguesa.

Marcelino Pereira Cleto, aparentemente bastante preocupado com o estado geral não só da capitania de São Paulo, mas também da vila do porto de Santos, elaborou algumas propostas para sanar aquela situação. O que se destaca no seu escrito é a ênfase no valor da agricultura do litoral, a qual, na sua opinião, era a mais rentável e por isso deveria merecer mais atenções, principalmente pelo estímulo ao povoamento da região; que se deveria estimular o comércio direto com a metrópole por meio do contrato estabelecido com a Companhia de Vinhos do Alto Douro da cidade de Porto, além do estabelecimento de relações mercantis por meio dos contratos do sal e da pesca das baleias; que a vila de Santos, em virtude da localização, das boas condições do seu porto – único equipado com alfândega – e por ser a melhor da capitania, deveria abrigar a sede do governo da capitania, a junta da fazenda, a casa de fundição, além dos regimentos dos voluntários e da própria praça de Santos.[34]

Obviamente, além da importância da sua inserção numa época específica e a proposta de resolução de problemas determinados, a narrativa de Marcelino Pereira Cleto destaca-se por colocar o crescimento populacional, o desenvolvimento da agricultura, a ampliação do comércio e a vila de Santos como o cerne da cessação do estado de decadência da capitania de São Paulo. À exceção do último item, os demais foram, na medida do possível, alvos da política metropolitana realizada pelos governadores da capitania. Um "mero" funcionário da Coroa, aparentemente muito bem situado em relação aos problemas e necessidades da região em que servia, é algo que pode levar a uma especulação a respeito das origens do magistrado no sentido de perscrutar o tipo de sua formação, ou, também, de que, efetivamente, aquelas medidas eram as mais urgentes para melhorar o estado geral da capitania.

1.1.UMA CAPITANIA EM DECADÊNCIA? RELATOS E HISTORIOGRAFIA

[34] CLETO, Marcelino Pereira. Op. cit. pp. 203-204.

Além da *Dissertação a respeito da Capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la*, outras memórias e escritos enfatizam a questão da estagnação e decadência da capitania.[35] Ana Paula Medicci, num primeiro trabalho publicado no ano de 2005, constatava no discurso de autoridades coloniais e memorialistas a consideração a respeito da fertilidade das terras paulistas e, ao mesmo tempo, do pouco empenho da população, segundo essa mesma literatura, em laborá-la.[36] Numa segunda produção, a autora retomava os mesmos argumentos, contudo a partir da ideia de "estagnação", constante naqueles escritos.[37] Discutindo a especificidade de cada um, a autora percebeu um mesmo sentido nas argumentações, onde ficava evidente a necessidade de desapropriação das terras ocupadas por pequenos posseiros e o seu aproveitamento para a lavoura destinada ao comércio exportador. Ao mesmo tempo, deveria a população livre, mais especificamente, os indígenas, ser engajada no desenvolvimento da lavoura. Segundo Medicci, o argumento da "decadência" fundamentou aqueles discursos como elementos de retórica ou supostas "expressões" da realidade paulista e como instrumento justificador e defensor da implantação "de práticas favoráveis aos interesses de grupos de poder locais", onde aquilo que era uma demanda local ou de um determinado agrupamento, adquiria o estatuto de reivindicação de toda a capitania.[38]

Renato de Mattos, por sua vez, trabalhando especificamente com a dissertação de Marcelino Pereira Cleto, corrobora hipótese já aventada por Ana Paula Medicci em relatório de qualificação de doutorado, que aponta a possibilidade de uma defesa dos interesses de negociantes ou produtores vinculados ao porto de Santos, assim como uma

---

[35] Ana Paula Medicci e Renato de Mattos discutiram o caráter de várias destas memórias e escritos, entre as quais podemos destacar, além do trabalho de Marcelino Pereira Cleto: *Reflexões sobre o estado em que se acha a agricultura na Capitania de São Paulo* (1788), de José Arouche de Toledo Rendon; *Jornais das viagens pela Capitania de São Paulo de Martim Francisco Ribeiro de Andrada, estipendiado como inspector das minas e matas, e naturalista da mesma capitania, em 1803 e 1804*, *Diário de uma viagem mineralógica pela Província de São Paulo no ano de 1805*, ambos de Martim Francisco Ribeiro de Andrada; *Memória sobre o melhoramento da Província de São Paulo* (1810), *Memória sobre a Agricultura no Brasil* (1814), ambas de Antonio Rodrigues Veloso de Oliveira. MEDICCI, Ana Paula. De capitania à província: o lugar de São Paulo nos projetos do Império, 1782-1822. *Associação Nacional de História – ANPUH - Anais XVIII – Simpósio nacional de História*. Londrina, 2005, p. 8. IDEM. Expansão mercantil em São Paulo: 'decadência' e 'vadiagem' nos discursos de memorialistas, viajantes e autoridades públicas, 1782-1822. *Almanack* braziliense. nº. 1, págs. 94-102. Maio de 2005, p. 95. MATTOS, Renato de. *Política, Administração e Negócios:* a capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788 – 1808). 2009. 220 fl. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, p. 62-69.

[36] MEDICCI, Ana Paula. *Op. cit.*, pp. 95-96.

[37] Idem. De capitania à província: o lugar de São Paulo nos projetos do Império, 1782-1822. *Associação Nacional de História – ANPUH - Anais XVIII – Simpósio nacional de História*. Londrina, 2005, pp. 6-7.

[38] Ibidem, p. 7.

cooptação do mesmo em virtude da força daqueles indivíduos.[39] Ou seja, para este autor, assim como para Medicci, a produção daqueles relatos obedecia a imperativos de ordem local ou regional, materializados no interesse de grupos sociais ou econômicos.

A documentação que compulsamos, principalmente aquela de caráter administrativo, reunida na publicação *Documentos interessantes* do *Arquivo do Estado de São Paulo* e no *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco*, retrata a capitania-geral de São Paulo e a vila do porto de Santos desde o momento da restauração da autonomia em 1765 como decadentes e estagnadas, expressões estas que prevaleceram ainda por bastante tempo quando se tratava de assunto a respeito do litoral e de sua população. Além dos documentos presentes naqueles corpos documentais, as memórias – como a de Marcelino Pereira Cleto – também foram importantes e tendiam, como já citamos acima, a "registrar" aquele estado de coisas.

Aliás, o epíteto "decadente" era comumente utilizado para descrever qualquer situação em que, provavelmente, exigiam-se medidas governamentais que pudessem alterar a realidade existente de uma região ou mesmo para atrair a piedade da Coroa e de seus emissários em alguma questão específica. Vejamos, ainda que de forma breve, alguns exemplos.

Diego de Toledo Lara Ordoñez, em representação enviada diretamente ao reino na qual discorria a respeito da qualidade do açúcar paulista, de má fama na metrópole, informa que no ano de 1751, quando se instituíram as mesas de inspeção do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Maranhão, apenas estas capitanias exportavam os dois principais gêneros da agricultura da América portuguesa o açúcar e o tabaco – este, especificamente pela Bahia. Segundo Ordoñez, São Paulo não exportava qualquer produto para o comércio europeu. Nesse sentido, Santos, seu principal porto, que em tempos passados havia sido "muito comerciante", encontrava-se em grande decadência.[40]

Em outro documento, neste caso, uma carta datada de 2 de maio de 1801, discorrendo sobre o comércio e a agricultura, o governador Castro e Mendonça dizia que a Guerra das Laranjas, estabelecida com a Espanha – e que causou repercussões na América portuguesa – veio a perturbar o comércio e a agricultura da capitania que estavam apenas a sair do berço. Cortou em flor as "grandes esperanças" que prometiam prosperidade através

---

[39] MATTOS, Renato de. Op. cit., pp. 63-71.

[40] ". [Representação de Diogo de Toledo Lara Ordonhes]. DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Gráfica Canton Ltda., 1967, vol. 89, pp. 140-143.

do surgimento de numerosos engenhos no seu governo. Passados trinta e seis anos, o comércio e a agricultura mal começavam a engatinhar na capitania de São Paulo, segundo Castro e Mendonça.[41]

Dois anos depois, escrevia o capitão-general Franca e Horta, sucessor de Castro e Mendonça, que, se os membros da Câmara de Paranaguá calculassem bem os resultados da sua medida,[42] e com ela concordassem, afluiriam por "huma especie da patriotismo" a levantar a capitania do abatimento em que se encontrava há tantos anos, "já mendigando das outras o necessr.º p.ª o seu consumo, já dispondo por terceiras maons os seus efeitos". Quase uma cópia da anterior, ou melhor, em termos semelhantes, outra carta enviada no mesmo dia para a Câmara da vila de São Luiz de Paraitinga, Franca e Horta reforçou o estado da capitania, que precisava ser levantada do abatimento e pobreza nos quais gemia havia tantos anos. Para reforçar o seu argumento, o capitão-general dizia que as capitanias-gerais do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco estavam em estado florescente, nas quais lavradores e comerciantes realizavam o seu trabalho em conformidade, enquanto isso, nas capitanias que chamava de subalternas, nas quais "desgraçadamente" se inclui São Paulo, viam-se "necessidades, e mizeriaz; pobres de população, pobres de cabedaes, porq. mendigando de terceiras mãons pª. a disposição dos seus effeitos, os vendem pelo q. lhos querem pagar, e comprão o necessr.º pelos preços, q. lhes querem pôr".[43]

Na primeira missiva, em crescente oposição aos resultados de seu antecessor, afirmava Franca e Horta que nunca o comércio e a agricultura da capitania de São Paulo floresceram tanto como no governo de Lorena e Silveira. Isto denota o objetivo da argumentação, onde o termo "abatimento" é aplicado tanto como justificativa de uma medida a ser tomada, como também uma maneira de colocar em termos novos uma determinação real, a qual o antecessor não fora capaz de cumprir.[44] Na segunda carta, além de trazer à baila os mesmos argumentos expostos aos membros do senado da vila de Paranaguá, Franca e Horta os reforça, não sabemos a razão, quando a ênfase deveria recair na correspondência

---

[41] [Carta de 2 de maio de 1801] nº26 Sobre o Commercio e a Agricultura. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Typographia Aurora, 1898, vol. 30, pp. 54-55.

[42] Trata-se da medida que direcionou grande parte da exportação de toda a produção da capitania unicamente pelo porto de Santos, a qual teremos a oportunidade de analisá-la com mais vagar no último capítulo deste trabalho.

[43] [Carta] CCXII [de 26 de setembro de 1803] Para a Camr.ª da V.ª de Parnaguá sobre o comercio exterior da Capitania. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Edição do Instituto Histórico Geográfico de S. Paulo, 1937, vol. 55, pp. 174-176.

[44] Neste caso específico, ampliar as relações entre a capitania de São Paulo e a metrópole.

enviada à vila da marinha, onde os efeitos de sua política faziam-se mais evidentes. Por outro lado, como o seu intuito era justificar a medida tomada, o capitão-general afirmava que a felicidade dos súditos dependia do bom funcionamento da relação entre agricultura e comércio, o que, por sua vez, demandaria uma política como a de direcionamento de grande parte da produção paulista para a metrópole via porto de Santos.[45]

Estes foram apenas alguns exemplos da utilização do argumento da "decadência" perante indivíduos que podiam medi-la, pois eram colonos e viviam a própria realidade da capitania. Podemos novamente perceber a utilização do mesmo argumento, não obstante, com maior ênfase, em outro documento do mesmo ano enviado a D. Rodrigo de Souza Coutinho. Franca e Horta, perante um superior com grande trânsito junto aos órgãos da administração real, pintava um quadro ainda mais apocalíptico do estado da capitania de São Paulo, focalizado principalmente sobre a agricultura. A citação é extensa, mas nos permite dimensionar a mudança, não do argumento, como já dissemos, mas da sua entonação:

> Na Conformidade das Ordens de V. Ex.ca, e das minhas instruçoens § 6. Artigo 4, tenho me empregado quanto outros negócios me tem permitido em promover os meios q' me tem parecido mais efficazes para activar o Comercio, q.' se acha *por extrêmo estagnado*, assim como *a Cultura desanimada, especialmente a do Anil, e do Algodaõ, pois q'. aquelle dezapareceu, em Rama já se naõ vê; a farinha, o feijão, o Milho, o mesmo toucinho com que ordinariamente se socorriaõ outras Capitanias, a penas se forneciaõ a propria por preços exorbitantes. Engenhos de Assucar tem sido igualmente abandonados,* como farei vêr a V. Ex.ca, logo q.' otempo mo permita, desanimando aos Lavradores a impossibilidade das Exportaçoens senaõ pro preços modicos p.a as outras Capitanias, q'. ainda haõ de lucrar em novas Exportaçoens para a Metropole.[46] [grifos nossos]

Parece-nos bastante evidente que, diante de uma autoridade superior na hierarquia da administração, o referido capitão-general elevou o tom a respeito da "decadência" e "estagnação" da capitania. Servia como pano de fundo para as medidas que o recém-chegado governador pretendia implementar; portanto, como justificativa a fim de obter consentimento para o seu plano de ação.

---

[45] [Carta] CCXLVIII [de 26 de setembro de 1803] P.a a Camr.a da V.a de S. Luis de Praitinga sobre o comercio exterior e a decadência de S. Paulo, Ibidem, pp. 203-204.

[46] PROJETO RESGATE DE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA BARÃO DO RIO BRANCO. Caixa 23; Doc. 1051; AHU-C. U.: Paço, 27 de junho de 1804; AHU_ACL_CU_023, Cx. 23, D. 1051. [AHU-São Paulo, cx. 25, doc. 3].

Pretendemos expor apenas uma pequena amostra a respeito da utilização dos termos "estagnação" e "decadência" a fim de matizar o papel da vila de Santos e da capitania de São Paulo nos desenvolvimentos ulteriores.[47] Lograremos demonstrar, assim como muitos outros trabalhos fizeram, a relatividade desses termos e a necessidade de colocar em perspectiva o processo de transformações ocorrido entre o final do século XVIII e as primeiras décadas do XIX.

Grande parte da historiografia anterior aos anos 1970 tendeu a apoiar-se naquele ponto de vista e compreendeu o período anterior à restauração e mesmo os primeiros anos posteriores como uma época em que a capitania de São Paulo amargou decréscimo populacional, retração dos fluxos comerciais e redução da agricultura à mera subsistência em virtude da perda das minas, do abandono da rota do Caminho Velho e do alijamento dos territórios das capitanias de Goiás e Mato Grosso.[48] Mesmo Caio Prado Júnior, detentor de uma visão mais abrangente – em artigo que nos serviu de base para a redação de nosso trabalho – somente localizou um possível progresso a partir do desenvolvimento da lavoura da cana-de-açúcar, a partir do final do século XVIII.[49]

É possível afirmar que o melhor balanço a respeito desta questão é o trabalho de Ilana Blaj, que levanta considerações muito pertinentes a respeito do conteúdo da historiografia produzida sobre São Paulo. Apesar da ênfase com vistas à abordar a vila e depois cidade de São Paulo entre o final do século XVII e início do XVIII, Blaj reconstrói

---

[47] Entendemos que Medicci e Mattos o fizeram de forma bastante pertinente.

[48] Para uma abordagem consistente a respeito desta questão, veja-se BLAJ, Ilana. *A trama das tensões*: o processo de mercantilização de São Paulo (1681-1721*)*. São Paulo: Humanitas, 2002, pp. 41-65; MEDICCI, Ana Paula. De capitania à província: o lugar de São Paulo nos projetos do Império, 1782-1822. *Associação Nacional de História – ANPUH - Anais XVIII – Simpósio nacional de História*. Londrina, 2005, p. 8. *Idem*. Expansão mercantil em São Paulo: 'decadência' e 'vadiagem' nos discursos de memorialistas, viajantes e autoridades públicas, 1782-1822. *Almanack* braziliense. nº. 1, págs. 94-102. Maio de 2005, p. 95. *Idem*. *Entre a 'decadência' e o 'florescimento'*: a Capitania de São Paulo na interpretação e memorialistas e autoridades públicas (1782-*1822)*. 2005. XXX f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, p. 62-69

[49] PRADO JÚNIOR, Caio. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. In: _____. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-403-8, pp. 134-135. É possível perceber esse posicionamento por meio de duas afirmações: "Esta fase de atividade extrativa que não dava margem para outras ocupações, ou dava-a em proporções muito pequenas, só se interrompe com o esgotamento, aliás prematuro, das minas. Isto mais ou menos pelos fins do século XVIII. [...] E assim, enquanto por seu turno as regiões mineradoras perdem seu esplendor do século XVIII, as demais, São Paulo inclusive, entram num período de surto econômico [...]." No sentido oposto, o período anterior obedeceria a outro estado de coisas, impactado, principalmente, pela descoberta das minas de ouro no interior da colônia: "A descoberta do ouro em Minas Gerais, pouco depois seguida pela de Goiás e Mato Grosso, representa a meta final do esforço tenaz dos paulistas durante quase dois séculos, votado ao reconhecimento de todo o território que havia de constituir o Brasil de hoje e à procura de metais preciosos. Realizado este fim, São Paulo encerra sua obra e entra numa fase de prolongada estagnação. Não só interrompe sua expansão colonizadora, mas se despovoa".

os discursos produzidos e os relaciona com as demandas específicas do período em que foram produzidos e sua análise tende a abranger São Paulo como um todo. Ou seja, a releitura do passado obedece, como costuma ocorrer, às injunções do presente.

No primeiro capítulo de seu trabalho, *A construção das imagens*, Blaj aponta-nos os vários momentos de mudança do discurso historiográfico sobre São Paulo. Enquanto o estado dispunha de uma posição de proa no cenário nacional da República velha (1889-1930), a historiografia, vinculada principalmente ao *Instituto Histórico Geográfico de São Paulo - IHGSP*, tendeu a exaltar o papel do homem paulista, seu tipo mais conhecido, o bandeirante, como construtor da nação brasileira. Se no passado aquele havia contribuído decisivamente para a ampliação dos domínios territoriais do que viria ser conhecido posteriormente como Brasil, no presente, a posição de liderança exercida pelo paulista poderia "promover a riqueza, o consenso, enfim, a verdadeira nação".[50]

> Assistimos, assim, a uma glorificação do antigo paulista e a uma reconstrução quase heróica do passado de Piratininga, elaborações que atestam e justificam o poderio de São Paulo no contexto histórico em que foram produzidas, qual seja, o da riqueza cafeicultora do estado, no âmbito da República Velha, o que pressupunha todo um relacionamento com os outros estados e a luta pela hegemonia do governo federativo.[51]

O colapso da economia exportadora cafeeira a partir dos eventos da crise econômica que se seguiu à quebra da Bolsa de Nova York, em 1929 e do ritmo alucinado do plantio daquele gênero, onde a superprodução era a tônica, contribuiu para tornar instável o cenário político-eleitoral do pleito presidencial de 1930, no qual São Paulo saiu-se vencedor, mas não deteve o domínio de fato. Com a chegada de novas forças ao poder, a oligarquia cafeeira paulista viu-se alijada das decisões de mando sobre o país e amargou um largo período de ostracismo político. A este cenário acrescentou-se a guerra civil denominada Revolução constitucionalista de 1932, vencida pela União e que legou marcas profundas na elite do estado. Nesse contexto, a historiografia a respeito de São Paulo colonial situou-se em novos termos, onde foram privilegiadas novas variações sobre um mesmo tema. Segundo Blaj, o isolamento que havia sido acionado na formação da têmpera paulista pela historiografia aos moldes do IHGSP, ganhou mais intensidade e novas cores, "num

---

[50] BLAJ, Ilana. Op. cit., pp. 42-53.
[51] Ibidem, p. 43.

paralelismo com o que a elite paulista vivenciava no presente".[52] O estado de São Paulo, à maneira do período colonial, tornava-se autárquico, autossuficiente.

> Assim, o que predomina e permanece nos escritos entre 1930 e 1945 é a imagem do isolamento mas da auto-suficiência [sic]. Verdadeira autarquia, que não necessitava da metrópole, portanto do poder central, nem das outras regiões, logo dos outros estados. São Paulo teria sobrevivido galhardamente no período colonial, como sobreviveu heroicamente durante o Estado Novo.[53]

E essa autossuficiência, esta condição autárquica, derivaria de sua agricultura, baseada na subsistência Como resultado, a rebeldia paulista tornava-se evidente, a insubmissão perante os governos remontaria ao período colonial, num desafio constante à autoridade real.[54]

Os méritos da tese de Blaj são inegáveis. Tanto que aos trabalhos posteriores restou o desenvolvimento de outras questões a partir do que fora levantado anteriormente, como foi o caso de Medicci e Mattos, citados anteriormente. Embora estejamos abordando apenas uma questão entre várias discutidas no decorrer daquele texto, é preciso ressaltar que *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo (1681-1721)* foi pioneiro também por situar a cidade de São Paulo em um novo patamar, contribuindo para minar as bases do discurso da decadência e estagnação, demonstrando a existência de uma sociedade muito mais dinâmica e mais permeável às mudanças do que se pensava. A autora demonstra que havia um processo de mercantilização crescente que partia do seu núcleo, abraçava as regiões do entorno e se estendia, tal como uma teia, em várias direções, abrangendo áreas cada vez mais distantes na condição de produtoras ou consumidoras. É óbvio que não se tratava de níveis de ganhos ou riquezas das mesmas dimensões de outras regiões da colônia, a exemplo de Salvador, Rio de Janeiro ou Recife, mas se tratava de processo de crescimento gradativo.

Se a tese de Ilana Blaj é paradigmática na discussão do tema da estagnação e decadência, de certo modo, sua existência só foi possível em virtude de outro trabalho bastante importante: *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista (1700-1836)*, de Maria Luiza Marcílio. A autora foi precursora na utilização de um ferramental novo para a

---

[52] Ibidem, p. 55.
[53] Ibidem, p. 59.
[54] Ibidem, pp. 54-65

pesquisa histórica brasileira: a demografia histórica. Trabalhando com levantamentos censitários realizados entre os séculos XVIII e XIX, a maior parte do conjunto nominado como maços de população, Marcílio os utiliza para dimensionar de uma forma totalmente nova o processo de desenvolvimento, primeiro da cidade de São Paulo,[55] depois, de toda a capitania. Naquela obra, por meio de informações obtidas a partir de informações e censos demográficos realizados entre os séculos XVIII e XIX, a autora põe por terra a tese da decadência de São Paulo e demonstra que a população cresceu a taxas consideráveis no período estudado, crescimento que seria acompanhado por uma natural evolução das atividades econômicas, mormente a agricultura, com estas duas variáveis se relacionando dialeticamente. A historiografia que se debruçou sobre São Paulo posteriormente se dedicou a encontrar vestígios da transformação de sua vida material a partir das afirmações da autora.

Outro trabalho importante, o qual teremos oportunidade de discutir de forma mais aprofundada adiante, é o de Alice Piffer Canabrava, intitulado *Uma economia de decadência: níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765-1767*.[56] Apesar de estar vinculado àquela tradição da decadência, como o próprio título aponta, o trabalho de Canabrava contribui para identificar uma tendência de crescimento da importância de algumas regiões no início do período de governo do Morgado de Mateus. Utilizando informações sobre a posse de riqueza dos recenseamentos realizados pelos capitães-mores mediante ordem do governador, a autora consegue evidenciar quatro regiões em ascensão: São Paulo, Santos, Itú e Sorocaba. O foco de sua análise, recai sobre a decadência, visto que mesmo nestas quatro localidades, o destaque é para as famílias mais pobres.

Muito mais que rotulá-lo apenas como uma análise sobre a decadência, o artigo de Canabrava contém em si o grande mérito de radiografar a capitania na época de sua restauração e indicar, ainda apenas como algo latente, a tendência de enriquecimento de algumas de suas regiões na segunda metade do século XVIII.[57]

---

[55] Referimo-nos aqui ao trabalho *A cidade de São Paulo: povoamento e população, 1750-1850*. MARCÍLIO, Maria Luiza. *A cidade de São Paulo: povoamento e população, 1750-1850*. 2ª ed. São Paulo: EDUSP,

[56] CANABRAVA, Alice Piffer. Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765-1767. p. 171. In: _____. *História econômica*: estudos e pesquisas. São Paulo: Hucitec/UNESP/ABPHE, 2005.

[57] Renato de Mattos, em artigo que problematiza a questão da decadência, posterior a sua dissertação de mestrado, diz que Alice Piffer Canabrava e Maria Thereza Schorer Petrone "apresentam dados que permitem relativizar a imagem da capitania de São Paulo como região desvinculada da produção mercantil colonial em período anterior ao incremento do cultivo de gêneros exportáveis". MATTOS, Renato de. Problematizando a "decadência" paulista: a complexa inserção de São Paulo nas redes mercantis do Império português (1765-1808). *Historelo: Revista de Historia Regional y Local*. vol. 6, nº. 11, Medellín, Colómbia. Enero-junio de 2014, pág. 126-151, p. 136.

Uma direção semelhante segue o clássico *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*, de Maria Thereza Schorer Petrone, publicado em 1968. Por tratar especificamente da lavoura canavieira e o seu natural encaminhamento para a exportação, a tendência é a consideração do período posterior a 1765. Se a ênfase recai sobre a lavoura voltada para a exportação, como é o caso da cana-de-açúcar e do seu manufaturado, o período anterior, se não é desconsiderado, é tratado como secundário, pois reputa-se à ação dos capitães-generais que governaram a capitania a partir daquela data, o incentivo para o desenvolvimento de lavouras de gêneros com grande aceitação no mercado europeu.[58]

Ainda, segundo Mattos, essa linha de análise estaria consubstanciada nos pressupostos da Teoria da dependência, bastante familiar nos círculos acadêmicos das décadas de 1960 e 1970.[59]

Os trabalhos de Marcílio e Blaj abriram caminhos para uma grande quantidade de pesquisas realizadas nos programas de pós-graduação do Departamento de História da Universidade de São Paulo nos últimos vinte anos. Estes trabalhos se dedicaram a abordar vários aspectos da vida material e social da capitania de São Paulo. Também na Faculdade de Economia e Administração da USP consolidaram-se estudos de demografia histórica sobre aquele período e cuja contribuição para a historiografia sobre a capitania de São Paulo ainda precisa ser dimensionada, pois trazem dados muito importantes e abrem novos campos de pesquisa nos estudos históricos. Não se pode negar, também, os méritos dos trabalhos de Petrone e Canabrava, sumamente importantes até os dias atuais.

1.2.SANTOS: A VILA E O PORTO

---

[58] PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo*: expansão e declínio (1765-1851). São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968.

[59] MATTOS, Renato de. Op. cit., p. 133. "Com o objetivo de investigar as origens do subdesenvolvimento brasileiro, os autores tributários dessa perspectiva teórica privilegiaram o estudo das chamadas "áreas dinâmicas" do período colonial, entre elas, o Nordeste açucareiro e as regiões mineradoras, desprezando assim, as especificidades da dinâmica social e econômica das áreas voltadas à subsistência. Nesse sentido, ao tratarem da capitania paulista durante o século XVIII, tais análises associaram a predominância de práticas econômicas voltadas ao abastecimento interno à "fraca" inserção de São Paulo nos circuitos mercantis da colônia. A efetiva integração de São Paulo nos projetos da metrópole portuguesa, portanto, somente teria ocorrido a partir da administração do governador e capitão-general Luís Antônio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus (1765-1775), responsável pelo fomento da agricultura de gêneros exportáveis para o mercado atlântico". Ilana Blaj também aborda essa questão no completo *A trama das tensões*. BLAJ, Ilana. Op. cit., pp. 65-75.

Em 1748 São Paulo perdeu a sua autonomia e o território da capitania – que havia sido esfacelado em várias capitanias – transformou-se em duas comarcas, São Paulo e Paranaguá, administradas pelo Governador da Praça de Santos, subordinado ao Rio de Janeiro.[60] Esta perda, segundo aquela historiografia que predominou até por volta dos anos 1960, confirmava e seria um indicativo do processo de desqualificação em que jazia a capitania. Os próprios capitães-generais ao fazerem balanços de suas administrações ou ao introduzirem determinadas questões retornavam àquele assunto.

Contudo, para se diagnosticar uma situação de decadência é necessário que num momento anterior tenha havido fausto ou, ao menos, prosperidade.[61] Não é o que se depreende das informações obtidas nos documentos da administração colonial e em alguns relatos e memórias.

É fato que a capitania de São Paulo e a vila de Santos não possuíam o mesmo nível de desenvolvimento, ou, em outras, palavras, a mesma pujança no nível de vida material que outros lugares da colônia como Rio de Janeiro ou Salvador. No entanto, a pobreza que tantas vezes foi aventada a respeito de São Paulo tem sido matizada em virtude das condições gerais da capitania e da sua própria peculiaridade histórica. Ademais, como citamos acima, muitos trabalhos têm desconstruído aquela tese e dimensionado o seu verdadeiro papel.

A vila de Santos era a principal da *marinha* no período em questão. Rivalizava em importância com São Sebastião e Ubatuba, mas estas cumpriam funções econômicas diferentes da vila quinhentista. Estavam empenhadas na produção de gêneros agrícolas, enquanto Santos, apesar da existência da atividade agrícola em seu entorno, sempre esteve voltada para o comércio, o qual tinha no seu porto um importante viabilizador e mesmo sua razão de ser. Parece-nos que esta condição da vila havia se afirmado desde o final do século XVII em virtude do envio dos quintos do ouro daquele porto para o Rio de Janeiro. Data desse período uma carta do então governador da capitania do Rio de Janeiro Arthur de Sá e Menezes em que dava conta da sua situação. Nela, ressaltou as suas qualidades, fornecidas

---

[60] São Paulo sofreu várias secções no seu território deveras extenso. Ao sul, em 1738, foram separados os territórios de Santa Catarina e São Pedro do Rio Grande do Sul; em 1748, surgiram, na porção oeste, as capitanias de Mato Grosso e Goiás.

[61] Segundo Maria Luiza 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 século XVIII ou no início do XIX na fase do café". MARCÍLIO, Maria Luiza. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista (1770-1836)*. São Paulo: EDUSP/Hucitec, 2000, pp. 190-191.

pelo meio físico, ou seja, a capacidade de abrigar muitos navios, mesmo de grandes dimensões, o grande calado do canal e sua proteção em relação aos ventos. Ressalvou, contudo, a falta de uma aparelhagem defensiva, motivo daquela missiva. Seguindo essa linha de raciocínio, argumentava que a vila estava mais exposta por estar muito rica e "porque como he receptacullo de todas as fazendas q vem das Capitanias do Sul para o Rio de Janeiro; e das do Rio de Janeiro q vaõ para as mesmas Capitanias, creçe o negocio, e aumentaõçe os cabedais".[62]

Em outra carta, a mesma autoridade colonial discorrendo sobre a má arrecadação em que se encontravam negócios da Real fazenda, afirmava que os rendimentos da Alfândega de Santos eram somente os dízimos que se arrematavam, e que não eram de muito valor e ainda diminuíam em virtude do que alegara anteriormente.[63]

Pelo teor da primeira correspondência, Santos no final do século XVII já despontava, ao menos, como uma localidade com intercâmbios definidos entre várias localidades da costa, principalmente como porto subalterno ao do Rio de Janeiro, de onde recebia manufaturas e para onde reexportava os gêneros que recebia de outros pontos da costa da América portuguesa. Isto não significava que fosse uma vila de riquezas abundantes, como o próprio Arthur de Sá e Menezes fez questão de ressaltar na missiva posterior quando discorria a respeito dos rendimentos da Alfândega. Mas, é possível que em virtude do envio dos quintos do ouro e da busca do porto por navios interessados num possível afluxo de riquezas, estivesse saindo de uma condição determinada pelo período anterior e que poderia ser considerada desfavorável.

Em 1710, segundo um trecho de uma obra de Pedro Taques de Almeida Paes Leme, transcrito na *História de Santos*, de Francisco Martins dos Santos, Santos era "um presidio fortificado de quatro companhias de infanteria paga e tinha naquella occasião por governador da praça e das fortalezas, ao mestre de Campo José Monteiro de Mattos".[64]

---

[62] Carta de Arthur de Sâ e Menezes ao Rei, dando-lhe conta da capacidade do porto de Santos e da organização da defesa do mesmo, mediante acordo com a Camara da dita Villa e com a de S. Paulo, — de 28 de maio de 1698. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. vol. São Paulo: pp. 345-346.

[63] Carta de Arthur de Sá e Menezes ao Rei, dando-lhe conta da má arrecadação da Fazenda Real em Santos e do estado deplorável das armas e munições existentes na dita villa, — de 30 de maio de 1698. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. vol. São Paulo: p. 550.

[64] SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos*. São Paulo: Empreza Graphica da "Revista dos Tribunaes", vol. I, 1937, p. 273.

Neste mesmo ano, Francis Duclerc à frente de uma armada francesa, tentou desembarcar em Santos, mas foi refreado por forças locais e reforços oriundos de São Paulo, encaminhando-se o corsário francês para o Rio de Janeiro.[65]

Segundo Wilma Therezinha Fernandes de Andrade, em artigo publicado em 2013, o porto de Santos sofreu consequências antagônicas em virtude das descobertas auríferas na região das minas e do consequente tráfego do metal precioso pelo território paulista. A partir de dados demográficos, informa-nos que a vila, no ano de 1676, possuía 1.350 habitantes. Tomando os dados do levantamento censitário de 1765, a população encontrava-se em 1624 habitantes. Ou seja, pouco havia evoluído seu número total de habitantes em pouco menos de 90 anos. Seguindo a linha interpretativa da decadência, Andrade afirma que "a economia era fraca" e "o principal porto da Capitania sofria os efeitos da pobreza generalizada da região", apesar do contrato do sal e da pesca da baleia. Além disso, baseava-se na agricultura de sobrevivência, pesca e da venda de alguns produtos provenientes de São Paulo, sem realizar, contudo, comércio direto com Portugal.[66] Todavia, a autora especula ou matiza com base em alguns relatos, que, apesar do curto período, Santos gozou do benefício da circulação do ouro na sua praça. Para isso, traz à tona uma leitura de Heloísa Liberalli Bellotto sobre uma correspondência do Morgado de Mateus, onde dizia que, apesar da suma pobreza em que se encontravam os habitantes, os edifícios existentes demonstravam uma riqueza proveniente do tempo em que o ouro das minas circulava por aquele porto. Outro relato é o de Marcelino Pereira Cleto, da já referida dissertação, no qual o Juiz de Fora dizia que todo o trânsito do ouro se movia pela capitania de São Paulo e seu principal porto.[67] Se em momentos anteriores foi saída natural do chamado pequeno ciclo do ouro no século XVI, no século XVIII poderia receber a alcunha de porto do ouro em virtude do envio do ouro de "ocorrência intermitente". Inclusive, a vila foi dotada, assim como Parati, de casa de fundição para recolher os quintos no ano de 1704.[68]

Segundo Francisco Martins dos Santos, por uma provisão datada de 20 de fevereiro de 1720, a Alfândega de Santos foi equiparada à do Rio de Janeiro. Por volta desta época, o povoamento havia crescido na região conhecida como Valongo, onde situava-se a área comercial da vila, mais próxima da região de acesso ao Cubatão. Essa região, ainda

---

[65] Ibidem, loc. cit.
[66] ANDRADE, Wilma Therezinha Fernandes de. Santos, o Porto do Ouro. in: *LEOPOLDIANUM: Revista de estudos e comunicações da Universidade Católica de Santos*. Santos: Editora Universitária Leopoldianum, Ano 36. Janeiro-abril de 2010, nº 98, p. 83-97, pp. 88-89.
[67] Ibidem, p. 89.
[68] Ibidem, pp. 86-92.

segundo o autor, era a mais abastada. Martins diz que poucos navios estrangeiros frequentavam o porto, embora trouxessem grandes quantidades de mercadorias europeias, africanas e asiáticas, negociadas por meio de dinheiro ou de produtos da terra. É nesse período, também, "que se verifica a importação das primeiras levas africanas". A prosperidade do tráfico foi tal que nas décadas seguintes o contingente branco da população reduziu-se à metade em Santos e no restante do litoral.[69]

Na sua *Historia da America portugueza*, de 1724, Sebastião da Rocha Pita, referindo-se a São Vicente, registrou que a vila de Santos já fora cabeça da Capitania, uma dignidade que naquele momento encontrava-se com a cidade de São Paulo. Sua população girava em torno de 2.000 indivíduos; possuía governador e "Ouvidor da profissaõ literária". Criavam-se carnes "em summo grao gostosas"; os pescados eram em grande quantidade e os mariscos em excesso. Dos marmelos recebidos de São Paulo faziam-se "perfeitas marmeladas" e marmelos em conserva que eram consumidos em todo o Brasil e chegavam até Portugal. Segundo Rocha Pita, nos seus recôncavos haviam algumas moendas que faziam aguardente de cana-de-açúcar, "reliquias dos muitos Engenhos, que tiveraõ em outro tempo".[70]

Mesmo sendo uma vila importante, Sebastião da Rocha Pita descreveu uma localidade com poucas alterações no final do segundo século de colonização. A não ser que tenha sido econômico nas suas palavras, o autor não percebeu nada que apontasse para uma vida material em transformação, possivelmente porque esta ideia não estava presente como objetivo. É necessário salientar, também, que em relação à São Paulo, então cabeça da capitania, Rocha Pita foi bastante lacônico. Da mesma maneira que em Santos, enumerou os principais edifícios religiosos, salientou a existência de flores e frutas, oriundas de Portugal, a partir das quais o paulistano elaborava conservas e geleias. Havia, além disso, as carnes e caças, segundo Rocha Pita, gostosíssimas, e quintas deliciosas. Nos arrabaldes, seus habitantes plantavam trigo, cujo grão era maior e mais alvo do que o europeu.[71]

Torna-se difícil, tendo apenas como base as cartas de Arthur de Sá e Meneses e a descrição de Rocha Pita dimensionar o tamanho da vila de Santos e sua importância

---

[69] SANTOS, Francisco Martins dos. Op. cit., pp. 276-278. Apesar da importância de seu trabalho, em muitas passagens, como aquelas transcritas acima, Francisco Martins dos Santos não cita as fontes em que se baseiam as informações expostas em sua obra.

[70] PITA, Sebastião da Rocha. *Historia da America portugueza, desde o anno de mil e quinhentos do seu descobrimento, até o de mil e setecentos e vinte e quatro*. Lisboa: Oficina de Joseph Antonio da Sylva, 1730, p. 129.

[71] Ibidem, p. 132.

regional no primeiro quarto do século XVIII. Esta dificuldade reside no pouco interesse despertado, ou melhor, na hercúlea tarefa de reconstruir a história não somente da capitania, mas também de Santos.[72]

Numa expedição de reconhecimento da costa realizada entre os anos de 1726 e 1727 a mando do governador da capitania de São Paulo, Rodrigo Cesar de Meneses, o tenente mestre de campo David Marques Pereira informou que a vila de Santos possuía 450 casais brancos e 300 paisanos que poderiam ser alistados. Seus rendimentos eram de 600 cruzados, decerto do último triênio; também no último triênio havia obtido 9 cruzados de subsídios; da alfândega não foi possível verificar o valor em virtude das condições de legibilidade da peça.[73] Este documento indica uma situação diversa daquilo que fora aventado por Arthur de Sá e Meneses, quase trinta anos antes. Nesse sentido, é possível apontar duas possibilidades: o efeito da abertura do Caminho novo, de Garcia Rodrigues Paes, no começo do século XVIII, restringindo a passagem do ouro por São Paulo, que pode ter diminuído a movimentação de embarcações no porto de Santos, afetada pela centralização dos embarques dos quintos no porto do Rio de Janeiro; por outro lado, as descobertas de ouro em Mato Grosso na década de 1720 e na de 1730 em Goiás podem ter desempenhado alguma ressonância no movimento portuário de Santos, pois até o começo do século XIX havia relações comerciais entre Santos e Mato Grosso e Goiás, principalmente pelo envio de manufaturas para aquelas regiões.[74]

É possível supor que a questão do ouro não fosse tão determinante, uma vez que a relação funcional de Santos era com o mercado interno, recebendo gêneros de outras

---

[72] Segundo Maria Beatriz Nizza da Silva, Carlos de Almeida Prado Bacellar e Eliana Réa Goldschimdt, o período em questão foi "uma época complexa do ponto de vista administrativo, mal estudada por isso mesmo, preferindo os historiadores escrever sobre o período de 1765, até a Independência. A complexidade resulta, em parte, de haver ainda resquícios da organização donatarial". SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org.). *História de São Paulo colonial*. São Paulo: Editora UNESP, 2009. E-book Kindle. ISBN 978-85-393-0440-0 <Recurso eletrônico: ePUB Kindle>. Posição 1500.

[73] PROJETO RESGATE DE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA BARÃO DO RIO BRANCO. Caixa 1; Doc. 45; São Paulo, post. 1727; AHU_ACL_CU_023, Cx. 1, D. 70. [AHU-São Paulo, cx. 1, doc. 45].

[74] É o que se depreende de dois documentos. O primeiro é o mapa comparativo da importação e exportação da capitania de São Paulo em 1801. Neste ano passou pelo registro de Mogi-Guaçu em direção à capitania de Goiás o montante em mercadorias avaliado em 124:813$140, segundo maior valor de exportação da capitania, atrás apenas do montante exportado pelo porto de Santos. Por outro lado, a importação oriunda desta mesma região atingiu o valor de 1:943$850, indicando uma relação bastante intensa da capitania de São Paulo com seu antigo território. Possivelmente, parte do valor daquelas exportações continham mercadorias que adentravam a capitania pelo porto de Santos. PROJETO RESGATE DE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA BARÃO DO RIO BRANCO. Coleção Mendes Gouveia, Cx. 50, Doc. 3914. O segundo documento consta nos Maços de População da vila de Santos do ano de 1811 e apontam quatro relações de gêneros enviados para Cuiabá. Entre alguns de seus itens (ao menos aqueles que pudemos identificar), podemos citar barricas de sal, azeite, ferro, tachos de cobre, marmelada, caixões de garrafas, almocafres, toucinho, feijão

vilas, fossem do interior da capitania, fossem da costa, e manufaturas do Rio de Janeiro. Da mesma forma, a data estabelecida para o início do suposto processo de decadência da capitania de São Paulo, ou seja, o ano de 1733,[75] que se refere à utilização do caminho novo, não parece ter provocado modificações em Santos, pois seu porto não possuía relações comerciais tão intensas com a metrópole,[76] e os navios que vinham em direção ao porto referiam-se ao contrato do sal. Impacto muito maior devem ter ocasionado a obrigatoriedade dos embarques do ouro pelo porto do Rio de Janeiro no início do século e a lei de 16 de fevereiro de 1740, que obrigou os navios a encaminharem-se somente aos seus portos de destino, reservando para o porto de Santos, provavelmente, a posição subordinada ao Rio de Janeiro.

1.3.A RESTAURAÇÃO DA CAPITANIA DE SÃO PAULO, O "RENASCIMENTO AGRÍCOLA" E O PORTO DE SANTOS

O período localizado entre a perda da autonomia e a restauração da capitania é marcado por um hiato historiográfico.[77] Santos parece ter adquirido uma importância maior no conjunto do território da antiga capitania, pois o governador daquela praça passou a responder pela defesa das comarcas de São Paulo e Paranaguá perante o capitão-general do Rio de Janeiro. Ou, em outro sentido, diminuiu-se a importância de São Paulo. Canabrava argumenta que a Comarca de São Paulo passou a ser representada pelo governador daquela praça e que capitania de São Paulo designava apenas uma "identidade geográfica, sem conotação administrativa".[78] O mesmo teor afirma Myriam Ellis, acrescentando que a denominação de capitania de São Paulo permaneceu por força do hábito.[79]

Segundo, Martins dos Santos, essa mudança trouxe poucos benefícios durante os dezessete anos de validade da medida, pois o mal que a afligia era intrínseco.[80]

---

[75] CANABRAVA, Alice Piffer. Op. cit., p. 199.
[76] Veja-se nota nº 9 a respeito da representação de Diego de Toledo Lara Ordoñez
[77] Cf. nota de rodapé nº 41.
[78] CANABRAVA, Alice Piffer. Op. cit., p. 170.
[79] ELLIS, Myriam. São Paulo, de capitania à província. Pontos de partida para uma História político-administrativa da Capitania de São Paulo. In: *Revista de História*. São Paulo. vol. 52, nº 103, tomo 1, p. 147-191, 1975. Disponível em: <http://revhistoria.usp.br/images/stories/revistas/103v1/a09v103n1op.pdf>. Acesso em: 12 dezembro 2014, p. 163.
[80] SANTOS, Francisco Martins dos. Op. cit., p. 280.

Santos, outrora, já havia passado por situação semelhante. É o que Afonso de Escragnolle Taunay e Myriam Ellis chamaram de "o caso extranho [sic] da extra-territorialidade de Santos", onde a capitania de São Paulo foi apartada do litoral e de seu principal porto. Santos permaneceu, dessa forma, sob a jurisdição do Rio de Janeiro, mesmo distando, segundo António Albuquerque Coelho de Carvalho – governador da capitania de São Paulo e Minas do Ouro entre 1709 e 1713 – entre dez ou até vinte dias de uma navegação com recorrentes perigos. Isto se fazia presente em virtude do temor da Coroa em relação a possíveis revoltas da população paulista e a respectiva vantagem da posse de um porto.[81]

Quando desembarcou o Morgado de Mateus em 23 de julho de 1765 na vila de Santos inteirou-se do estado de algumas coisas. Sobre Santos, relatou nos seguintes termos:

> Pois como vi a dezordem e decadencia a que estavão reduzidas todas as couzas me hera forçozo indagar as Cauzas, e primeiros principios de que procedia aquelle mal, para poder dar com acerto os primeiros paSsos do meu Governo, e procurar o remedio pelo verdadeiro e claro conhecimento do actual estado delle".[82]

Pensava que a desorganização era realmente imensa. Desandou, nos primeiros tempos de sua presença na vila, a imaginar alguns planos e intentou algumas ações: passou tropas em revista, dispôs sobre a organização das Ordenanças, mandou buscar homens para poder levantar o Terço das tropas auxiliares, delineou as fortificações da vila, formou junta para a arrecadação dos direitos reais; recenseou as contas do antigo provedor da fazenda; procurou arrecadar dívidas e dinheiros dispersos; especificamente em relação a Santos, deu início às fábricas de têxteis e de cerâmicas, dispôs a respeito do estabelecimento de nova armação na Barra grande para a pesca de baleias.[83]

Em outra missiva, o governador pintou um quadro de desolação, de uma vila que parecia ter sido assolada por um desastre. Apesar da extensão da citação, na falta de outros relatos, ela se faz necessária por contribuir para mensurarmos o quadro descrito pelo capitão-general:

---

[81] ELLIS, Myriam. Op. cit. pp. 155-156.
[82] [Carta ao Conde de Oeiras] nº 5, VII. [Santos 27 de agosto de 1765]. DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo.* São Paulo: Grafica João Bentivegna, vol. 72, 1952, p. 80.
[83] Ibidem, p. 79-80.

> Hé muito notavel a summa pobreza a que se achão reduzidos a mayor parte dos habitantes desta Villa, constando-me que a esta porpoção, sucede o mesmo nas outras terras desta Capitania: Elles se achão faltos de todo o neceSsario, para as comodidades da vida, athe do proprio sustento, porque quase todo lhe vem de fora, nascendo esta mizeria da negligencia com que estão vendo, e conservando ao pé de suas cazas, argas campinas, todas cubertas de Arvoredo, e espesSa matta, sem utilidade alguma: Se não fosse o pequeno Cabedal que aqui despendem os Soldados desta pouca Tropa paga, que se conserva, e a necesSidade que obriga aos habitadores de Serra asSima, a deserem a este Porto, para se proverem de alguns alqueires de sal, que de mezes a mezes transportão alguns pequenos Navios, já de todo estaria despovoada.[84]

No entanto, reconhecia o Morgado de Mateus um fausto de outrora, apesar da intensidade das críticas ao estado de coisas da vila:

> Os seus edifícios ainda mostrão em parte, a riqueza que tiverão os seus antepasSados no tempo em q' o Ouro das minas corria por este Canal, porem ao depois que o dito Ouro passou pelo Rio de Janeiro, aonde he mais conveniente, porque se evita o risco do mar, que não he tão pequeno, que corre este aquelle porto, sendo a riqueza do Ouro que aqui ficou huma felicidade transitória para aquelles em cujas maons estava, pois não podia permanecernão havendo em que se empregasse de sorte que o rendimento fizesse circullo, ou retrocese outra vez para seu proprio dono; pouco a pouco se foy diminuindo com os quotidanos gastos da vida, athe que de todo se veyo a extinguir de maneira que já hoje se não acha aqui dinheiro, se não nas maons de huns comerciantes, que ainda hoje conservão hum pequeno negocio: [...] Tratei com os principais mercadores da terra, para que se juntassem para comprar por preços certos todo o que viesse.[85]

O Morgado de Mateus atribuiu os vestígios de riqueza da vila de Santos à época da circulação do ouro, ainda nas primeiras décadas do século XVIII. É provável que tenha recebido esta informação dos próprios habitantes, interessados em um maior zelo por parte do capitão-general, haja vista o que comentamos a respeito de hipotéticos pedidos de clemência e mercê onde decadência era a palavra-chave. Daí a importância de atribuir fausto a um período que se fora e mostrar uma realidade mais avessa. Poderiam, também, tais constatações serem de autoria do próprio governador, com base em observações diretas, algo que poderia ter base fundamentada ou levá-lo ao erro.

Em relação à capitania, o Morgado de Mateus também não foi nenhum pouco lisonjeiro:

---

[84] Carta ao Conde de Oeiras, nº 5, I. Santos, 13 de agosto de 1765. Ibidem, pp. 70-71.
[85] Carta ao Conde de Oeiras, nº 5, I. Santos, 13 de agosto de 1765, Ibidem, loc. cit.

> Tudo isto e muito mais me hé ainda necessario para restabelecer este estado do letargo, em que se achava; o crealo de novo seria muito menos, porque a creação das couzas he obra da Natureza; o ressucitalas milagre da Omnipotencia. Para Deos crear o Mundo bastou-lhe huma palavra, e para restaurar desceo dos Céos, gastou trinta annos, e custou-lhe a vida.[86]

Matizando estes relatos, é temerário determinar o seu grau de aproximação da realidade. Tomando em consideração o fato de que o Morgado de Mateus era um homem da metrópole, acostumado àquela realidade de centro de uma civilização relativamente antiga, é possível que o seu juízo fosse por demais severo; no entanto, aqueles mesmos olhos detinham um espírito mais crítico do que o de qualquer natural da terra. Nesse sentido, é possível optar por um ponto de vista intermediário em que se afirma, efetivamente, o baixo desenvolvimento material não somente da vila de Santos, mas da capitania de São Paulo como um todo, principalmente se contrapostos à posição do Rio de Janeiro naquele momento nos quadros do império português. Contudo, é possível supor que não fosse um quadro de miséria absoluta, de extrema estagnação.

Por exemplo, para efeitos comparativos, tomemos a descrição do mesmo capitão-general para o Rio de Janeiro e seu porto, logo quando da sua chegada ao Brasil. Serve este relato para compararmos com aqueles realizados sobre a capitania de São Paulo e a vila de Santos:

> Não me parece que será dezagradavel a V. Ex.ª que eu ponha na sua prezença o grande gosto com que vi, e admirei a grandeza deste porto do Rio de Janeiro. [...] A Cidade he bastantemente grande, e popoloza, as terras são admiráveis, porque as Lavradias, e os mesmos montes, tudo produz com tal vigor, como se não vê na Europa, e porisso se não pode facilmente imaginar, o que ellas são.[87]

Contudo, o olhar europeu remata a correspondência:

> E se se conseguirse reduzillas a cultura *desterrando a negligencia e ocio dos naturaes*, não necesSitariamos de couza alguma dos Paizes estrangeiros antes lhe poderíamos vender em abundancia as sedas, os algodoens e os linhos, as madeiras, os couros, os trigos, os grãos, as carnes,

---

[86] [Carta] 25 [de 20 de junho de 1768 ao Conde de Oeiras]. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Typographia da Companhia Industrial de São Paulo, vol. 19, 1896, p. 29.

[87] Cartas para a Secretaria de Estado p.ª o Illm.º e Ex.mo Snr' Conde de Oeyras. Rio de Janeiro, 22 de junho de 1765. DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo.* São Paulo: Grafica João Bentivegna, vol. 72, 1952, pp. 8-9.

> os peixes etc. porque de [ilegível] Experiencia se pode recolher com muita Copia. [grifo nosso] [88]

Alguns dados dos censos de 1765 e 1766 para a vila de Santos, realizados a mando do próprio capitão-general, permitem matizar as afirmações do próprio governador e apontar que não somente de misérias era feita a vila de Santos.

Para o ano da restauração da capitania, Alberto Sousa afirma, decerto baseado naqueles recenseamentos, que a maior fortuna da vila de Santos era do Sargento-mor de Ordenanças João Ferreira de Oliveira, estimada em 16:000$000, "que era o negociante atacadista mais forte daquêlle tempo; a segunda maior fortuna era do também negociante Bonifácio José de Andrada, avaliada em 8:000$000; o mesmo valor da de António Gonçalves Ribas, "Familiar do Santo Offício"; António José de Carvalho, "tambêm Familiar do Santo Offício, solteiro estabelecido com loja de mercador, estabelecida em 6:0000$000; João Corrêa de Oliveira, "Capitão de Ordenanças, negociante á rua da Praia", havia declarado cabedais no valor de 6:000$000; Sebastião de Alvarenga Braga, comerciante, 6:000$000; Carlos Ferreira Gomes, negociante, 5:600$000; Octavio de Alvarenga Braga, comerciante, 4:800$000; Sargento-mor de Infantaria Manuel Martins dos Santos, 4:000$000; além de outros 2:000$000 a 500$000.[89]

Para dimensionar o tamanho da riqueza desses homens, obtivemos dados do recenseamento de 1765 e 1767 para a cidade de São Paulo, localidade mais importante da capitania''. Somente dois homens eram mais ricos que João Ferreira de Oliveira: José Rodrigues Pereira, com um cabedal de 28:000$000 e Francisco Pereira Mendes, com riqueza avaliada em 20:000$000.[90] Abaixo deles estavam Maria Leite da Silva com 10:000$000;[91] o Capitão-mor Manoel de Oliveira Cardozo, com cabedais no valor de 8:000$000;[92] Francisco de Salles Ribeiro, que era homem de negócio, com 8:000$000 de riqueza e o Dr. Luis de Campos, com riqueza estimada em 7:700$000.[93]

---

[88] Carta ao Conde de Oeiras [Rio de Janeiro, 22 de junho de 1765]. Ibidem, loc. cit.
[89] SOUSA, Alberto. *Os Andradas*. São Paulo: Typographia Piratininga, vol. I, 1922. pp. 289-290.
[90] ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo (1765-1767)*. São Paulo: Edição do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo, vol. 62, 1937, p. 59.
[91] Ibidem, p. 70.
[92] Ibidem, p. 9.
[93] Ibidem, pp. 49-59.

Canabrava afirma que, reunidos os homens de negócio e os mercadores de São Paulo e de Santos, obteve a riqueza média de 2:794$500 e 1:951$340, respectivamente.[94] Restritos em número, esses homens possuíam a maior parcela de riqueza da capitania. Segundo Canabrava, fora desse grupo, eram raros os habitantes que compartilhavam os mesmos padrões de riqueza.[95]

Estes valores são importantes porque demonstram, além da existência de um grupo de comerciantes em Santos dotado de cabedais que poderiam ser aplicados no comércio, uma certa equivalência entre aqueles elementos mais ricos da capital e os da vila portuária, não obstante o homem mais rico de São Paulo possuir quase o dobro da riqueza do mais abastado santista; considerando o tamanho absoluto das duas populações, 3.838 e 2.614 habitantes, respectivamente, além da posição privilegiada de São Paulo como centro irradiador do interior, a situação de Santos no tocante à riqueza média não era nada desprezível. Ao mesmo tempo, permitem relativizar a alegada pobreza reinante não somente na capitania como na vila de Santos.

O mesmo Alberto Sousa informa que Santos em 1765, entre ruas, becos, vielas e travessas, não possuía mais do que treze. Sua população em 1766 era estimada em 2.614 pessoas livres, sem contar o contingente escravo, o qual não havia sido arrolado.[96]

Não são diferentes do quadro pintado pelo Morgado de Mateus as cores e as tintas da *Dissertação a respeito da Capitania de S. Paulo, sua decadencia e modo de restabelecel-a*, do Juiz de fora da vila de Santos Marcelino Pereira Cleto, redigida no ano de 1782. No início de sua dissertação Pereira Cleto ressalva que a capitania de São Paulo e a vila de Santos na época dos descobrimentos chegou ao florescimento quando diz que "todo

---

[94] CANABRAVA, Alice Piffer. Op. cit., p. 191.

[95] Ibidem, p. 197. Apesar da aludida e afamada pobreza, a existência de um setor mercantil detentor de percentual elevado de riquezas, fornece elementos para inferir a respeito de uma circulação contínua e considerável de bens e mercadorias e, por conseguinte, um número considerável de pessoas envolvidas em atividades econômicas diversas, abastecidas por aquele setor.

[96] É provável que sejam os mesmos recenseamentos utilizados por Alice Piffer Canabrava no seu clássico artigo *Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765-1767*. Contudo, há uma discordância de números entre os trabalhos de Martins dos Santos, Canabrava e de Alberto de Souza. Martins dos Santos diz que no governo do Morgado "foi feito o primeiro recenseamento santista, accusando a villa de Santos, ao fim do mesmo, uma população de 2081 habitantes". Este mesmo número, na obra de Sousa refere-se ao ano de 1772. Tanto Sousa, quanto Canabrava, apontam a vila de Santos com 2.614 habitantes no ano de 1766, contudo, Canabrava atribui este valor à população livre. Para 1765, Sousa, em páginas diferentes (146 e 159), atribui para o ano de 1765, respectivamente, 1866 e 1623 habitantes. É pouco provável que a diferença (243) possa ser atribuída à população escrava, embora seja um valor baixo, mesmo para o ano de 1765. SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos*. São Paulo: Empreza Graphica Editora dos Tribunaes, vol. I, 1937, pp. 281-282; CANABRAVA, Alice Piffer. Op. cit., p. 173. SOUSA, Alberto. Op. cit., pp. 146-159.

o negocio para elles se movia unicam.[te] por esta Capitania, e Porto da V.[a] de Santos".[97] Contudo, ao que parece, quando do tempo da redação da sua memória, a capitania encontrava-se em numa situação desfavorável. E a região da Marinha, que na visão de Pereira Cleto era a que poderia ser a mais próspera na agricultura e no comércio, amargava uma diminuição de sua população. A vila de Santos poderia ser o centro de poder e governo da capitania, pois além de ser fortificada, estava no litoral, o que facilitava sua comunicação com o exterior, principalmente com a metrópole; possuía uma agricultura onde se extraíam alguns frutos e detinha uma praça de comércio que fazia intercâmbios entre as áreas de "serra acima" e localidades litorâneas da colônia.

Escrevendo em 1782, último ano do governo do segundo capitão-general, Martim Lopes Lobo de Saldanha, fica claro que Cleto Pereira tomou partido, decisivamente a favor da vila de Santos.[98] Não sabemos determinar a razão que o levou a esta postura. Sua argumentação move-se por meio do que apontamos anteriormente, ou seja, de um discurso sobre uma situação de decadência; condição que poderia chamar a atenção ou atrairia a misericórdia da rainha para aquela localidade.

Sua descrição a respeito da agricultura da capitania já demonstrava os sinais de uma atividade produtiva em transformação, onde, paulatinamente, os produtos de exportação iam alcançando uma importância cada vez maior. Nas áreas cultiváveis da marinha produziam-se cana-de-açúcar, arroz, café, anil, farinha de mandioca, milho, feijão e algodão, com ênfase para o açúcar nas vilas do norte, a farinha em Paranaguá e o arroz em Iguape; os chamados mantimentos, à exceção da farinha de mandioca produziam sofrivelmente no litoral; nas terras de serra acima, os alimentos, como o feijão e o milho, saíam-se melhor; além deles, havia a produção de cana-de-açúcar, mandioca, anil e trigo, além da criação de animais, onde a pecuária detinha a primazia. Pereira Cleto destacava na produção de açúcar a vila de Itu, que excedia todas as demais do planalto.

A respeito do comércio realizado na praça de Santos, o autor reafirmava uma condição existente desde o final do século XVII: a dependência e ligação estreita com o Rio de Janeiro. Comentando o intercâmbio que se poderia estabelecer com a Companhia de

---

[97] CLETO, Marcellino Pereira. Op. cit.,. p. 195.

[98] Segundo Renato de Mattos, esta posição de Cleto Pereira se deu em virtude da defesa dos interesses dos comerciantes sediados na praça e vila de Santos. MATTOS, Renato de. Política, Administração e Negócios: A capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788 – 1808). 2009. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, p. 62-69.

vinhos do Alto Douro, Cleto informava que "naô chegavaô para o Gasto da Capitania as fasendas, que trouxessem os d.os Navios" e que nos quase três anos em que servia naquela vila, a observação lhe mostrou que era "muito mayor mayor o computo da fazenda, q por ella tem passado vinda do Rio de Janeiro, do q trariaô os d.os Navios".[99] Não se sabe se a afirmação correspondia à realidade, o fato é que, se realmente havia um consumo constante de manufaturas, isto deveria ser consequência de uma produção de gêneros agrícolas e sua consequente comercialização, o que geraria recursos para a compra daquelas manufaturas, além, é óbvio, de sugerir indícios da existência de

Impressão semelhante se obtém do "*Divertimento admirável para os historiadores observarem as machinas do mundo...*", de Manoel Cardoso de Abreu. Documento contemporâneo à dissertação de Marcelino Pereira Cleto, o *Divertimento admirável*, nos dá uma boa descrição da cidade de São Paulo e das vilas do litoral. Em relação à vila de Santos, Cardoso de Abreu reafirma a posição subordinada de Santos em relação ao Rio de Janeiro, da qual recebia as manufaturas e as encaminhava às minas de Cuiabá e Mato Grosso; que seus moradores eram os mais abastados justamente em virtude daquele comércio. Interessante é sua asserção a respeito da cidade de São Paulo e de seus moradores, envolvidos em várias negociações, dos quais alguns iam até o Rio de Janeiro para buscar manufaturas, enquanto outros iam até Viamão para buscar animais para venderem na própria cidade ou na capitania de Minas Gerais; havia, ainda, um terceiro grupo de negociantes que compravam efeitos da própria capitania, como panos de algodão e açúcar, e iam vende-los nas minas. As outras vilas do litoral, à exceção de Paranaguá, viviam, segundo o autor, em situação miserável, dependendo da pesca, da farinha de mandioca e da extração de madeiras.[100]

Percebemos, por estes últimos documentos como as descrições a respeito do estado material da capitania de São Paulo e da vila de Santos não são díspares. Uma afirmação que se sobressai em todas elas é a posição subordinada, ou em outras palavras, o intercâmbio intenso entre os portos de Santos e do Rio de Janeiro. Esta situação, apesar do paulatino contato com a metrópole esboçado nos últimos anos do século XVIII, foi a tônica

---

[99] CLETO, Marcelino Pereira. Op. cit., p. 195.

[100] ABREU, Manoel Cardoso de. Divertimento admiravel para os historiadores observarem as machinas do mundo reconnhecidas nos sertões da navegação das minas de Cuyabá e Matto Grosso. In: *Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo*. vol. VI. São Paulo: 1901, págs. 253-293, pp. 284-286.

do comércio exportador de Santos e, consequentemente, da capitania de São Paulo, como teremos oportunidade de perceber mais adiante.

É do ano de 1788 o *Diário de viagem, que de Villa Bella de Matto-Grosso fis para a Cidade de SaõPaulo pelas ordinarias derrotas de terra, eRios que delle constar no ano de 1788*, de Francisco José de Lacerda e Almeida.[101] O autor era filho do capitão português José António de Lacerda, farmacêutico com estabelecimento na Praça da Sé. Estudou na Universidade de Coimbra e foi designado pela Coroa, junto a outro colega de universidade, António Pires da Silva Pontes, para tomarem as medidas astronômicas necessárias às demarcações das fronteiras mato-grossenses com os domínios espanhóis. A nota interessante a respeito desta memória, além, é claro, do seu intrínseco valor histórico, foi a opinião pessoal que o autor esboçou a respeito da cidade de São Paulo, no seu retorno no mês de janeiro de 1789:

> Achei aesta Cidade em muito melhor estado, do emque estava, quando ha18 annos adeixei, naõ so pelo que pertense á suaextençaõ, embelezados edifficios, mas taõbem ao aseio das ruas, que por Ordem do mesmo Illustrissimo Dom Bernardo José deLorena comgrande utilidade publicase estaõ calsando, epela boa disciplina, epolides das Tropas, aque com incansavel zelo se tem applicado para os fazer perfeitos militares, athe chegando acuidar em mandar fazer para elles hum famozo aquartelamento Couzas para seadmirarem attendendo as poucas rendas daCapitania que pela boa ordem, e economia do muito Illustrissimo seforaõ mais avultadas.[102]

Elogiou o autor da memória o então governador Bernardo Maria José de Lorena, principalmente pelo fato de conseguir executar alguns projetos mesmo dispondo de poucos recursos em virtude das "poucas rendas da Capitania". Da vila de Santos, ou melhor, do comércio geral, a notação foi a seguinte:

> Naõ devo passar em silensio oque pertendeo muito Illustrissimo fazer dittoza, efelis aesta Capitania fomentando o Comersio, aque jadeo

---

[101] LACERDA E ALMEIDA, Francisco José de. *Diário de viagem, que de Villa Bella de Matto-Grosso fis para a Cidade de SaõPaulo pelas ordinarias derrotas de terra, eRios que delle constar no ano de 1788*. Biblioteca Nacional de Lisboa – BNL PBA 642. Disponível em: < http://phpp.fflch.usp.br/corpus>. Acesso em: 13, dez. 2015.
[102] Idem, fl. 422.

> principio fazendo vir deLisboa para oporto da Villa deSantos todos os effeitos Europeos, eda Costa da Africa negros para tudo ser trocado pelos effeitos do paiz, que pela faltade extracçaõ so haviaõ para oConsumo daCapitania; vindo taõbem por estemeio afazer ricos os seus sabditos, eadiminuir onumero dos vadios, que talves por naõ verem o fructo dos seos trabalhos, se entregavaõ aOCiozidade.[103]

Apesar do progresso verificado depois de 18 anos de ausência, Francisco José de Lacerda e Almeida reconheceu as poucas rendas que ainda dispunha a capitania, não obstante seu aumento. Mas o autor notou o incentivo ao comércio pelo intercâmbio realizado com Portugal e África, recebendo manufaturas e escravos e enviando gêneros da lavoura paulista, que, decerto, em momento anterior, resumiam-se, praticamente, ao autoconsumo.

O "renascimento agrícola" e o porto

O final do século XVIII e o início do XIX foi um período pródigo em transformações. A intensidade, o ritmo e a duração variaram de acordo com o evento. Alguns geraram cataclismos pela rapidez com que revolucionaram a superfície das sociedades; outros as modificaram lentamente, acostumando a percepção do homem ao gradualismo, um tempo quase imóvel, infiltrado nas estruturas.

Muitas daquelas modificações ocorreram em solo europeu. Mas, dada a sua ligação umbilical com a América, os ventos de mudança também chegaram a essas plagas. Do mesmo modo, ora em tempo *presto*, ora em tempo *largo*. O andamento variou bastante. No campo político, as coisas se precipitaram. Tanto em relação às transformações ocorridas na estrutura administrativa portuguesa de seus domínios coloniais, como nas sublevações e no próprio estatuto colonial, abandonado em virtude de condicionantes políticos externos, próprios da situação europeia. No campo material, as transformações foram mais lentas, mas nem por isso imperceptíveis.

Segundo Fernando Novais, o período em questão é um momento-chave, pois estão presentes "os esforços da política ilustrada das monarquias ibéricas para reajustar o

---

[103] *Idem*, fl. 422.

sistema de colonização em meio à crise geral do Antigo Regime, e as reformas para dinamizar a exploração e aliviar as tensões".[104]

No caso específico de Portugal e Brasil, os dados apontados pelo mesmo artigo de Novais dão uma dimensão dessa *conjuntura de prosperidade*. As exportações da colônia para a metrópole durante o período 1797-1807 cresceram 6% ao ano, enquanto as importações atingiram a média de 1,6% ao ano. Por outro lado, para o período 1797-1806 as relações entre Portugal e nações estrangeiras atingiram o crescimento de 2,2% ao ano a importação e surpreendentes 6,2% a exportação.[105]

Segundo José Jobson de Andrade Arruda em seu clássico *O Brasil no comércio colonial*, o período localizado entre "a última década do século XVIII e a segunda parte da segunda década do século XIX", em linhas gerais, de certa forma, o período sobre o qual nos debruçamos, trata-se de uma conjuntura de curta duração, inserida num "movimento de alta, de caráter interdecenal".[106] Assim como a Inglaterra e França, Portugal se enquadrou "perfeitamente" na conjuntura mundial. A "pressão dos preços mundiais comandaram os preços portugueses". Na mesma razão, o autor afirmar que o estudo das relações entre Brasil e Portugal apontou um sentido de integração do Brasil aos mercados mundiais, mormente o Europeu, por meio do mercado português, configurando, portanto, "uma conjuntura de prosperidade global".[107]

Sem dúvida alguma, são as palavras de Caio Prado Júnior as melhores para definir o período sobre o qual nos debruçamos. Novais e Jobson, herdeiros da tradição caiopradiana trazem os elementos empíricos às afirmações esboçadas em *Evolução política do Brasil*, de 1933, e sumamente desenvolvidas em *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*, de 1942. Por essa razão, é impossível não transcrever as suas palavras, ainda que a citação seja deveras extensa:

> O início do século XIX não se assinala para nós unicamente por estes acontecimentos relevantes que são a transferência da sede da monarquia portuguesa para o Brasil e os atos preparatórios da emancipação política do país. Ele marca uma etapa decisiva em nossa evolução e inicia em todos os terrenos, social, político e econômico, uma fase nova. Debaixo daqueles acontecimentos que se passam na superfície, elaboram-se

---

[104] NOVAIS, Fernando A. Notas para o estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1808). In: _____. *Aproximações*: estudos de história e historiografia. São Paulo: Cosac Naify, 2005, p. 105.
[105] *Ibidem*, p. 108.
[106] ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. Col. Ensaios, nº 67. São Paulo: Editora Ática, 1980, p. 115.
[107] Ibidem, pp. 119-120.

> processos complexos de que eles não foram senão o fermento propulsor e, na maior parte dos casos, apenas a expressão externa. [...] O seu interesse decorre sobretudo de duas circunstâncias: de um lado, ele nos fornece um balanço final, a obra realizada por três séculos de colonização e nos apresenta o que nela se encontra de mais característico e fundamental, eliminando do quadro, ou pelo menos, fazendo passar ao segundo plano o acidental e intercorrente daqueles trezentos anos de história. É uma síntese deles.[108]

Esse panorama diferenciado, conjugado às transformações pelas quais passara o mundo ocidental à época, no caso, brasileiro, foi fruto e decorrência de mudanças operadas no seio da colônia, como o ocaso da exploração aurífera e o "renascimento" da agricultura, mais precisamente, sua posição privilegiada como fornecedora de matérias-primas e produtos cobiçados no mercado europeu. Do lado da metrópole, a modificação operada no âmbito da política colonial, onde a teoria econômica de cariz fisiocrata e a influência de ideias iluministas – desaguadas no despotismo ilustrado não somente de Pombal, mas de todos os ministros da Marinha e do Ultramar posteriores – foram fundamentais para o surgimento de uma situação inusitada onde os elementos que levaram à crise do sistema eram atenuados por medidas reformistas que não os negaram, mas paenas retardaram um estado de coisas que já desenhava no seio próprio daquela época conturbada. Reformara-se o sistema para mantê-lo. Denominou-o, Fernando Novais, de "mercantilismo ilustrado":

> As mesmas tensões críticas, que tornaram indispensáveis as medidas para impedir o extravasamento das balisas [sic] do sistema exigiam uma política de 'aberturas' no esquema do mercantilismo ilustrado que informa a política da última fase da época colonial, tais aberturas se deviam promover portanto dentro do sistema.[109]

Este período, o qual a historiografia tendei a denominar "renascimento agrícola", é marcado justamente por uma diversificação e incremento dos produtos de origem agrícola e pelo declínio das remessas auríferas, onde o acumulado das três regiões produtoras da América portuguesa (Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso) atingiu o maior volume no quinquênio 1750-1754, com 15.760 quilos produzidos, e, a partir de do lustro 1785-1789, baixou a um terço daquele valor atingindo a quantidade de 4.911 quilos.

---

[108] PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*: colônia. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. e-book Kindle. ISBN 978-85-8086-258-4, p. 3.

[109] NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 11ª ed. São Paulo: HUCITEC, 2011, p. 244.

Não sabemos se é possível argumentar se o retorno triunfante da agricultura somente foi possível com o declínio da mineração. Todavia, trata-se de uma coincidência formidável. Além disso, é necessário ponderar que a agricultura não desapareceu; nem a de abastecimento, muito menos a de exportação. Decerto, modificou-se a ênfase, voltada então para as áreas mineradoras.

Jobson informa-nos que no ano de 1749, pelo rol das frotas de Pernambuco e Rio de Janeiro, foi possível aferir a existência de 35 produtos exportados pelo Brasil; no ano de 1796, primeiro do período do seu estudo, eram 126, "revelando uma ampliação excepcional da variedade de produtos que entraram na pauta de exportação no decorrer deste século". Apesar disso, apenas 13 produtos daquele total equivaliam a 83,2% do valor global das exportações do período 1796-1811. A ordem de importância desses produtos era: açúcar branco, algodão, açúcar mascavado, couros secos, arroz, tabaco, cacau, café, vaquetas, aguardente, couros salgados, meios de sola e atanados.[110]

Os trinta e cinco produtos aventados por Jobson para o ano de 1749 coincidem com a abertura do período de maior produção aurífera da colônia. Por sua vez, os 126 produtos da lavoura da América portuguesa constantes na *Balança Geral do Comércio do Reino de Portugal com seus domínios* foram exportados um lustro depois da maior baixa da produção daquele metal precioso no século XVIII.

Esta virada do eixo econômico, segundo Caio Prado Júnior, ocorreu em virtude de uma série de fatores, a saber, a extensão dos mercados para o recebimento de produtos coloniais em virtude do crescimento da população europeia no século XVIII; o incremento das atividades econômicas e transações comerciais proveniente dos estímulos advindos do nascente processo de Revolução Industrial; por conseguinte, os produtos coloniais valorizaram-se. É perceptível a importância destes como dos mercados coloniais pelas lutas travadas e pelas disputas entre os países europeus. Nesse sentido, desde a Guerra de Sucessão espanhola até as guerras napoleônicas, o sentido que as perpassa é o do problema colonial.[111]

Além desse conjunto de fatores, cuja relação entre seus elementos é bastante clara, é necessário acrescentar ações deliberadas por parte da coroa portuguesa no sentido de incentivar a agricultura. Fernando Novais afirma que a preocupação com o aumento da

---

[110] ARRUDA, José Jobson de Andrade. A economia brasileira no fim da época colonial: a diversificação da produção, o ganho do monopólio e a falsa euforia do Maranhão. *Revista de História*. Nº 119. São Paulo: Universidade de São Paulo. 2º sem. 1985, 1986, 1987-1988, pp. 3-4.
[111] PRADO JÚNIOR, Caio. Op. cit., pp. 170-171.

quantidade e a melhoria da qualidade do que era produzido era constante, Para tanto, se utilizava de produtores experientes, diversificação da produção, distribuição de manuais técnicos a fim de incentivar nos colonos o uso de inovações em seus cultivos, instruções aos governadores reforçando-lhes a adoção das diretrizes relativas, isenções fiscais, empréstimos para financiar determinados produtos, implantação de cultivos novos. Além disso, um conjunto de homens instruídos dedicava-se a estudar e lidar com problemas técnicos – o que dava ensejo a produção daqueles manuais. Por fim, alguns gêneros de má fama na metrópole, como o açúcar, eram alvos daqueles estudos, bem como a criação de novas máquinas para melhorar o beneficiamento de outros gêneros.[112]

Pablo Oller Mont Serrath em sua dissertação de mestrado, cujo objeto é a relação entre autoridades coloniais e colonos na capitania de São Paulo pós-restauração, dedica parte de um capítulo ao papel da agricultura no processo de consolidação da capitania. Nesse sentido, ele afirma que o papel do primeiro governador, o Morgado de Mateus, e de seus sucessores, foi de conhecer o estado das atividades agrícolas, organizar uma produção voltada ao mercado externo e desenvolvê-la, bem como a infraestrutura necessária para sua realização.[113]

Não discutiremos o mérito, ao menos por enquanto, das razões que moveram a Coroa portuguesa a restaurar a autonomia da capitania de São Paulo. Adiantemos, por enquanto, o fato de que a agricultura cumpriu um papel fundamental nesse processo; respondia às injunções originadas em solo europeu e às normas da política colonial que alçou a agricultura a uma posição de proa dentro do panorama da América portuguesa.

Viandantes

Depois daqueles relatos, ainda do século XVIII, as descrições que temos, principalmente da vila de Santos, são do século XIX e esboçam um quadro um pouco diferente, mais consonante aos dados que obtivemos a respeito do comércio exportador.

A origem destas descrições é, quase na sua totalidade, de viajantes. Foram muitos os estrangeiros que visitaram a colônia entre as vésperas da vinda da família real e

---

[112] NOVAIS, *Fernando A. Op. cit., pp. 254-256.*

[113] MONT SERRATH, Pablo Oller. *Dilemas & conflitos na São Paulo restaurada*: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802). 2007. 316 fl. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, p. 88.

os primeiros anos posteriores à independência. A maioria como pesquisadores e naturalistas, a fim de investigar a flora e fauna locais.

O primeiro destes viajantes foi o mineralogista inglês John Mawe, que percorreu a capitania de São Paulo no ano de 1808. Sérgio Buarque de Holanda na abertura do seu capítulo São Paulo, incluso no volume 4 *da História Geral da Civilização Brasileira*, toma os escritos do inglês como significativos não só das mudanças pelas quais passaria a colônia no período como também pela descrição que faz de algumas regiões da capitania de São Paulo. Mawe descreveu a vila de Santos como lugar de comércio considerável, celeiro da capitania e base de muitos vassalos que negociavam com a região do Rio da Prata; sua população consistia em 6 ou 7 mil pessoas, consistindo principalmente de negociantes, caixeiros de loja e artesãos. Segundo seu relato, Santos matinha um intercâmbio regular com a América meridional, mormente o Rio Grande e os territórios espanhóis. Para lá enviava açúcar, café, melaço, mandioca, arroz, anil entre outros gêneros. De lá recebia couros e sebos, os quais reexportavam para a Europa. No tocante à agricultura, segundo Mawe, o arroz do distrito da vila era o melhor do Brasil e as bananas igualmente notáveis.[114]

Outro aspecto interessante da sua descrição é a afirmação de que a relação entre Santos e a cidade de São Paulo era considerável. Centenas de mulas traziam os gêneros de produção do interior e subiam a serra carregadas de sal, ferro, cobre, cerâmicas e manufaturas europeias. Algo que denota o intercâmbio incessante entre o interior, via São Paulo, e o porto de Santos.[115] É necessário ressaltar que se as descrições do estado da capitania e de Santos apontavam um baixo nível de desenvolvimento, a partir do depoimento de John Mawe a percepção que se firma é que, se o nível de vida material não se transformou radicalmente, não obstante, o intercâmbio parece ter se elevado, algo que pode ter sido consequência do aumento da produção agrícola ou, o que é mais provável – uma vez que eram grandes as reclamações a respeito da falta de gêneros suficientes para embarcar nos navios –, da construção da calçada que receberia o nome de Lorena. Infelizmente, a inexistência de documentos indicadores da exportação do período anterior à construção da calçada, ou, o que é mais provável, de documentos ainda por serem descobertos, não permitem mensurar o seu impacto no comércio da capitania. Somente as descrições e os relatos é que permitem uma aproximação a este respeito.

---

[114] MAWE, John. *Travels in the interior of brazil, particulary in the gold and diamond districts of that country by authority of the Prince Regent of Portugal*. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown, Paternoster-row, 1812, p. 58-61.
[115] Idem, Idem. p.

Do ano seguinte, é a *Memoria que mostra a orígem da Villa de Santos e seu estado presente*, do capitão-mor da vila de Santos, Francisco Xavier da Costa Aguiar. O autor era homem importante na vila, já havia exercido vários cargos, como o próprio de capitão-mor, tesoureiro general dos subsídios voluntários, tesoureiro ou síndico dos religiosos franciscanos, responsável pelos Armazéns reais da vila, Governador interino da praça de Santos, Sargento-mor de Praça, Coronel agregado ao Regimento da Marinha, Comandante do Forte de Nossa Senhora do Monte Serrat e Comandante da praça de Santos.[116] Pelo seu teor, sua memória parece atender a alguma solicitação de informação governamental; ou, possivelmente, em virtude de tanto tempo servindo à Coroa, o autor tenha adquirido o jargão próprio do serviço. Após breve histórico das origens, da descrição das tropas e do aparato militar, de alguns funcionários da administração e das ordens religiosas, Costa Aguiar discorreu sobre as possibilidades econômicas da vila; alegou que ancoravam defronte à vila e pelo canal de Bertioga "Vazas [...] Gr.[des] Sumacas, pequenas, e Lanxas"; que "Os Continentes das Ilhas de Santos, e S.to Amaro, e adjacentes da Serra a Sima" produziam café, aguardente de cana-de-açúcar, farinha de mandioca, e assim como havia dito Mawe, o melhor arroz, não obstante, em pouca quantidade; segundo o autor, isto seria em virtude da falta de mão-de-obra; resolvido este empecilho, na sua opinião, poder-se-ia produzir até açúcar. Isto seria sumamente vantajoso, pois a existência de gêneros no litoral pouparia o trabalho de serem transportados do interior ao porto.[117]

Apesar de não dimensionar o atual estado da vila, mormente em relação ao comércio, o elemento importante da sua descrição é a parte que discorre sobre a agricultura local, setor que detinha considerável percentual dos escravos da vila, e uma produção que, pelos seus valores, provavelmente destinava-se ao abastecimento local. Segundo di Carlo, naquele ano, a população total da vila era de 4.110 almas; o elemento livre era composto de 2.428 indivíduos, enquanto os cativos eram 1.682. Quanto às ocupações, por exemplo, para o ano de 1802, o mais próximo da memória do capitão-mor, a agricultura e pecuária detinha 22,6% dos domicílios escravistas; os domicílios em que o chefe era comerciante eram apenas 12,2%; possuía a agricultura 40,8% do total de escravos; o comércio detinha 12,3%; em que

---

[116] 2019-SILVA, José Bonifácio de Andrada e. I-4,27,1. Carta de Francisco Xavier da Costa Aguiar a José Bonifácio de Andrada e Silva pormenorizando a sua vida depois de longa ausência. Santos, 8 de setembro de 1801. Autógrafo. Coleção José Bonifácio. Disponível em: em: < http://phpp.fflch.usp.br/corpus>. Acesso em: 13, dez. 2015.

[117] AGUIAR, Francisco Xavier da Costa. Memoria Que mostra a orígem da villa de Santos e seu estado presente. In: *Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo*. vol. XI, 1906. São Paulo: Typographia do Diario Official, 1907, pp. 386-389.

pese a maior necessidade de braços na agricultura – principalmente em relação ao comércio – não deixa de ser significativo que naquele ano de 1802 o setor agropecuário da economia santista detivesse 583 cativos, um indicativo de que era um setor nada desprezível no conjunto da vila.[118] Pela memória de Costa Aguiar, este setor poderia oferecer melhores resultados se aumentasse a mão-de-obra disponível; todavia é temerário arriscar algo neste sentido, uma vez que as condições propícias para a agricultura sempre foram limitadas na região.

Outro viajante que por aqui passou no início do século XIX foi o sueco Gustav Beyer, no ano de 1813. A respeito da região de Santos, sua observação mais importante foi, ao abordar a dificuldade de viajar sem passaportes e recomendações, a determinação da situação do Brasil de então, o qual não era mais considerado uma colônia. Tinha, o viajante, o beneplácito do governador, o Marquês de Alegrete, que lhe permitiu hospedar-se na residência dos governadores em Santos, o antigo convento dos jesuítas.[119]

Segundo Beyer, Santos, à época, tinha em torno de 4.000 habitantes. Neste ponto do relato, surge uma observação deveras interessante, digna de citação:

> Santos [...] tem forte commercio com a America Espanhola *e exporta para a Europa pelo Rio de Janeiro grande quantidade de assucar e arroz* que é considerado o melhor do Brasil. A sua população augmenta annualmente, como em todos os empórios commerciaes, ao passo que o numero de frades diminue em consequencia de maior instrucção e governança sabia.[120] [Grifo nosso]

Um estrangeiro, à época da intensificação do comércio da colônia como um todo, detinha uma informação que os dados sobre o comércio exportador da capitania de São Paulo confirmariam posteriormente. Apontou para uma relação que vinha se desenhando há mais de 100 anos: a posição subordinada de Santos em relação ao Rio de Janeiro, não obstante seu porto manter certo intercâmbio com a América espanhola, África e metrópole. Santos como exportador da produção do interior e reexportador das produções das vilas do

---

[118] DI CARLO, Ricardo Felipe. *Exportar e abastecer*: comércio e população em Santos, 1775-1836. 2011. 317 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, pp. 264-268.

[119] BEYER, Gustavo. Ligeiras notas de viagem do Rio de Janeiro à capitania de S. Paulo, no Brasil, no verão de 1813. *Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo*. V. 12, p. 275-311, 1970. p.279.

[120] Ibidem. pp. 283-284.

litoral, como Iguape, Paranaguá, São Francisco, Laguna, Rio Grande, entre outras; e o Rio de Janeiro como centralizador de todas aquelas produções, parte para um consumo cada vez mais crescente, parte para envio a outras praças do Ultramar.

Por fim, Beyer informa que Santos possuía uma fábrica de fuzis e de canhões e que a passagem de Cubatão, que dava acesso à Calçada do Lorena, estava arrendada naquele momento – poucos anos após a chegada da família real portuguesa – a uma firma inglesa denominada May Coppendal & Comp.[121]

Outra memória importante, menos pela descrição do estado da capitania e da vila de Santos do que por outra natureza de informações é a que foi escrita à época da posse do capitão-general Francisco de Assis Mascarenhas, o Conde de Palma, no final do ano de 1814, pelo então secretário de governo da capitania, Manoel da Cunha Azeredo Coutinho Sousa Chichorro. Seu panorama da agricultura é geral e por meio das regiões da capitania apresenta suas produções: milho, feijão e carne de porco eram o principal sustento da população de "serra acima"; farinha de mandioca, arroz, peixes e mariscos eram os principais alimentos das populações do litoral; nas vilas do norte, produzia-se milho para a criação de aves e porcos, os quais eram vendidos no Rio de Janeiro, algodão, fumo, café, arroz e um pouco de açúcar. Itu, Porto Feliz, São Carlos, Jundiaí e Parnaíba produziam bastante açúcar e aguardente e, em menor escala, café, farinha de mandioca, arroz e fumo. As vilas do sul da capitania estavam ocupadas na produção de trigo e no comércio de gado. No litoral sul, produzia-se muito arroz e extraía-se madeiras, além de comercializarem a produção do interior nos seus portos. Notou ainda, Chichorro, que o negócio de venda de animais havia sido mais lucrativo outrora, e que naquele momento só havia o mercado do Rio de Janeiro; muitas casas de negócios estavam se reduzindo à pobreza em virtude da complexidade e do risco das negociações.[122]

Digna de citação é a menção que Chichorro fez a respeito do comércio exportador e importador da capitania. Diz o secretário de governo que não fez um cálculo da exportação e da importação da capitania e nem poderia fazer porque:

---

[121] Ibidem. pp. 283-284.

[122] CHICHORRO, Manoel da Cunha de Azeredo Sousa. Memoria em que se mostra o estado economico, militar e politico da capitania geral de S. Paulo, quando do seu governo tomou posse a 8 de Dezembro de 1814 o Illm. e Exm. Sr. D. Francisco de Assis Mascarenhas, Conde de Palma do conselho de S. A. Real e do de sua Real Fazenda com notas historicas e additamento, pelos quaes se mostra em esboço o estado da mesma capitania no governo do sobredito Exm. Sr. Conde por Manoel da Cunha Azeredo Coutinho Sousa Chichorro. Rio de Janeiro: *Revista trimensal do Instituto Historico Geographico e Ethnographico do Brasil*. Tomo xxxvi, 2º trimestre de 1873 pp. 197-268.

> os capitães móres incumbidos de darem conta das suas villas, não têm os necessários conhecimentos para bem cumprirem esta diligencia; alem d'isto confundem a exportação do que sahe para fóra da capitania com a exportação que sahe de umas villas para outras, e o mesmo digo da importação; era necessario providenciar-se que os administradores dos registos do interior, ou portos seccos, remettessem á secretaria do governo a relação de todos os generos importados e exportados, assim como se remette dos portos de mar; porém como todos estes registos são arrematados não querem os contratadores ter semelhante trabalho, nem mesmo lhes faz conta; antes d'isto, o calculo da importação, exportação será sempre fallivel; pelo que resulta das relações da importação, e exportação marítima vê-se que a importação é muito maior do que a exportação.[123]

Mesmo que as estatísticas a respeito das exportações e importações marítimas fossem de natureza fidedigna, a posição da capitania como devedora não correspondia à realidade, dado o problema citado por Chichorro. O que nos leva a considerar aquelas apenas uma aproximação da realidade; por outro lado, ressalta-se um papel crescente da capitania de São Paulo no abastecimento de outras regiões e mesmo da metrópole via Rio de Janeiro, como apontou o sueco Gustavo Beyer. O que se pode concluir a partir destes relatos da primeira quinzena do século XIX é um papel crescente da agricultura em ambos setores produtivos, ou seja, a produção de gêneros voltados para o abastecimento de regiões da colônia e a produção de gêneros voltados para a exportação, mormente açúcar, arroz e couros.

A partir do relato da viagem de Johann Baptist von Spix e Carl Friedrich Philipp von Martius realizada em 1817, até os de Langsdorff e Hercules Florence, o que se percebe é a qualificação, por aqueles acessam o porto da vila de Santos, como uma praça comercial francamente estabelecida, não obstante as suas condições gerais, em outras palavras – sua infraestrutura – não corresponderem à importância que tinha para o comércio da capitania de São Paulo. Estas descrições, no caso específico de Santos, são mais detalhadas e permitem ampliar a visão a respeito da vida econômica da vila.

Spix e Martius, por exemplo, na sua única referência ao porto de Santos, afirmavam que este era o único da capitania de São Paulo que fazia intercâmbio com Lisboa,

---

[123] CHICHORRO, Manoel da Cunha de Azeredo Sousa. Op. cit., pp. 220-224.

Porto e ilhas portuguesas; na sua opinião, no que denominam de riqueza monetária – no caso não somente de Santos, mas também da capital –, a proporção devia ser muito menor em relação às capitanias do norte onde a propensão para o consumo de luxo tendeu a acompanhar os crescentes lucros do comércio.[124]

A visão do engenheiro militar Luís d'Alincourt não era muito diferente dos naturalistas alemães, todavia, estava preocupado em relatar todos os detalhes possíveis do ponto de partida da sua viagem.[125] Segundo d'Alincourt, a vila de Santos era o principal entreposto de todos os produtos de exportação e importação das províncias de Goiás e Mato Grosso. Os produtos que se exportavam eram açúcar, algodão, tecidos, toucinhos, aguardentes, couros, fumo e carnes ensacadas; eram transportados em sumacas e destinavam-se ao abastecimento regional, principalmente as capitanias da Bahia e Rio de Janeiro. Por sua vez, os principais produtos importados eram ferro, aço, sal, fazendas secas e vinhos; estas mercadorias abasteciam a capital e o interior da capitania. Segundo d'Alincourt, não obstante a capitania de São Paulo ter sido bastante fértil, condição em que abundavam os gêneros agrícolas, na praça de Santos eles tinham preços altos, isto, segundo o autor, era em virtude dos mesmos estarem destinados de antemão a outros lugares, não permanecendo muito tempo na localidade.[126]

No entanto, d'Alincourt se lastimava que uma vila tão vantajosamente propícia ao comércio, com excelente porto, ainda estivesse pouco adiantada, finalizando sua observação a respeito do porto com a seguinte asserção: "A natureza, madrasta em outros pontos do globo, que a arte tornou vantajosos, se prodigalizou aqui, porém tais vantagens têm sido pouco aproveitadas".[127]

É possível que as vantagens naturais de Santos fossem determinantes para ter se tornado o principal porto da capitania de São Paulo. Mas, como teremos a oportunidade de verificar, a Coroa portuguesa almejou melhorar as condições não somente do próprio porto, mas também dos seus acessos, as estradas. Além disso, alguns de seus emissários diretos na capitania, os governadores, tentaram por meio de algumas medidas expandir o seu volume de comércio, algo que, se não pode ser verificado diretamente, ao menos pode ser

---

[124] VON SPIX, Johann Baptist; VON Martius, Carl Philipp. *Travels in Brazil, in the years 1817-1820*. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown, and Green, Paternoster-Row, 1824, pp. 16-17.
[125] D'ALINCOURT, Luís. *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. Brasília: Edições do Senado Federal, 2006.
[126] D'ALINCOURT. Luís. Op. cit., pp. 14-15.
[127] Ibidem, p. 15.

trabalhado como hipótese, pois o aumento dos valores e volumes comercializados corresponde, aproximadamente, ao período de governo daqueles capitães-generais.

Os dois últimos relatos que dispomos referem-se a alguns anos depois do recorte temporal que adotamos para a pesquisa. No entanto, como são poucos anos de diferença, entre três e quatro, entendemos que as informações podem contribuir para ampliar as possibilidades ou reforçar o quadro dessa perspectiva mais ampla sobre a vila de Santos. Tratam-se dos relatos de dois membros da expedição Langsdorff, o próprio Barão de Langsdorff e Hércules Florence.

As anotações de Florence a respeito da vila de Santos são em menor quantidade em virtude das necessidades da expedição, para a qual Florence antecipou a saída em direção a Cubatão a fim de cuidar dos preparativos para a equipe. Aspecto interessante do seu relato foi a forma como chegaram a Santos, em um navio com mais de sessenta escravos acossados por uma sarna que haviam contraído na viagem.[128] Chegado ao canal do porto:

> Subimos o rio légua e meia até a cidade, cujo aspecto longe está de anunciar um porto de grande comércio: na verdade viam-se apenas fundeados alguns navios costeiros e um palhabote português. [...] Bem que se note muito pouca atividade na resumida população, é este porto o mais importante de toda a província e o entreposto exclusivo do comércio de importação e exportação que busca a parte setentrional de São Paulo.[129]

No seu relato de viagem, Florence apontou a existência de um estaleiro, onde se construíam navios do Estado brasileiro, um dos objetivos do governo do capitão-general António Manoel de Melo Castro e Mendonça. Apesar de notar pouca atividade na população, Florence anotou que havia trânsito frequente entre Santos e Cubatão, tanto de produtos da capitania, quanto de manufaturas importadas.[130]

Já o Barão de Langsdorff foi muito mais analítico na sua observação e nos seus comentários, possivelmente, por ter permanecido mais tempo em solo santista. Numa série de apontamentos rápidos, Langsdorff descreve Santos como uma baixada com mangues, com uma população estimada em 5 a 6 mil pessoas; seu porto era apropriado para

---

[128] FLORENCE, Hercules. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*. vol. 93. Brasília: Edições do Senado Federal, 2007, p. 1.
[129] Ibidem, pp. 1-2.
[130] Ibidem, pp. 1-2.

grandes embarcações, mas possuía uma "defesa pouco considerável"; havia um "arsenal considerável"; para Langsdorff, as condições de comércio eram ótimas, com uma "alfândega sem chicanas", com grande volume de intercâmbio com São Paulo, Goiás e Mato Grosso; as importações e exportações eram bastante expressivas, segundo o cônsul inglês Whitaker.[131]

Muitíssima interessante foi a sua observação a respeito das vantagens:

> Foi muito feliz a decisão de seguir o conselho dos Srs. Spix e Martius de não fazer negócios antes de chegar a Santos. No Rio, quando não falta honestidade (e falta na realidade), faltam conhecimento e experiência nesse ramo de comércio.
> Chegada das mercadorias em Santos: entre 10 e 12/09. Mais baratas do que no Rio. Empenho em obter crédito no Rio. Todas as mercadorias são faturadas.[132]

As impressões do viajante sobre a situação da vila de Santos foi de uma localidade úmida, insalubre e carente de água potável; o céu estava permanentemente nublado e o vento úmido. Sua população bebia vinho e aguardente; era mais culta, porém pouco hospitaleira, até rude e negligente, reclamação também feita pelo inglês John Mawe. O açúcar sofria muito com aquela umidade e, segundo Langsdorff, as instalações da alfândega, os caminhos e pontes eram muito ruins. Segundo o nosso viajante, ainda que não o dissesse de forma clara ou a que se referia, "nenhuma perspectiva".[133]

Por fim, nesta primeira etapa em Santos, o Barão de Langsdorff comentou a respeito da presença de um despachante de mercadorias fixado em Cubatão, chamado Ed Schimidt, de origem estrangeira.

Já no caminho para São Paulo, observando o movimento das tropas de mulas, Langsdorff aponta o valor de 500.000 arrobas de açúcar exportadas pela capitania. "Diariamente chegam tropas trazendo açúcar e mercadorias; às vezes, num dia, chegam 1.000 mulas. A principal fonte de alimentação aqui [em São Paulo] é a criação de gado".

Na sua segunda passagem por Santos, no mês de abril do ano de 1826, a equipe de Langsdorff, em virtude dos ventos, chegou a Santos pelo canal de Bertioga, onde, segundo o Barão, haviam plantações de "cana-de-açúcar, café, mandioca, banana e outras frutas".[134] Talvez este caminho tenha lhe fornecido uma visão diferente, pois Santos lhe

---

[131] SILVA, Danuzio Gil Bernardino da. *Os diários de Langsdorff*. vol. 2. Campinas e Rio de Janeiro: Associação Internacional de Estudos Langsdorff/Fiocruz, 1997, p. 9.
[132] SILVA, Danuzio Gil Bernardino da. *Op. cit*., pp. 9-10.
[133] Ibidem, pp. 12-13.
[134] Ibidem, p. 73.

aparece como "uma cidadezinha bonita, aos pés das montanhas, o que lhe confere um aspecto pitoresco." A observação mais importante desta sua segunda estada em Santos foi em relação ao funcionamento do comércio. Alegando prejuízo na venda de mercadorias, ou seja, pela necessidade de se desfazer delas em virtude do transporte, em vez de carregar dinheiro, o que era mais vantajoso, disse o Barão que o vinho do Porto que comprou em Santos não serviu para vender, pois no interior, as boas mercadorias são vendidas a baixos preços; o transporte de um vinho de qualidade inferior custa tanto quanto o transporte de um bom vinho. Por fim, discorrendo a respeito dos meios de pagamentos disponíveis para a negociação de mercadorias, diz Langsdorff que:

> Outro fator que concorreu para o nosso prejuízo foi a necessidade de vender as mercadorias, como mulas, vinho e outras, por dinheiro vivo, o que não é comum por aqui; como eu já disse antes, normalmente o comércio aqui se faz por meio de trocas e de crédito. Os fazendeiros vendem a crédito os seus produtos: bois, cavalos, mulas, açúcar, feijão, milho; ou então os vendem nas cidades e vilas a comerciantes ambulantes em troca de mercadorias. Como eu levei mercadorias ao invés de dinheiro vivo, tive, então, um prejuízo considerável.[135]

A falta de meio circulante parecia não impedir fazendeiros e comerciantes, em uma palavra, o funcionamento das relações comerciais; talvez impusesse obstáculos que impedissem sua ampliação, mas elas continuavam a acontecer.

Evolução demográfica

Um bom indício de um hipotético processo de desenvolvimento é a evolução demográfica de uma dada localidade. O debruçar-se sobre dados referentes a uma população permite complementar um esboço histórico e confirmar ou negar certas tendências verificadas em documentos históricos de natureza vária.

José Flávio Motta e Iraci del Nero da Costa em artigo que faz um balanço a respeito dos progressos realizados pela demografia histórica e aponta reflexões sobre "possíveis rumos a serem seguidos" pela disciplina nos primeiros anos da década passada. Discutindo trabalhos relacionados, "privilegiando uma aproximação de natureza temática,

[135] SILVA, Danuzio Gil Bernardino da. Op. cit., pp. 109-110.

evidenciou sobejamente o muito que a demografia histórica tem contribuído para o conhecimento da economia e da sociedade no passado brasileiro”. [136]

No caso de São Paulo, para o sucesso dos trabalhos de demografia histórica, os quais incursionaram por uma grande variedade de temáticas, contribuiu a existência de um rico acervo de censos populacionais realizados após a restauração da capitania de São Paulo em 1765 e que se estenderam até a terceira década do século XIX.

Maria Luiza Marcílio e Carlos de Almeida Prado Bacellar discutiram as características, as qualidades e os defeitos desse corpus documental. Maria Luiza Marcílio indica três móveis para a confecção das listas nominativas: de 1765 a 1797, o que levou à sua produção foram as necessidades oriundas do recrutamento militar, de acordo com a posição de São Paulo no teatro dos conflitos da América meridional, posição esta ressaltada pelo encaminhamento da política externa portuguesa; de 1797 a 1822, o que direcionou a mudança dos objetivos na confecção dos censos foi a necessidade de se obter informações econômicas precisas; consonante à posição da América portuguesa no âmbito do império luso, cuja importância os dados do comércio entre os domínios do Brasil e Portugal, a correspondência de altos funcionários da administração e os escritos dos teóricos da ilustração portuguesa de fins do XVIII tendem a confirmar; de 1822 a 1836, ainda segundo Marcílio, o período foi marcado pela desorganização dos trabalhos devido ao processo de independência.[137]

Por sua vez, Carlos de Almeida Prado Bacellar, em artigo escrito no ano de 2008, realiza a crítica daquelas fontes. Argumenta que a riqueza de informações presentes é única, contudo, analisando o contexto de sua produção, é possível apontar algumas características que se não forem observadas, podem levar a enviesamentos da análise. Vejamos: o contexto de sua produção, a condição de elaboração das listas, a falta ou a má vontade do recenseador, o que poderia levar à falsificação dos levantamentos, o descuido com atividades econômicas que não fossem a agricultura, a modificação de critérios na elaboração com o passar dos anos, ausências de possíveis habitantes com atividade econômica definida, como traficantes de escravos, por exemplo, “mascaramento” de

---

[136] MOTTA, José Flávio; COSTA, Iraci del Nero da. Demografia histórica: da semeadura à colheita. *Revista Brasileira de Estudos de População*, v. 14, n. 1/2, p. 151-158, 2014. p. 155. Disponível em: <https://rebep.org.br/revista/article/view/427/pdf_402 >. Acesso em: 15, jan. 2014.
[137] MARCÍLIO, Maria Luiza. Op. cit. p.

atividade indesejada, além de uma série de outros aspectos concernentes à produção dos censos.[138]

Já destacamos o papel e a importância das listas nominativas para os estudos demográficos sobre a s vilas e a capitania de São Paulo. Vejamos como no caso de Santos a evolução demográfica pode ser um bom indicador de um possível processo de desenvolvimento econômico.

Sem dúvida, o trabalho referência nesse quesito é o estudo de demografia histórica de Ricardo Felipe di Carlo. Trata-se de uma obra de bastante importância para o entendimento da situação socioeconômica da vila portuária entre as últimas décadas do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX, infelizmente ainda desconhecida pelos estudiosos da história de Santos.[139]

Ricardo Felipe di Carlo, dentro do conjunto dos censos existentes para a vila de Santos, selecionou os anos de 1775, 1798, 1817 e 1836. Sua justificativa foi a "qualidade e integridade" das listas, além do intervalo aproximado de vinte anos entre eles. Além disso, foi integrado o maço de 1802, que trazia informações a respeito da naturalidade dos chefes de domicílio. [140]

A proposta da obra foi entender "como o crescimento econômico paulista a partir da década de 1760 [...] refletiu-se na economia, na população, nos domicílios e na distribuição da riqueza em Santos".[141] Nesse sentido, é inegável a relação entre o catapultamento do açúcar como principal produto de exportação da capitania, além da necessidade ampliada de alimentos no mercado interno, necessariamente, com o crescimento da população.

Os dados mais antigos relativos à população de Santos remontam aos primeiros censos realizados pelo Morgado de Mateus. Mais acima, trouxemos o dado apresentado por Wilma Therezinha de Andrade, o qual apontava uma população de 1.350 habitantes para o ano de 1676.[142] Alice Piffer Canabrava, tomando como base os primeiros maços produzidos, aponta, para o ano de 1766, 2.614 habitantes. Tudo indica que no ano de 1765, baseado nos dados de Francisco Martins dos Santos, Alberto de Souza e Canabrava,

---

[138] BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. Arrolando os habitantes no passado: as listas nominativas sob um olhar crítico. *Locus: revista de história.* v. 14, nº 1. P. 113-132. Juiz de Fora, 2008, pp. 114-123.
[139] DI CARLO, Ricardo Felipe. Op. cit..
[140] Ibidem, p. 30
[141] Ibidem, p. II.
[142] ANDRADE, Wilma Therezinha Fernandes de. Op. cit., p. 88.

apesar das divergências entre eles, é possível supor que a população da vila estivesse em 2.081 habitantes.[143] Números, aparentemente, bastantes realistas, pois se aproximam do primeiro dado fornecido por Ricardo Felipe di Carlo: em 1775, a população encontrava-se composta por 2.443 indivíduos, dos quais 1.426 eram livres e 1.017 eram escravos.[144]

Este ano de 1775 foi marcado pelo fim da administração do Morgado de Mateus e o início do governo de Martim Lopes Lobo de Saldanha, segundo governador pós-restauração. Do ponto de vista econômico, não houve nenhum fato extraordinário. Decerto, caminhava *pari passu* à evolução da agricultura paulista.

Estando corretos os dados que apresentamos relativos ao ano de 1766, o que se percebe é um crescimento 25,61% em relação a 1765, algo que não é de todo questionável pois, pelos dados arrolados por di Carlo, o ano de 1776 teve uma taxa parecida (22,27% em relação ao ano anterior). A partir desta data as taxas de crescimento são mais baixas e se alternam com reduções, algo que pode ser relacionado com a política de recrutamento dos primeiros governadores da capitania. Por outro lado, este ano de 1775 em relação ao de 1766, marcou um recuo de 6,54%, situação que não é incomum, como já dissemos, pois apesar da tendência ao aumento da população, registrou-se nos dados de di Carlo, queda em relação ao ano imediatamente precedente.[145]

Treze anos depois, em 1788, a população santista orçava em 2.955 pessoas, um crescimento de 20,95%. Note-se que que este é o primeiro ano do governo de Bernardo José Maria de Lorena e Silveira. Dez anos depois, ou seja, no primeiro ano da administração de António Manuel de Melo Castro e Mendonça, a vila de Santos já possuía 3.370 almas, crescendo nestes dez anos 14,04%.[146]

Ao fim da primeira década do oitocentos (1810), os habitantes da vila de Santos haviam chegado à casa dos quatro milhares, mais exatamente, 4.178 pessoas, um aumento de 23,97% em relação a 1798. Doze anos depois, no ano da independência da América portuguesa, já eram 4.779, crescimento de 14,38%. É importante ressaltar que, neste intervalo de doze anos, nos anos de 1814, 1817 e 1818 a população se elevou a mais de cinco mil habitantes.[147]

Tomando os anos de 1766, cujo dado é mais seguro, e o ano de 1788, a população cresceu 13,04%. Se tomarmos o mesmo ano de 1788 e o ano de 1822, ou seja, os

---

[143] Cf. nota 65.
[144] DI CARLO, Ricardo Felipe. Op. cit., p. 264.
[145] Ibidem, loc. cit.
[146] Ibidem, loc. cit.
[147] Ibidem, loc. cit.

marcos temporais deste estudo, ocorreu um crescimento populacional de 61,72%. Se analisarmos o crescimento anual dos dois períodos, enquanto no primeiro o crescimento médio foi de 0,59%, no segundo, a cifra atingiu 1,81%, ou seja, três vezes mais. Apesar da tendência de crescimento bastante visível, a média anual separada por período permite dimensionar a qualidade do crescimento e, principalmente, aferir o período 1788-1822 como uma época de prosperidade, ao menos, sugerida pelos dados.

Importa-nos, agora, verificar como os dois principais contingentes da população, livres e escravos, comportaram-se no período.

Adotamos os mesmos critérios que foram utilizados para a população total, ou seja, verificando os intervalos 1775-1788, 1788-1798, 1798-1810 e 1810-1822.[148] Em relação ao contingente livre, no período 1775-1788, o crescimento foi de 14,79%; por sua vez, o contingente cativo cresceu mais que o dobro em relação ao livre, ou seja, 29,59%.[149] Entre 1788 e 1798, a população livre cresceu de forma semelhante ao período anterior. Apesar de ser um período de crescimento do comércio santista, algo que é possível afirmar pelo crescimento do entrada e saída de navios que faziam o comércio ultramarino e pela política agressiva do capitão-general Lorena nessa questão, chama a atenção a estabilidade da população livre e o recuo no crescimento do contingente cativo. Ressalte-se que, ainda assim, ocorreu crescimento. Confirma-se, assim, o que foi verificado para a população total no mesmo período, ou seja, uma diminuição do ritmo de crescimento em relação ao período imediatamente anterior.

E como se situa o período 1798-1810, marcado pelo impacto da transferência da sede da monarquia portuguesa e pela abertura dos portos? Lembremo-nos que a população total da vila aumentou mais de um quinto. O contingente livre subiu de 1.907 para 2.431 almas, um crescimento espantoso de 27,47%, algo que pode indicar, além dos efeitos dos eventos citados acima, a percepção de contemporâneos em relação à vila e porto de Santos como uma terra de oportunidade para forasteiros. Este crescimento substancial destoa do mesmo movimento para a população escrava. Todavia, o aumento de quase um quinto (19,41%), além de ser considerável, elevou-se a quase o dobro do período anterior.[150]

Para o período final (1810-1822), o contingente de livres cresceu 10,81%, redução dessa taxa em relação ao período imediatamente anterior. Esse agrupamento para

---

[148] Excetuamos o intervalo 1766-1775 por não especificar o contingente livre e escravo.
[149] Ibidem, loc. cit.
[150] Ibidem, loc. cit.

todos os anos desse período permaneceu estável, sem bruscas variações. A população cativa cresceu o dobro da taxa dos livres, saindo de 1.747 para 2.085 cativos, ou seja, 19,34%, seguindo o ritmo esboçado para o período precedente.[151]

Analisando de forma ampla esses dados, a tendência para todo o período verificado é de alta, à exceção dos nove anos localizados estre 1766-1775. A população total variou, como era de se esperar, conforme o movimento dos dois grupos que a compunha. Para todo o período (1766-1822), o crescimento da população total foi de 82,82%, ou seja, mais de quatro quintos em relação à população inicial.

Se tomarmos somente o período 1775-1822, para o qual Ricardo Felipe di Carlo indica a população livre e escrava, o montante quase dobrou, atingindo a cifra de 95,62% de crescimento. Taxa semelhante à dos contingentes formadores da população. Enquanto os livres cresceram 88,92%, atingindo quase nove décimos, os cativos mais que dobraram seu montante inicial, 105,01%.

Vejamos, agora, como se comportaram os dois grupos da mesma forma como foi visto para a população total. Entre 1775 e 1788, a população de livres cresceu 14,79%; por sua vez, no período 1788-1822 a taxa de crescimento foi de 64,56; uma diferença bastante significativa. No caso da população escrava, para os mesmos marcos temporais, os índices foram, respectivamente, 29,59% e 58,19%. O crescimento anual entre 1775 e 1788 foi de 1,13% para os livres e 2, 27% para os cativos; no período 1788-1822, os valores foram 1,89% e 1,74%, respectivamente.

O que é possível perceber a partir desses dados? Para o conjunto da população, ambos os períodos foram de crescimento, marcadamente o segundo (1788-1822), quando a população total cresceu quase dois terços em relação ao valor de 1788, a uma média anual de 1,81%.

Em relação aos grupos que compunham a população santista, é possível que tenhamos uma posição enviesada em virtude do baixo número de anos para o primeiro período (treze). Nele a população de cativos cresceu o dobro em relação aos livres, 29,59% contra 14,79%; crescimento anual de 2,27% e 1,13%, respectivamente. As taxas de crescimento anual para o segundo período foram muito próximas daquela da população total.

Dois aspectos chamam a atenção: o crescimento duas vezes maior do número de escravos no período 1775-1788 e a leve predominância do crescimento da população livre no segundo período. Para o primeiro aspecto, tomando o minucioso levantamento realizado

---

[151] Ibidem, loc. cit.

por di Carlo, é possível indicar o crescimento de 31,46% do ano de 1776 em relação a 1775.[152] É provável que um aumento tão brusco tenha sido provocado pelo afluxo de escravos provenientes de algum carregamento chegado à vila, como verificamos para o ano de 1794, quando um navio vindo diretamente de Angola desembarcou sua carga no porto de Santos. O crescimento da população cativa daquele ano em relação a 1793 foi de 15,95%, o segundo maior entre todos os dados anuais apresentados no trabalho de di Carlo.

Quanto ao segundo aspecto, é possível sugerir, como fora aventado acima, o fato de Santos ter se tornado uma terra de oportunidades. Isto poderia se dar pelo caráter portuário da vila, aberta tanto ao comércio como àqueles que chegavam do exterior ou de outras partes da colônia, e também pelo crescimento da capitania de São Paulo entre os últimos anos do século XVIII e os primeiros do XIX, além, é claro daqueles eventos citados anteriormente.

Na sua dissertação de mestrado, Ricardo Felipe di Carlo utiliza os anos de 1775, 1798, 1817 e 1836. Os anos por ele selecionados abrangem um período muito longo, mais de sessenta anos. Nosso recorte temporal situa-se dentro dos marcos de seu trabalho, mas apenas duas datas nos servem como parâmetro para produzir um breve panorama sobre as ocupações da vila entre o final do século XVIII e as primeiras décadas do XIX: os anos de 1798 e 1817. Somaremos a eles o ano de 1810, para o qual dispomos de dados. Daremos ênfase às ocupações mais significativas no conjunto da vila, ou seja, àquelas em que haviam mais domicílios ocupados.

A primeira ocupação em número de fogos era o artesanato. Em 1798 eram 81 de um total de 457 e equivaliam a 17,7% do total de domicílios. Em 1810 eram 164, de um total de 583, aqueles nos quais o chefe do fogo declarara que se ocupava no artesanato, ou seja, 28,1%. Por fim, em 1817, já eram 204 de 732, ou seja, 27,8% de todos os fogos.

Tudo indica que o crescimento exponencial de 151,8% em menos de vinte anos decorreu da mudança, ou se preferir, da consolidação do caráter urbano e portuário da vila, condição que demandava mais serviços e profissionais especializados. Aliás, o próprio crescimento da população é um fator considerável na consolidação de novas demandas.

A segunda atividade com mais pessoas ou mais fogos ocupados era a agricultura e ou pecuária. Em 1798, eram 67 de 457 domicílios, ou seja, 14,6%. Doze anos depois (1810), ocorreu um aumento de quase um terço, passando os fogos envolvidos naquela atividade a 97 de um conjunto de 583, 16,6%. Para o último ano, o dado fornecido

[152] Ibidem, loc. cit.

por di Carlo é de 165 domicílios de 732, um percentual de 22,5. Progressivamente aumentou o número absoluto de total de domicílios, assim como o número daqueles envolvidos com a agricultura. O percentual em relação ao total também indica esta tendência. Possivelmente, sabendo que a agricultura local era voltada ao abastecimento, seu crescimento esteve atrelado à necessidade de suprir em alimentos a população crescente da vila e de seus termos. Nestes termos, o número total de fogos cresceu mais que a metade (60,17%) em menos de vinte anos, o que demonstra o afluxo de pessoas à vila, além do crescimento vegetativo de sua população.

O comércio, nas primeiras duas décadas do século XIX era a terceira atividade mais desenvolvida e talvez fosse aquela que melhor se ajustasse ao caráter da vila portuária. Em 1798 eram 58 os domicílios, de um total de 457, dedicados ao comércio, equivalendo a 12,6% do total. Em 1810, eram 90 os domicílios chefiados por comerciantes ou pessoas envolvidas com a compra e venda de gêneros e mercadorias. Um crescimento considerável em relação a 1798 e que equivalia a 15,4% do total de fogos. Por fim, no ano de 1817, 97 de 732 domicílios eram chefiados por negociantes, 13,2% do total.

É interessante notar a evolução da ocupação baseada no comércio. Era de se esperar, assim como se verificou para o artesanato, um crescimento exponencial, haja vista o aumento da população, bem como das atividades comerciais. Se ocorreu uma evolução entre o fim do século XVIII e o fim da primeira década do século XIX, o mesmo não pode ser dito no espaço de sete anos do último intervalo. É possível supor, não obstante aqueles fatores já mencionados, que esta atividade econômica permaneceu concentrada em poucos indivíduos. Além disso, diferentemente da agricultura e do artesanato, o estabelecimento numa atividade comercial exigia a aplicação de capitais que a maioria da população não tinha.

Ainda em relação à estabilização ocorrida no intervalo 1810-1817, o fato que nos chama a atenção é a possibilidade de a vila e o porto de Santos não terem sido escolhidos como local para estabelecimento de novos negócios, tanto para nacionais e lusos como para estrangeiros.

A última atividade que merece citação e que possui bastante representatividade no conjunto dos domicílios são as atividades relacionadas ao mar, denominadas por di Carlo como “atividades do mar”. Uma atividade tipicamente litorânea, que, possivelmente, incluía serviços relacionados ao porto. No ano de 1798, 49 domicílios foram arrolados como ocupados em atividades do mar. Dentro do conjunto de 457

domicílios, aquele valor representava 10,7% do total. Em 1810, eram 75 fogos equivalendo a 12,9%. No ano de 1817, os chefes de domicílio envolvidos naquela atividade eram 55, o equivalente a 7,5% do total de 732 domicílios.

Percebe-se, dessa maneira, e a partir dos dados expostos, um crescimento entre 1798 e 1810 e um recuo de -26,66% entre este ano e 1817.

As principais ocupações revelam bastante a respeito do caráter da vila. A ocupação com mais domicílios, o artesanato, era uma atividade de caráter marcadamente urbano. O mesmo pode ser dito para o comércio, a terceira principal ocupação da vila. A agricultura e ou pecuária e as atividades do mar respondiam às demandas específicas de abastecimento da população local.

Teremos a oportunidade de comentar mais adiante, especificamente, a respeito da agricultura e do comércio. O que podemos dizer de antemão é que a agricultura, no caso de Santos e seus arrabaldes tinha basicamente uma função de abastecimento e suprimento locais. Evidentemente, isto não invalida o fato de que alguma parte fosse exportada para outras regiões, mas, aparentemente, sua função precípua era o abastecimento local. Além disso, pela própria natureza dos gêneros, é possível afirmar aquele caráter.

Em relação às atividades do mar, elas respondiam a um caráter específico da própria vila de Santos, ou seja, sua face marítima. Também estava voltada ao abastecimento, pois o seu principal produto eram os frutos da pesca.

Analisando, grosso modo, os dados acima expostos, das atividades econômicas predominantes entre os chefes de domicílios, agricultura e ou pecuária, comércio e artesanato cresceram nos dezenove anos do intervalo verificado. Em contraposição, as únicas que recuaram foram aquelas agrupadas sob a rubrica “atividades do mar”: de 75 fogos em 1810 para 55 em 1817. Dentre aquelas que cresceram, o comércio tendeu mais à estabilização, pois não houve uma variação significativa, apesar de se reduzir o seu valor relativo perante o conjunto total de fogos.

É possível afirmar que o crescimento dessas atividades se relacionou tanto ao crescimento populacional verificado nas primeiras décadas do século anterior como à evolução do comércio. Nesse sentido, estes dois fatores estão intimamente relacionados, pois o aumento da população, a consequente ampliação das necessidades existentes e o surgimento de tantas outras exigiram não somente a ampliação das atividades que existiam, mas também uma diversificação maior. Por outro lado, o surgimento de novas oportunidades e o crescimento do comércio tenderam a atrair cada vez mais novas levas de indivíduos

seduzidos pela vila portuária de uma capitania em processo de crescimento, sem contar as levas de escravos que chegavam; alguns de passagem, outros destinados a permanecer em Santos.

Se tomarmos o ano de 1803 e o dado fornecido por di Carlo e relacionarmos ao ano de 1822,[153] o último do período por nós estudado e verificarmos a evolução da população total, teremos um crescimento de 43,08% num período de dezenove anos, a uma média anual de 2,26%. Nesse curto período a população cresceu mais de dois quintos, denotando uma celeridade nesse processo, pois os vinte anos anteriores, apenas para obtermos um parâmetro, o crescimento da população total foi de 11,22%, a uma taxa anual de 0,56%.[154]

Por estes dados é possível ter uma dimensão mais próxima das transformações que ocorriam, impulsionadas pela agricultura de exportação de capitania.

Houve uma contrapartida semelhante do comércio nesse mesmo período?

Os dados que possuímos referem-se ao comércio de exportação realizado no porto da vila. Infelizmente, não possuímos informações anteriores a 1799, e mesmo para este ano os valores apresentados estão em Cruzados. O primeiro ano para o qual dispomos de dados em Réis, moeda utilizada como padrão nos anos subsequentes é 1801, ou seja, próximo da referência que adotamos para a população; o último ano com dados disponíveis é 1821. Em 1081, o total das exportações realizadas no porto de Santos e que incluía majoritariamente o comércio de cabotagem, além de exportações para a metrópole foi de 175:604$470 Réis. Para o ano de 1821, o valor foi de 577:879$500, crescimento de 229,08%, a uma média anual de 11,45%. Se considerarmos que o ano de 1821 foi de baixa no valor das exportações em relação aos anos de 1818 e 1819, e que este valor está mais próximo do ano de 1816, ainda assim o resultado é bastante elucidativo. Outra referência que podemos utilizar é o movimento de saída das embarcações do porto. Em 1801, foram 38 as embarcações que deixaram à vila. Em 1821, foram 126, um aumento de 231,57%.

Sabemos que os dados não são imbatíveis, podem ser refutados e também podem possuir inconsistências advindas das informações obtidas. Contudo, o que desejamos apresentar foi uma correlação que vemos ser possível realizar. Pensamos que se torna evidente esta relação entre o crescimento das exportações do porto de Santos, subentendidas as transações comerciais em geral, e o crescimento constante da sua população. Não

---

[153] O ano para o qual Ricardo Felipe di Carlo apresentou dados foi o de 1798, contudo, a diferença entre ambos não era significativa para a população total.
[154] DI CARLO, Ricardo Felipe. p. 264.

ignoramos que a transferência da sede da monarquia portuguesa e a consequente abertura dos portos tiveram peso decisivo. Contudo, o desenvolvimento da lavoura exportadora da capitania de São Paulo, especificamente, da lavoura canavieira, alcançou no início do século XIX a sua consolidação e que efetivamente transformou a estrutura da capitania nas décadas seguintes. É muito provável que sem ela, aquelas modificações que percebemos em Santos não ocorreriam ou ocorreriam com menor intensidade.

1.4.OS NÍVEIS DE RIQUEZA EM SANTOS

Seria repetitivo abordar mais uma vez as características inerentes dos maços de população enquanto fonte. Entendemos que, para a natureza deste trabalho, a exposição que fizemos acima foi suficiente. São desses maços, especificamente, dos primeiros recenseamentos, os únicos dados a respeito de riqueza na capitania.

O grande mérito da divulgação desses dados, ainda no início da década de 1970, foi de Alice Piffer Canabrava. Publicado na *Revista Brasileira de Economia* da *Fundação Getúlio Vargas*, o artigo *Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765/67* produz um panorama da distribuição da riqueza na capitania e nas vilas então existentes.[155]

Infelizmente, os dados apresentados por Alice Canabrava referem-se somente ao período 1765-1767. No caso da maioria das vilas e da cidade de São Paulo, os dados são referentes ao ano de 1765. Nazaré, e Juqueri que eram freguesias de São Paulo, Jundiaí e Pindamonhangaba são as exceções, com censos realizados entre 1766 e 1767. Dissemos infelizmente porque não existem mais referências dessa natureza de dados para anos posteriores em nenhuma localidade da capitania.[156]

É necessário acrescentar que seu trabalho é ímpar, ou seja, continua sendo referência como espécie de instantâneo da capitania à época de sua restauração, proporcionando uma ideia de como havia se desenvolvido no período anterior, localizado entre a perda da preferência sobre o ouro das minas gerais e o fim da subordinação

---

[155] Para este trabalho utilizaremos como referência na paginação o mesmo artigo publicado na obra *História econômica:* estudos e pesquisa, reunião de vários artigos e trabalhos de Alice Piffer Canabrava. CANABRAVA, Alice Piffer. Op. cit.

[156] Encontramos uma lista nos maços de população da vila de Santos que estava localizada entre os anos de 1799 e 1802. Supúnhamos que se tratava de um novo levantamento de renda, mas podemos aferir que era a lista de 1765 em virtude de encontrarmos o nome do comerciante Bonifácio José de Andrada, pai de José Bonifácio de Andrada e Silva, António Carlos Ribeiro de Andrada Machado e Silva e Martim Francisco Ribeiro de Andrada, todos naturais da vila de Santos.

administrativa ao Rio de Janeiro. Contudo, o viés de sua análise, como já dissemos, encaminha-se para confirmar a tese historiográfica então consagrada da decadência paulista, pois o referencial para determina-la seria a existência de outros centros econômicos pujantes na colônia, comparado aos quais São Paulo exibia uma existência modesta.

Pelo trabalho de Alice Piffer Canabrava temos uma dimensão para o quadro geral da capitania, ou seja, da distribuição da riqueza em suas vilas. O que desejamos apresentar nestas linhas é apenas uma visão geral a respeito da distribuição da riqueza na capitania.

Para sua análise, a autora seguiu a divisão proposta pela documentação oficial: as vilas da capitania foram divididas em quatro grandes regiões: de Serra acima, as vilas do sul e as vilas do norte; da Marinha, também dividida em vilas do sul e do norte. Eram dezenove vilas, 39 freguesias, além da cidade de São Paulo, a qual f as freguesias de Atibaia, Santo Amaro, Cotia, Nazaré, Guarulhos, Jaguari e Juqueri. Para a contabilização global da renda da capitania, nos dados fornecidos por Alice Piffer Canabra aparecem apenas três regiões: vilas do sul e do norte de serra acima e vilas do litoral norte. Estas regiões possuíam, respectivamente 46,96%, 22,02% e 11,37% da população total da capitania, um montante de 80,35%. Segundo a autora, seu estudo alcançou 72% da população recenseada da capitania e 74% de suas famílias em relação ao ano de 1766.[157]

Para efeitos do estudo da riqueza, o grupo das vilas de serra acima, repartição sul, foi desmembrado entre São Paulo e suas freguesias e as demais vilas. Somente a capital apresentou um montante de 339:161$260 Réis. As demais vilas dessa repartição apresentaram a riqueza total de 377:738:100 Réis. Sem dúvida alguma, esta região era a mais rica da capitania. O total, somando-se São Paulo e as demais vilas estava estabelecido em 716:899$360 Réis. Para efeitos de comparação, as vilas da marinha, repartição norte, detinham 169:649$000 Réis, seguidas pelas vilas de serra acima, repartição norte, com 169:460$170 Réis, numa posição bastante parecida, com a diferença incidindo no número de vilas; enquanto a região do litoral era composta por três vilas, a região de serra acima, ao norte, era composta por cinco vilas. Além disso, as vilas de serra acima tinham quase o dobro da população em relação às do litoral como pudemos ver acima.

No tocante à população, a ordem dos agrupamentos era a seguinte: as vilas de serra acima, repartição sul, detinham 28.414 habitantes; na sequência vinham as da repartição norte, com 13.323 pessoas, menos da metade em relação à anterior; as vilas da

[157] Ibidem, pp. 171-176.

marinha, repartição sul eram mais populosas que as da repartição norte, com quase o dobro da população, ou seja, 11.874 e 6.881 almas, respectivamente.

Estes dados são bastante ilustrativos. Apontam a importância de São Paulo como principal localidade da capitania tanto em população quanto em renda; atesta, também, o que já foi incensado pela historiografia quanto a cidade ser uma espécie de centro natural do planalto, de onde irradiavam todos os caminhos em direção às diversas partes não somente de São Paulo, mas às outras capitanias. As vilas adjudicadas ao sul que a alcançavam e dela prosseguiam, como Mogi-Mirim e Mogi-Guaçu, demandavam a capitania de Minas Gerais; seus resultados de conjunto atestam a vitalidade econômica das rotas que eram a elas vinculadas, principalmente do gado vacum e muar originário do sul. Nenhum grupo atingiu resultado tão significativo. Mesmo separadas, a capital e suas freguesias das demais vilas demonstraram a impressão de pujança obtida. Afora a capital, Itu, com uma renda total de 139:430$200 e Sorocaba, com 103:063$500, mostraram resultados bastante superiores em relação às outras vilas. Itu era a segunda localidade com maior riqueza em toda a capitania, somente atrás de São Paulo[158]

As vilas de serra acima, da repartição norte, tinham seu fluxo encaminhado para o Rio de Janeiro, uma vez que estavam apartadas das vilas do litoral pela Serra do Mar e do sertão pela Serra da Mantiqueira, ou seja, localizada no vale do rio Paraíba. Segundo Francisco Vidal Luna e Herbert S. Klein, depois de São Paulo e adjacências, esta região era a mais importante no planalto, pois possuía solos férteis, ainda que sofresse com problemas decorrentes do desmatamento rápido, da exploração inadequada nas encostas das montanhas e da ausência de terras em abundância no vale.[159] A localidade mais bem-sucedida deste grupo era Guaratinguetá, com o dobro da riqueza da segunda vila, Taubaté, ou seja, 80:609$200, sendo que a primeira ainda possuía uma população um pouco menor do que a segunda.[160]

O litoral, como visto acima, era a terceira região em riqueza. Nos dados expostos por Alice Piffer Canabrava, apenas três vilas entraram neste rol: Santos, São Sebastião e Ubatuba. Tomando como base a tabela 1, onde constava a população da capitania, além das três citadas, somavam-se São Vicente e Itanhaém. Naquele momento, 1765, a diferença entre o nível de riqueza entre Santos e as vilas do litoral norte era abismal.

---

[158] Ibidem, p. 175.
[159] LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850.* São Paulo: Edusp, 2006, p. 32.
[160] CANABRAVA, Alice Piffer. Op. cit., p. 175.

Apesar de São Sebastião possuir uma população maior do que Santos (1.774 e 1.627, respectivamente), sua riqueza equivalia apenas a 13,56% da última, respectivamente, 18:315$000 e 136:004$000. Ainda estava por vir o período áureo para as vilas do litoral norte, principalmente da produção açucareira e do comércio com o Rio de Janeiro nas últimas décadas do século.

As vilas do litoral, repartição sul, não constaram naquele levantamento, segundo a autora porque, em relação à Marinha, "só foram considerados três núcleos de população de seu setor norte".[161] Decerto, devido a questões específicas e locais quanto à execução dos recenseamentos. Não constaram, dessa repartição, duas vilas com grande população, segundo e terceiro maiores núcleos populacionais, Paranaguá e Curitiba. Esta última, dotada de porto de mar e bastante importante no conjunto da capitania.

Alice Piffer Canabrava também aponta os índices de pessoas e famílias sem riqueza nas diversas localidades da capitania. Das cinco vilas com maiores percentuais de famílias sem riqueza, as quatro primeiras eram do Vale do Paraíba, com Pindamonhangaba, na primeira posição. Para esta condição, à época do recenseamento, pode-se conjecturar, a partir do que foi dito por Francisco Vidal Luna e Herbert S. Klein, duas possibilidades: o papel que esta região desempenharia no começo do século XIX em relação à produção cafeeira, na qual foi pioneira, e o índice Gini de concentração de riqueza, que indica em relação à população total das localidades uma concentração entre 0,88 e 0,93. Chama-nos a atenção que a quinta das cinco vilas com maiores percentuais de famílias sem riqueza apresentadas pela autora era a de São Sebastião, com 61,36%. Os percentuais oscilavam de 72,39 a 29,04.[162]

Por outro lado, as localidades que detinham maior riqueza eram a cidade de São Paulo, com 266:243$000 Réis, Itu, com 139:430$200 Réis, Santos, com 136:004$600 Réis, Sorocaba, com 103:063$500 Réis, e Guaratinguetá, com 80:609$200 Réis. Destas cinco localidades fica patente a diferença: São Paulo, a primeira, com uma riqueza três vezes maior do que a de Guaratinguetá, a quinta. Os percentuais respectivos em relação à riqueza total eram 25,21, 13,20, 12,87, 9,75 e 7,63. Depois de Parnaíba, a sexta localidade na sequência, os valores despencam.[163] Analisando a localização de cada uma delas, temos São Paulo como centro do planalto, articulada a várias regiões por meio de diversos caminhos; Itu, localizada na zona da fronteira agrícola, por onde já se expandiam os canaviais que

[161] Ibidem, p. 176.
[162] Ibidem, p. 187.
[163] Cf. a Tabela 2 do trabalho de Alice Piffer Canabrava. Ibidem, p. 175.

prosperariam no final do século; Santos, localizada no litoral, a qual abordaremos com mais ênfase; Sorocaba, a qual o caminho do sul demandava, e que era uma espécie de pouso para os tropeiros das regiões meridionais; e Guaratinguetá, localizada no Vale do Paraíba, região comercialmente ligada ao Rio de Janeiro. Destas, São Paulo, Santos e Sorocaba tinham no comércio uma atividade econômica dinâmica e agregadora de riquezas, pois traficavam com várias regiões da América portuguesa. Quanto a Itu, segundo Alice Canabrava, estava na rota de Sorocaba, do que se depreende possuir ligações com o caminho do sul e, possivelmente, estava em andamento a mudança de seu perfil com o advento da atividade agrícola calcada na cana-de-açúcar;[164] quanto a Guaratinguetá, segundo Bruno Aidar Costa, em meados do século XVIII as vilas do vale do Paraíba estavam vinculadas economicamente ao sul da capitania de Minas Gerais e ao litoral meridional da capitania do Rio de Janeiro, mormente a vila de Paraty, onde se embarcava o ouro para a metrópole; além disso, aquelas vilas haviam se especializado na produção de fumo, comercializado na região das minas.[165]

A par da ênfase na pobreza da capitania, este estudo de Alice Piffer Canabrava olhado sob outra luz permite perceber à época de sua restauração as regiões mais dinâmicas do ponto de vista das ligações comerciais com outras regiões. Como o comércio era basicamente interno e o pouco que São Paulo exportava para o reino o fazia pelo porto do Rio de Janeiro, do qual o de Santos era subordinado, a verificação da distribuição da riqueza na capitania permite dimensionar a importância de algumas regiões naquela atividade econômica e perceber seus centros mais dinâmicos. Destacavam-se àquela época quatro regiões: a capital e seu entorno, a fronteira oeste que se abria na sofreguidão por novas áreas de cultivo, o vale do Paraíba gravitando em torno das minas e, posteriormente, do Rio de Janeiro, e o litoral, onde se destacavam Santos e Paranaguá, às quais se juntariam posteriormente São Sebastião e Ubatuba mais ao norte.

Além disso, como poderemos perceber também no caso de Santos, a concentração da riqueza era a regra, com grandes contingentes de população em todas localidades da capitania destituídos da maior parte do quinhão existente. As famílias que nada possuíam até a faixa de renda de 50$000 Réis tinham o seu menor índice em São Paulo, com 54,94%; por sua vez, a localidade que possuía mais famílias nessa condição era Jacareí, com 94,32% da população total. O montante de riqueza daquele contingente da população

---

[164] Ibidem, p.

[165] COSTA, Bruno Aidar. *A vereda dos tratos*: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808. 2012. 530 fl. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013, pp. 76-78.

na capital era tão pequeno e pulverizado que sua porcentagem equivalia apenas a 0,08% da riqueza total. Para este extrato da população, a maior porcentagem de riqueza neste nível era da freguesia de Juqueri, 20,53%. A maior parte da população, portanto, estava situada na faixa de valores determinada por Alice Canabrava entre 0 50$000 Réis.[166]

Havia considerável acúmulo de riquezas numa faixa que pode ser considerada baixa ou baixa/média, e isto parecia ser a regra na capitania nos idos de 1765-1767. Para se ter uma ideia do que significavam as faixas de valores de 100$000 Réis a 200$000 Réis, de 200$000 Réis a 500$000 Réis e de 500$000 Réis a 1:000$000 Réis, onde se situava a maior parte das famílias da capitania, Alice Piffer Canabrava nos informa no mesmo estudo que um artesão especialista em marcenaria em São Paulo no ano de 1765 tinha como riqueza média o valor de 500$000 Réis; um ourives, 300$000 Réis; nos ofícios mais simples, mais utilizados pela maioria da população, um alfaiate tinha uma riqueza média de 63$548 Réis e um sapateiro 50$000 Réis.[167] Por sua vez, com base em inventários, "um cavalo manso" custava em média 8$000 Réis, "um capote de pano grosso com muito uso" 9$100 Réis, "um escravo (média ponderada)" 54$220 Réis, e "um sítio na paragem de Itaberaba (São Paulo) cercado de valos e o quintal, com casas de taipa de pilão, cobertas de telha... com seus corredores, com portas e com fechaduras e janelas, com seus arvoredos de espinho e jaboticabeiras e além do quintal cobertas de telha, tem mais terras de fora do cercado...", 180$000 Réis.[168]

O grosso da riqueza da maior parte das localidades estava localizado naquelas faixas, para as quais somamos os valores apresentados pela autora. Jacareí, Pindamonhangaba e Mogi-Guaçu eram as localidades com maiores montantes do grosso da riqueza naquelas faixas, respectivamente, 78,75%, 73,54% e 69,76%. A média do resultado das vinte localidades apresentadas por Alice Piffer Canabrava foi de 56,72%. Ou seja, o grosso da riqueza da capitania estava localizado naquelas faixas de valores. Santos, Itu e São Paulo destoavam deste quadro com menos de um terço da riqueza localizada naquelas faixas, respectivamente, 20,27%, 29,37% e 30,36%.[169]

A apresentação destes dados extraídos da obra de Alice Piffer Canabrava nos traz uma perspectiva interessante. Apesar da grande quantidade de despossuídos na capitania como um todo como pudemos ver, numa oscilação que variava entre um e dois terços, os

---

[166] CANABRAVA, Alice Piffer. Op. cit., p. 189.
[167] Ibidem, p. 196.
[168] Ibidem, p. 202, nota 42.
[169] Ibidem, p. 189.

dados que apresentamos lançam luz sobre aqueles que possuíam alguma riqueza. O grande problema é a própria definição de riqueza da autora a respeito deste recenseamento é vaga, uma vez que não havia informação específica sobre o que a compunha. O que ela compreende por riqueza era a totalidade dos bens possuídos pela família, como

> objetos, móveis, metais, joias, utensílios e implementos, escravos, animais com valor de troca, propriedades rurais e urbanas, títulos de crédito, não se incluindo, portanto, alimentos, bebidas, salários, que significavam rendimentos. Aí estão compreendidos, portanto, os escravos e os produtos manufaturados importados, de alto valor comercial; [...] Ainda que as declarações não tenham explicitado a natureza dos bens, é de se supor que os mais baixos níveis de riqueza registrados se correlacionassem com a posse apenas de alguns.

A riqueza existente, portanto, não estava pulverizada entre as faixas de valor de 0 a 50$000 Réis e 50$000 e 100$000 Réis. Ela tendeu a permanecer, na sua maior parte, ao menos na maioria das localidades, nas faixas médias de riqueza. As faixas mais baixas e a mais alta predominavam a depender da localidade. Por isso, o domínio das faixas medianas. O que se tornou evidente é que nas localidades onde a faixa de valor de 0 a 50$000 Reis ultrapassou a casa de dois dígitos, a tendência foi a de inexistência de famílias na faixa de riqueza mais elevada. No caso inverso, as localidades que tinham mais de 40% da riqueza concentrada na faixa mais alta o percentual acumulado na faixa mais baixa não superou a casa dos 5%.[170]

Portanto, temos a maioria das localidades com concentração de riqueza na faixa média de valores e dois outros grupos, um com ênfase nas faixas mais baixas de riqueza e outro na faixa mais alta.

As localidades deste último grupo, pelo que se conhece, eram regiões de bastante dinamismo, principalmente se tomadas em consideração às outras vilas da capitania. A maior parte delas tinham como atividade mais efetiva o comércio, pois estavam localizadas nas principais rotas desta atividade que demandavam outras regiões: São Paulo, Santos, Itu e Sorocaba.[171]

Em linhas gerais, é possível dizer, a partir da demonstração dos dados do trabalho de Alice Piffer Canabrava, que havia um grande contingente da população da capitania despossuído de riqueza, segundo os dados oficiais no início da segunda metade do

---

[170] Ibidem, loc. cit.

[171] *Cf. a parte final do artigo citado, onde a autora discorre a respeito das principais rotas das capitanias. Ibidem, pp. 193-195*

século XVIII, período anterior ao desenvolvimento da lavoura exportadora e o início do processo de desenvolvimento e consolidação da sua importância no quadro da América portuguesa. Por outro lado, a riqueza existente, na maior parte das localidades, estava estabelecida nas faixas médias de valores, o que indica que parecia haver na sociedade paulista da época dois grandes grupos: aqueles que nada tinham e aqueles que retinham a maior parte da riqueza. A menor e a maior faixa de riqueza estavam sub representada no conjunto da população. Todavia, no tocante à riqueza total, a faixa acima de 1:000$000 variava nas diversas localidades entre 12,57% e 77,21%. A média da riqueza estabelecida entre as dezesseis localidades que possuíam famílias nessa faixa foi de 35,82%.

O caso de Santos

Seguindo os caminhos já apontados acima, abordaremos especificamente a vila de Santos, utilizando-se dos dados trabalhados e disponibilizados por Alice Piffer Canabrava. Podemos perceber pela discussão anterior, que a vila possuía na metade da década de 1760 uma posição ímpar, seguida por São Paulo, Itu e em menor medida, por Sorocaba. A semelhança entre estas localidades situadas geograficamente em áreas diferentes era o dinamismo que apresentavam àquela época. Além disso, muito provavelmente em decorrência desse fato, eram regiões que possuíam índices consideráveis de concentração de renda.

Vale destacar, segundo a autora, que o Caminho do Mar era a rota de comércio interno mais importante da capitania. O sal, produto de grande consumo na capitania, era comprado em Santos, pois era seu porto o encarregado da distribuição nas áreas meridionais da América portuguesa. Além disso, aponta-se a compra de gêneros da lavoura local e, para o ano de 1768, a chegada de "pequenas cargas de manufaturas e de escravos".[172]

Para o ano de 1766, Santos detinha uma população de livres orçada em 2.614 pessoas distribuídas em 523 fogos. Era a décima maior população da capitania e a maior das vilas da marinha, repartição norte. O predomínio entre ela era o do gênero masculino, com 66,29% do total. Chama-nos a atenção que, enquanto nas demais vilas a proporção estava estabelecida entre 47 e 52% de elementos do sexo masculino, na vila de Santos este número

[172] Ibidem, loc. cit.

atingiu mais de dois terços (66,29%) da população,[173] possivelmente, em virtude da necessidade de um contingente maior de homens numa localidade portuária, demandada pela natureza do serviço.[174]

A riqueza total da vila apurada pelo recenseamento de 1765 foi de 136:004$600 Réis, atrás apenas de São Paulo e Itu; São Paulo com quase o dobro e Itu com pouco mais de 3:000$000 Réis. Aquele valor correspondia 12,87 % da riqueza da capitania, enquanto a riqueza das outras duas vilas da marinha, repartição norte, Ubatuba e São Sebastião, correspondiam a 1,45% e 1,73%, respectivamente. Os percentuais de São Paulo e da vila de Itu, eram 25,21 e 13,20, respectivamente.[175]

A riqueza média por família era de 256$129 Réis, atrás apenas de São Paulo, cujo valor era 290$154 Réis e à frente de Itu, 212$222 Réis; já a riqueza por indivíduo livre era a maior da capitania, 83$592 Réis, muito acima de São Paulo e Itu, 69$082 e 51$110 Réis, respectivamente. Santos detinha, ainda, junto a Itu, o maior índice de concentração de riqueza para a população detentora de riqueza,[176] equivalente a 0,78, enquanto que para São Paulo, o mesmo índice atingia a cifra de 0,74. E, em relação à população total, seu índice era o quinto maior, 0,89, junto à Sorocaba. Era em Santos, também, que havia o maior porcentual de famílias na maior faixa de riqueza, acima de 1:000$0000 Réis: 6,95% do total das famílias santistas que possuíam alguma renda, ou 14,80 famílias, que detinham 77,21% da riqueza total da vila entre famílias que declararam alguma renda. Finalizando estes números, a faixa de fogos que possuía renda acima de 200$000 Réis representava 10,15% da população e concentrava apenas 10,43% da riqueza total. Elucidativos, no sentido desta apresentação, são os dados referente ao estrato que possuía renda entre 0 e 50$000 Réis: perfaziam 65,32% da população total, contudo detinham apenas 1,15% da riqueza total.[177]

Ainda, tomando por base os dados fornecidos por Alice Piffer Canabrava, aquele contingente de maior renda declarada era formado por homens de negócio. Reunindo

---

[173] Ibidem, p. 173.
[174] Essa também é a opinião de Alice Canabrava. Ibidem, p. 174.
[175] Ibidem, p. 175
[176] Definição do Índice de Gini. "O Índice de Gini, criado pelo matemático italiano Conrado Gini, é um instrumento para medir o grau de concentração de renda em determinado grupo.Ele aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Numericamente, varia de zero a um (alguns apresentam de zero a cem). O valor zero representa a situação de igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda. O valor um (ou cem) está no extremo oposto, isto é, uma só pessoa detém toda a riqueza." Disponível em: <http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2048:catid=28&Itemid=23>. Acesso em: 16 set, 2014.
[177] CANABRAVA, Alice Piffer. Op. cit., pp. 173-190.

aqueles e a categoria dos mercadores no mesmo grupo, a autora encontrou a riqueza média de 2:794$500 para aqueles segmentos profissionais na cidade de São Paulo e 1:951$340 para as mesmas categorias ocupacionais na vila de Santos.[178] Estes dados demonstram que a riqueza em Santos não estava distribuída pelo conjunto da população; havia um grupo profissional que a concentrava, o dos negociantes e mercadores; a partir disso é possível inferir sua importância para o conjunto da economia e as movimentações financeiras que faziam. Além disso, denota que o comércio, terrestre ou portuário, mobilizava a vida econômica da vila e se mostrava como atividade extremamente importante.

O que supomos como mais interessante nestes dados, e nestes especificamente, sobre a distribuição de riqueza na vila de Santos, e que já tivemos a oportunidade de comentar, é o viés dado a eles pela autora. É possível vislumbrar não apenas uma pobreza disseminada – e o número de despossuídos ou com renda insignificante demonstra isso – mas também a concentração de um valor elevado de riquezas nas mãos de poucas famílias na vila. Nesse sentido, a riqueza por indivíduo livre e a maior porcentagem de famílias na maior faixa de riqueza, as quais detinham também o maior percentual em relação à riqueza total demonstram este estado de coisas. Fazendo todas as ressalvas, inclusive as citadas por Alice Canabrava como a evasão de bens nas declarações em virtude do temor da possibilidade de taxação e requisições arbitrárias,[179] é possível supor, ao menos, dois aspectos: uma localidade em processo de crescimento e um grupo monopolizador das riquezas e das oportunidades de ganho numa vila portuária. Mesmo com a maior parte da população com ínfima parte da riqueza total da vila para aquele ano, havia, sim, um setor da população que concentrava o restante em suas mãos.

Vejamos, de acordo com o mesmo censo, quem eram os chefes de família que tinham renda superior a 1:000$000 Réis, e quais eram suas ocupações. Supomos que esta lista possa trazer um complemento ao que fora discutido acima.

---

[178] Ibidem, pp. 190-191.
[179] Ibidem, p.185.

Tabela 1 – Chefes de domicílio detentores de riqueza segundo o censo realizado na vila de santos no ano de 1765 – acima de 1:000$000 Réis

Ordem	Nome	Ocupação	Renda	Observação
1	João Ferreira de Oliveira	Vive de seu negócio	16:000$000	Sargento-mor
2	Antonio Gonçalves Ribas	Vive de seu negócio de mercador	8:000$000	Familiar do Santo Oficio
3	Bonifacio Joseph de Andrada	Vive de seus negócios de mercador	8:000$000	
4	João Correia de Oliveira	Vive de seus negócios de mercador	6:000$000	Capitão de Ordenança
5	Antonio Joseph Carvalho	Vive de sua loja de mercador	6:000$000	Familiar do Santo Oficio
6	Carlos Ferreira Gomes	Vive de seu negócio de mercador	5:600$000	
7	Sebastião de Alvarenga Braga	Vive de seu negócio de mercador	4:800$000	
8	Manoel [Ilegivel] dos Santos	Ocupação não informada	4:000$000	Sargento-mor de infantaria
9	Domingos Pereira [ilegivel]	Vive de sua loja de mercador	2:400$000	
10	Manoel Angelo Figueira de Aguiar	Vive de seus negócios	2:000$000	Sargento-mor
11	Pedro Machado de Carvalho	Vive de seu negócio de mercador	2:000$000	Familiar do Santo Oficio
12	Marianna Buena	Vive de sua lavoura	2:000$000	
13	[Ilegivel] Gomes Ferreira	Vive de seu negócio de mercador	2:000$000	Capitão de Ordenança
14	Francisca de Siqueira	Ocupação não informada	2:000$000	
15	Joseph Ferraz Lustosa (Dr.)	Vive de seus negócios	2:000$000	
16	Anna Maria Joaquina	Ocupação não informada	2:000$000	
17	João Nepomuceno Ferreira	Religioso	2:000$000	Reverendo Padre
18	Inez [Ilegivel]	Ocupação não informada	2:000$000	
19	Fernando Leite Gonçalves	Militar	2:000$000	Capitão de Infantaria
20	Bento Borges Chaves	Vive de seu negócio	2:000$000	
21	Francisco C. da Silva	Vive de sua loja de negócio	1:600$000	
22	Felicia Gomes de Araujo	Ocupação não informada	1:600$000	
23	Francisco de Carvalho Guimarães	Vive de sua loja de mercador	1:600$000	
24	João da Silva Cruz	Vive de seus negócios	1:600$000	
25	[Ilegivel] dos Santos Luiz	Vive de sua lavoura	1:600$000	
26	Manoel Francisco Villela (Dr.)	Religioso	1:600$000	Reverendo Vigário
27	Francisco Cardoso de Menezes	Vive de seu negócio	1:200$000	
28	Antonio Rodrigues Silva	Vive de sua lavoura	1:200$000	
29	Manoel Mendes Cardoso	Cirurgião do Presidio	1:200$000	
30	Antonio Pereira Bastos	Vive de sua lavoura	1:200$000	
31	Antonio Joseph Chavez	Vive de sua loja de mercador	1:200$000	
32	Joseph Cardozo da Guerra	Vive de suas lavouras	1:200$000	
33	Agostinho Mendes Torres	Vive de seu negócio	1:200$000	
34	Francisca Tereza	Vive de seu negócio	1:200$000	
35	Ignacio da Costa Barros	Vive de sua taverna	1:000$000	
36	[Ilegivel]	Vive de sua lavoura	1:000$000	
37	Joseph Pirez Pimentel	Ocupação não informada	1:000$000	

A tabela dispõe os chefes de domicílio em ordem decrescente, ou seja, da maior renda verificada para a menor. Em pouquíssimos casos, havia alguma observação sobre o indivíduo, como uma patente militar ou a condição de religioso. Dos 37 chefes de fogos, 21 (43,24%) tinham como ocupação o comércio, ou seja, mais de dois quintos. Seis indivíduos (16,21%) viviam de sua lavoura. Dois indivíduos eram religiosos (5,40%), um

era militar (2,70%), e outro era funcionário da Coroa (2,70%). Seis chefes de domicílio (16,21%) não tiveram a ocupação declarada.

O comércio, como podemos ver, já era no ano de 1765 a principal ocupação da vila no tocante à riqueza, seguido pela agricultura. Em relação às riquezas individuais, as primeiras posições eram dominadas por negociantes; a agricultura aparecia somente na décima posição. Em relação aos seis indivíduos que não tiveram ocupação declarada, quatro eram mulheres e dois eram homens, sendo que um destes era sargento-mor de infantaria, o que nos leva a supor que sua ocupação estaria relacionada à sua patente.

É necessário fazer uma observação em relação aos dados expostos na tabela acima. Existe uma discordância em relação àqueles apresentados por Alice Piffer Canabrava. Segundo a autora, seriam quinze as famílias localizadas naquela faixa de renda, ou seja, acima de 1:000$000 Réis. Supomos, com base nas informações expostas no trabalho de Alberto de Souza, que o censo por nós consultado é o mesmo utilizado por Alice Canabrava. É possível que a autora tenha utilizado outro critério no enquadramento dos chefes de fogos nos níveis de renda. Daí o seu resultado, menor no número de detentores de riqueza.

Todavia, os dados da tabela apresentada confirmam a tendência de existência de concentração de riqueza na vila, de uma minoria detentora de seu maior montante, formada principalmente por negociantes. E se esse resultado for comparado aos dados do comércio nas primeiras décadas do século XIX, talvez seja possível supor a hipótese de crescimento da localidade.

Posse de escravos na agricultura e no comércio

Pretendemos, aqui, continuar seguindo o melhor trabalho produzido a respeito da demografia de Santos. A dissertação de Ricardo Felipe di Carlo, citada acima, possui um apêndice com um levantamento sumarizado a respeito de quatro momentos da evolução da vila, dois situados no século XVIII e dois no século XIX, abrangendo um período de mais de cinquenta anos. Além disso, possui um capítulo específico sobre os grandes escravistas. Portanto, o objetivo é fornecer uma visão geral, sem minudências, a respeito da posse de escravos pelas duas principais ocupações: agricultura e comércio. Da mesma maneira que no tocante às ocupações, estas eram as atividades econômicas mais importantes da vila durante o período estudado por Ricardo Felipe di Carlo.

Os anos que selecionamos dados para demonstrar indícios de um processo de enriquecimento da população e dinamização da economia da vila santista são 1775, 1798 e 1817, provenientes do trabalho de Ricardo Felipe di Carlo. Acrescentamos o ano de 1775 para dimensionarmos um possível impacto das últimas décadas do século XVIII no número de proprietários e no de escravos, principalmente.

Em 1775, a agricultura e pecuária detinham 78 domicílios com escravos e 37 domicílios sem escravos; já o comércio possuía menos da metade dos domicílios com escravos da ocupação anterior, 36; os domicílios do comércio sem escravos eram 24, um pouco abaixo do índice da agricultura e pecuária. Demonstram estes dados que na agricultura e pecuária o instituto da escravidão era usado de forma intensa, equivalendo a mais de dois terços do total (67,82%); por outro lado, dos sessenta domicílios de proprietários ligados à atividade comerciante, o índice ficou um pouco mais abaixo, 60% do total.[180]

No ano de 1798, ocorreu uma queda brusca no número de domicílios com escravos chefiados por proprietários cuja atividade era a agricultura e pecuária (29); o número de domicílios sem escravos nesta atividade permaneceu estacionário em relação a 1775 (38). O percentual de domicílios com escravos ligados à agricultura e pecuária reduziu-se para menos da metade (43,28%) em relação ao total. No comércio, ocorreu um leve aumento, pois neste ano eram 39 os domicílios que possuíam escravos; já o número de domicílios sem escravos reduziu-se: de 24 em 1775 para dezenove no ano em questão. Aumentou em mais de dois terços o percentual de domicílios com escravos em relação ao total (67,24%).[181]

Dezenove anos depois, os domicílios com escravos e sem escravos ocupados na agricultura e pecuária estavam em perfeito equilíbrio: eram 82 os domicílios com escravos e 83 aqueles que não possuíam cativos. O que se destaca é o aumento dos domicílios cujo chefe era ligado a atividades mercantis e possuía cativos. Neste ano, o número de domicílios com escravos era de 66, aproximando-se, dessa forma, da agricultura; aumentou, também o número de domicílios desta atividade econômica sem cativos em relação a 1798 (31). Os percentuais dos domicílios com cativos em relação ao total foram os seguintes: 49,69% para a agricultura e 68,04% para o comércio.[182]

O que mais nos impressiona a respeito destes dados trazidos à baila por Ricardo Felipe di Carlo é a inversão ocorrida nas duas atividades econômicas em relação a

---

[180] DI CARLO, Ricardo Felipe. Op. cit., p. 266.
[181] Ibidem, loc. cit.
[182] Ibidem, p. 267.

domicílios com e sem escravos. Se em 1775 os domicílios com escravos correspondiam na agricultura e pecuária e no comércio, respectivamente, a 67,82% e 40%, 42 anos depois os percentuais eram 49,69% e 68,04%. Estes dados – os quais sempre devem ser matizados – apontam para uma inversão na força do comércio no tocante às atividades econômicas da vila, acompanhando os dados mais gerais a respeito do comércio exportador movimentado no porto da vila.[183] Mesmo em números absolutos, os domicílios escravistas cuja atividade era a agricultura e pecuária mantiveram-se estáveis – eram 78 em 1775 e passaram a 82 em 1817. Quanto ao comércio, eram 36 na abertura do último quarto do século XVIII e passaram a 66 em 1817, crescimento de 83,33%.

Outro aspecto a ser levado em consideração é a evolução do número da escravaria nas duas atividades. Ele pode confirmar o que foi aventado acima ou matizar seus resultados.

Em 1775 os domicílios envolvidos na agricultura detinham 641 cativos, equivalente a 56% da população total escrava. O comércio, por sua vez, possuía 110 cativos, equivalente a 9,6%. No ano de 1798 os valores foram, respectivamente 269 e 241, equivalentes a 18,4% e 16,5% da população cativa total.[184]

É preciso fazer uma ressalva para o ano de 1798. Provavelmente, a realização do arrolamento utilizou outro critério, pois a agricultura reaparece com 583 escravos para o ano de 1802, em números relativos, 40,8% do total de cativos. Neste mesmo ano a ocupação igreja detinha 82 cativos, enquanto em 1798 o número de escravos sobre sua propriedade era de 141.[185]

Em 1817, a agricultura retomou e até superou o montante de cativos em relação a 1775. Naquele ano eram 867 os escravos alocados na agricultura, contudo, reduzia-se seu valor relativo a 40,5% do total. Por sua vez, o comércio detinha neste ano 316 cativos, perfazendo 14,7% do valor total.[186]

O que se depreende destes dados é algo que vimos anteriormente. A população escrava da vila como um todo cresceu. A agricultura, tomando como base o ano de 1775, aumentou o número de escravos alocados nas suas lides, mas foi um crescimento menor, de 35,25%. O comércio, neste intervalo de 42 anos teve um crescimento na mão-de-obra escrava na ordem de 187,27%.

---

[183] Dados que fazem parte da análise do Capítulo segundo desta dissertação.
[184] Ibidem, p. 268.
[185] Ibidem, loc. cit.
[186] Ibidem, p. 269.

Os números são bastante esclarecedores. Afirmam a estabilização da agricultura e, talvez, uma possível concentração de mão-de-obra nesta atividade, pois o número de domicílios escravistas não evoluiu. Esta estabilização ganha tintas de estagnação se tomados em consideração o crescimento da população no período 1775-1822 (95,62%) e o tipo de produção que realizava, voltada quase exclusivamente para o consumo interno. Por outro lado, o comércio demonstrava certo vigor. Além do crescimento do número de domicílios escravistas na sua área, cresceu também o contingente alocado sob seu domínio.

Se tomarmos em consideração o fato de uma maior necessidade de braços na agricultura, principalmente se comparada ao comércio, é perceptível uma significativa evolução da atividade mercantil. Evolução que pode ser apontada num possível aumento da renda de seus agentes e na consequente imobilização de parte do capital em escravos, que além da utilização no serviço ordinário, proporcionava elevação do *status* do respectivo proprietário. Além disso, corrobora a afirmação de Ricardo Felipe di Carlo, quando aponta para o final do seu período de estudo a importância dessa atividade comercial:

> Portanto, ao longo do último quartel do século XVIII até a terceira década do século XIX, a vila santista se torna um fundamental entreposto comercial na Província de São Paulo. O crescimento da atividade mercantil era singular e, assim, abria, possivelmente, um amplo horizonte de desenvolvimento para Santos [...]. Por ora, vale-nos destacar que o setor mercantil era a esfera econômica que mais acumulava na vila, riqueza que era medida pela quantidade de escravos atuantes. Embora isso, temos em vista que esse índice não era, necessariamente, o único que podia demonstrar acumulação de renda entre os comerciantes.[187]

A discussão destes dados, obtidos a partir do trabalho de Ricardo Felipe di Carlo, corrobora, em nosso ponto de vista, a tendência verificada anteriormente sobre os níveis de riqueza, onde os comerciantes dominavam as primeiras posições entre aqueles que se encontravam na mais alta faixa de riqueza. E trazem indícios de vinculação ao processo maior que objetivamos verificar neste trabalho, ou seja, a consolidação do porto de Santos como principal da capitania de São Paulo em consonância com o desenvolvimento da lavoura exportadora.

Como bem afirmaram Francisco Vidal Luna e Herbert S. Klein para a totalidade da capitania, a ampliação do mercado consumidor, o crescimento de povoações e surgimento de vilas, a expansão das culturas agrícolas de subsistência e o incremento

[187] Ibidem, p. 84.

daquelas voltadas à exportação foram “fatores com impacto direto” sobre a estrutura de posse de escravos e, consequentemente, sobre a riqueza.[188] A capitania de São Paulo como um todo, entre as últimas décadas do século XVIII e as primeiras do século XIX, demandava mais braços cativos em virtude tanto da expansão agrícola quanto da diversificação das atividades econômicas dos núcleos urbanos. Santos, em virtude de suas características portuárias e perfil marcadamente urbano, confirmou esta tendência.

[188] LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. Op. cit., p. 22.

2. O *SISTEMA SÃO PAULO-CAMINHO DO MAR-SANTOS*

Diferentemente do mineralogista inglês John Mawe, que cinco anos antes fora recebido com má disposição pelos habitantes da vila do porto de Santos e não conseguiu encontrar abrigo para passar a noite, mesmo dispondo de cartas de recomendação para tanto, outro estrangeiro, o viajante sueco Gustav Beyer, logrou melhor sorte. Talvez isso decorresse de épocas diferentes; aquela em que se situava o viajante inglês era marcada ainda pelo signo colonial e suas decorrências; a outra, na qual se situava o sueco, já era marcada pela estabilidade da permanência da família real no Brasil e toda a situação daí advinda. Possivelmente, havia maior benevolência para com estrangeiros. Inclusive, Beyer tinha à sua disposição para hospedar-se, cedido pelo Marquês de Alegrete, o então capitão-general de São Paulo, o antigo colégio dos jesuítas, tornado palácio de governo dos capitães-generais pelo capitão-general António José de Franca e Horta.[189]

Como Santos era somente porta de acesso ao interior, onde os viajantes, na sua maior parte, demandavam não somente a capital, mas também terras do sertão onde se dedicavam às suas explorações, a permanência na vila era breve. Logo, os viandantes estavam descrevendo as belezas e os meandros existentes na jornada para serra acima. Não foi diferente com Gustav Beyer. Considerou a Serra de Cubatão uma espécie de limite a fim de obstar a passagem dos curiosos viajantes. Parou na barreira, pagou os impostos devidos e principiou a subir a montanha. A partir daí admirou-se com a natureza presente no caminho: a montanha formada de "granito e um grés ferruginoso", coberta de "mata, musgo e plantas pequenas". Massas d'água se precipitavam formando "lindas cascatas". A mata envolvia toda a serra, protegendo não somente do sol, mas das chuvas, que eram constantes na região.[190]

Sobre o Caminho do Mar, sua abordagem foi uma das mais elogiosas dentre os viandantes do começo do século XIX. Nesse sentido, citar suas palavras permitem-nos uma ideia do que pensava seu respeito.

> Como o dia era claro pudemos melhor apreciar esta obra gigantesca. Quatro a cinco caminhos em zigue-zague pareciam em muitos logares correr acima de nossas cabeças e davam novos ensejos de admiração por uma obra cuja conclusão foi necessario vencer tantos obstaculos naturaes e applicar milhões

[189] MAWE, John. *Travels in the interior of brazil, particulary in the gold and diamond districts of that country by authority of the Prince Regent of Portugal*. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown, Paternoster-row, 1812, p. 58-61. BEYER, Gustavo. Ligeiras notas de viagem do Rio de Janeiro à capitania de S. Paulo, no Brasil, no verão de 1813. *Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo*. V. 12, p. 275-311, 1970. p. 283.
[190] Ibidem, p. 284.

> de cruzados que foram gastos para derrubar a mata, construir tão longo caminho atraves da propria rocha e finalmente, calçal-o com lages. Tudo contribue para dar uma alta ideia de energia do brasileiro e sua inclinação para grandes empresas. Poucos trabalhos desta natureza podem se considerar superiores a este e, quando se leva em conta a população tão escassa nas proximidades e mesmo aqui, se comprehendem as enormes despesas que acarretou e que talvez em nenhum outro paiz se tenha luctado com tantas dificuldades como estas.[191]

De um homem que vivia no "berço da civilização" da época, as palavras soaram elogiosas. Tratava-se de um caminho estruturado vinte anos antes, na administração de Bernardo José Lorena e que permitiu atender o fluxo exportador de diversas mercadorias produzidas serra acima, mas também permitir uma viagem menos arriscada àqueles que demandavam tanto o litoral a fim de embarcar para outros domínios como àqueles que buscavam o interior. Bastavam as bestas na maior parte do trajeto. Em pontos de maior dificuldade, os viandantes apeavam a fim de desonerar os pobres animais.

Se no começo do século XIX a travessia não era das piores, a ponto de permitir o deslumbramento dos homens, cinquenta anos antes a situação era diversa. Antes da construção da calçada, que posteriormente recebeu o nome do seu idealizador, quem precisava deslocar-se do litoral para o interior ou deste para o litoral encontrava sérios obstáculos para realizar tal tarefa. O horror e o temor davam a nota das jornadas

Fora o que se passou com o Morgado de Mateus quando, enfim, decidiu tomar posse do governo da capitania na capital. Segundo o governador, por meio da carta nº 25, datada de 21 de dezembro de 1766 e endereçada ao Conde de Oeiras, o Caminho do Cubatão era "o mais pessimo", apesar de haver entre a cidade e o porto de Santos um "frequentissimo comercio", tão grande que por meio do qual se provia de fazendas e mercadorias as capitanias de Goiás e Mato Grosso e uma grande parte de Minas Gerais. Nas suas palavras,

> Sendo tanta a frequencia, e tão necessario um caminho publico que desse vazão aos transportes tem sido tão negligente, e descuidado o povo nesta Providencia que deyxada a Ley da natureza, he tão impraticavel o cominho [sic] que excede a toda humana explicação em té a toda aldêa que se pode formar do mais horrorozo; tais são as ruinas e os principicios e os caldeirões, e os horrores delles, neste estado o achei quando passei a esta Cidade, de sorte que escolhendo-se um tempo proprio para o meu transporte, subi, trepando aSerra tendo por mais seguro o passala a pê, do que verme do perigo de ser precipitado da rede em que me levarão os Indios.[192]

---

[191] Ibidem, loc. cit.

[192] [Carta ao Conde de Oeiras] nº 25 [São Paulo, 21 de dezembro de 1766]. DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo.* São Paulo: Grafica João Bentivegna, vol. 72, 1952, p. 196.

Na sequência da missiva, o Morgado de Mateus apontava o que identificou como a causa daquele caminho ser tão terrível: as águas das diversas quedas que por ele escoavam e muitas vezes tornava a terra solta em algumas partes e rompiam os socavões.[193]

Contudo, o mais interessante de sua correspondência é a descrição da situação dos indígenas que faziam o transporte de pessoas e mercadorias. O trabalho era deveras extenuante e provocava sérios desarranjos. Infelizmente, esta parte da missiva possui lacunas em alguns pontos; mesmo assim, é importante transcrevê-la para se obter uma aproximação das dificuldades de travessia daquele caminho.

> Todo este erro [o afluxo de águas que deteriova o caminho] que não he impossivel de remediar pagão os pobres Indios, porque para todas as pessoas levão todas as cargas que vão e vem continuadamente recorrem aos Indios das Aldeas: Os mizeraveis - - - - - gemendo tristemente debaixo dos pesos - - - - deficuldade aqueles saltos, gastão dois dias de - - - - se recolhem a abertos dos peitos, e a ruina - - - - - - - - e chegam sem dinheiro, porque todos bebem - - - - - - e na pobreza e no abatimento - - - - - - - - - - deficuldade superior [...].[194]

Qualquer fluxo maior de pessoas ou de mercadorias teria uma dificuldade natural de crescimento naquelas condições. A dependência da mão-de-obra indígena estava em relação direta não somente com o seu desaparecimento, mas com o processo de aculturação e inserção na faina e na obra coloniais estimulado a partir do reinado de D. José I.

2.1.O MEIO FÍSICO

Marinha

É importante comentar, ainda que não seja o objeto deste estudo, a respeito de algumas características físicas da região pela qual o Caminho do Mar serpenteia. Segundo Milton Vargas, têm-se impressão de um “soerguimento recente da face da serra”, onde haveria um contraste entre sua “topografia jovem” e a “maturidade topográfica do planalto”. Esta impressão decorreria do fato de ser a serra a “face dissecada” de um falhamento geológico, ao

[193] Ibidem, loc. cit.
[194] Ibidem, loc. cit.

longo do qual a bordadura oriental teria se elevado "antes, durante e pouco depois que se sedimentaram as argilas e areias sobre as quais a cidade de São Paulo repousa".[195]

Contudo, segundo Milton Vargas, estudos mais apurados realizados por Fernando Marques de Almeida no ano de 1953 indicaram a possibilidade de se interpretar seu relevo como resultado de um "processo de erosão iniciado a partir de falhamentos anteriores, situado a vários quilômetros a leste das escarpas atuais". Nesse sentido, segundo Charles Frederick Haart em publicação de 1870, a perspectiva é a de que a costa sul do Brasil encontra-se num processo de elevação e nele enquadra-se a Serra do Mar. Deriva desse quadro as "planícies de formação geológica recentíssima", dotadas de "depósitos e várzeas e dunas de areia", contrastando com a "formação arqueana da serra".[196] Confirma este último aspecto as informações mais detalhadas obtidas a partir das formações geológicas do trecho de serra localizado na estrada de ferro Mayrink- Santos, as quais foram identificadas como "gnaisses arqueanos; porém, cortadas na descida da serra por uma faixa de micaxistos da série algonquiana de São Roque".[197]

Era este monumento natural que impedia uma plena comunicação entre a marinha e as áreas de serra acima, isolava a ambas e impunha limitações ao pleno desenvolvimento do comércio, mormente daquele voltado ao exterior, pois, como pudemos perceber, o tráfego de pessoas e o tráfico de mercadorias dependia dos braços e pernas dos aldeados que prestavam esse tipo de serviço. Estas limitações, muito possivelmente, tinham um caráter negativo para ambas regiões: a marinha, dependente dos gêneros do interior, pois era tímida a produção de seus arrabaldes – tanto em gêneros quanto em quantidade – propriamente, arroz, aguardente de cana, açúcar, café, couros secos, goma, farinha de mandioca, madeira em tabuado, azeite de baleia e peixe seco;[198] as áreas de serra acima, segundo o governador António Manoel de Mello Castro e Mendonça, produziam milho, feijão e carne e, em menor medida, mandioca e arroz; produziam visando ao comércio cana-de-açúcar, arroz, algodão, café, fumo, farinha de mandioca, porcos, bois, cavalos e bestas.[199] Todavia, naquela configuração, estavam restritas somente ao comércio de abastecimento por terra, sem acesso, ou dispondo dele de

---

[195] VARGAS, Milton. A Baixada Santista. Suas bases físicas. *Revista USP*, São Paulo, nº 41, p. 18-27, março/maio 1999. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/28434/30292>. Acesso em 26, out. 2015, p. 18.
[196] Ibidem, pp. 18-19.
[197] Ibidem, pp. 19-20.
[198] BOLETIM DO DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Mappa comparativo das producçõens da Parochia da Villa de Santos, com a especificação do que se consumio na mesma, e della se exportou no ano de 1798*. São Paulo: Tipographia do Globo, 1943. v. IV, p. 82.
[199] CASTRO E MENDONÇA, António Manoel de Mello. Memória econômico-política da capitania de S. Paulo. *Anais do Museu Paulista*. Tomo XV. São Paulo, 1961, pp. 202-203.

forma limitada, ao comércio de abastecimento via navegação de cabotagem e ao comércio ultramarino.

Caio Prado Júnior, no seu *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*, aponta três núcleos principais no litoral que, por suas qualidades – abrigo dos ventos, disponibilidade de água para abastecimento e rios para navegação, existência de madeiras e de solos férteis para agricultura – eram privilegiados em relação ao restante do litoral da colônia e favoreceram o estabelecimento de populações, não somente na costa, mas também em seu entorno. São eles o litoral nordestino que vai do cabo Calcanhar, no Rio Grande do Norte à Maceió, o Recôncavo baiano e o litoral do Rio de Janeiro.[200] A eles, acrescentavam-se outros núcleos de povoamento de segunda ordem. Dentre os quais o do litoral paulista. Contudo, o povoamento nesta região foi dificultado pela característica principal de todo o litoral sul da América portuguesa: a grande proximidade da Serra do Mar, "erguendo-se paralelamente e cosida a ela numa barreira abrupta de altitude contínua superior a mil metros", estendendo-se ao "limite meridional extremo da colônia".[201] A serra separava o litoral do interior de três capitanias, São Paulo e sua comarca, Paranaguá, Santa Catarina e parte do Rio Grande do Sul. A população deste trecho do litoral fora espremida contra o mar pela serra, que a isolava do interior. Sua característica era estacionária, segundo o autor, apesar da existência de "portos numerosos e bem abrigados", entre os quais destacavam-se São Sebastião, Santos e a "grande articulação" existente na costa do Paraná.[202]

É dessa opinião, também, José Ribeiro de Araújo Filho; no seu clássico *Santos, o porto do café*, afirma que a "fachada atlântica" do sudeste brasileiro é a região mais recortada de todo o litoral, consequentemente, é aquela em que os "ancoradouros naturais se sucedem a mais curto espaço". Por outro lado, é a região do país dotada da "maior, mais maciça e contínua muralha de separação entre o litoral e os planaltos interiores de quase todo o Brasil tropical". Uma muralha que atinge as médias de 800 a 1.100 metros de altitude.[203]

Apesar do litoral propício para a existência de portos,[204] a Serra do Mar manteve-se sempre como um óbice para as comunicações entre o litoral e as terras localizadas no interior.

---

[200] PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*: colônia. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. e-book Kindle. ISBN 978-85-8086-258-4, pp. 35-36.
[201] Ibidem, pp. 38-49.
[202] Ibidem, p. 49.
[203] ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. *Santos, o porto do café*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1969, p. 32.
[204] Eram vários os portos que realizavam alguma comercialização na capitania de São Paulo: na região a que hoje corresponde ao estado do Paraná eram ativos os portos de Guaratuba e Paranaguá; na região do atual estado de São Paulo funcionavam os portos de Cananéia, Iguape, Santos, São Sebastião, Vila Bela e Ubatuba.

Se por um lado, na marinha, as terras disponíveis eram estreitas – como no caso de Santos e o sopé da serra cuja distância média é de dez quilômetros –, após o trecho de serra as condições eram mais favoráveis para o estabelecimento humano. Segundo Pierre Mombeig, conforme citado por Araújo Filho, ultrapassada a Serra do Mar, não haveria dificuldade maior dotada de capacidade para impedir ou tornar penosas as comunicações.[205]

Especificamente, o sítio que compreende o Caminho do Mar é dotado de uma série de atributos que tanto na opinião de Caio Prado Júnior quanto de Aziz Nacib Ab'Saber tornaram-no favorável para o estabelecimento de comunicações entre o litoral e as áreas do planalto.

Caio Prado Júnior aponta a centralidade deste trecho em relação à extensão da costa como o ponto com maior facilidade de acesso ao interior. A leste a serra apresenta-se "como um abrupto" contínuo de "altitude mínima de novecentos metros", somada a uma "larga zona acidentada, de cumes que atingem 1500 e 2 mil metros, e que se estende até o Vale do Paraíba". Em sentido oeste "as condições não são melhores". Não existe mais o "abrupto" e sim "degraus sucessivos", mas a extensão da "zona de serras" se dilata até cem quilômetros ou mais. Neste ponto, a topografia é "acidentada", coberta por uma densa vegetação florestal. Apesar da existência de rios, como o Ribeira de Iguape, eles não "perfuram" a serra, correm paralelos a ela.[206]

Entre aquelas duas áreas, está localizada a região central, que abriga a ligação entre São Paulo e Santos. Neste ponto, a altura reduz-se para oitocentos metros; apesar da face escarpada voltada para o mar, o autor ressalta no sentido interior um "peneplano de relevo senil onde se situam as nascentes do Tietê".[207] Condição aquela que facilita a passagem. Nas palavras de Caio Prado Júnior

> Comparado às demais passagens da serra, é este ponto ideal. Só um abrupto para vencer – e este mesmo inferior ao da serra de leste. Depois disso, um terreno plano de percurso fácil. [...] Tais são os motivos que fazem desta passagem, já muito antes da vinda dos portugueses, um caminho predileto dos índios. A colonização europeia não fez mais que aproveitá-lo. E a sua preferência se justifica.[208]

---

[205] MOMBEIG, Pierre, apud ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. Op. cit., p. 33.
[206] PRADO JÚNIOR, Caio. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. In: _____. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-403-8, pp. 118-120.
[207] Ibidem, p. 120.
[208] Ibidem, loc. cit.

Citado por José Ribeiro de Araújo Filho, é de opinião semelhante Aziz Naciz Ab'Saber. Apoiado na ciência geográfica, assim como os conhecimentos expostos por Caio Prado Júnior, o eminente geógrafo paulista indica "três grupos de fatos fisiográficos, de caráter regional", a saber:

> 1º. – a posição da região de São Paulo, num dos reversos continentais mais suaves e individualizados da periferia do Planalto Atlântico: 2º. – as possibilidades de acesso relativamente fácil e direto entre o litoral e o Planalto, à altura da região de São Paulo e da região portuária de Santos; 3º. – as inúmeras passagens extremamente accessíveis [sic] para as vias de comunicações modernas, existentes a partir de São Paulo, na direção das mais diversas áreas da hinerlândia paulista. Tomados em conjunto, êsses [sic] três elementos constituem uma pequena combinação de fatos geográficos, não encontrados, em outras áreas do Estado de São Paulo.[209]

A par da diferença na exposição, é perceptível a semelhança nos caracteres elencados por cada um dos estudiosos. As conclusões a que chega Ab'Saber, ou melhor, os questionamentos aos quais se propõe permitem concluir o raciocínio exposto anteriormente e elevam os elementos apontados a outro patamar, muito mais relacionado com as funções que caberiam às duas localidades em questão, Santos e São Paulo, destacando a singularidade e a excepcionalidade da posição de ambas em relação às características da Serra do Mar naquele ponto.

> Trata-se de um complexo de fatos fisiográficos que não podem ser analizados [sic] isoladamente. De que valeria, por exemplo, um compartimento suave e individualizado de Planalto, sem acesso rápido, fácil e direto para um sítio portuário de valor? Por outro lado, que significado teria a existência de um bom pôrto [sic] natural na fachada costeira, em face da inexistência de espaços e áreas humanizáveis do Planalto? Ou ainda, que prioridade poderia ter a região de São Paulo, na concentração das rotas terrestres paulistas, se se repetissem, com frequência, as mesmas condições fisiográficas em áreas vizinhas ou contíguas?[210]

Embora a formação montanhosa da Serra do Mar se estenda pelos atuais estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, é nos territórios das antigas capitanias de São Paulo e Santa Catarina que a faixa de terras disponíveis entre a serra e o mar é mais afunilada. No caso específico da capitania São Paulo, as comunicações entre a costa e o sertão eram sobremaneira dificultadas. Daí o destaque e a proeminência do trecho

---

[209] AB'SABER, Aziz Naciz, apud ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. Op. cit., pp. 33-34.
[210] Ibidem, p. 34.

acima descrito que ligava a antiga cabeça da capitania, a vila de São Vicente, além da vila de Santos, e uma das regiões mais favoráveis de serra acima, a qual veio dar origem à povoação de São Paulo.

Quais seriam as vantagens de ambas as regiões – a ilha de São Vicente e o sítio de Piratininga que abrigou a vila de São Paulo – para o estabelecimento de populações?

Caio Prado Júnior indica, do ponto de vista da geografia, muito mais vantagens da área que veio a abrigar São Paulo em relação aos primeiros núcleos de povoamento, localizados no litoral. No litoral, as características impróprias para um pleno estabelecimento da população e o aproveitamento econômico da área seriam a exiguidade da faixa de terras localizada entre o mar e a serra, em posição à larga planície existente entre a Bahia e o Rio de Janeiro. Essa pequena faixa de terras, segundo o autor, é em sua maior parte "inaproveitável" sem grandes trabalhos preliminares. Isto deriva da existência de "terrenos baixos, mangues e pântanos imprestáveis para a agricultura, e além disto insalubres.[211] José Ribeiro de Araújo Filho também expressa opinião semelhante. Mesmo sendo uma das primeiras regiões da América portuguesa ocupadas no período colonial, suas potencialidades, principalmente como "ponto de contacto [sic] entre o mar e o interior", seriam aproveitadas somente "muito mais tarde".[212] Segundo o autor, a dificuldade consistiu no fato de o homem não conseguir "organizar uma paisagem à moda de outros trechos da costa brasileira (como o Recôncavo da Bahia e a Baixada Fluminense)", pela existência de

> [...] baixadas razas [sic] e alagadiças, muitas delas inundadas periodicamente pelas águas salgadas, onde o mangue predomina tipo de vegetação [sic]; os morros de encostas íngremes e difíceis de serem trabalhados por uma agricultura rotineira como a que se pratica em nosso país; e um clima tropical superúmido [sic], sem estação sêca [sic] definida durante o ano, influindo nos tipos de solos [...].[213]

Os solos também traziam dificuldades para o estabelecimento de uma população sedentária. À exiguidade dos terrenos e a existência de grandes áreas de manguezais vinham se somar outras condições. Segundo Milton Vargas nas áreas próximas às praias os solos eram arenosos, "com pouca matéria orgânica, ácidos e de baixa fertilidade". Nas áreas localizadas entre o sopé da serra e o limite dos solos das praias encontram-se os solos sediados sobre

---

[211] PRADO JÚNIOR, Caio. Op. cit., p. 118.
[212] ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. Op. cit., p. 42.
[213] Ibidem, loc. cit.

"sedimentos argilosos ou argilo-arenosos", além dos mangues. Enquanto as áreas correspondentes às praias são impróprias para a agricultura, os solos localizados entre o sopé da serra e as primeiras favorecem o aproveitamento econômico para aquela atividade, à exceção dos mangues, cuja utilização depende de trabalhos de saneamento.[214]

Conclui o autor que,

> dessa forma a Baixada Santista, mantendo o seu caráter histórico de porta e porto exportador e importador das terras paulistas do planalto, perdeu o caráter que configurava seu aspecto de zona de plantações tropicais. Pois foi nelas que, logo após a descoberta, implantou-se o primeiro engenho de açúcar brasileiro, com suas plantações de cana, as quais desapareceram totalmente, e, ainda recentemente, era sede de grandes bananais, em plena extinção.[215]

É no mesmo sentido que José Ribeiro de Araújo Filho equaciona o problema. Foram os solos os impeditivos para a realização de um "tipo estável de agricultura econômica". Assim como Milton Vargas, o autor relembra a ocupação das áreas por bananais e o malogro dos esforços para a implantação da lavoura canavieira.[216]

Para Caio Prado Júnior, trata-se de uma "zona hostil ao homem", dotada de pouca possibilidade de "assistir a um desenvolvimento considerável da colonização europeia".

Mas detinham somente aspectos negativos a região da Marinha? Não havia atrativos favoráveis ao estabelecimento humano?

Segundo Francisco Martins dos Santos na sua *História de Santos*, apoiado em diversos documentos, o porto originário da vila de São Vicente, diferentemente do que se costuma supor, não foi o das Naus, localizado próximo ao núcleo que deu origem à vila de São Vicente, fundada por Martim Afonso de Sousa em 1532. Entre 1510 e 1516, um degredado, mestre Cosme Fernandes, conhecido como bacharel de Cananéia, fundou, às margens do que era conhecido como Rio de São Vicente, um porto.[217] Localizado na entrada do estuário que

---

[214] VARGAS, Milton. Op. cit, p. 24.
[215] Ibidem, loc. cit.
[216] ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. Op. cit., loc. cit.
[217] Segundo Francisco Martins dos Santos, o nome de Rio de São Vicente correspondia ao que se conhece hoje como estuário, ou canal do porto, e fora atribuído por Américo Vespúcio na expedição de 1502. "Alli, na face occidental da ilha de Sâo Vicente, em logar abrigado de surprezas por ficar cercado brejáes e junto a um braço de mar que só dava accesso ás embarcações menóres, fundou Méstre Cosme Fernandes o primeiro povoado do Brasil, pela altura de 1510, ou entre este anno e 1516, indo fundar o Porto do Povoado, do outro lado da ilha, no ponto sempre procurado pelos navios, no rio largo que Vespucio denominára Rio de São Vicente, de accesso facil e permanente a embarcações de todos os calados". SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos*. São Paulo: Empreza Graphica da "Revista dos Tribunaes", vol. I, 1937, pp. 47-48. A denominação de Rio de São Vicente passou a ser atribuída posteriormente ao braço de mar que separa a área insular de São Vicente de sua parte

separa as ilhas de São Vicente e Santo Amaro, pelo que se depreende, sua principal atividade era o fornecimento de escravos e provisões para navios que buscavam portos da América espanhola.[218]

Pelas informações que traz Francisco Martins dos Santos, a área conhecida como Porto das Naus, localizada próxima à vila de São Vicente possuía um porto também, mas que recebia apenas embarcações de menor tamanho. Neste caso, a geografia e a história explicam o surgimento de duas vilas quase à mesma época e tão próximas em um mesmo território. O Porto das Naus localizava-se numa espécie de península no interior da baía de São Vicente, no sentido sudoeste da ilha homônima. Estava abrigado em relação ao oceano, voltado para o chamado Mar Pequeno. Contudo, pelas informações existentes, sofria facilmente e com mais intensidade as variações do clima e as ações das intempéries. Do ponto de vista militar estava protegido pelos morros dos Barbosas e Japuí, fora do arco da baía de São Vicente. Especula-se que a sua decadência e posterior abandono deveram-se ao fato de possuir pouco calado para receber as embarcações mercantis e ao progressivo assoreamento.

Em sentido oposto, a nordeste, no local conhecido como Enguaguassú, no Largo do Canéu, estabeleceu-se o porto que daria origem a Santos; surgido a partir das necessidades dos colonos que se fixaram com sesmarias na região do Jurubatuba, entre os quais, Brás Cubas.[219] As qualidades para o surgimento de um porto ali eram várias. Sua localização era privilegiada: ao norte da ilha de São Vicente e defronte ao continente, seu acesso se dava por meio de três canais, pela entrada da Barra, pelo Canal de Bertioga e a Baía de São Vicente,

---

continental. Por sua vez, o primitivo Rio de São Vicente passou a ser conhecido como Rio de Santo Amaro. É possível que as divergências a respeito do primitivo porto de São Vicente derivem desse topônimo.

[218] Francisco Martins do Santos, ao proceder esta afirmação, baseia-se na carta do navegador Diogo Garcia ao rei da Espanha, do ano de 1527. "'1527 – E de aqui fuemos a tomar refresco em S. Vicente questa em 24 grados, e ali vive um Bachiller e unos yernos suyos mucho tempo há que há bien 30 años, e ali estuvimos hasta 15 de Enero del año seguinte de 27 e aqui tomamos mucho refresco de carne e pescado e de las vituallas de la tierra para provison de nuestra nave, e agua e lena e todo lo que ovimos menester, e compre de um yerno deste Bachiller um vergantin que mucho servicio nos hizo, e mais el proprio se acordo com nosotros de ir por lengua al rio y este Bachiller com sus yernos, y hicieron comigo uma carta de fletamento para que las truxese em Espanã com la náo grande ochocientos esclavos [...]'". SANTOS, Francisco Martins dos. pp. 49-50.

[219] MADRE DE DEUS, Frei Gaspar da. *Memórias para a Historia da Capitania de S. Vicente, hoje chamada de S. Paulo, do Estado do Brazil*. Lisboa: Typografia da Academia Real das Sciencias, 1797, pp. 99-101. "A referida D. Anna Pimentel havia concedido a Braz Cubas aos 25 de Setembro de 1536 as terras de Geribatyba fronteiras a Enguaguaçú, porém muito distantes de S. Vicente; e querendo o dito Cubas evitar o incommodo de fazer viagens largas, quando lhe fosse necessario hir á Villa, ideou levantar outra em sitio mais proximo á sua Fazenda, e juntamente mais apto para o embarque, e desembarque dos navios". Em outro trecho, mais adiante, diz o monge beneditino: "Já mostrei, que os navios até esse tempo davão fundo no lugar, onde o Rio de S. Amaro desemboca no canal da Barra grande. Este surgidouro era inconveniente, assim aos Marinheiros, como aos donos das Fazendas: aos primeiros, por lhes ser necessário residir em porto solitario, em quanto as embarcações aquí se demoravaõ; e aos segundos, porque conduzião para a Villa as suas cargas mais pezadas, ou pela Barra de S. Vicente com muito perigo em canôas, ou por dentro, rodeando toda a Ilha com viagem mais dilatada. Para que estas fossem mais breves, e a gente da tripulaçaõ naõ se assistisse em lugar deserto, tanto que se deu principio á nova Povoaçaõ, logo os Navegantes desamparáraõ o antido surgidouro, e vierão dar fundo mais acima defronte da dita Povoaçaõ".

entre o morro do Japuí e a Ilha Porchat. Eram canais estreitos, o que facilitava sua proteção. O canal do porto, ou Rio de Santo Amaro, possuía bom calado para grandes embarcações. Era ladeado e protegido pela ilha de Santos Amaro. Além disso, o Largo do Canéu era abrigado dos ventos, o que permitia tranquilidade no desembarque.

José Ribeiro de Araújo Filho, no seu *Santos, o porto do café*, traz-nos informações geográficas importantes que dão conta das vantagens do sítio onde se estabeleceu o porto de Santos. Como foi dito acima, uma de suas vantagens são as três barras que possui, não obstante, apenas uma delas ser favorável à navegação de grandes embarcações. O Canal de Bertioga é "estreito e pouco profundo (1-3 m; 5-11 m;)"; torna-se mal conectado com o "fundo da Baixada Santista pela existência de manguezais e gamboas". A Baía de São Vicente, apesar de ser mais larga que o Canal de Bertioga e o Estuário de Santos, sua profundidade é irregular, principalmente quando se avança para o Mar Pequeno "(2-6 m; 5-21 m; 3-5 m;)". O Estuário de Santos, por sua vez, mostra-se como um ancoradouro "privilegiado". Sua entrada é protegida pelos "morros cristalinos da extremidade sudoeste da Ilha de Santo Amaro". Possui "largura homogênea (400-600 m;)". Sua extremidade oeste, onde se situa o Canal do Casqueiro é sinuosa e estreita. São dez quilômetros de canais com profundidade média de 9 a 23 metros.[220]

Outras vantagens seriam as várias aguadas interiores e as múltiplas barras no setor de ancoradouros, a facilidade relativa de comunicação fluvial com as diversas áreas do sopé da serra e regiões de Bertioga – "vantagens exploradas a favor de sua economia durante todo o período colonial e até meados do século XIX".[221]

Caio Prado Júnior também identifica condições favoráveis na Baixada Santista, mas, assim como José Ribeiro de Araújo Filho, para o porto de Santos,

> [...] que, com sua barra profunda, larga e bem abrigada pela ilha fronteira de Santo Amaro, é não só o melhor senão o único porto natural deste setor da costa brasileira, como um dos melhores de todo o país. E a isto vem juntar-se a maior facilidade de comunicações através da montanha nesta altura da Serra do Mar.[222]

Se as condições geográficas como um todo do litoral da capitania de São Paulo não eram favoráveis para o estabelecimento humano, as necessidades de contato com o exterior e a natureza mesma das colônias – cujo nascimento é fecundado extrinsecamente e seu ciclo

---

[220] ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. Op. cit., pp. 38-39.
[221] Ibidem, p. pp. 41-42.
[222] PRADO JÚNIOR, Caio. Op. cit., p. 150.

vital é impulsionado para o exterior – talvez fossem um atrativo para a permanência de populações nessa região.

Vejamos o caso de São Vicente por meio da obra de Sebastião da Rocha Pita, *História da América portuguesa*, citada no capítulo anterior. São Vicente, de uma proto-vila colonial, pré-existente, que deveria ter alguma importância do ponto de vista econômico ou estratégico, foi consolidada administrativamente por Martim Afonso de Sousa, tornando-se a primeira da América portuguesa. Por volta de 1730, época da publicação da obra de Rocha Pita, São Vicente já amargava uma posição sombria em relação a Santos. Segundo Rocha Pita, apesar de ser a "primeira província" fundada na América portuguesa, florescida por meio da produção de açúcar em "fábricas de Engenhos" e das lavouras que abasteciam as demais partes habitadas do Brasil, naquele momento não conservava "sombras de sua grandeza, carecendo até dos vestígios para crédito de sua memória". No início da segunda década do século XIX (1811) a vila detinha 95 fogos e 714 habitantes, sendo que 339 eram escravos. Sua principal atividade econômica era a lavoura voltada para a subsistência e algum excedente da produção comercializado no mercado local.[223]

Sua vila irmã, Santos, cujo núcleo distava do congênere vicentino apenas doze quilômetros, possuía, no ano de 1810, 583 fogos e 4.166 habitantes, 1.735 deles escravos, cujo contingente era duas vezes maior do que a toda a população vicentina. Decerto, destacava-se em virtude do comércio, mormente o portuário.[224]

Esta situação demonstra, como bem disse Caio Prado Júnior,[225] a excepcionalidade das qualidades do porto natural sobre o qual se erigiu a vila de Santos. Os aspectos físicos acima elencados, aliados ao entendimento dos eventos históricos permitem dimensionar a posição de Santos entre o final do século XVIII e o início do século XIX no contexto da capitania de São Paulo e suas relações com o mundo atlântico.

Serra acima

Se a região da marinha não possuía condições muito propícias para a realização de uma atividade econômica fundamental num processo colonizador, como a agricultura, não obstante a Ilha de São Vicente haver sido dotada de um porto de condições excepcionais, o

---

[223] OLIVEIRA, Gilvan Leite de. *Estrutura de posse de escravos em duas vilas da marinha paulista no fim do período colonial: Santos (1810) e São Vicente (1811)*. São Paulo. 2014, 19 p. Trabalho não publicado.
[224] Ibidem, loc. cit.
[225] PRADO JÚNIOR, Caio. Op. cit., p. 133.

mesmo não pode ser dito em relação às regiões de serra acima, mormente o sítio onde se estabeleceu São Paulo.

Milton Vargas, em artigo citado acima e tomando por base informações fornecidas por trabalhos da ciência antropológica, afirma que os tupiniquins faziam incursões na região da atual Baixada Santista, principalmente no inverno, com o intuito de pescar em rios, lagunas, estuários ou mesmo no mar. Terminado o inverno, galgavam a serra por meio de suas trilhas e retornavam ao planalto, onde estavam estabelecidos e realizavam a agricultura nas matas ciliares dos rios, plantando, principalmente a mandioca. A marinha era sua área de subsistência.[226] O que pode indicar a preferência pelas áreas de "serra acima" talvez fossem as vantagens e atrativos do ponto de vista da fixação de populações, qualidades percebidas muito antes do estabelecimento do colono europeu.[227]

Foi em São Paulo que a colonização pela primeira vez alcançou o interior, quando a regra naqueles primeiros anos era o estabelecimento no litoral.

O que permitiu não o seu primeiro povoamento, mas a fixação de consideráveis contingentes de populações de colonos na vasta área de planalto foram as condições geográficas e físicas propícias. Além disso, somavam-se a isso as desvantagens do litoral, as quais destacamos acima. Justifica-se dessa forma, a afirmação de Sérgio Buarque de Holanda no artigo *Movimentos da população em São Paulo no século XVIII* quando diz que o surgimento de um povoado está relacionado a escassez de terras disponíveis para a agricultura, por estarem apropriadas ou por não se mostrarem adequadas para aquela atividade, como era o caso do litoral. [228]

Caio Prado Júnior também ressalta a desvantagem do litoral, à exceção de alguns pontos. Somam-se a esse quadro, definindo, portanto, uma preferência do europeu recém-chegado, as "terras altas saudáveis" do planalto, o clima ameno favorável e "mais ao gosto dos colonos europeus", onde a média no verão e no inverno eram 18,6ºC e 13,8ºC. Adiciona,

---

[226] VARGAS, Milton. Op. cit., p. 20.

[227] Nesse mesmo sentido, é possível que isso explique que, passados poucos anos, a região de "serra acima" tivesse uma população maior que o litoral. Sérgio Buarque de Holanda, a partir de um documento de um informante castelhano que havia vivido "longamente" em São Paulo, nominado João Monjelos Garcez, informa-nos que no ano de 1676, somente a vila de São Paulo possuía 800 vizinhos e 3.000 homens de armas, enquanto as vilas de Santos, São Sebastião e São Vicente juntas detinhas 340 vizinhos e 600 homens de armas. Cf. HOLANDA, Sérgio Buarque de. História - Movimentos da População em São Paulo no século XVIII. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, Brasil, n. 1, p. 55-111, dec. 1966. ISSN 2316-901X. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/45622>. Acesso em: 06 aug. 2016, pp.

[228] Ibidem, Op. cit., p. 55.

também, um aspecto de natureza econômica: a disponibilidade de mão-de-obra indígena em virtude das "numerosas tribos indígenas aí estabelecidas".[229]

> Existe portanto, desde o início da colonização paulista, um nítido deslocamento de seu centro, do litoral, onde teve começo, para o planalto. Isto constitui o primeiro fator que vai influir na constituição e desenvolvimento, no planalto, do maior núcleo da capitania e de todo sul da colônia.[230]

Destacamos anteriormente, quando analisamos parte da marinha, os elementos geográficos favoráveis da região de Santos no tocante ao deslocamento de fluxos humanos naquele ponto através da Serra do Mar. Além disso, Caio Prado Júnior acrescenta que exatamente a esta porção mais favorável, sucede-se não uma "topografia acidentada, mas um peneplano de relevo senil onde se situam as nascentes do Tietê". Ou seja, um terreno suave, plano, de fácil acesso e de fácil passagem.[231]

Alcançado o terreno que deu origem à vila de São Paulo, nele encontrava-se uma "imensa clareira natural na floresta": os campos de Piratininga. Caio Prado Júnior explica aquela clareira pela pobreza dos solos que não permitia o surgimento de uma cobertura vegetal densa e de porte. Aqueles campos eram conhecidos dos indígenas e talvez essa sua condição explique a concentração de muitas tribos na região. Outra vantagem era a distância do primeiro núcleo de colonização, São Vicente, do qual distava, a partir do alto da serra, aproximadamente trinta quilômetros .[232]

Caio Prado Júnior observa que a vantagem do núcleo jesuítico em relação a Santo André da Borda do Campo – que abrigou os primeiros povoadores europeus – se deu em virtude de suas características geográficas. Segundo o autor, estas eram incontestáveis e talvez desse fato tenha decorrido a escolha dos jesuítas. Seriam dois aspectos a ser considerados: a defesa em relação aos ataques dos contrários e a existência de água e peixe para abastecimento e alimentação. A condição geográfica que lhe permitia essas vantagens baseava-se na elevação do terreno, pois ocupava um outeiro com altura estimada em 25 a trinta metros, "defendido por escarpas abruptas e acessível por um lado apenas"; este mesmo outeiro era o espigão que separava as águas dos rios Anhangabaú e Tamanduateí. Abaixo dele abria-se a vasta planície.

---

[229] PRADO JÚNIOR, Caio. Op. cit., p. 118. A partir deste ponto, utilizaremos, ainda que de forma demasiada, os trabalhos geográficos de Caio Prado Júnior publicados na década de 1930 na revista *Geografia*, da Associação dos Geógrafos Brasileiros.
[230] Ibidem, p. 119.
[231] Ibidem, p. 120.
[232] Ibidem, pp. 122.

Do outeiro era possível divisá-la e assim antecipar-se a possíveis ataques de tribos indígenas hostis. Ao mesmo tempo, os rios serviam ao abastecimento, à alimentação do núcleo missionário e ao transporte pelos arrabaldes.[233]

Numa linha semelhante de raciocínio, Francisco Vidal Luna e Herbert S. Klein afirmam que essa foi a primeira área colonizada do planalto e "núcleo para uma lenta e sistemática expansão e exploração do interior planáltico". Dispunha de "boas terras de pastagens em pradarias", clima temperado. Os rios eram sumamente vantajosos, pois caminhavam em direção ao sertão.[234]

Na visão dos autores, fora a mão-de-obra que determinou o padrão de colonização da capitania. A demanda por esse fator de produção contribuiu para o avanço sobre seus territórios, pois depois de atingidas as terras do planalto, os "rios que corriam para o norte, sudeste e sudoeste" foram explorados e serviram como vias para o interior.[235]

Outras causas determinaram, segundo Caio Prado Júnior, a evolução e a ascendência da vila de São Paulo em relação às demais do planalto. Aponta, assim como Francisco Vidal Luna e Herbert S. Klein, para as vantagens advindas de um sem número de rios e córregos. Para o autor de *Evolução política do Brasil*, São Paulo era o "centro natural do sistema hidrográfico da região". A partir dela, irradiam em todas as direções. Nessa mesma linha de raciocínio, outra característica a ser tomada em consideração é o relevo. Apesar da posição próxima das Serra da Mantiqueira e da Serra de Paranapiacaba, o terreno abre-se em três passagens, que facilitaram a comunicação do núcleo originário da vila de São Paulo com outras regiões: no sentido nordeste, pelo Vale do Paraíba, em direção ao Rio de Janeiro; no sentido norte, por Campinas e Mogi-Mirim, em direção a Minas Gerais e Goiás; para oeste e sul, por Sorocaba e Itapetininga, em direção aos territórios meridionais.[236] Impossível não citar o autor, que expõe essa situação privilegiada de São Paulo de forma muito clara e didática e a arremata com o devido processo histórico:

> [...] Essas três grandes passagens determinadas pelo relevo do solo seriam os principais fatores que condicionariam a expansão colonizadora do planalto paulista. É que elas representam as únicas possíveis, tanto para o norte como para o oeste e sul. Ladeando-as, na região norte, levanta-se a Mantiqueira, barreira contínua de cumes que ultrapassam 2 mil metros. Ao sul, é a serra de

---

[233] Ibidem, pp. 123-124
[234] LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2006, pp. 29-30.
[235] Ibidem, p. 29.
[236] PRADO JÚNIOR, Caio. Op. cit., pp. 128-129.

> Paranapiacaba, que com sua topografia acidentada e difícil impede as passagens e o estabelecimento do homem. Este é assim impelido para as depressões que acompanham aqueles terrenos acidentados. É nelas por isso que se estabelece o povoamento, é nelas que se desenvolve a colonização. E todas as três convergem para São Paulo, que se constitui assim como nó deste sistema topográfico.[237]

Há ainda uma quarta parte do planalto, pequena, mas que somada às três anteriores, também será objeto de colonização dos europeus: a região de Atibaia, Bragança e sua vizinhança. Apesar da presença da Serra da Mantiqueira, a região possui condições topográficas que permitiram o estabelecimento humano. E assim como as outras regiões, também se ligava à São Paulo.[238]

A comprovação dessa condição, segundo Caio Prado Júnior, encontra-se no ordenamento das estradas. Tomando como referência um mapa do século XVIII, Caio Prado Júnior aponta os principais caminhos pelos quais circulavam os paulistas e os muitos forasteiros que transportavam gêneros e mercadorias e realizavam comércio de vulto: no sentido nordeste, para o Vale do Paraíba; para sudoeste, os caminhos levam aos campos de Sorocaba, Itapetininga e Guarapuava, esta na comarca do Paraná e, por consequência, às terras mais meridionais da colônia; para o norte, no sentido de Mogi, o caminho dos Guaiases, que buscava a capitania de Goiás, e, para o sul de Minas, o caminho que passava por Atibaia e Bragança; a oeste, o caminho para o Mato Grosso, que na verdade é a via fluvial do Tietê.[239] Segundo Teodoro Sampaio, também citado por Caio Prado Júnior, seriam estes cinco caminhos "artérias históricas", "dedos de uma mão gigantesca espalmada sobre o território paulista".[240]

Em síntese, é o que Caio Prado Júnior, em seu trabalho tantas vezes aqui citado, chama de "grande encruzilhada do planalto", "centro natural do planalto",[241] intermediando as comunicações entre o exterior, representado pela marinha, e o interior, representado pelos diversos pontos do sertão.

Outras áreas do planalto, além do sítio que abrigou São Paulo, mantiveram importância durante parte ou em algum momento do processo colonizador.

O Vale do Paraíba, por exemplo, como já fora mencionado, era a segunda região mais importante – depois de São Paulo – segundo Francisco Vidal Luna e Herbert S. Klein.

---

[237] Ibidem, p. 129.
[238] Ibidem, pp. 129-130.
[239] Ibidem, pp. 130-131.
[240] SAMPAIO, Theodoro. São Paulo no século XIX. *Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo*. São Paulo, vol. 6, p. 159-209, 1900-1901, p. 163.
[241] PRADO JÚNIOR, Caio. Op. cit., pp. 132-134.

Estendendo-se no sentido nordeste, numa língua de terras entre as Serras do Mar e da Mantiqueira, possuía solos férteis mas, devido a explorações inadequadas dos solos, inclusive nas bases das montanhas, evoluiu a base de "ciclos breves de desenvolvimento e decadência". Os núcleos da parte localizada mais a sudoeste, nas proximidades da zona de influência de São Paulo, relacionavam-se economicamente com esta região;[242] no sentido oposto, os núcleos mais a nordeste estavam sobre a influência da capitania do Rio de Janeiro, inclusive suas fachadas litorâneas, São Sebastião e Ubatuba.

Esta influência do Rio de Janeiro sobre a região e sobre a sua produção foi uma das preocupações dos capitães-generais de São Paulo do fim do século XVIII.[243] Na documentação correspondente ao governo de António José da Franca e Horta (1802-1811), existem duas menções a caminhos ligando o Vale do Paraíba ao litoral; um entre Jacareí e São Sebastião, sobre o qual Franca e Horta cobrava a Câmara da vila de São Sebastião, acusando a vereança anterior de descuidar da obra no que tocava seu distrito, principalmente porque a vila de Jacareí – é o que se depreende do documento – havia feito sua parte, faltando a devida contrapartida da vila litorânea. Alegava o capitão-general que seu objetivo era promover o comércio interior da capitania e impedir que as tropas conduzissem os gêneros daquela região à vila de Parati, na capitania do Rio de Janeiro.[244] O outro, que ainda estava por ser feito à época, 1806, ligaria o distrito de Caraguatatuba, em São Sebastião, às terras de "serra acima". Apesar da existência de determinação de seu governo sobre o embarque de gêneros produzidos na capitania ser realizado somente através do porto de Santos, grande era o seu interesse na construção da estrada, o que o faria conceder àqueles que contribuíssem financeiramente para a empreitada a

> [...] plena Liberdade de poderem embarcar o Assucar das suas Safras para donde bem lhes parecer, a excepção do Guarda Mor Bento Francisco Vaz, o qual não se envergonhando de ser o unico Mesquinho, que se negou a Concorrer para huma Obra de tão publica utilide., he preciso q' elle nem por Si, nem valendo-se do nome de Outrem haja de embarcar Coiza alguma, na execução de Cuja ordem lhe recomendo tenha o maior Cuidado e Vigilancia.[245]

---

[242] LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. Op. cit. p. 32.
[243] Teremos a oportunidade de aprofundarmo-nos sobre esta questão no terceiro capítulo.
[244] Carta [CCLXIX] de 31 de dezembro de 1803 [Para a Camara de S. Sebastião [sobre a conclusão da estrada de Jacareí]. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Edição do Instituto Histórico Geográfico de S. Paulo, 1937, vol. 55, pp. 219-220.
[245] [Carta de 11 de novembro de 1806] XCIV – Pa. o Capm. Govor. de S. Sebm. [Construção de caminho] [Silvestre Ferreira da Silva]. Ibidem, pp. 73-75.

O oeste paulista possuía os melhores e mais nivelados solos da capitania, contudo, esta era a região da fronteira agrícola, pois havia dificuldade para transpô-la em virtude de densas florestas. Somente a partir dos últimos anos do século XVII esse processo teve início, acompanhando os vales dos diversos rios que a cortavam, como o Tietê, Pardo, Piracicaba e Atibaia e tendo como núcleos Jundiaí e Itu.[246] A partir da segunda metade do século XVIII esta região foi explorada sistematicamente e de suas terras férteis principiou o desenvolvimento da lavoura açucareira paulista, de grande importância para a transformação que se operaram nas décadas que se seguiram.

Em linhas gerais, estas eram as principais regiões de serra acima da capitania no período sobre o qual nos debruçamos. Apesar da propalada pobreza reinante, alegada pela historiografia da primeira metade do século passado, havia ligações efetivas e intercâmbios entre as regiões e capitanias adjacentes. A nota dessas relações era dada pelo comércio nos diversos caminhos e trilhas que ligavam rincões distantes. Havia intercâmbios entre todas as regiões e também com as capitanias adjacentes. No centro do eixo estava São Paulo, como aglutinadora, ponto de partida e de chegada dos diversos caminhos e fluxos existentes. Por isso, o núcleo originário, apesar de ter deixado seu passado agrícola para trás, algo que poderia indicar declínio, mantinha toda sua vitalidade como ponto de passagem, centro de comércio e de administração da capitania.

2.2.O CAMINHO DO MAR

Antecedentes

As duas partes seccionadas pela monumental barreira natural da Serra do Mar não viveram isoladas, mesmo antes da chegada dos europeus. Como citamos acima, a região da *marinha* já era velha conhecida dos indígenas que habitavam o planalto, tornada área de subsistência à época do inverno.

Os primeiros europeus que vagaram pela costa antes da chegada da colonização propriamente dita, muito possivelmente por intermédio das populações indígenas, já conheciam a região de *serra acima*. É o caso de João Ramalho, com grande ascendência sobre algumas tribos e socialmente integrado a elas por meio de casamento.

Segundo Frei Gaspar da Madre de Deus, Martim Afonso de Souza, desejoso de obter alguma noção dos sertões do continente, intentou atingi-los. Saindo do porto de

[246] LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. Op. cit. p. 32.

Piaçaguera seguiu o caminho utilizado pelos colonizadores até 1560 quando a determinação de Mem de Sá proibiu sua utilização em virtude da infestação de indígenas contrários aos lusitanos.[247] Segundo Francisco Martins dos Santos, Martim Afonso de Souza chegou ao planalto pela primeira vez em companhia de João Ramalho por meio duma trilha chamada Paranapiacaba, muito utilizada pelos Guaianazes nas suas incursões em direção ao litoral. Este caminho ficava na área da Estrada de Ferro São Paulo Railway, no vale do Ururaí, e saía no velho porto de Piaçaguera ou Piaçaguera de cima.[248]

Edith Porchat em seu *Informações históricas sobre São Paulo no século de sua fundação*, publicação de 1956 de grande valor histórico, utiliza-se do "sistema" de exposição construído por Manuel Rodrigues Ferreira em artigo jornalístico do ano de 1954 no qual divide o famoso Caminho do Mar em três partes: "'baixada', o trecho que vai de Santos até Cubatão; 'serra', o de Cubatão até o Alto da Serra; e 'planalto', o do Alto da Serra até Santo Amaro e São Paulo". Além disso, a autora divide sua história em cinco momentos distintos que percorrem a história desde o início da colonização até o século XX.[249] Para os fins deste estudo nos interessam as três primeiras etapas.

Da mesma forma que Francisco Martins dos Santos e Frei Gaspar da Madre de Deus, Edith Porchat aponta que o primeiro caminho, "trilhos dos índios", foi utilizado até 1560. Saía-se do lagamar de Santos até o porto de Piaçaguera velha; ali, um dos trilhos seguia em direção à região de Mogi das Cruzes; um segundo trilho "partia do porto do Perequê, atravessava a serra pelo vale do rio Perequê e alcançava Santo André da Borda do Campo". Na região do planalto, havia uma ligação entre esses dois caminhos.[250] São da mesma opinião Francisco Vidal Luna e Iraci del Nero da Costa; acrescentam que os primeiros povoadores lusitanos ao explorarem o sistema fluvio-lacustre depararam-se com duas trilhas: uma pelo vale do rio Quilombo que demandava o Vale do Paraíba e outra que se "iniciava no rio Cubatão, seguia pelo vale do Rio Perequê, galgava a serra e, no planalto, depois de transpor os rios Pequeno e Grande, alcançava os campos de Piratininga".[251]

---

[247] MADRE DE DEUS, Frei Gaspar da. *Memórias para a Historia da Capitania de S. Vicente, hoje chamada de S. Paulo, do Estado do Brazil*. Lisboa: Typografia da Academia Real das Sciencias, 1797, pp. 67-69.
[248] SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos*. São Paulo: Empreza Graphica da "Revista dos Tribunaes", vol. I, 1937, p. 251.
[249] PORCHAT, Edith. *Informações históricas sobre São Paulo no século de sua fundação*. São Paulo: Iluminuras, 1993, pp. 81-85.
[250] Ibidem, p. 82.
[251] LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci Del Nero da. A estrada e o desenvolvimento econômico: a estrada São Paulo-Santos. In: *Simpósio Nacional da Associação dos Professores Universitários de História*, 9., 1977, Florianópolis. Anais do IX Simpósio Nacional da Associação dos Professores Universitários de História. O homem

Um segundo caminho que tomou a preferência em relação ao primitivo foi atribuído ao padre Anchieta, recebendo, por isso, a alcunha de Caminho do Padre José. Este caminho teria sido aberto em 1553 por indígenas sob as ordens do padre, distante mais de uma légua do anterior.[252] Mas, segundo Francisco Martins dos Santos, essa alegação não corresponde à realidade. Transcrevendo uma carta de Dom Duarte da Costa, governador-geral da América portuguesa, escrita em Salvador em 3 de abril de 1555 e endereçada ao rei de Portugal, o eminente santista desfaz a "quase lenda" do caminho do Padre José:

> Vindo o ouvidor geral de Sam Vicente me dise que na dita Capitania avia hum caminho de cinquo ou seis lego as, ho qual era laa mao e aspero por causa dos lameiros e grande ladeiras que se nam podia caminhar por ele, o que era grande perda da dita capitania pela necesidade que ha do campo e das fazendas dos moradores que nele tem pera onde he o dito caminho polos muitos mantimentos que ha do campo de que se sustenta a dita capitania o qual caminho se nam podia fazer sem muito dinheiro E QUE HUM JOAM PEREZ O GAGO DALCUNHA MORADOR DA DITA CAPITANIA sendo acusado pela justiça perante o dito ouvidor geral por se dizer que matara hum seu escravo do gentio desta terra com açoutes cometeu o dito ouvidor que queria fazer o dito caminho á sua custa e por Iogar por onde se bem pudesse caminhar e a contentamento dos· moradores contanto que se nam procedesse contra ele polo dito caso, pareceo bem ao dito ouvidor por razam da obra ser tam necesaria e tam custosa dise me que o escrevesse a Vosa Alteza o que Vosa Alteza deve de ver por bem polo grande proveito que á terra diso vem e pelo muito que custa .... [grifo do autor] [253]

Para este autor, o ouvidor-geral daquela época possivelmente seria o capitão-mor Braz Cubas. Supõe, a partir deste documento, que o construtor do referido caminho tenha sido João Peres ou Pires, o gago.[254] É da mesma opinião Edith Porchat, reforçando a questão do crime cometido pelo patrocinador da abertura do caminho, o assassinato de um escravo.[255] Para Francisco Martins dos Santos, a condenação a um degredo numa Bertioga infestada de Tamoios seria por si só um motivo bastante forte para o autor, pois haveria risco de morte no pagamento da pena.[256]

---

e a técnica. São Paulo: [ANPUH], 1979. v. 2, p. 551-567. Disponível em: <http://anais.anpuh.org/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S09.28.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2015, p. 552.

[252] SANTOS, Francisco Martins dos. *Op. cit.*, p. 251.

[253] Ibidem, p. 253. Carta de D. Duarte da Cósta ao Rei escripta de São Salvador da Bahia aos 3 de Abril de 1555. Archivo da Torre do Tombo – Corpo Chronológico – I, 95, 36.

[254] Ibidem, loc. cit.

[255] PORCHAT, Edith. Op. cit., p. 82.

[256] SANTOS, Francisco Martins dos. Op. cit., p. 253.

Edith Porchat acrescenta ao fato da feitura a possibilidade de que a velha via estivesse quase intransitável, assim como o outro ramal. Situação que piorou e teve como decorrência o abandono total quando o Caminho do Padre José passou a ser utilizado.[257]

Como é possível que a feitura do caminho se atribua a João Peres ou Pires, o gago, a denominação de *do Padre José*, pode ter sua razão em vários motivos: homenagem, recomendação do padre a favor de nova comunicação entre *marinha* e *serra acima* ou sua utilização imediata.[258]

De acordo com a autora, esse teria sido o segundo caminho do mar. Como no caminho anterior, parte do percurso, de Santos ao Cubatão, era feito por meio de canoas; a caminhada sobre a serra iniciava no porto das Almadias ou de Santa Cruz,

> provavelmente na foz do rio das Pedras, passava pelo local chamado Itutinga ou Tutinga e, depois de subir a Serra do Mar, chegava ao rio Pequeno. Aí no planalto, continuando o trajeto por via fluvial, atingia o rio Grande, indo pelo rio Jurubatuba até Santo Amaro, de onde, para alcançar Piratininga, o trajeto era feito pelo rio Pinheiros ou pela vereda que ligava as duas povoações.[259]

Um melhoramento posterior foi a adaptação do trecho entre Piratininga e o rio Pequeno para estrada carroçável.[260]

Teodoro Sampaio, no seu artigo *S. Paulo de Piratininga no fim do século XVI*, dá a localização aproximada do início do Caminho do Mar em Piratininga: partia do pátio do colégio, núcleo inicial, seguindo em direção ao sul pela atual Rua do Carmo. Passava pela vivenda de Bartholomeu Carrasco e, junto à Ribeira do Ipiranga, por um grupo de moradores. Tudo isto "antes de se perder no horizonte para os lados da *Borda do Campo*, onde existiu *Santo André*" [grifos do autor].[261]

À distância do tempo, parece, pela descrição do percurso no trecho de serra, que se tratava de uma jornada simples, apenas demorada, como toda jornada feita a pé. Mas, como pudemos perceber na descrição realizada pelo Morgado de Mateus – a qual citamos no início do capítulo – a tarefa era das mais inglórias, a ponto de imputar medo a homens acostumados à uma vida bucólica e à rudeza das coisas. O jesuíta Fernão de Cardim, quase duzentos anos

---

[257] PORCHAT, Edith. Op. cit., p. 82.
[258] SANTOS, Francisco Martins dos. Op. cit., pp. 253-254.
[259] PORCHAT, Edith. Op. cit. p. 82.
[260] Ibidem, loc. cit.
[261] SAMPAIO, Teodoro. S. Paulo de Piratininga no fim do século XVI. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. vol. IV. São Paulo: Typographia Andrade, Mello & Companhia, 1898-99, p. 1-614, p.

antes do Morgado de Mateus, descrevia assim o árduo caminho que demandava Paranapiacaba e que parece ser o posterior, portanto, o *do Padre José*:[262]

> Partimos uma segunda-feira, e caminhamos duas léguas por água, e uma por terra, e fomos dormir em uma *teig-upaba* ao pé de uma serra ao longo de um formoso rio de água doce que descia com grande ímpeto de uma serra tão alta que ao dia seguinte caminhámos até ao meio dia, chegando ao cume bem cansados: o caminho é tão íngreme, que às vezes íamos pegando com as mãos. [...] aquele dia fomos dormir junto a um rio de água doce, e todo caminho é cheio de *tijucos*, e pior que nunca vi, e sempre íamos subindo e descendo serras altíssimas, e passando rios caudais de água frigidíssima.[263]

Europeus em trilhas indígenas descrevendo suas experiências demonstram o quanto era difícil lidar com uma natureza desconhecida, exuberante, indômita, sufocante.

Daqueles, os que mais legaram relatos foram os religiosos. O padre Simão de Vasconcellos – citado por Francisco Vidal Luna e Iraci del Nero da Costa – descrevia assim uma de suas passagens pela trilha quinhentista:

> " [...] o caminho feito por arte, é ell tal, que põe assombro aos que hão de subir, ou descer. O mais do espaço não é caminhar, é trepar de pés, e de mãos, aferrados às raízes das árvores, e por entre quebradas tais, e tais despenhadeiros que confesso de mim, que a primeira vez que passei por aqui, me tremeram as carnes, olhando para baixo. A profundeza dos vales é espantosa: a diversidade dos montes uns sobre outros, parece tirar a esperança de chegar ao fim ... "[264]

---

[262] Na sua *História Econômica do Brasil (1500-1820),* Roberto C. Simonsen cita estudos de Batista Pereira a respeito dos caminhos em questão. Apesar de bastante extensa, é significativa a informação apresentada: "A localização do primeiro Caminho do Mar, pelo qual subiu ao planalto em 1532 Martim Afonso de Sousa e que era a serventia usual de Tibiriçá e João Ramalho, tem sido objeto de inúmeras divergências entre os nossos historiadores. Convém previamente lembrar que no lagamar vicentino ou litoral santista há dois rumos que disputam essa primazia: o do Cubatão, acima do porto das Almádias, caracterizado inda hoje pela "água branca de Tutinga", das primitivas sesmarias, e o do Moji ou Piaçagüera, na estação da Inglesa que tem esse nome. O primeiro rumo, cheio de vales e torcicolos na Paranapiacaba, vem dar na vila de São Bernardo. O segundo, mais longo, mas com percurso mínimo na serra, vai dar na estação de Santo André, na Inglesa, cujo traçado segue. Batista Pereira é de parecer que este caminho é o primitivo. O seu argumento topográfico é que os índios, sempre à procura do caminho mais fácil, teriam por força de preferir o vale do Moji, o antigo Ururaí. Estudando in loco e percorrendo a pé esse e os outros caminhos da serra para o planalto, verificou o autor de Cidade de Anchieta a sua imemorial praticabilidade. Corre esse caminho três ou quatro léguas pelas margens chãs e desimpedidas do Ururaí. Ao esbarrar com os paredões da serra não leva para torneá-los e transpô-los atingindo o planalto, mais de uma hora a pé. Parece, portanto, o caminho natural, motivo pelo qual os construtores da Inglesa sobre ele locaram a sua linha férrea". Esta informação corrobora, portanto, as alegações de Francisco Martins dos Santos e de Edith Porchat apresentadas no corpo do texto. SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil (1500-1820).* Edições do Senado Federal, vol. 34. Brasília: Senado Federal, 2005, p. 310.

[263] CARDIM, Fernão. *Tratados da terra e gente do Brasil*. 1. ed. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, 2013, pp. 154-155.

[264] LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci Del Nero da. Op. cit., pp. 552-553.

O agarrar-se às raízes da árvore era prática comum. Numa biografia escrita pelo mesmo Simão de Vasconcellos, o Padre João de Almeida, da Companhia de Jesus, comparando a Serra de Paranapiacaba com aquela que cerca as imediações da Lagoa dos Patos, anotou que o caminho feito por "Arte" era áspero e em certas partes ia-se "trepando de pés, & mãos, aferrados ás raízes das Arvores". Além disso, em outras partes havia "tais quebradas, & tais despenhadeiros" que provocavam temor ao se olhar para baixo; quando pensava que havia chegado ao cume de um outeiro, achava-se aos pés de outro, "& era isto na parte escolhida, & trilhada da Gente; que será nas outras mais altas, & sê[m] caminho feito".[265] O Morgado de Mateus, naquele mesmo episódio quando da sua ida a São Paulo para tomar posse do governo da capitania, agarrou-se à montanha e fez o percurso a pé temendo ser "precipitado da rede" em que era levado pelos indígenas.[266]

Aliás, o transporte por redes realizado pelos indígenas possivelmente era a forma mais comum de se caminhar pelas brenhas da trilha. Era nas costas dos índios, também, que se carregavam as mercadorias e os gêneros que faziam parte do fluxo comercial existente entre a *marinha* e as regiões de *serra acima*.

Entre o relato do fim do século XVI e o de 1766, haviam se passado quase duzentos anos. Do que se conclui que a precariedade continuava a mesma. Torna-se evidente que foi a importância das comunicações entre a serra acima e a marinha que permitiu que a velha trilha se mantivesse e o seu uso fosse constante; do contrário, muito provavelmente teria desaparecido no meio da vegetação, pois os obstáculos a ser superados eram imensos. Segundo Capistrano de Abreu Este aspecto foi realçado pelo Morgado de Mateus quando alegou que um caminho tão importante era descuidado e negligenciado pelas populações.[267]

A partir do primeiro capitão-general da São Paulo restaurada algumas medidas foram tomadas para sanar o problema da comunicação entre litoral e planalto.

As dificuldades de trânsito e comércio

Os relatos dos jesuítas Fernão Cardim, Simão de Vasconcellos e João de Almeida dão a nota predominante sobre as condições do velho Caminho do Padre José e as dificuldades encontradas para vencê-lo. Somados ao relato do Morgado de Mateus, da segunda

---

[265] VASCONCELLOS, Simam (pe.). *Vida do P. Joam d'Almeida da Companhia de Iesv, na Provincia do Brazil*. Lisboa: Officina Craesbeeckiana, 1658.
[266] Cf. notas 4 e 5.
[267] Cf. nota nº4.

metade do século XVIII permitem dimensionar os embaraços não somente ao tráfego de pessoas, mas, principalmente, à circulação de mercadorias.

Em relação ao primeiro, Sérgio Buarque de Holanda, no clássico *Movimentos da população em São Paulo no século XVIII*, ao tratar do crescimento e das baixas na população da vila de São Paulo descreve – utilizando basta documentação – vários episódios, em momentos distintos, da interrupção das comunicações entre o planalto e o litoral. No final de 1630 e de 1631, a "febre ou enfermidade dos catarros" ou disenterias, espalhou-se pela vila a ponto de interromper os trabalhos de conserto do caminho, por falta de quem o fizesse, pois todos estavam "em grande aperto de fome e doensas". Com a varíola grassando em 1666 na vila de Santos, oitenta moradores da vila de São Paulo assinaram um requerimento endereçado ao contratador dos dízimos, Lourenço Castanho Taques, o moço, solicitando a proibição do trânsito no Caminho do Mar, inclusive atrapalhando o recolhimento dos dízimos.[268]

O problema tornou-se grave com o início de um fluxo mais constante de africanos que principiavam a chegar em levas, demandados tanto pelas necessidades da mineração quanto da consequente mercantilização de São Paulo no início do século XVIII. Sérgio Buarque de Holanda alega que a partir deste momento tornaram-se "menos evitáveis as possibilidades de comunicação direta entre a gente de serra acima e o gentio da Guiné", deixando São Paulo, dessa forma, de ser uma cidadela em relação às epidemias. No caso de janeiro de 1700, as bexigas que assolavam Santos foram retidas pela obstrução do caminho sob ordens da Câmara paulistana, contudo, "tais são os prejuízos causados com a medida ao povo e mormente aos mineiros e mercadores, atraídos pela fama da riqueza dos descobertos novos dos Cataguases que, já a 25 de fevereiro se revoga a decisão".[269] Neste caso específico, a dificuldade era dupla, pois o comércio de pessoas exigia sua circulação enquanto mercadorias. Somadas, então às dificuldades naturais do caminho, havia, ainda esse tipo de restrição.

A par dos imensos obstáculos a ser transpostos, o comércio caminhava. Ilana Blaj no seu estudo seminal refere-se a alguns episódios dos colonos da vila de São Paulo em relação ao acesso ao litoral. Em 1683 a Câmara da vila de São Paulo mandou notificar Manoel F. de Brito, pois seu gado havia "danado" o caminho do mar, causando a grita da população por tratar-se de "estrada geral". Aproximadamente três anos depois, o contratador Luís Porrate Penedo solicitara à mesma Câmara que baixasse ordem para "que ninguém levasse gado pelo

---

[268] HOLANDA, Sérgio Buarque de. História - Movimentos da População em São Paulo no século XVIII. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, Brasil, n. 1, p. 55-111, dec. 1966. ISSN 2316-901X. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/45622>. Acesso em: 06 aug. 2016, pp. 70, 71

[269] Ibidem, p. 74.

Caminho do Mar a Cubatão" em virtude dos estragos causados em "aterrados, pontes e na própria estrada". O mesmo Manoel F. de Brito deveria ser um dos notificados.[270] Do que fica exposto no episódio citado por Sérgio Buarque de Holanda não somente a necessidade da circulação de pessoas, mas também a própria existência das relações comerciais entre as duas regiões.

Para manter o Caminho do Mar em condições propícias, a Câmara de São Paulo decidiu, no ano de 1681, que sua manutenção estaria ligada aos contratos de monopólio da própria câmara sobre "vinhos, aguardentes, azeites e vinagres do reino". Em outras palavras, os negociantes que arrematassem os contratos desses produtos se comprometeriam a fazer benfeitorias dentro do período de um ano para que o caminho pudesse suportar "cavalgaduras em carga", inclusive realizando serviços de reparo nos primeiros quinze dias da assinatura do contrato.[271]

Ilana Blaj opina que esta ação da Câmara de São Paulo demonstra a importância do Caminho do Mar para a economia e a política da vila. Não somente neste caso, mas em várias outras reuniões atestadas pelas atas do conselho, a preocupação é recorrente com a sua praticabilidade.[272]

Enquanto a capitania de São Paulo não esteve atada às linhas do comércio ultramarino, o caminho permitiu a realização, ainda que não fosse de forma satisfatória, das ligações mais urgentes e necessárias entre o planalto e o litoral. Francisco Vidal Luna e Iraci del Nero da Costa alegam que o seu "caráter rudimentar" correspondia ao relacionamento existente, de pouco trato comercial e administrativo.[273] Quando as necessidades do comércio aumentaram a partir da segunda metade do século XVIII, principalmente após o redimensionamento da importância de São Paulo no conjunto do império português, onde a economia era um dos pilares para que a capitania se tornasse sustentável e permitisse realizar a função de baluarte das áreas meridionais em relação a possíveis ataques espanhóis, o caminho do mar tal como estava tornou-se um obstáculo.

O Morgado de Mateus apontou que o velho caminho no ano de 1770 achava-se desbaratado por serem notórias as ruínas e os precipícios e eram grandes as dificuldades que se

---

[270] BLAJ, Ilana. *A trama das tensões*: o processo de mercantilização de São Paulo (1681-1721). São Paulo: Humanitas, 2002, p. 164.
[271] Ibidem, p. 173. Francisco Martins dos Santos também se refere a este episódio. SANTOS, Francisco Martins dos. Op. cit., p. 254.
[272] Ibidem, loc. cit.
[273] LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci del Nero da. Op. cit., p. 553. Acrescente-se a este respeito a transferência da jurisdição sobre Santos ao Rio de Janeiro, como observado no capítulo I.

experimentava ao cumprir sua trajetória; por conta disso, os viandantes dele fugiam e o comércio deslocava-se para outros lugares, causa da decadência da capitania; por estar interrompido e embaraçado, até o transporte de suprimentos militares se fazia impraticável naquelas condições. Necessitava, portanto, de providências para que deixassem de existir "os danos e inconvenientes que se padecem há tantos anos".[274]

A partir do governo de Dom Luís António de Sousa Botelho Mourão houve uma preocupação mais sistemática e frequente quanto às condições da velha trilha quinhentista, o Caminho do Padre José.

Francisco Martins dos Santos e Sérgio Buarque de Holanda,[275] de forma semelhante, elencaram as várias ações dos governadores a partir de 1765 para dotar o caminho de um mínimo de condições para servir ao seu propósito, ou seja, dar passagem a homens e mercadorias. Segundo Francisco Martins dos Santos, pouco puderam obter, principalmente em razão dos recursos minguados que tinham à disposição. O Morgado de Mateus conseguiu que fosse aplicado em melhoramentos o imposto recolhido para a reconstrução de Lisboa.[276] Martim Lopes Lobo de Saldanha (1775-1782) mandou construir um aterrado entre os rios Grande e Pequeno com a intenção de evitar os danos provocados pelas inundações.[277] O Marechal Frei José Raimundo Chichorro da Gama Lobo (1786-1788) mandou realizar importante aterro entre a base da serra e os rios Cubatão e das Pedras de Cima.[278]

Num intervalo de mais de vinte anos, as obras realizadas pelos capitães-generais de São Paulo enfatizaram os setores mais simples do percurso, o planalto e a baixada. O enfrentamento do trecho de serra, sem dúvida, o mais difícil, reclamava como muito bem argumentou Francisco Martins dos Santos numerário suficiente para realiza-lo.

Martim Lopes Lobo de Saldanha foi, dentre os quatro antecessores de Bernardo José Maria de Lorena e Silveira, o primeiro a tentar modificar a situação da tão necessária via naquele trecho mais crítico. Ao assumir o governo da capitania, havia encontrado um caminho

> o qual era quase invariável e se não transitava sem que fosse aos ombros dos índios e sempre um evidente perigo de vida, por se passar por uns apertados tão fundos e nascidos da primeira picada que os primeiros habitantes tinham feito, e tão estreito que não cabia mais do que uma pessoa ou animal, ficando

[274] SOBRINHO, Costa e Silva, apud LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci del Nero da. Op. cit., pp. 563-564.
[275] SANTOS, Francisco Martins dos. Op. cit., p. 254. HOLANDA, Sérgio Buarque de. São Paulo. In _____ (org.) *História geral da civilização brasileira*. 8ª ed. Tomo II, vol. 2º. São Paulo Difel, 2004, pp. 418.
[276] SANTOS, Francisco Martins dos. Op. cit., p. 255.
[277] HOLANDA, Sérgio Buarque de. Op. cit., p. 418.
[278] Ibidem, loc. cit.

> por muitas vezes muito abafados debaixo da terra que, com as chuvas, desabavam, e outros mortos nas profundas covas que com os pés faziam, o que aqui chamam caldeirões.[279]

Seu zelo, segundo suas palavras, obrigou-o a fazer o caminho que ia de São Paulo ao Cubatão de Santos. Para tanto, obteve recursos junto às câmaras de Santos, Itu, Atibaia, Sorocaba, Paranaíba, Jundiaí, Mogi-Mirim e Mogi-Guaçu cujo montante atingiu o valor de 2:688$9095 Rs. Iniciara os trabalhos em maio de 1781 e deu conta de seus sucessos em correspondência de novembro e esperava até o final do mês concluir a obra do "soberbo" caminho, o qual seria o melhor de toda a América e, talvez até da Europa, dotado de "infinitas pontes das mais duráveis madeiras, confessando todo este povo que em um século, nem estes, nem o caminho poderão ser arruinados..."[280]

Dizia Marcelino Pereira Cleto em 25 de outubro de 1782, quando concluíra sua *Dissertação a respeito da capitania de S. Paulo, sua decadencia e modo de restabelecel-a*, que o general, "com incomparavel utilidade publica, da Real Fasenda, e credito seu" continuava a fazer "como de novo" o caminho com a ajuda das câmaras e da população da capitania. As razões para a obra são as a aspereza da serra e as dificuldades de travessia dos rios Pequeno e Grande, os quais "formaô huns pantanos, e alagadiços grandes; porq hé necessario passar". Isto porque se tratava de "hum dos peiores que se conhecem em toda a America", condição advinda da falta de "beneficio".[281]

Guilherme Wendell afirma que o "exagero e a jactância" do governador foram tamanhas, porque em menos de nove anos o caminho encontrava-se em estado "deplorável".[282]

Francisco Vidal Luna e Iraci del Nero da Costa são da mesma opinião. A via tornara-se "intransitável" principalmente por não suportar os altos índices pluviométricos que engrossavam "as enxurradas destruidoras dos cortes, aterros, pontes e do próprio leito da via".[283] Citam os autores um documento de Frei Gaspar da Madre de Deus no qual o religioso vicentino descrevia o "soberbo" caminho realizado pelo capitão-general Lobo de Saldanha, e que pela riqueza de detalhes é importante transcrevê-lo, apesar da extensão da citação:

---

[279] WENDELL, Guilherme. Caminhos antigos na serra de Santos. In: ANDRADE, Wilma Therezinha Fernandes de. *Antologia Cubatense*. Cubatão: Prefeitura Municipal de Cubatão, 1975. Disponível em: < http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0102z12.htm>. Acesso em: 15, set. 2016.
[280] Ibidem.
[281] CLETO, Marcelino Pereira. Dissertação a respeito da capitania de S. Paulo, sua decadencia e modo de restabelecel-a, escripta por Marcellino Pereira Cleto em 25 de outubro de 1782. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*. vol. XXI. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1900, p. 212.
[282] WENDELL, Guilherme. Op. cit.
[283] LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci del Nero da. Op. cit., p. 556.

> Um caminho, ou para melhor dizer, uma caverna tortuosa, profunda, e tão apertada que nos barrancos colaterais se viam sempre reguinhos abertos pelos cavaleiros, os quais não podiam transitar, sem irem tocando com os estribos naqueles formidáveis paredões; caverna na qual permaneciam em todo tempo degraus de terra escorregadiça, e alguns tão altos que às bestas era necessário vencê-los de salto quando subiam e arrastando-se quando desciam; uma viela lodosa, quase toda cheia de atoleiros, que sucediam uns aos outros, com breves interpolações de terreno povoado de pedrinhas facilmente deslocáveis, que mortificavam os viajantes de pé, e constituíam aos animais um perigo evidente de escorregarem e caindo arrojarem os cavaleiros, e cargas, como sucedia muitas vezes; uma passagem rodeada de despenhadeiros, que obrigavam aos caminhantes irem com muito tento para se não precipitarem; enfim um passo laboriosíssimo, uma série continua de perigos foi a serra noutro tempo.[284]

Ora, menos de uma década se passara e o caminho do capitão-general Lobo de Saldanha reunia tantos inconvenientes quanto o velho Caminho do Padre José. O relato de Frei Gaspar é de um realismo impressionante e demonstra que em pleno final do século XVIII uma das mais importantes rotas entre duas áreas necessárias uma a outra ainda não conseguia realizar de forma satisfatória a sua função primordial.

Infelizmente, não possuímos dados relativos ao comércio exportador anterior ao final do século XVIII. Poderíamos através deles dimensionar o impacto das más condições do caminho que ligava a *marinha* às terras de *serra acima* e verificar o quanto ele pode ter sido prejudicial para os negócios. Mesmo sem possuí-los, é possível ao menos cogitar que as péssimas condições da ligação entre as duas regiões prejudicavam o comércio e atrasavam o desenvolvimento da lavoura, mormente a de açúcar.

O único relato que aborda com alguma profundidade a questão do comércio pelo Caminho do Mar é o de Marcelino Pereira Cleto. Como o objetivo de sua dissertação era discorrer sobre a importância da *marinha* da capitania, necessariamente, a velha trilha quinhentista surgiu nas suas ponderações. As dificuldades de transporte de mercadorias afetavam, principalmente, as vilas de *serra acima*, pois "tudo o mais tem dificultosa sahida". Somente em cargas podia ser feito o transporte de mercadorias. Para as vilas de serra acima o rendimento do transporte de seus gêneros era reduzido, mas como tinham a necessidade de obtenção de mercadorias como sal, fazendas secas e molhadas, enviavam para o litoral milho, feijão, toucinho, galinhas, além do açúcar de Itu.[285] À época ele visualizava inúmeras possibilidades de comércio com regiões distintas se o caminho estivesse em condições adequadas. Viriam negociantes e suas carregações de Cuiabá, Goiás, Minas da Campanha, Rio

---

[284] Ibidem, loc.cit.
[285] CLETO, Marcelino Pereira. Op. cit., pp. 199-200.

e Cabo Verde; pagariam impostos e comprariam sal no armazém do contrato. Além desses negociantes, os moradores de *serra acima* também trariam seus "mantimentos" e os permutariam pelo sal do contrato.[286]

Contudo, a situação real do comércio, nas palavras do funcionário da administração portuguesa, era extremamente difícil. Às dificuldades dele já realçadas, a aspereza, os pântanos e os muitos anos sem benfeitorias, somavam-se outras, como a ausência de tropas para carregarem as mercadorias a São Paulo permanecendo embargadas na *marinha*. Isto se dava em virtude da existência de dois regimentos militares na capital que eram abastecidos por farinha de guerra enviada através da vila de Santos. Enquanto existisse farinha de guerra para carregar, eram os tropeiros obrigados a conduzi-la em detrimento de outras mercadorias.[287]

Apesar da existência dessas dificuldades, se se modificasse a situação, na opinião de Marcelino Pereira Cleto, outro panorama se descortinaria para a capitania e, principalmente, para a Coroa portuguesa:

> O q tudo mostra, q animado o cômercio na V.ª de Santos, facilitado, e reformado o caminho desta Villa para a Cidade de S. Paulo á custa mesmo da Real Fasenda, teria esta hum prodigioso augmento; porém tudo tem sido pelo contrario, e as dificuldades, e imposiçôes deste caminho tem crescido.[288]

A reforma de Lobo Saldanha fora feita, mas em nada resultou. Os problemas continuaram. O estrangulamento das comunicações dava-se em dois pontos: o trecho de serra e, já na marinha, entre o Cubatão e Santos, percurso que demandava navegação por canoas ou pequenas embarcações. No planalto, possivelmente parte do problema tenha sido resolvido quando o mesmo Lobo Saldanha fez o aterro entre os rios Grande e Pequeno. Mas, pelo que se depreende dos relatos de Marcelino Pereira Cleto, a necessidade de circulação de mercadorias forcejava na resolução do problema. A solução, ao menos parcial, veio por meio da ação do governo do capitão-general Bernardo José Maria de Lorena e Silveira (1788-1797), com a construção da calçada que receberia seu nome no trecho da serra.

Final do século XVIII

---

[286] Ibidem, pp. 214-215.
[287] Ibidem, p. 215.
[288] Ibidem, loc. cit.

Edith Porchat denomina a terceira etapa das ligações terrestres entre o litoral e o planalto como Calçada do Lorena,[289] denominação que foi imputada ao caminho com o passar dos anos, decerto, como decorrência da memória em relação ao seu empreendedor.

Discutimos acima as dificuldades que os contemporâneos encontravam não somente para se deslocar entre as duas regiões, mas também para conduzir mercadorias. Esses empecilhos impactavam, possivelmente, o processo de desenvolvimento da capitania. Apesar da questão do caminho entre o litoral e o planalto não ser tratada de forma direta através de uma emanação régia, ela estava subentendida quando das ordens gerais de fomento da capitania, principalmente por meio de suas principais atividades econômicas, a agricultura e o comércio. Quando da restauração, em 1765, as diretrizes do chamado Consulado pombalino nortearam os caminhos que deveriam ser seguidos, especificamente, os objetivos que se visavam atingir com tais medidas.

Vera Lucia Amaral Ferlini em excelente síntese da mudança do paradigma colonial da Coroa portuguesa,[290] mormente para o caso de São Paulo, afirma que os argumentos da Coroa portuguesa para devolver a autonomia à capitania levaram em consideração além dos pleitos da Câmara de São Paulo e as ponderações do conde da Cunha, as "razões gerais do Estado", como "defesa geopolítica, reativação econômica, incorporação territorial dos domínios da América portuguesa".[291]

Heloísa Liberalli Bellotto, no seu clássico *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*, dedica a primeira parte de sua obra, primeiro e terceiro capítulos, respectivamente, à restauração da capitania de São Paulo e às instruções de governo recebidas pelo primeiro capitão do período. Segundo a autora, baseada em parte na obra de João Lúcio de Azevedo sobre o Marquês de Pombal, a restauração da autonomia da capitania não respondia apenas a "uma necessidade geral, geopolítica e administrativa". Havia necessidades locais e econômicas, entre as quais a economia e a

---

[289] PORCHAT, Edith. Op. cit., p. 83.

[290] Para uma análise mais profunda a este respeito veja-se ARRUDA, José Jobson Andrade de. Decadência ou crise do império luso-brasileiro: o novo padrão de colonização. *Revista USP*, n. 46, p.66-78, jun./ago. 2000. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/32880/35451>. Acesso em: 21 sep. 2016.

[291] FERLINI, Vera Lucia Amaral. Uma capitania dos novos tempos: economia, sociedade e política na São Paulo restaurada (1765-1822). *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, [S.l.], v. 17, n. 2, p. 237-250, dec. 2009. ISSN 1982-0267. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/5521/7051>. Acesso em: 18 sep. 2016, p. 239.

população de São Paulo e a situação da mineração. A busca de novas fontes econômicas tinha sua razão de ser na decadência desta última.[292]

Tratando, no terceiro capítulo, das instruções de Governo, Heloísa Liberalli Belloto afirma que as perspectivas de Pombal recaíam sobre três pontos: "a conquista do sertão, a defesa contra o espanhol e o problema do índio 'jesuitizado'''. De um ponto de vista mais alargado e, novamente, baseando-se em João Lúcio de Azevedo, os objetivos políticos de Pombal para o Ultramar resumiam-se "à defesa do território, à expansão econômica e ao fortalecimento do poder real".[293]

Para Vera Lucia Amaral Ferlini, a decisão da Coroa de colocar à frente de São Paulo um governador delegando como tarefa primeira a militarização da capitania – para enfrentar as questões territoriais da fronteira meridional e avançar no sentido oeste – não era uma "medida isolada e pontual". Tratava-se da "demonstração de uma nova política" em relação aos domínios do Ultramar.

> Tratava-se, sem dúvida, de um novo paradigma de colonização, e a capitania restaurada afigurava-se campo fértil de realização de propostas apontadas, desde há muito, nas reflexões de ilustrados portugueses, agora tornadas viáveis pela ação decisiva de Sebastião José de Mello, ministro de D. José. Consolidação do domínio sobre as capitanias do Brasil, utilização a posição de São Paulo para defender as capitanias de Minas Gerais e Rio de Janeiro das incursões espanholas.[294]

Àquelas diretrizes mais gerais que remontavam ao tempo da restauração da capitania somavam-se objetivos específicos que pressupunham sua realização; em outras palavras, era necessário levar a cabo uma série de tarefas a fim de que as diretrizes gerais fossem cumpridas.[295] Esta análise é corroborada pela manutenção dos princípios dessa política nas ordens emanadas aos governadores ulteriores da capitania.

Senão, vejamos. Nas *Instrucçoens para o Governador da Capitania de São Paulo*, carta-régia escrita no Palácio de Queluz a de 7 de julho de 1800 e destinada para o recém-nomeado capitão-general e governador da capitania de São Paulo, Bernardim Freire de

---

[292] BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial*: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775). 2. ed. São Paulo: Alameda, 2007, p. 39.
[293] Ibidem, pp. 59-73.
[294] FERLINI, Vera Lucia Amaral. Op. cit., pp. 239-240.
[295] Cf. nota nº 4 da Introdução.

Andrade,[296] foram indicadas as expectativas da Coroa em relação ao trabalho que seria realizado pelo novo governador.[297]

Utilizando-se de suas "Luzes, zelo, inteligencia, e atividade" deveria o governador nomeado concorrer para o "augmento geral" da capitania, não somente em benefício da Real Fazenda, mas também dos vassalos do rei. Deveria administrar a justiça de forma imparcial, prestar auxílios à agricultura, ao comércio, à navegação e à mineração. Não interferiria nos assuntos espirituais e cuidaria da educação da mocidade. No plano militar, consideraria a defesa da capitania e cuidaria para que a tropa se conservasse. A fim de coordenar as ações dessa esfera de governo, deveria o capitão-general nomeado criar uma Junta Militar para planejar e discutir os planos de defesa, além de cuidar da conservação e construção de fortalezas. Além de zelar pela conservação das rendas reais, aumentando a receita e diminuindo a despesa, o recém-nomeado informaria a respeito da "massa geral da produção", estado da povoação, culturas, produções e balanços, servindo-se, para este fim, da estatística.[298]

Um aspecto importante das instruções era o incentivo da produção agrícola, tanto pelos gêneros de exportação já estabelecidos quanto pelo incentivo de novos, como a pimenta, a canela, o linho cânhamo, a cochonilha. Não deveria descuidar-se também, das produções de subsistência, como o milho, o feijão, "toda a qualidade de Legumes, Hortaliças, e Fructos, e principalmente a Farinha de Pao, ou Mandioca", planta preciosa que o seria ainda muito mais se se fizesse seu cultivo de forma racional.[299]

Na sequência do incentivo à agricultura estava a proteção ao comércio e à navegação, cujo auxílio era mútuo. Para tanto, deveria o novo governador incentivar a construção de vasos mercantes utilizando-se das "preciozas Madeiras do Brazil", evitando-se, desta maneira, a despesa com navios adquiridos de outros países.[300]

No parágrafo seguinte da carta-régia evidencia-se a necessidade de fomento do comércio, tão importante para a Coroa portuguesa. Tratava-se das relações coloniais estabelecidas entre metrópole e colônia, base de sustentação da relação política entre as duas

---

[296] Apesar de sua nomeação para o governo da capitania de São Paulo, inclusive, encaminhando algumas questões relativas a seu governo ainda estando em Portugal, Bernardim Freire de Andrade não pode tomar posse do cargo para qual fora nomeado em virtude dos acontecimentos relativos à Guerra das Laranjas, na qual Portugal e Espanha se enfrentaram a partir de 1801.

[297] PROJETO RESGATE DE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA BARÃO DO RIO BRANCO. Caixa 48; Doc. 3824; Palácio de Queluz, 7 de julho de 1800; AHU_ACL_CU_023, Cx. 48, D. 3824. Segundo o que consta na capa do documento, fora feita outra carta-régia para seu sucessor, António José da Franca e Horta em 16 de agosto de 1802; infelizmente, não conseguimos localizar este documento para realizar uma comparação entre ambos.

[298] Ibidem.

[299] Ibidem.

[300] Ibidem.

partes a fim de manter a "Regular Balança do interessante Commercio que felizmente existe" entre os domínios do Império. A agricultura, nesse sentido, era "athe por excellencia a primeira das Artes e com as suas Produçoens deve pagar as Manufaturas, culturas do Reyno". Deveria, portanto, o novo capitão-general de São Paulo executar o que fora determinado no aviso-régio de 24 de julho de 1797, endereçado a António Manoel de Melo Castro e Mendonça, seu sucessor:

> que cuidasse com a maior atividade em favorecer tudo o que possa contribuir, ora o Producto das Culturas do Reyno, ou do Producto da Manufactura, afim que nessa Cap.ª crescesse cada dia mais o consumo dos Productos e, Manufacturas do Reyno; e he inutil que vos diga quam grande Serviço fareis á Minha Real Coroa, e á Felicidade Geral do Estado, promovendo assim a reciproca prosperidade nas diversas partes que, que compoem os Meus Dominios e ligallos com bazes, e principios indissoluveis a grandeza e balançam das Producçoens dessa Capitania, e Manufacuras do Reyno.[301]

Este excerto demonstra, para aquele período, o objetivo último do funcionamento eficaz da capitania, ou seja, sua organização nas diversas dimensões – política, administrativa, jurídica e militar: garantir a "reciproca prosperidade nas diversas partes" que compunham o Império português.

Apesar de se tratar de instruções produzidas para um dos últimos capitães-generais do período colonial, mostram-se significativas porque corroboram aquelas linhas gerais estabelecidas quando da restauração da capitania em 1765.

Em outra correspondência, desta vez de Luís António Neves de Carvalho, secretário de governo de António Manoel de Melo Castro e Mendonça, ao capitão-mor da vila de São Sebastião, o missivista informava que o governador reconhecia que o comércio direto entre o porto da vila e a metrópole era "o unico meio de felicitar os Povos desta capitania e de a por a nivel das mais florescentes de todo o Brazil" e, da mesma maneira que seus antecessores, resolvia promove-lo e animá-lo "em toda a sua extenção, procurando-lhe aquellas vantagens deque hé susceptivel o estado prezente da sua agricultura". No cotidiano da administração da capitania, as menores ações dos capitães-generais corroboravam aquelas diretrizes. Agricultura

[301] Ibidem.

e comércio eram objeto da preocupação dos governadores e planos e ações diversas foram intentados a fim de que se desenvolvessem a contento.[302]

Como o comércio e agricultura eram a sua base econômica, tornava-se necessário prover as condições para sua promoção. Nesse sentido, a principal obra do governo do capitão-general Bernardo José Maria de Lorena e Silveira, a calçada construída no trecho de serra enquadrou-se no conjunto de medidas que poderiam contribuir para a efetivação daquelas relações.

Na tarde de vinte e cinco de abril de1789, dez meses depois de assumir o governo da capitania, Bernardo José de Lorena propôs aos presentes numa das sessões da Junta da Real Fazenda da capitania de São Paulo a necessidade de fazer o caminho da Serra do Cubatão de Santos para a cidade de São Paulo

> por se achar inteiramente impraticavel pelos grandes incommodos que nelle se incontraõ, principalmente na dita Serra, pela qual não sómente gira todo o Commercio desta Capitania, como taõ bem o de Goyaz, Cuyabá, e Mato groço, com taõ manifesto incommodo, e trabalho, como atodos hé notorio.[303]

Este documento lança luz sobre um dos principais objetivos de sua administração, pois se assim não o fosse, não teria demandado a urgência da feitura do caminho da serra.

Em 12 de março de 1789, antes da reunião da Junta da Real Fazenda, Bernardo José Lorena escreveu ao Sargento-mor da vila de Santos, Francisco Aranha Barreto, determinando que o sargento-mor deveria escolher um inferior e dois soldados daquela guarnição a fim de acompanhar um velho índio – encaminhado pelo próprio governador – para abrir uma picada visando a construção do novo caminho entre a região de serra acima e a marinha. O próprio índio levaria a ferramenta que havia pedido. Caberia apenas ao velho índio a determinação do caminho que seria explorado. Além disso, Bernardo José de Lorena pediu ao sargento-mor que lhe remetesse uma lista do que havia disponível no armazém da vila e que pudesse servir à feitura do caminho.[304] É possível que na reunião de abril o capitão-general tenha apresentado a proposta da construção da calçada na serra, ciente da sua viabilidade por meio de

---

[302] [Carta de 9 de agosto de 1797] Do Secretr.º [de governo] Luis Antonio Neves de Carvalho P.a o Cap.am Mor da V.a de S. Sebastião. ARCHIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo, Duprat & Comp., 1924, vol. 46, pp. 73-75. (p. 13).

[303] PROJETO RESGATE DE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA BARÃO DO RIO BRANCO. Caixa 11; Doc. 566; AHU-C. U.: São Paulo, 15 de fevereiro de 1792; AHU_CU_011, Cx. 11, D. 566.

[304] [Carta de 12 de março de 1789] P.ª Sargt.to Mor Francisco Ar.ª Barreto. Ibidem, p. 31.

alguém que devia ter grandes conhecimentos sobre a região e sobre a melhor maneira, em outras palavras, a mais cômoda e segura forma de caminhar pela grande serra.

No ano seguinte, em setembro, com as obras do caminho em andamento, os membros da Câmara da cidade de São Paulo solicitavam autorização para prestar homenagem ao governador. Desejavam elevar a memória do capitão-general por diversas obras realizadas (ornato e segurança),

> principalmt.e aquella do primr.o Canal de seu Comercio, q.e V. Ex.ª acaba de segurar-lha terraplando, e calçando-lhe a Serra mais bravia intrazitavel q.e a natureza lhe pos como barreira inpenetravel dividente da sua tão preciza Marinha.[305]

Dois anos depois da chegada do novo capitão-general, a calçada do trecho de serra se desenhava perante os olhos dos contemporâneos, os quais dimensionavam o valor e a importância da obra que se realizava.

A notícia de sua conclusão foi dada por carta do capitão-general endereçada ao Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Martinho de Melo e Castro em fevereiro de 1792. Nela informava que o caminho entre São Paulo e o Cubatão da vila de Santos tinha o pavimento calçado. Ressaltava que a obra melhoraria muito o transporte feito por bestas; que fora removido o mais "forte obstáculo contra o comercio" e que agora sua realização se tornaria mais fácil; pagariam os tropeiros as taxas de 40 réis por bestas e 120 por cabeça de gado a fim de restituir a quantia que fora retirada do cofre do juízo dos defuntos e ausentes da vila de Santos; esta vila e as de serra acima deveriam fazer a manutenção no trecho que correspondia a cada uma.[306]

A velha trilha havia se transformado em uma "estrada revestida de pedra na parte da Serra (nove quilômetros de extensão e três metros de largura)"[307]. As pedras que formavam o revestimento, segundo M. L. Franco da Rocha, haviam sido trazidas de lugares distantes. O mesmo autor, citado por Benedito de Lima Toledo, afirma que o percurso da calçada, em formato de ziguezague, era dotado de 180 ângulos.[308] Trabalhos de "terraplanagem, mudança

---

[305] Carta [de 22 de setembro de 1790] da Camara da Cid.ᵉ de S. P.ˡᵒ. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Duprat & Comp., 1924, vol. 45, São Paulo: Duprat & Comp., 1924, p. 343.
[306] [Carta de 15 de fevereiro de 1792 a Martinho de Mello e Castro]. Ibidem, pp. 70-71.
[307] LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci del Nero da. Op. cit, p. 555.
[308] TOLEDO, Benedito Lima de. Arquitetura - O Caminho do Mar. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, Brasil, n. 1, p. 37-54, dec. 1966. ISSN 2316-901X. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/45621/49220>. Acesso em: 02 out.. 2016, p. 48.

da declividade e de proteção",[309] tornaram-na segura para os passantes e resistente às intempéries da serra.

Frei Gaspar da Madre de Deus, que havia transitado pelo caminho anterior e do qual tinha lembranças vivas das suas dificuldades, descreveu assim o novo caminho construído sob os auspícios de Bernardo José de Lorena:

> Uma ladeira espaçosa, calçada de pedras por onde se sobe com pouca fadiga, e se desce com segurança. Evitou-se a aspereza do caminho com engenhosos rodeios, e com muros fabricados juntos aos despenhadeiros se desvaneceu a contingência de algum precipício. Por meio de canais se preveniu o estrago, que costumavam fazer as enxurradas; e foram abatidas as árvores que impediam o ingresso do sol, para se conservar a estrada sempre enxuta, na qual em consequência destes benefícios já se não veem atoleiros, não há lama, e se acabaram aqueles degraus terríveis.[310]

Pelas descrições da forma como fora realizada a obra e o seu resultado final, fica evidente que facilitou e contribuiu para a circulação de pessoas e mercadorias entre o litoral e o interior, deixando para trás o ponto de estrangulamento das relações entre o litoral e o planalto. Pela urgência com que foi encaminhada e pela forma como foi financiada – retirando dinheiro de uma fonte proibida pelo regimento da administração – [311] é possível dimensionar a importância da obra no contexto da capitania na última década do século XVIII. Como dissemos acima, ainda que não de forma declarada, o desenvolvimento da agricultura e do comércio foram o móvel maior das ações do general. Se tomarmos em consideração as instruções dirigidas a António José da Franca e Horta – e que provavelmente eram muito semelhantes às que recebeu Bernardim Freire de Andrade –, as quais o governador do período 1802-1811 constantemente se referia quando necessitava embasar suas ações a respeito do comércio, essa hipótese se confirma. A preocupação sempre foi com o desenvolvimento das relações entre a capitania e a metrópole, mormente por meio do intercâmbio comercial. O estímulo a um estreitamento daquelas relações não fazia parte somente dos princípios gerais que levaram à restauração da capitania de São Paulo, mas enquadrava-se, perfeitamente, nas expectativas de Portugal perante o Ultramar, os quais embasavam sua política para os territórios que propiciavam a manutenção da sua posição no continente europeu.

---

[309] LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci del Nero da. Op. cit., p. 555.
[310] MENDES, Denise. *Calçada do Lorena: um novo caminho para a capitania de São Paulo no século XVIII*. [ca] 1994. Disponível em: <http://www.historianet.com.br/conteudo/default.aspx?codigo=606>. Acesso em: 01 out. 2016.
[311] A fonte em questão é o cofre do Juízo dos Defuntos e Ausentes de Santos.

Nesse sentido, a feitura do Caminho do Mar e sua manutenção eram fundamentais para atingir, ainda que minimamente, aqueles objetivos. Fazer praticáveis os caminhos e torná-los cômodos, segundo capitão-general Lorena, era necessário para o "augmento do Comercio"; o de caminho que ligava São Paulo a Santos, principalmente, demandava cuidado todos os anos.[312] A partir da obra realizada por Bernardo José de Lorena, aos outros governadores cumpriu somente mantê-lo e acrescentar à toda estrutura do Caminho do Mar melhoramentos que permitissem tornar mais cômodas a circulação dos viandantes e dos tropeiros.[313]

2.3.PROCESSO DE SIMBIOSE

Descrevemos, em linhas gerais, as partes constitutivas do *Sistema São Paulo-Caminho do Mar-Santos*. Nossa referência principal são os estudos geográficos de Caio Prado Júnior intitulados *O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo* e *Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo*, produzidos na década de 1930.[314] Nesse sentido, partimos do referencial teórico proposto pelo autor, o qual intitula *Sistema São Paulo-Caminho do Mar-Santos*.[315]

Na concepção de Caio Prado Júnior, o que denomina como sistema tinha como base a geografia peculiar da capitania de São Paulo. O povoamento tendeu a procurar o planalto e a estabelecê-lo como centro, "porque o separava do mar uma barreira imensa e transponível apenas uns raros pontos mais acessíveis, mas nem por isso fáceis".[316] Além disso, como tivemos

---

[312] Relatorio do Capitão-General Bernardo José de Lorena. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Escola typographica Salesiana, 1904, vol. 15, p. 125.

[313] É o caso dos ranchos construídos no caminho pelo capitão-general António Manoel de Melo Castro e Mendonça a fim de abrigar os tropeiros e suas mulas e proteger as mercadorias das intempéries do clima, mormente o açúcar. Teremos a oportunidade, no capítulo terceiro, de abordar as ideias e alguns melhoramentos implantados a fim de facilitar o comércio da capitania.

[314] O primeiro trabalho citado foi publicado no órgão de divulgação científica da Associação dos Geógrafos Brasileiros – AGB, a *Revista Geografia*, nº 3, de setembro de 1935. A respeito do segundo, não conseguimos localizar sua publicação. Contudo, os dois trabalhos foram publicados seção *Outros estudos*, na edição de 1953 de *Evolução política do Brasil*. PRADO JÚNIOR, Caio. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. In: _____. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-403-8; PRADO JÚNIOR, Caio. Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo. In: _____. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-403-8.

[315] PRADO JÚNIOR, Caio. Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo. In: _____. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-403-8, p. 133.

[316] Ibidem, p. 148.

a oportunidade de perceber, o litoral do que seria a capitania de São Paulo estava espremido entre a montanha e o mar. Nesse sentido,

> o relevo do solo paulista estava portanto a impor este sistema de duas cidades conjugadas, dividindo entre si as funções de porto, ponto de articulação das comunicações com o exterior, e centro de povoamento, ponto fácil de convergência da vida deste planalto densamente habitado, em oposição a um litoral despovoado.[317]

A ideia de sistema, portanto, tinha como base a separação de funções que normalmente seriam conjugadas em um único núcleo, como ocorria em outros pontos da costa brasileira.[318]

Não era um atributo especial ou, se se preferir, um defeito, apenas de São Paulo e Santos. Outras localidades da própria capitania vivenciavam a mesma situação. No correr de toda a Serra do Mar repetia-se o mesmo fenômeno de localidades interligadas, uma estabelecida na *marinha* e outra *serra acima*, mais ao interior. Caio Prado Júnior cita os exemplos de Cunha e Parati, a primeira em São Paulo e a segunda no Rio de Janeiro, São Luiz do Paraitinga e Ubatuba, Paraibuna ou Salesópolis e São Sebastião; na região que veio dar origem ao Paraná, tem-se Curitiba e Paranaguá; em Santa Catarina, São Bento e São Francisco. No momento em que o autor escrevia, a importância desses sistemas era muito mais histórica, mas a designação adequava-se porque essas localidades formavam, em conjunto, "um verdadeiro sistema geográfico".[319]

Nosso objeto é o Sistema São Paulo-Caminho do Mar-Santos. Composto pelo centro natural do planalto, pelo caminho mais antigo da capitania e pelo melhor porto da sua costa, sua prevalência sobre os demais sistemas é incontestável. Segundo Caio Prado Júnior, ele valorizava-se continuamente, inclusive, até o momento da produção de seu artigo. Os fatores de ordem geográfica são os de maior relevo e os que melhor concorrem para essa posição: a situação privilegiada de São Paulo no planalto e as ótimas condições do porto de Santos – o que o torna "um dos melhores portos do país"; além disso, segundo o autor, soma-se a "maior facilidade de comunicações através da montanha nessa altura da Serra do Mar".[320]

Podemos acrescentar o próprio Caminho do Mar: anteriormente, uma vereda, mas ainda assim com bastante importância:

---

[317] Ibidem, pp. 148-149.
[318] Por exemplo, Recife, em Pernambuco, Salvador, na Bahia, e o Rio de Janeiro, na capitania homônima.
[319] Ibidem, p. 149.
[320] Ibidem, pp. 149-150.

> A importância do Caminho do Mar é portanto considerável desde o início da colonização. Por ele transitam não só a exportação e importação do planalto, mas ainda os gêneros alimentares consumidos no litoral, todos eles produzidos no interior. O litoral fornecia o açúcar, gênero de exportação; mas é do planalto que lhe provinham os mantimentos: a carne, a farinha de mandioca, os cereais. Até o trigo era então produzido no planalto; exportava-se mesmo daí para outros pontos do país, e o que é mais interessante e verdadeiramente paradoxal, até para o rio da Prata.[321]

Depois da construção do caminho calçado no trecho de serra, sua importância para o desenvolvimento da economia da capitania aumentou muito, pois atou de uma vez as áreas que se iam desbravando mais ao interior, as quais eram utilizadas para a agricultura de exportação. Se São Paulo, pela sua condição de núcleo primitivo do planalto, mas também pelas qualidades intrínsecas do próprio sítio, se beneficiou, não se pode negar que as regiões agricultáveis do interior auferiram vantagens, pois sua produção encontrou mais facilidade para ser exportada através da navegação de cabotagem, e pôde cavar espaço nos vários portos do litoral, principalmente do Rio de Janeiro, concorrendo com o açúcar produzido pelas vilas de São Sebastião e Ubatuba.

> Agora, graças ao incremento da lavoura canavieira, que, com o comércio e a indústria do gado, forma a riqueza principal da Capitania, o predomínio das áreas de serra acima parecia permanentemente assentado. No litoral, além de S. Sebastião, que todavia, descresce, apenas a vila de Santos parece sobressair da ruína geral, isso mesmo devido aos efeitos benéficos que para muitos dos seus comerciantes resultam da melhoria do sistema de comunicação com o planalto, que já é, e promete ser cada vez mais, a grande área produtora de bens de consumo.[322]

A força das determinações geográficas na formação e desenvolvimento da cidade de São Paulo e sua peculiar posição, localizada no planalto e distante do litoral – principal contato com o exterior e com a metrópole – exigiu que a função de porto marítimo fosse realizada por outro núcleo, a vila de Santos. Nesse sentido, as duas localidades dividiam funções: enquanto São Paulo era o ponto de partida para o interior e outras capitanias, ao mesmo tempo em que as principais rotas comerciais convergiam para si, Santos exercia a função de porto marítimo e contato com o exterior. As funções apartadas pelo abrupto da Serra do Mar

---

[321] PRADO JÚNIOR, Caio. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. In: _____. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-403-8, pp. 132-133.
[322] HOLANDA, Sérgio Buarque de. Op. cit., p. 422.

eram conectadas através do Caminho do Mar. Daí a denominação de sistema, onde duas localidades realizavam funções diferentes e eram interconectadas por um caminho considerado importante desde o início da colonização.

Este sistema teve repercussões econômicas de suma importância para a capitania de São Paulo, pois a capital reunia, além do centro administrativo da capitania, uma importante praça mercantil e numerosa corporação de comerciantes, convergindo para si as produções de várias localidades, principalmente o açúcar do quadrilátero. Dali, os gêneros eram remetidos, via Caminho do Mar, para Santos, que os reexportava para outras capitanias ou para a metrópole. No sentido oposto, as manufaturas recebidas de Portugal via Rio de Janeiro e, posteriormente, de outros países, pelo porto da vila de Santos eram despachadas por São Paulo para as vilas do interior e outras capitanias. A importância do sistema residia, portanto, na concentração dos fluxos da circulação nos seus marcos e era por ele que a economia da capitania se movimentava e se expandia.

No capítulo VIII da sua Memória econômico-política da capitania de S. Paulo, "Em que se expoem o estado do Comercio da Capitania, Causa do seu atraso até o ano de 1797, e seus progressos desde então até o actual de 1800", o Capitão-General António Manoel de Melo Castro e Mendonça descreveu algumas das características das duas regiões que se ligavam por meio do Caminho do Mar. Apesar da asserção desabonadora em relação ao período anterior – que corresponde ao governo de Bernardo José Maria de Lorena e Silveira, a importância desse documento reside no fato de ser um balanço da época na qual se insere, na forma como aborda a situação da capitania de São Paulo e na maneira como apresenta os diversos resultados estatísticos obtidos a partir de requisições metropolitanas e confeccionados por funcionários da administração.

De acordo com o Capitão-General, os alimentos cultivados pelos povos de serra acima eram o milho, feijão e carne, e, em menor medida, mandioca e arroz; os povos do litoral cultivavam pouco milho e feijão e padeciam a falta da carne de porco. Os alimentos mais comuns eram a farinha de mandioca, o arroz, mariscos; batatas, substâncias tuberosas, bananas e laranjas. O feijão e o milho eram para consumo interno. Para a comercialização eram produzidos cana-de-açúcar, arroz, algodão, café, fumo, farinha de mandioca, além de se criarem porcos, bois, cavalos e bestas.[323]

---

[323] CASTRO E MENDONÇA, António Manoel de Mello. Memória econômico-política da capitania de S. Paulo. *Anais do Museu Paulista*. Tomo XV. São Paulo, 1961, pp. 202-203.

A cana-de-açúcar era plantada no litoral e no interior, onde era mais abundante; apesar dessa virtude, sofria muito mais com o transporte do que a da *marinha*:

> o transporte para o lugar do embarque, e alguma damnificação, que adquire o dito gênero no mesmo transporte, fazem que seja menos lucrativo a sua cultura nesta situação, por este motivo quazi todo o assucar que se embarca em Santos degenera da sua qualidade ao ponto de ficar em descrédito hum produto, que comparado aqui com o melhor de serra abaixo não se lhe conhece diferença.[324]

Daí a necessidade de criação de uma mesa de inspeção para o açúcar, como existia em outras capitanias, pois, segundo o próprio governador, o "Assucar de Serra Acima não hé bem reputado no Rio de Janeiro, e tem muito máo nome em Lisboa".[325]

Apesar desses problemas, os quais, como já dissemos, afetavam principalmente as vilas de *serra acima*, as culturas do açúcar, do algodão e demais gêneros vinham crescendo, ainda que lentamente, de acordo com o Capitão-General. Da mesma forma, supõe que o comércio dos demais gêneros caminhou *pari passu* com o do açúcar, embarcando-se para Lisboa e portos da América.[326]

A pintura do quadro da capitania de São Paulo realizada pelo Capitão-General, principalmente a partir dos primeiros dados estatísticos, mostrou-se muito acurada, apesar dos esboços por vezes sombrios. Ainda que de forma lenta, talvez mesmo quase imperceptível, aquele intercâmbio que se realizava há quase dois séculos, foi adquirindo velocidade e musculatura, reforçando e ampliando vínculos que podem ser qualificados como quinhentistas.

Entre o final do século XVIII e o início do XIX, foram muitos os produtos que galgaram a serra, da mesma forma que um mundo de açúcar e de alimentos desce no lombo de bestas, elas mesmas comercializáveis e de grande valia.

Nas pistas de alguns mapas de carga e embarcações é possível perceber, pela trajetória das mercadorias, como se definia efetivamente o Sistema São Paulo-Caminho do Mar-Santos. Ou, em outras palavras, de que forma os fluxos se realizavam e qual era a intensidade das relações estabelecida entre as partes do sistema.

Os mapas de carga e embarcação, utilizados aqui, serão melhor explorados no capítulo terceiro por meio da análise dos mapas de exportação e dos mapas de embarcação, quando teremos uma visão geral de cada localidade em relação ao comércio santista. A

---

[324] Ibidem, p. 203.
[325] Sobre o assucar, meios de restabelecer a má reputação em que eelles está em Lisboa, e mesmo no Rio de Janeiro. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Typographia do Diario Official, 1899, vol. 29, p. 112.
[326] CASTRO E MENDONÇA, António Manoel de Mello. Op. cit., pp. 206-207.

proposta, nesta seção, é obter uma visão geral do fluxo das mercadorias e o que ela pode nos indicar a respeito das relações estabelecidas entre as partes do *Sistema São Paulo-Caminho do Mar-Santos*. A documentação é lacunar, o que indica que se refere a períodos específicos e necessariamente não contínuos. Como preferimos privilegiar as localidades que mantiveram maior intercâmbio com o porto de Santos, subentende-se que estamos baseando-nos em vários mapas para indicar certas linhas de tendência.

Iniciemos pelas exportações paulistas para diversos portos, incluindo a metrópole. Por meio delas é possível dimensionar parte da produção paulista, principalmente aquela proveniente de *serra acima*.

A primeira localidade para a qual apresentamos dados é a capitania da Bahia; o período a que se referem os mapas de carga é o intervalo 1819-1821, final do período deste estudo. Os alimentos enviados para essa capitania/província estão relacionados na Tabela 2.

Tabela 2 – Variedade de produtos exportados para Bahia (1819-1821)

Alimentos	
1. Arroz	10. Queijos
2. Banha de porco	11. Toucinho
3. Café	**Algodão**
4. Carne de porco	12. Algodão em rama
5. Farinha de mandioca	**Drogas**
6. Feijão	13. Fumo
7. Marmelada	
8. Miúdos de porco	
9. Peixe	

Fonte: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02, Doc. Nº 89 B; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1, Doc. 160.

Esses dados são bastantes interessantes, pois demonstram que as relações entre as capitanias de São Paulo e Bahia no tocante à exportação paulista estavam baseadas no fornecimento de alimentos. Foram onze itens arrolados nessa categoria, onde se destacaram derivados dos suínos. Particularmente, esse tipo de criação era nuito comum nas áreas planaltinas. Dados apresentados na obra de Johann Baptist von Spix e Carl Friedrich Phillip von Martius indicam, para o ano de 1813, uma exportação de 11.263 cabeças. Um número considerável se relacionado à exportação de bovinos, 1.402 cabeças [327] No ano de 1814, a

[327] Cf. Tabela 39.

capitania produziu 16.545 cabeças.[328] Numa exportação de mais de quarenta contos de Réis no ano de 1819, o peso dessa categoria de produtos tende a revelar grandes quantidades, como as quase 18.000 arrobas de toucinho enviadas nesse mesmo ano.[329]

Além dos alimentos, algodão e fumo também constaram nos mapas das embarcações que se dirigiram à Bahia.

Arroz, algum café, farinha de mandioca e peixe eram produtos que costumavam vir das vilas do litoral. Os demais, pela sua natureza e pelas informações que se tem a respeito, tratavam-se de produções de serra acima ou importações de outras capitanias, como fumos e queijos.

Os dados presentes na Tabela 3 referem-se aos produtos exportados para a vila de Cananéia entre 1808 e 1821. Apesar de ser um intervalo mais alongado que aquele relativo à capitania da Bahia, o número de embarcações foi pequeno.

Tabela 3 – Variedade de produtos exportados para Cananéia (1808-1821)

Alimentos 1. Açúcar 2. Sal 3. Toucinho **Algodão** 4. Panos de algodão	**Molhados** 5. Vinho **Outros** 6. Pedras de cantaria

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02, Doc. Nº 89 B; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1, Doc. 160.

Nesse sentido, não é possível perceber se havia uma diretriz ou uma tendência no envio de mercadorias de Santos para Cananéia. Poucos alimentos, panos de algodão e vinhos. Nos anos em que apareceu nos róis de cargas exportadas (1799, 1801, e 1821), o produto que a vila mais adquiriu de Santos foram os panos de algodão. Algum açúcar e toucinho também apareceram naquelas pautas.

Iguape, por sua vez, em todos os dados que obtivemos sobre as exportações do porto de Santos, manteve um comércio regular no âmbito da exportação e da importação. A Tabela nº 4 apresenta as compras da vila de Iguape.

[328] VON SPIX, Johann Baptist; VON MARTIUS, Carl Friedrich Phillip. Travels in Brazil, in the years 1817-1820. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green, 1824, p. 34.
[329] Cf. Tabela 52.

Tabela 4 – Variedade de produtos exportados para Iguape (1808-1820)

Alimentos

1. Açúcar
2. Aguardente
3. Cocos da Bahia
4. Farinha de trigo
5. Feijão
6. Sal
7. Toucinho

Algodão

8. Panos de algodão

Manufaturas

9. Fazenda seca
10. Fazendas
11. Garrafas
12. Velas de Sebo
13. Vidros

Molhados

14. Aguardente
15. Aguardente da terra
16. Azeite de peixe
17. Molhados
18. Vinho

Drogas

19. Fumo
20. Fumo de Baependi
21. Índigo

Outros

22. Pedras de cantaria

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02, Doc. Nº 89 B; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1, Doc. 160.

Percebemos em Iguape uma diversificação muito maior em relação à vila de Cananéia: alimentos, panos de algodão, manufaturas, molhados e fumos eram os produtos mais adiquridos. Como as denominações fazenda ou fazenda seca são muito genéricas, torna-se impossível determinar com exatidão seu rol de compras de manufaturados. Mas é perceptível que a pauta desses itens era muito importante para Iguape, bem como os alimentos, uma vez que a agricultura realizada na *marinha* era prejudicada pela qualidade dos solos existentes e pela exiguidade de terras disponíveis.

Dos alimentos açúcar, feijão e toucinho, provavelmente, eram provenientes de *serra acima*; alguma aguardente, também; a aguardente da terra era aquela produzida nos arrabaldes da vila de Santos e que aparece no mapa de produções da vila. O sal vinha da metrópole e de Montevidéu. A maior parte das manufaturas era adquirida no Rio de Janeiro e Santos detinha a função de repassá-las para outras vilas portuárias, com as quais travava relações. A origem do fumo pode se referir às vilas do Vale do Paraíba e à capitania de Minas Gerais.

Iguape era uma localidade importante dentro do comércio regional realizado através do porto de Santos. Sua análise completar-se-á quando abordarmos as importações que os negociantes santistas.

Como o Rio de Janeiro possuía uma posição muito importante na partição sul da América portuguesa, é provável que as localidades dessa região também se abastecessem com produtos vindos da capital do Vice-Reino do Brasil.

A posição da produção das terras de serra acima fica mais evidente quando o comércio de cabotagem cede lugar ao comércio ultramarino. A inexistência de parte dos efeitos produzidos naquela região na metrópole e no mercado europeu realçam a importância daquela produção. Nesse sentido, não foram fortuitos os incentivos das autoridades metropolitanas e coloniais para que aquela produção fosse fomentada e se ampliasse. Tratava-se de uma política de objetivos claros e definidos. Isso torna-se evidente no rol de produtos exportados do porto de Santos para Lisboa, tal como consta na Tabela 5.

Tabela 5 – Variedade de produtos exportados para Lisboa (1788-1819)

Alimentos

1. Açúcar
2. Açúcar baixo
3. Açúcar branco
4. Açúcar branco batido
5. Açúcar fino
6. Açúcar mascavado
7. Açúcar mascavado macho
8. Açúcar mascavo
9. Açúcar redondo
10. Arroz
11. Banha de porco
12. Café
13. Carne
14. Farinha de mandioca
15. Mel
16. Melaço
17. Toucinho

Couros

18. Atanados
19. Chifres
20. Couro em cabelo
21. Couros crus
22. Couros salgados
23. Couros secos
24. Meios de sola
25. Sebo
26. Sola
27. Sola vaqueta
28. Vaquetas

Madeiras

29. Congonha
30. Consueiras
31. Feixos
32. Madeira
33. Paus de arco
34. Paus de obra
35. Pranchões
36. Taboado de caixeta
37. Tabuados
38. Tábuas
39. Tábuas de canela preta
40. Toras de jacarandá

Algodão

41. Algodão
42. Algodão em rama

Molhados

43. Aguardente
44. Aguardente de cana
45. Azeites
46. Vinhos

Drogas

47. Anil
48. Quina

Outros

49. Barbatana
50. Goma
51. Lã
52. Miudezas
53. Pipas
54. Salitre
55. Várias miudezas

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02, Doc. Nº 89 B; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1, Doc. 160. MONT SERRATH, Pablo Oller. *Dilemas & conflitos na São Paulo restaurada:* formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802). 2007. 316 fl. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, pp. 234-235. SANTOS, Corcino Medeiros dos. Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII. *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 1974, vol. 186, ano 37, pp. 173-174.

De início, chama a atenção grande quantidade e a variedade de produtos importados por Lisboa. Os efeitos da agricultura aparecem em maior número. São dezessete

itens, a metade deles refere-se a variedades do principal produto da capitania, o açúcar. Não se pode negar a presença de açúcar litorâneo, de Ubatuba e São Sebastião. Dessas vilas também podia ser o café presente no rol acima. Acrescente-se na produção das áreas do planalto o algodão, a aguardente, o anil e a quina.

A posição central do porto de Santos em relação aos portos menores fica muito evidente na realização do comércio ultramarino. Nesse sentido, comércio de cabotagem e comércio ultramarino se complementavam, sendo que o primeiro era fundamental no fornecimento para o funcionamento do segundo, mas sem a demanda deste, é possível que o comércio de cabotagem não se desenvolvesse com tanta amplitude.

De portos como Rio Grande e Porto Alegre, Santos recebia a grande variedade de produtos de couro. De Iguape e Paranaguá, obtinha as madeiras, tão apreciadas na metrópole. A farinha de mandioca, ou de pau, era proveniente de Paranaguá e Cananéia. Por meio dos estímulos do comércio ultramarino, tecia-se uma imensa rede de relações comerciais entre Santos e os vários pequenos portos da costa. Sem dúvida, esse mesmo comércio era fundamental para o desenvolvimento da agricultura das vilas de *serra acima*. Por isso, o incentivo à agricultura da capitania, mas que isso fosse realizado em conjunto com sua necessária contrapartida, o comércio ultramarino.

Paranaguá, segundo porto mais importante da capitania de São Paulo, importava de Santos alimentos e manufaturas. Das terras do planalto, o principal produto na exportação para essa vila era o açúca. Contudo, o peso maior de suas compras era dado pela grande quantidade de algodão e seus artefatos. Por exemplo, no ano de 1816 foram 21.820 varas de algodão compradas; no ano de 1819, 6.700. O rol das importações parnaguarenses consta na Tabela 6.[330]

[330] Cf. Tabelas 41 e 43.

Tabela 6 – Variedade de produtos exportados para Paranaguá (1808-1821)

Alimentos 1. Açúcar fino 2. Açúcar redondo 3. Arroz 4. Doce de marmelada 5. Farinha 6. Toucinho **Algodão** 7. Algodão 8. Panos de algodão	9. Peças de algodão **Molhados** 10. Vinho **Drogas** 11. Fumo **Manufaturas** 12. Fazendas

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02, Doc. Nº 89 B; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1, Doc. 160.

Em linhas gerais, as mesmas tendências que apontamos para as importações lisbonenses, podem ser consideradas nas mercadorias enviadas para a cidade do Porto. Aliás, dois governadores da capitania de São Paulo, António Luís de Sousa Botelho Mourão e António José da Franca e Horta, procuraram, por meio da obrigatoriedade da Companhia geral da agricultura das vinhas do Alto Douro de fornecer à capitania os vinhos que esta necessitava, fomentar as relações comerciais entre o porto de Santos e a cidade metropolitana, ampliando o leque de relações ultramarinas, uma vez que Lisboa tinha fortes ligações com o Rio de Janeiro.

Apesar da variedade de itens ser menos da metade da de Lisboa, o comércio exportador com a cidade do Porto não pode ser desprezado. O açúcar, nas suas várias qualidades dominava no item alimentos. Somavam-se a ele banha, café, algodão em rama, anil, aguardente e goma, decerto, provenientes também do planalto. O restante dos itens era proveniente de outras vilas da costa, como arroz, produtos de boi e madeiras. O rol desses produtos consta na Tabela 7.

Tabela 7 – Variedade de produtos exportados para a cidade do Porto (1795-1819)

Alimentos

1. Açúcar batido
2. Açúcar branco
3. Açúcar branco batido
4. Açúcar fino
5. Açúcar mascavado batido
6. Açúcar mascavado macho
7. Açúcar mascavo
8. Açúcar redondo
9. Açúcar refinado
10. Arroz
11. Banhas
12. Café
13. Farinha

Couros

14. Chifres
15. Couros
16. Couros de boi
17. Pontas de boi
18. Sebo

Madeiras

19. Madeiras
20. Tábuas

Algodão

21. Algodão em rama

Molhados

22. Aguardente

Drogas

23. Anil

Outros

24. Goma

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02, Doc. Nº 89 B; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1, Doc. 160. MONT SERRATH, Pablo Oller. *Dilemas & conflitos na São Paulo restaurada:* formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802). 2007. 316 fl. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, pp. 234-235. SANTOS, Corcino Medeiros dos. Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII. *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 1974, vol. 186, ano 37, pp. 173-174.

Temos, enfim, os dados referentes às compras do Rio de Janeiro, principal parceiro comercial da vila de Santos. A capitania do Rio de Janeiro e, por consequência, seu principal porto, eram os recebedores da maior parte da produção paulista. Essa posição do Rio de Janeiro ficará melhor delineada no capítulo terceiro, o qual apresenta os valores comercializados, bem como os montantes das cargas. O que podemos afirmar é que a agricultura paulista tinha no mercado do Rio de Janeiro um importante estímulo para sua produção.

O peso maior nesse rol é do açúcar. O derivado da cana-se-açúcar nas suas várias qualidades representava o maior valor da tábua de exportações pelo porto de Santos para o Rio de Janeiro. A ele podem ser somados a banha, o café, o milho, toucinho, algodão e o fumo. Outros itens, como produtos de boi e madeiras, que vinham de outras vilas do litoral, representam menor peso, pois, como já dissemos, muitas dessas vilas travavam relações

comerciais diretas com o Rio de Janeiro. Outros itens não tinham tanta representatividade na pauta, como se pode depreender nos dados expostos na Tabela 8.

Tabela 8 – Variedade de produtos exportados para o Rio de Janeiro (1819-1821)

Alimentos

1. Açúcar
2. Açúcar branco
3. Açúcar fino
4. Açúcar mascavo
5. Açúcar redondo
6. Arroz
7. Arroz pilado
8. Banha
9. Café
10. Farinha
11. Milho
12. Toucinho

Couros

13. Couros
14. Couros de boi
15. Solas

Madeiras

16. Madeiras
17. Tábuas

Algodão

18. Algodão em rama
19. Pano de algodão

Molhados

20. Vinho

Drogas

21. Fumo

Outros

22. Casca de mangue
23. Coleções botânicas
24. Miudezas
25. Pedras de espingarda

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02, Doc. Nº 89 B; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1, Doc. 160.

Apesar de os mapas de carga referirem-se a um período pequeno, esses dados, somados àqueles apresentados nas tabelas que agrupam as quantidades e os valores exportados, permitem dimensionar o papel do mercado do Rio de Janeiro para a agricultura paulista. No campo das hipóteses, se não tivesse o Rio de Janeiro o poder galvanizador que tinha em relação à produção paulista, o comércio ultramarino talvez tivesse mais espaço nas exportações do porto de Santos. Daí a insistência de alguns capitães-generais de restringirem aquele comércio para ampliar as relações diretas com a metrópole, pois, sem dúvida, o açúcar paulista, ao menos, era do Rio de Janeiro enviado para Lisboa.[331]

[331] Veja-se MENZ, Maximiliano M. Centro e periferias coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818). *Revista de História*, Brasil, n. 154, p. 251-266, june 2006. ISSN 2316-9141. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/19028/21091>. Acesso em: 25 oct. 2014, p. 258

Finalizando as variedades exportadas, constam na Tabela 9 os itens que foram enviados à capitania de Santa Catarina.

Tabela 9 – Variedade de produtos exportados para Santa Catarina (1808-1821)

Alimentos

1. Açúcar
2. Açúcar fino
3. Banhas
4. Carne de porco
5. Farinha
6. Farinha de trigo
7. Marmelada
8. Queijos
9. Toucinho

Algodão

10. Algodão

Molhados

11. Vinho da Figueira

Drogas

12. Fumo

Outros

13. Miudezas

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02, Doc. Nº 89 B; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1, Doc. 160.

Embarcações enviadas à Santa Catarina entre 1808 e 1821 levaram, principalmente, alimentos. Grande parte deles é possível de ser associada à produção das localidades de *serra acima*. Além do açúcar, sempre dominante, banha, carne de porco, farinha de trigo, marmelada e toucinho foram os efeitos adquiridos por negociantes catarinenses. Somaram-se a eles o algodão e o fumo.

Se as exportações tendem a demonstrar a face da capitania que se volta para o exterior, as importações, ainda que de forma parcial, permitem perceber as demandas paulistas e das capitanias adjacentes; além disso, possibilitam indiretamente dimensionar suas necessidades e o desenvolvimento de sua vida material.

As importações provenientes da Bahia, Lisboa, Pernambuco, Porto e Rio de Janeiro são as que melhor indicam tendências e certos movimentos internos do território paulista.

Da Bahia, entre os anos de 1793 e 1819, a capitania de São Paulo, através do porto de Santos, importou, principalmente, alimentos, manufaturas e molhados.

Cocos, manteiga, bolachas e bacalhau eram alimentos que a capitania não dispunha e importava da metrópole. A manufaturas têm grande peso nas importações,

principalmente na rubrica fazendas ou fazendas secas. Os molhados também, o que demonstra que, basicamente, eram reexportações de produtos metropolitanos, na sua maior parte.

Nesse sentido, já é possível afirmar que enquanto Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, por exemplo, se abasteciam de alimentos provenientes de capitanias subalternas e se especializavam na produção de gêneros de exportação para a metrópole, por outro lado, parte daquilo que dela obtinham repassavam àquelas mesmas capitanias, estabelecendo-se certa divisão de tarefas e especialização no conjunto da América portuguesa.

As exportações baianas para a capitania de São Paulo encontram-se na Tabela 10.

Tabela 10 – Variedade de produtos importados da Bahia (1793-1819)

	Alimentos
1.	Arroz
2.	Cocos
3.	Manteiga
4.	Sal
5.	Bolachas
6.	Bacalhau
	Couros
7.	Couros
	Manufaturas
8.	Arcos de forno
9.	Fazendas
10.	Fazendas secas
11.	Louça
12.	Pregos
13.	Vidros
	Molhados
14.	Aguardente
15.	Aguardente de quino
16.	Azeites
17.	Genebra
18.	Vinagre
19.	Vinhos
	Drogas
20.	Erva-doce
	Escravos
21.	Escravos novos
	Outros
22.	Alcatrão
23.	Cascos vários
24.	Estopa
25.	Piaçava

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02;.Lata C 0248, Maço 18, Pasta 03; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1.

É importante destacar neste rol as manufaturas e os escravos, pois demonstram um processo de capitalização da capitania, apresentando indícios de enriquecimento de parte da população, ao menos. Nesse sentido, as manufaturas atendiam a demanda de produtos que não existiam na capitania e os escravos à necessidade de *status* de parte da população e de braços para as lavouras que se desenvolviam.

A vila de Iguape, por sua vez, apresenta um rol muito interessante de produtos, com destaque para o sortimento de sua pauta.

Tabela 11 – Variedade de produtos importados de Iguape (1808-1821)

	Alimentos
1.	Arroz
2.	Arroz em casca
3.	Arroz pilado
4.	Café
	Couros
5.	Couros
	Manufaturas
6.	[Ilegível] para rodas e pilões
7.	Cal
8.	Eixos de moenda
9.	Louça da terra
10.	Mãos para socar arroz
11.	Panelas de barro
12.	Paus de mesa para socar arroz
	Madeiras
13.	Congonha
14.	Tabuado de canela
15.	Tabuados
16.	Tábuas
17.	Tábuas de canela
18.	Tábuas de lancha
	Drogas
19.	Fumo da ilha
20.	Mate
	Outros
21.	Barril vazio
22.	Cascos de pipa
23.	Estopa da terra
24.	Pipas vazias
25.	Várias cargas

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02;.Lata C 0248, Maço 18, Pasta 03; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1.

O destaque para a vila do Litoral Sul da capitania fica por conta dos equipamentos para tratar o arroz e para a construção de engenhos, cujos tipos não sabemos informar. O arroz era o principal produto comprado de Iguape, e, nessa época, inicia-se o pleno desenvolvimento de sua lavoura de arroz. O café é outro efeito produzido naquele litoral. Um gênero de produtos com bastante importância na pauta era o das madeiras, as quais serviam, principalmente, para reexportação para a metrópole. Em Iguape também se fabricavam embarcações.

Voltando-se ao comércio ultramarino, o que Santos obtinha de Lisboa eram, basicamente, manufaturas, alimentos finos e molhados. No caso da capital do Reino, os produtos dela importados indicam o enriquecimento de parte da população, como apontamos acima: bacalhaus, azeitonas, nozes e queijos flamengos nos alimentos; chapéus, tecidos, meias de seda e fazendas diversas nas manufaturas; nos molhados, principalmente, os vinhos.

Decerto, esses produtos vinham atender as demandas de comerciantes e proprietários de terras de localidades como São Paulo, Santos, Sorocaba e Itu, as mais bem situadas na capitania no tocante à riqueza. Os produtos importados de Lisboa estão arrolados na Tabela 12.

Tabela 12 – Variedade de produtos importados de Lisboa (1813-1820)

	Alimentos
1.	Amêndoas
2.	Azeitonas
3.	Bacalhau
4.	Figos do Algarve
5.	Macarrão
6.	Manteiga
7.	Nozes
8.	Queijos flamengos
9.	Sal
	Manufaturas
10.	Aço fino
11.	Barretinas
12.	Chapéus de palhinha para mulheres
13.	Chapéus finos
14.	Chitas da fábrica
15.	Chumbo de munição
16.	Fazendas diversas
17.	Meias de seda
18.	Vidros brancos da fábrica
	Molhados
19.	Água de Inglaterra
20.	Aguardente
21.	Azeite
22.	Vinagre
23.	Vinagre fino
24.	Vinho Alicante
25.	Vinho branco
26.	Vinho tinto
	Drogas
27.	Cominho
28.	Drogas de botica
29.	Erva-doce
	Outros
30.	Bolhas de cortiça

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02;.Lata C 0248, Maço 18, Pasta 03; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1.

De Paranaguá, Santos importava principalmente farinhas e madeiras. As farinhas de Paranaguá serviam ao abastecimento de tropas e, nas épocas de forme, reduziam seu impacto nas populações. Os tabuados, como já tivemos a oportunidade de comentar para Iguape, eram remetidos para a metrópole, assim como os couros.

Os produtos importados de Paranaguá estão arrolados na Tabela 13.

Tabela 13 – Variedade de produtos importados de Paranaguá (1813-1820)

	Alimentos
31.	Farinha de trigo
32.	Farinha de pau
33.	Sal
	Couros
34.	Couro em cabelo
35.	Couros
36.	Meio de sola
	Madeiras
37.	Betas
38.	Cerquinha
39.	Congonha
40.	Peças de beta
41.	Tabuados
42.	Tábuas
	Drogas
43.	Mate
	Outros
44.	Cal
45.	Telhas
46.	Velas

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02;.Lata C 0248, Maço 18, Pasta 03; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1.

As importações advindas da capitania de Pernambuco seguiam a mesma tendência aferida para a capitania da Bahia: predomínio de manufaturas, alimentos, molhados, além de escravos. Muitos dos itens eram reexportações de produtos adquiridos da metrópole. A par das semelhanças, Pernambuco comercializou menos itens com Santos, expressão da movimentação mercantil menor se comparada com a Bahia.

Os itens da pauta pernambucana de exportação estão especificados na Tabela 14.

Tabela 14 – Variedade de produtos importados de Pernambuco (1813-1820)

	Alimentos
1.	Coco de comer
2.	Cocos
3.	Farinha de guerra
4.	Farinha de trigo
5.	Sal
	Couros
6.	Couros de cabra
7.	Meios de sola
	Manufaturas
8.	Arcos de ferro
9.	Chapéus de Braga
10.	Chapéus de sola
11.	Fazendas
12.	Ferro
13.	Linho
14.	Panos de linho
	Molhados
15.	Azeite
16.	Cerveja
17.	Vinagre
18.	Vinhos
	Escravos
19.	Escravos novos
	Outros
20.	Goma
21.	Potes

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02;.Lata C 0248, Maço 18, Pasta 03; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1.

Da mesma forma que nas exportações, Santos manteve um fluxo de trocas menor com a cidade do Porto se se tomar Lisboa como parâmetro. Apesar das tentativas dos capitães-generais, como referenciamos acima, o comércio com essa cidade não alcançou pujança.

As manufaturas foram as principais mercadorias adquiridas, com destaque para os itens de ferro. Os vinhos também apresentaram importância na pauta.

Tabela 15 – Variedade de produtos importados da cidade do Porto (1813-1821)

	Alimentos
1.	Azeitona
2.	Manteiga
3.	Sal
	Manufaturas
4.	Caixões
5.	Cunhetes
6.	Fazendas
7.	Feixos de ferro
8.	Ferragem
	Molhados
9.	Vinagre
10.	Vinho
11.	Vinho branco
	Drogas
12.	Cominho
13.	Drogas de botica
14.	Erva-doce
	Outros
15.	Barris
16.	Caixas
17.	Pacotes
18.	Potes

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02;.Lata C 0248, Maço 18, Pasta 03; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1.

Chegamos, enfim, aos produtos importados do Rio de Janeiro. Chama a atenção, em primeiro lugar, a variedade: cem itens, o que por si só proporciona uma dimensão da intensidade das relações entre as duas localidades. As manufaturas, como seria de se esperar, predominaram na pauta: foram 53 itens. Os alimentos, também, representaram um número considerável. Os molhados, por sua vez, comparados com a mesma categoria de outras localidades, apresentaram um sortimento maior.

Um segundo ponto a ser considerado, foi o sortimento das manufaturas: um "mundo" de mercadorias era obtido a fim de atender as demandas dos paulistas. Havia a presença de produtos mais caros, mas o que predominou foi uma miudeza necessária no cotidiano da população. Muitos desses itens eram fundamentais nas atividades produtivas da capitania como alambiques, tachos de cobre, caldeiras, chapas de cobre e de latão, ferragens, fornos de ferreiro, panelas de ferro, ferraduras, pregos, enxadas, etc.

A presença de tantos produtos demonstra que a capitania de São Paulo era abastecida por mercadorias que vinham do Rio de Janeiro. Se considerarmos o intervalo temporal dos mapas de carga, seus 26 anos dividem-se igualmente em treze anos para o período anterior ao decreto de abertura dos portos, e treze anos para o período posterior, marcado pelo fim do exclusivo metropolitano. Isso indica que muitos dos produtos presentes no rol eram reexportações da metrópole. Alimentos como figos, azeitonas, bacalhau, cevada e sal também indicam essa tendência.

Tabela 16 – Variedade de produtos importados do Rio de Janeiro (1795-1821)

Alimentos

1. Açúcar
2. Arroz
3. Azeitonas
4. Bacalhau
5. Café
6. Carne
7. Carne seca
8. Cevada
9. Farinha
10. Farinha de trigo
11. Figos
12. Manteiga
13. Peixe
14. Sal

Manufaturas

15. Aço
16. Alambique
17. Alambiques de cobre
18. Alvaiade
19. Ancoretas
20. Arame
21. Arcos
22. Armamento
23. Bacias
24. Brim
25. Cabos de linho
26. Caixões de folha de Flandres
27. Caldeiras
28. Caldeiras de cobre
29. Cascos
30. Cascos catalães
31. Cera
32. Chapas
33. Chapas de cobre
34. Chapas de latão
35. Chapéus
36. Chapinhas
37. Chicolateira de chumbo
38. Chicolateira de cobre
39. Chumbo
40. Cobre
41. Cravos
42. Cunhetes de folha
43. Enxadas Espadas
44. Espingarda
45. Faixas
46. Faixas de cobre
47. Fazenda
48. Fazenda seca
49. Ferraduras
50. Ferragens
51. Ferro
52. Fornos de ferreiro
53. Forros
54. Frasqueiras
55. Garrafões
56. Lona
57. Louça
58. Marmitas
59. Panelas de ferro
60. Papel
61. Pólvora
62. Pregos
63. Pregos
64. Sabão
65. Seda
66. Tachinhos de cobre
67. Tachos
68. Tachos de cobre

Madeiras

69. Arcos de ripa
70. Canastra
71. Tábuas

Algodão

72. Algodão

Molhados

73. Aguardente
74. Aguardente de França
75. Aguardente do Reino
76. Azeite doce
77. Cerveja
78. Genebra
79. Vinagre
80. Vinho

Drogas

81.	Chá
82.	Drogas
83.	Fumo
	Escravos
84.	Escravos ladinos
85.	Escravos novos
	Outros
86.	Alcatrão
87.	Barricas
88.	Breu
89.	Caixões
90.	Caixões com miudezas
91.	Caixotes
92.	Enxofre
93.	Pedras
94.	Piche
95.	Pipas vazias
96.	Potes de barro
97.	Remédios para a botica real
98.	Surrões vazios

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02;.Lata C 0248, Maço 18, Pasta 03; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1.

Deve-se ponderar a respeito da presença de escravos, uma vez que o Rio de Janeiro era o principal porto recebedor de escravos no Atlântico Sul. Diferentemente de Bahia e Pernambuco, das quais Santos comprava apenas escravos novos, no caso do Rio de Janeiro, havia espaço para os ladinos.

Nos molhados, constatamos a presença de produtos que Portugal importava de outros países, como as aguardentes da França e da Inglaterra.

As importações oriundas do Rio de Janeiro indicam que a necessidade de manufaturados, ao menos sua maior parte, era provida por aquela localidade. Ao mesmo tempo, lança luz sobre a dificuldade dos capitães-generais da capitania em diminuir o envio de efeitos para o Rio de Janeiro e, consequentemente, receber manufaturados da metrópole. Ora, como isso poderia ser levado a bom termo se a atração do Rio de Janeiro era irresistível? Nesse sentido, as barreiras se mostraram muito maiores do que se poderia cogitar a princípio.

Finalizaremos essa análise com os produtos importados de Santa Catarina e São Sebastião (Tabelas 17 e 18). Pela pauta presente, Santa Catarina apresentou-se como uma fornecedora de alimentos para o porto de Santos. De vinte itens de sua pauta, treze eram alimentos. Alguns deles eram produzidos na capitania, também. Isso pode ser explicado pelas crises intermitentes de abastecimento ou pelas reexportações para outras localidades.

No caso de São Sebastião, não havia um padrão. Como essa vila circulava na órbita do Rio de Janeiro, com o passar dos anos seus produtos foram perdendo importância no porto de Santos, assim como diminuíram os valores de suas vendas. O açúcar, que era seu principal produto, não aparece no rol apresentado na Tabela 18. É possível supor que toda sua

produção açucareira se encaminhasse para o Rio de Janeiro e que a produção das vilas de *serra acima* houvesse se estabelecido em definitivo na praça de Santos.

Tabela 17 – Variedade de produtos importados de Santa Catarina (1813-1821)

Alimentos

1. Arroz
2. Arroz socado
3. Bagres
4. Café
5. Carne
6. Cebolas
7. Farinha de mandioca
8. Farinha de pau
9. Feijão
10. Milho
11. Peixe
12. Sal
13. Tainhas secas

Manufaturas

14. Moringas

Couros

15. Couros

Madeiras

16. Pranchões de madeira
17. Tábuas

Molhados

18. Aguardente
19. Genebra

Outros

20. Cal

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02;.Lata C 0248, Maço 18, Pasta 03; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1.

Tabela 18 – Variedade de produtos importados de São Sebastião (1808-1820)

Alimentos

1. Café
2. Farinha
3. Farinha de trigo
4. Mel de tanque
5. Peixe salgado

Manufaturas

6. Louças

Molhados

7. Aguardente
8. Azeite

Drogas

9. Fumo

Outros

10. Barro
11. Potes
12. Telhas
13. Tijolos

Fontes: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02;.Lata C 0248, Maço 18, Pasta 03; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1.

Muito mais que apresentar um rol de mercadorias ou um simples amontoado de listas, nossa intenção foi mostrar algumas tendências na exportação e importação da capitania de São Paulo realizada através do porto de Santos. Para algumas localidades, foi possível verificar algum padrão nos movimentos de mercadorias. Para outras, parece que foram as demandas momentâneas que contribuíram para formar as pautas, uma vez que não havia um padrão.

Resta claro, a partir do que foi exposto, que Caio Prado Júnior foi muito feliz em qualificar a relação entre a cidade de São Paulo e adjacências com a vila de Santos como um sistema. Os dados apresentados, na nossa visão, conseguiram demonstrar intercâmbios intensos e uma relação muito profícua entre as duas partes estanques. A produção de serra acima ganhou o mundo por meio das exportações enquanto o mundo adentrou São Paulo. Isto somente foi possível pela viabilização do Caminho do Mar, enquanto principal rota de comércio da capitania, e pela superioridade do porto de Santos em relação a outros, na qual estavam inclusas as características geográficas favoráveis e a existência de um corpo de negociantes com capacidade para a realização de intercâmbios mercantis. Teremos a oportunidade de verificar melhor essa questão no próximo capítulo, bem como perceber como efetivamente se consolidou o papel do porto da vila de Santos como via marítima da capitania de São Paulo.

3. DINÂMICA DO COMÉRCIO EXPORTADOR PAULISTA

Em 3 de setembro de 1789, pouco mais de um ano após tomar posse da capitania de São Paulo, o jovem governador Bernardo José Maria de Lorena e Silveira, escrevia ao seu superior radicado em Lisboa, o Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Martinho de Melo e Castro. Aproveitando o ensejo do envio de um mapa de exportação do navio Santos Mártires Triunfo do Mar, numa missiva em que transparecia um otimismo moderado, o capitão-general relatava ao seu principal interlocutor na metrópole algumas questões relativas ao comércio exportador da capitania: produzia tudo o que havia de melhor – sem especificar os gêneros –, o porto de Santos era excelente e dotado de todas as boas comodidades, faltavam escravos, mas era um mal que esperava que se remediasse; informava, também, a respeito da saída dos gêneros da capitania por diferentes portos, sem pagar os dízimos na alfândega de Santos, pois não iam até ela e os recolhiam na do Rio de Janeiro, isto quando o faziam, pois, segundo Lorena, estavam concentrados na prática do contrabando; contudo, tomara providências obrigando aos portos das outras vilas a ida até Santos para recolher os dízimos e levar as guias ao Rio de Janeiro. Além disso, enaltecia o capitão-general os diligentes serviços prestados pelo Juiz de Fora da vila de Santos, José Antônio Apolinário da Silveira – posteriormente tornado os olhos do governador no porto de Santos –, e discorria sobre a aproximação dos indígenas existentes nos sertões localizados entre a vila de Curitiba e o rio Paraná.[332]

O que pode ser considerado um otimismo moderado da carta de Bernardo José de Lorena a Martinho de Melo e Castro referia-se à esperança que possuía, em pouco tempo de governo, a respeito do florescimento futuro do porto de Santos. Apesar de não aparecer a capitania nas suas palavras, ela estava conjugada ao futuro do porto quando afirmou que ela produzia “tudo quanto há melhor”.

Apesar de uma lenta evolução da capitania nas últimas décadas, principalmente a partir de sua restauração, é impossível não ver como otimista a visão do capitão-general. Havia chegado recentemente, governava há pouco tempo e estava se familiarizando com a realidade com que se defrontava. Ainda não havia o novo caminho e as saídas de navios que demandaram a metrópole nos últimos foram minguadas.

---

[332] [Carta de 15 de fevereiro de 1792 a Martinho de Mello e Castro]. DOCUMENTOS INTERESSANTES. Vol. XLV. São Paulo: Duprat & Comp., 1924, pp. 70-71.

Talvez seu otimismo fosse exagerado e correspondesse à sua pouca idade; ou, possivelmente, era uma maneira de levar boas notícias e obter apoio para as medidas que visava implementar.

A par de todas as conjecturas, a capitania logrou desenvolver-se e, no governo de Bernardo José de Lorena, ampliou-se, em relação a períodos anteriores, o número de navios que se dirigiam à metrópole.

O Sistema São Paulo-Caminho do Mar-Santos somente pôde se consolidar definitivamente a partir da intensificação das relações comerciais entre a *marinha* e as vilas de *serra acima*. Da mesma forma, a construção da calçada no trecho da Serra do Mar permitiu, definitivamente, a sua realização, embora o velho caminho tenha se mantido subsistente por mais de duzentos anos.

Foi, portanto, nas relações comerciais com as outras capitanias e a metrópole que os elementos do sistema adquiriram nitidez. A partir daí o porto de Santos alcançou cada vez mais o s*tatus* de principal porta da capitania de São Paulo.

3.1.COMÉRCIO ULTRAMARINO E COMÉRCIO DE CABOTAGEM

José Jobson de Andrade Arruda trata, numa das sessões do seu seminal *O Brasil no comércio colonial*, da análise específica das regiões brasileiras no comércio colonial.[333] O porto de Santos aparece nas Balanças de Comércio, fonte utilizada pelo autor, por quatro anos consecutivos, no período 1796-1799, como importador. Nos dois primeiros anos ocupou a sexta posição e nos dois últimos a sétima posição como importador no *ranking* das regiões brasileiras. Para a exportação, foram apenas três anos, 1796-1798, colocando-se na sétima posição no primeiro ano e na sexta posição nos dois seguintes entre as regiões brasileiras registradas nas Balanças de Comércio. Santos revezou-se nessas posições – tanto na importação, quanto na exportação – com a capitania da Paraíba.[334]

O registro das movimentações oriundas da capitania de São Paulo é pequeno e breve porque era diminuto o intercâmbio com a metrópole.

Nos anos de 1796 e 1797, o comércio foi deficitário. Em compensação, o ano de 1798 é marcado por um valor muito grande nas exportações se comparado aos anos anteriores:

---

[333] ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980. Cf. Capítulo III, Seção 2.
[334] Ibidem, p. 266.

319:987$900. No acumulado para todos os anos, a exportação supera a importação: 400:456$858 e 336:195$281, respectivamente.[335]

Pela Tabela 19, podemos ter uma dimensão dos produtos paulistas que eram exportados para a metrópole

Tabela 19 – Variedade de produtos exportados por Santos (1796-1811)

I – Alimentos 1. Aguardente 2. Açúcar Branco 3. Açúcar Mascavado 4. Arroz 5. Café 6. Doce 7. Melaço 8. Unto de porco II – Courama 9. Secos 10. Solas 11. Atanados 12. Vaquetas	III – Ouro 13. Ouro (moedas) IV – Madeiras 14. Madeiras V – Algodão 15. Algodão VI – Drogas 16. Goma 17. Cera 18. Anil

Fonte: ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 271.

Ainda, segundo José Jobson de Andrade Arruda, a hierarquia daqueles produtos estava organizada, de acordo com sua importância, como consta na Tabela 20:

Tabela 20 – Hierarquização dos principais produtos exportados por Santos (1796-1811)

1º - Açúcar branco 2º - Algodão 3º - Couros secos 4º - Quintos	5º - Açúcar mascavado 6º - Arroz 7º - Aguardente

Fonte: ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 271.

É importante também apresentar a participação percentual do comércio paulista com a metrópole no âmbito geral do comércio da América portuguesa. Para níveis de

[335] Ibidem, pp. 266-270;

comparação, apresentamos em conjunto os dados do Rio de Janeiro por ser o porto mais próximo e com o qual Santos mantinha grande intensidade de relações. São os dados constantes nas tabelas 21 e 22.

Tabela 21 – Participação percentual dos portos de Santos e Rio de Janeiro no comércio de exportação (1796-1798)

Ano	Santos	Rio de Janeiro
1796	0,5	32,3
1797	0,6	21,5
1798	3,0	43,6

Fonte: ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, cap. III.

Os dados expostos fornecem elementos para percepção do grau de intensidade das relações da capitania de São Paulo com os portos metropolitanos. A diferença em relação ao Rio de Janeiro que à época estava bastante integrado ao intercâmbio ultramarino é clara. Apenas no ano de 1798 Santos logrou superar a casa de 1%. Nestes anos, o Rio de Janeiro era seguido de perto por Bahia e Pernambuco, oscilando as posições dessas regiões conforme o ano. Todas com índices muito distantes de Santos.

No caso da importação, a situação não era muito diferente.

Tabela 22 – Participação percentual dos portos de Santos e Rio de Janeiro no comércio de importação (1796-1799)

Ano	Santos	Rio de Janeiro
1796	0,7	35,4
1797	0,8	43,6
1798	0,2	32,0
1799	0.2	41,6

Fonte: ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, cap. III.

Os dados relativos à importação demonstram a existência de um mercado consumidor promissor na capitania do Rio de Janeiro e adjacências. E o oposto pode ser dito

para São Paulo, mas, nesse caso, não se pode negar a chagada de mercadorias por terra. Da mesma forma que a exportação, no caso de Santos, os percentuais não superavam 1%.

Abrimos esta seção com os dados de José Jobson de Andrade Arruda para ampliarmos a discussão e lançarmos a seguinte questão: era reduzida a capacidade de intercâmbio da capitania de São Paulo e, por consequência, de seu principal porto, nos mesmos níveis obtidos a partir das Balanças de Comércio?

Nesse sentido, a tendência é discutir o papel não só da metrópole, mas de outras regiões da América portuguesa nas relações com a capitania de São Paulo, intermediadas pelo porto de Santos. Para tanto, nos servimos de dois tipos de documentos muito importantes que fizeram parte dos trabalhos estatísticos dos funcionários da Coroa portuguesa, principalmente do Juiz de Fora da vila de Santos:[336] os mapas de exportação e os mapas de embarcação.[337]

A documentação dos mapas de exportação possui dois problemas que não podem ser desconsiderados. O primeiro refere-se ao período de abrangência da documentação, que vai de 1799 a 1821; faltam documentos, portanto, para dimensionar a evolução do comércio exportador no período do governo do capitão-general Bernardo José Maria de Lorena e Silveira (1788-1797) e realizar as devidas comparações com os períodos posteriores. O segundo problema refere-se ao conjunto do período inicial e final dos documentos, pois, nesse caso, a documentação é lacunar, havendo apenas poucos anos com documentação completas.

No caso dos mapas de embarcação, apesar de os documentos se estenderem por um período maior, pois vão de 1788 a 1821, a documentação não é completa e não abrange o período inteiro.

---

[336] Até o ano de 1801, o Juiz de Fora da vila de Santos exercia seu cargo simultaneamente ao de Juiz da Alfândega. Em novembro, o Príncipe-regente D. João nomeou para este último o bacharel João de Sousa Pereira Bueno, dispensando-o do cargo de Juiz de Fora que desempenhava até então. PROJETO RESGATE DE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA BARÃO DO RIO BRANCO. Caixa 49; Doc. 3895; AHU-C. U.: Paço, 18 de novembro de 1801; AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 49, D. 3895. Em ofício de setembro de 1802 do governador da capitania, António Manoel de Melo Castro e Mendonça, constava como Juiz de Fora o Bacharel Luís Joaquim Duque Estrada Furtado de Mendonça. PROJETO RESGATE DE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA BARÃO DO RIO BRANCO. Caixa 50; Doc. 3914; AHU-C. U.: São Paulo, 31 de março de 1802; AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 50, D. 3914.

[337] Esta documentação está concentrada, em linhas gerais, nos fundos documentais do *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco*, *Documentos interessantes para a história de São Paulo*, *Memória econômico política da capitania de São Paulo*, de António Manoel de Melo Castro e Mendonça, *Boletim do Departamento do Arquivo do Estado*, *Fundo Capitania dos portos, Alfândega e Provedoria da Real Fazenda*, do *Arquivo do Estado de São Paulo* e em VON SPIX, Johann Baptist; VON Martius, Carl Philipp. *Travels in Brazil, in the years 1817-1820*. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown, and Green, Paternoster-Row, 1824.

Muito mais que uma análise quantitativa, o que se pôde obter foi uma análise qualitativa, uma impressão geral sobre o comércio da capitania e sua evolução pelo porto de Santos, numa palavra, uma aproximação.

Em vez de realizarmos uma abordagem separada em comércio ultramarino e comércio de cabotagem,[338] em virtude da operacionalidade e da montagem das tabelas baseadas nos dados obtidos a partir da documentação, faremos uma exposição cronológica. Temos dois conjuntos principais de dados relativos ao comércio exportador: a movimentação de embarcações, ou seja, a entrada e saída de naves, e os valores propriamente ditos das exportações; ao primeiro acresce-se as localidades e ao segundo os produtos comercializados.

No tocante à movimentação das embarcações, os anos para o quais possuímos dados são os de 1800, 1801, 1808, 1813, 1818 e 1821; o primeiro situando-se na metade do governo de António Manoel de Melo Castro e Mendonça e o último às vésperas do processo de independência do Brasil.

Não podemos afirmar com precisão, mas é possível que esse tipo de informação tenha passado a ser melhor apurada quando da chegada das determinações do novo Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho, nas quais solicitava que fosse enviado à metrópole um conjunto de informações circunstanciadas a respeito de diversos assuntos da capitania: : 1º) descrição geográfica e topográfica da capitania; 2º) o quadro demográfico; 3º) qualidade e quantidade da produção; 4º) tributos; 5º) despesa geral da capitania; 6º) estado atual da tropa; 7º) renovação das propostas de promoções militares; 8º) melhorias que podem ser implementadas na capitania.[339]

Cinco anos depois, o governador Castro e Mendonça escrevia para o mesmo Secretário informando que recebera seu aviso do ano anterior a respeito dos mapas informativos que deveriam ser remetidos à metrópole. A natureza das informações de um desses mapas era justamente obter uma "relação exacta de todos os Navios que entrão anualmente nos Portos Maritimos, de todos os generos importados, exportados, e de todas as producçoens" da capitania.[340] Na mesma missiva, Castro e Mendonça, denominado por Taunay como o capitão-general estatista [sic], afirmava que recebera, no lugar dos mapas pedidos referentes às

---

[338] Para maiores esclarecimentos a respeito do uso desse termo, cf. nota nº 18 da Introdução.

[339] Officio [de 14 de setembro de 1796] do mesmo S.r Rodrigo de Souza Coutinho exigindo relatorios annuaes com completas informaçoens sobre a Capitania. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Typographia Aurora, 1898, vol. 25, pp. 162-164.

[340] [Carta de 25 de fevereiro de 1801] 24/1801 Sobre a população e movim.to marítimo da Capitania. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Typographia Aurora, 1898, vol. 30, pp. 49-51.

populações, uma série de incoerências, pois encontrou tanta falta de verossimilhança e de probabilidade. Como conhecia as inexatidões e falsidades decidiu não os enviar à metrópole. Por outro lado, na mesma ocasião, colocou na presença de Rodrigo de Souza Coutinho os mapas de exportação dos quatro principais portos da *marinha*, "nos quaes se faz tambem menção do numero, qualidade de Embarcaçoens que nelles entrarão no ano de 1800".[341] Se não são de todo fiáveis na questão da verossimilhança, ao menos receberam a chancela do governador de então.

É possível, mas não é de todo provável, que as lacunas desse tipo de conjunto estatístico em relação a períodos anteriores estejam na inexistência de obrigatoriedade na sua confecção, situação alterada a partir da posse de Rodrigo de Souza Coutinho como Secretário da Marinha e do Ultramar.

O movimento de embarcações para o ano de 1800, encontra-se na Tabela 23.

Tabela 23 – Embarcações saídas do porto da vila de Santos no ano de 1800

Localidade	Penques	Corvetas	Bergantins	Sumacas	Lanchas	Total por localidade
Rio de Janeiro	2	2	3	11	16	34
Bahia	1	-	1	2	-	4
Pernambuco	-	-	1	-	-	1
Rio Grande	-	-	2	2	1	5
Paranaguá	2	-	-	1	1	4
Iguape	-	-	-	1	3	4
São Sebastião	-	-	-	-	1	1
Total por tipo de embarcações	**5**	**2**	**7**	**17**	**22**	
Total	**53**					

Fonte: AHU-São Paulo, cx 15, doc. 8; AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, D. 831. Projeto Resgate Barão do Rio Branco.

Estes primeiros dados são relevantes pela demonstração das localidades para onde se dirigiam as embarcações que saíram durante esse ano da vila de Santos, as quantidades e os tipos de embarcações. O destino e o tamanho das embarcações, inclusive, contribuem sobremaneira para a determinação do tipo de mercadoria e as quantidades carregadas.

[341] Ibidem.

A impressão que se pode obter é que nesse ano o comércio ficou restrito à América portuguesa, estendendo-se, no máximo, a Pernambuco, no sentido norte, e ao Rio Grande, no sul. Teremos a oportunidade de perceber nas próximas seções desse capítulo, mormente as que tratam das praças de comércio e das mercadorias, o tipo de intercâmbio que era realizado. O Rio de Janeiro, confirmando-se algumas alusões já feitas, foi a localidade que mais recebeu navios oriundos de Santos (34), correspondendo a quase dois terços do total das saídas. Na sequência, todos próximos, vieram Rio Grande, Bahia Paranaguá e Iguape; somaram 17 embarcações no total.

É necessário ressaltar que pouco menos da metade das embarcações que se dirigiram ao Rio de Janeiro era formada por lanchas.[342] Para as localidades mais próximas, como Iguape, esse foi o principal tipo de embarcação. Quando as derrotas eram maiores, como era o caso da Bahia e de Pernambuco, utilizavam-se embarcações maiores como os penques e bergantins.[343] As sumacas e as lanchas predominaram, uma vez que as embarcações que saíram de Santos dirigiram-se a localidades próximas.

Em 1801, houve uma redução no número de embarcações que deixaram Santos: foram 38 no total. A distribuição das saídas está disposta na Tabela 24.

---

[342] Segundo Rafael Bluteau e Antonio de Moraes Silva, as lanchas eram pequenas embarcações sem quilha utilizadas para pescar ou servirem de batel para naus grandes. Poderiam ser movimentadas por remos ou velas. BLUTEAU, Rafael; SILVA, Antonio Moraes. *Diccionario da Lingua Portugueza*. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, t. II, p. 6.

[343] Os penques eram embarcações de carga utilizada no Mar Mediterrâneo e nas costas da Itália. Ibidem, p. 203. Por sua vez, os bergantins eram embarcações rápidas e sutis, de bordo baixo, dotadas de velas e remos. Idem. *Diccionario da Lingua Portugueza*. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, t. I, p. 179.

Tabela 24 – Embarcações saídas do porto da vila de Santos no ano de 1801

Localidade	Bergantins	Corvetas	Galeras	Penques	Sumacas	Lanchas	Total por localidade
Lisboa	2	1	1	-	-	-	4
Rio de Janeiro	1	-	1	1	6	4	13
Bahia	1	1	-	-	2	-	4
Rio Grande	3	-	-	-	-	-	3
Paranaguá	-	-	-	1	3	-	4
Iguape	-	-	-	1	-	-	1
Cananéia	-	-	-		1	-	1
São Sebastião	-	-	-	1	1	4	6
Guaratuba	1	-	-	-	-	1	2
Total por tipo de embarcação	**8**	**2**	**2**	**4**	**13**	**9**	
Total	**38**						

Fonte: AHU-São Paulo, cx 15, doc. 8; AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, D. 831. Projeto Resgate Barão do Rio Branco.

O motivo para essa queda foi a redução – para menos da metade – do número de embarcações enviadas ao Rio de Janeiro (13). Se no ano anterior foram sete as localidades que receberam naves do porto de Santos, no ano de 1801 ocorreu um aumento para nove: Pernambuco não recebeu nenhuma embarcação; entraram na lista Cananéia, Guaratuba – ambas da capitania de São Paulo – e Lisboa. Voltava, portanto, a capitania de São Paulo a enviar navios para a metrópole.[344]

É possível conjecturar que a redução do intercâmbio com o Rio de Janeiro tenha ocorrido pela priorização do comércio com a metrópole. Como se reduziu esse comércio, diminuiu-se o número de pequenas embarcações e aumentou-se o número de embarcações de maior porte.

Depois do Rio de Janeiro, a localidade onde aportaram mais barcos foi São Sebastião (6). A maior parte das demais tiveram números muito próximos.

Passemos para o ano de 1808, marcado pela transferência da família real portuguesa para o Rio de Janeiro e pelo Decreto de abertura dos portos às nações amigas. Se tomado em relação ao ano de 1800 – no qual ocorreram mais partidas –, houve um aumento de quase cem por cento nas saídas, bem como se diversificaram os destinos comerciais. É o que consta na Tabela 25.

[344] O último ano em que a capitania enviou um número considerável de navios para Portugal (se tomadas em consideração as relações ainda restritas entre metrópole e capitania) foi 1798, com cinco embarcações.

Tabela 25 – Embarcações entradas e saídas do porto da vila de Santos no ano de 1808

Localidade	Entrada	Saída	Total por localidade
Lisboa	-	1	**1**
Londres	1	-	**1**
Ilha da Madeira		1	**1**
Pernambuco	1	1	**2**
Bahia	15	2	**17**
Rio de Janeiro	29	13	**42**
Caravelas	-	2	**2**
Ubatuba	4	-	**4**
São Sebastião	25	27	**52**
Iguape	6	10	**16**
Cananéia	-	5	**5**
Paranaguá	6	15	**21**
Rio de S. Francisco	4	-	**4**
Santa Catarina	3	2	**5**
Laguna	1	-	**1**
Rio Grande	-	24	**24**
Montevidéu	4	-	**4**
Buenos Aires	2	-	**2**
Cabo Verde	2	-	**2**
Moçambique	-	1	**1**
Total por modalidade	**103**	**104**	
Total	**207**		

Fonte: *Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo*. Vol. II. São Paulo: Tipographia do Globo, 1942, p. 39.

Além dos dados das saídas, obtivemos, também as entradas. Os números são próximos, demonstrando certo equilíbrio. Além disso, como já dissemos acima, dobrou o número de localidades (20), contrastando com as nove de 1801. A capitania do Rio de Janeiro deixou de ser o local mais procurado, contudo, recuperou o número de embarcações do ano de 1800. A vila de São Sebastião foi a localidade que manteve mais contato com Santos, com 52 embarcações ao todo (entradas e saídas), seguida pelo Rio de Janeiro, Rio Grande, Paranaguá, Bahia e Iguape, ambas com números muito próximos. Destaque para o grande intercâmbio realizado com a capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul.

No mapa que continha os dados dos quais se originou essa tabela, não constavam informações a respeito do tipo de embarcação utilizada.

Há de se destacar uma impressão verificada em outros momentos. A relação de Santos com o Rio de Janeiro nesse ano foi marcada pela primazia das entradas em oposição às saídas. O natural seria o oposto, uma vez que o Rio de Janeiro adquirira uma outra condição dentro do Império português e o afluxo de um número considerável de pessoas requereria um maior consumo de produtos, principalmente alimentos. Uma explicação possível seria o papel da vila de Santos como redistribuidora das manufaturas recebidas do Rio de Janeiro para outras vilas da *marinha* – como Iguape, por exemplo –, para as vilas de *serra acima* e outras capitanias, como Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás.

É bastante provável que o aumento de quase cem por cento tenha ocorrido por conta da abertura dos portos às nações aliadas; infelizmente, por não possuirmos dados posteriores a 1801 e anteriores à abertura dos portos, torna-se impossível dimensionar o aumento real. Todavia, ainda assim é considerável para um porto e uma capitania que muito recentemente havia se incorporado aos fluxos mais dinâmicos tanto do comércio de cabotagem como do comércio ultramarino.

Nos dados acima, a realização do comércio marítimo ocorreu por meio do intercâmbio com Lisboa, Londres, Ilha da Madeira, Montevidéu, Buenos Aires, Moçambique e Cabo Verde. A Europa, portanto, esteve representada por Lisboa e Londres, com duas naves; a África, por Moçambique, Ilha da Madeira e Cabo Verde, com quatro embarcações; a América espanhola, representada por Montevidéu e Buenos Aires, com seis embarcações. O comércio de cabotagem abarcou 195 vasos.

Seria natural atribuir ao fim do exclusivo comercial de Portugal sobre a América portuguesa o aumento do fluxo de embarcações no porto de Santos. Contudo, é necessário matizar essa afirmação dizendo que havia uma tendência ao crescimento do comércio da capitania de São Paulo. Podemos dizer que aquele evento contribuiu sobremaneira para potencializar aquela tendência. É o que poderemos perceber quando analisarmos os valores totais.

Para o ano de 1813 a tendência foi de estabilização em relação ao ano de 1808, como poderemos perceber na Tabela 26.

Tabela 26 – Embarcações entradas e saídas do porto da vila de Santos no ano de 1813

Localidade	Entrada				Saída				Escala				
	Navios	**Bergantins**	**Sumacas**	**Lanchas**	**Navios**	**Bergantins**	**Sumacas**	**Lanchas**	**Navios**	**Bergantins**	**Sumacas**	**Lanchas**	**Total por localidade**
Porto	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**1**
Lisboa	1	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	**3**
Boa Vista	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**1**
Maranhão	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	**1**
Pernambuco	-	-	5	-	-	-	3	-	-	-	-	-	**8**
Bahia	-	5	3	-	-	2	1	2	-	1	3	1	**18**
Guarapari	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	**1**
Cotinguiba	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**1**
Rio de Janeiro	-	1	19	18	-	5	15	18	-	3	4	2	**85**
Ubatuba	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	**1**
Vila Bela	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	**1**
São Sebastião	-	-	-	4	-	-	-	5	-	-	-	-	**9**
Iguape	-	-	1	-	-	-	6	3	-	-	-	-	**10**
Paranaguá	-	-	-	7	-	-	1	7	-	-	-	-	**15**
Rio de São Francisco	-	-	-	1	-	-	1	1	-	-	-	-	**3**
Guaratuba	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	**2**
Santa Catarina	-	-	-	5	-	-	1	3	-	-	-	1	**10**
Laguna	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	**1**
Rio Grande	-	-	-	-	-	3	5	2	-	-	-	-	**10**
Porto Alegre	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	**2**
Montevidéu	-	4	5	1	-	2	3	2	-	-	-	-	**17**
Buenos Aires	-	-	-	1	-	3	2	-	-	-	-	1	**7**
Total por tipo de embarcação	**1**	**12**	**35**	**41**	**-**	**16**	**41**	**45**	**-**	**4**	**7**	**5**	
Total por movimentação	**89**				**102**				**16**				
Total de embarcações	**207**												

Fonte: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Mappa das Embarcaççoens que entraraõ, e sahiraõ do Porto de Santos*. Lata C 0242, maço 15, pasta 2, doc. 27a.

O número se repetiu em relação ao ano analisado anteriormente: 207 embarcações, mas aumentou o número de localidades; anteriormente eram vinte e nesse ano foram 22. A diferença do mapa de embarcação que deu origem a esta tabela em relação a documento semelhante que originou a anterior é a anotação de navios que fizeram escala em Santos. Portanto, reduziram-se as entradas, de 103 para 89; as saídas permaneceram no mesmo

patamar; os vasos que fizeram escala foram dezesseis, vinculados à Bahia e ao Rio de Janeiro, cinco e nove, respectivamente.

A localidade que mais se relacionou com o porto de Santos foi o Rio de Janeiro, voltando a ter primazia nas relações comerciais. Foram 85 embarcações, das quais 72 referiram-se a entradas e saídas, dividas de forma proporcional, 38 para cada modalidade. O número do Rio de Janeiro foi de longe o maior, seguido à distância por Bahia (18) e Montevidéu (17).[345]

Analisando por regiões, as relações com a Europa se fizeram por meio de quatro embarcações (Lisboa e Porto). A América espanhola foi representada por 24 naves (Montevidéu e Buenos Aires), enquanto a África o foi por apenas uma (Boa Vista, Cabo Verde). O comércio de cabotagem realizou-se com dezessete localidades, entre as quais se destacaram o Rio de Janeiro, Bahia, Paranaguá, Santa Catarina e Iguape.

É possível apontar, para esse período posterior a 1808, uma estabilização no número de embarcações que se relacionavam com o porto de Santos. Podemos dizer, de certa forma, que o limite fora atingido nessa época, não indo muito além das duzentas e cinquenta embarcações. É o que se depreende dos dados obtidos para os anos de 1818 e 1821.

---

[345] Não chega a surpreender a posição do Rio da Prata em relação ao número de embarcações envolvidas nesse ano no intercâmbio com Santos. Antes do fim do exclusivo comercial, embarcações espanholas navegavam buscando a costa paulista. Este intercâmbio recebeu estímulos até de autoridades portuguesas, como é perceptível na correspondência trocada entre o capitão-general António Manoel de Melo Castro e Mendonça e o Secretário da Marinha e dos Domínios Ultramarinos, Rodrigo de Souza Coutinho: "[...] procurando igualm.te neste estabelecim.to realizar, sendo possivel, hum livre comercio com os Dominios Hespanhoes, afim de se introduzirem nelles as producçoens da Europa, e extrair-se por conseguinte a sua prata, [...]" Continunando, na mesma missiva: "E como descubro neste mesmo Off.o q.' hé do Agrado de S. A. R. manter entre nós, e os Hespanhoes algû comercio directo afim de lhe extrair-mos a sua prata, de q.' tanto necessita esta Cap.nia tomo a liberdade de pôr na prez.ça de V. Ex.a hûm projecto, q.' lhe ha de ser por extremo vantajozo, e vem a ser q.' estando ha m.tos annos os Hespanhóes na posse de se refazerem nos Portos dos nossos Dominios Americanos dos Generos da Europa e mesmo dos do Paiz, q.' pagão exorbitantes preços, nunca cessão de procurar os mesmos Portos com fingidas cauzas de necessidades, q.' pelo Direito das Gentes, ainda sendo inimigos declarados, se lhe não podia negar a devida hospitalidade, e com estes e outros pretextos furtivam.te fazem o seu negocio, deixando alguns generos, de q.' precisamos, e o q.' hé mais avultada somma de pezos." [Carta de 28 de janeiro de 1800] nº 30/1800 "P.a o Secretr.º d'Estado sobre a Ordem q.' teve p.ª de acordo com os Governadores de Mato Grosso, e Goyaz procurasse estabelecer recovagens". ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Typographia do Diario Official, 1899, vol. 29, pp. 173-175.

Tabela 27 – Embarcações entradas e saídas do porto da vila de Santos no ano de 1818

Localidade	Entrada				Saída				
	Navios	Bergantins	Sumacas	Lanchas	Navios	Bergantins	Sumacas	Lanchas	Total por localidade
Porto	-	4	-	-	1	5	-	-	**10**
Figueira	-	1	-	-	-	-	-	-	**1**
Lisboa	1	2	-	-	-	1	-	-	**4**
Maranhão	-	-	-	-	-	-	1	1	**2**
Pernambuco	-	-	3	-	-	-	5	-	**8**
Bahia	-	-	11	-	-	-	7	-	**18**
Espírito Santo	-	-	-	1	-	-	-	-	**1**
Rio de Janeiro	1	7	31	18	-	6	28	17	**108**
Vila Bela	-	-	-	1	-	-	-	3	**4**
São Sebastião	-	-	-	5	-	-	-	-	**5**
Iguape	-	-	3	1	-	-	2	2	**8**
Paranaguá	-	-	1	5	-	1	-	4	**11**
Rio de S. Francisco	-	-	-	2	-	-	3	-	**5**
Santa Catarina	-	-	-	1	-	-	-	2	**3**
Rio Grande	-	-	-	-	-	-	1	-	**1**
Porto Alegre	-	-	-	-	-	-	1	-	**1**
Montevidéu	-	-	-	-	-	1	-	-	**1**
Buenos Aires	-	-	-	-	-	1	-	-	**1**
Total por tipo de embarcação	**2**	**14**	**49**	**34**	**1**	**15**	**48**	**29**	
Total por movimentação	**99**				**93**				
Total de embarcações	**192**								

Fonte: DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo*. Vol. III. São Paulo: Tipographia do Globo, 1943, p. 58.

Observando-se o total de embarcações para o ano de 1818, ocorreu uma redução em relação a 1813, de 207 para 192, bem como o número de localidades, de vinte para dezoito. Excluídas as embarcações classificadas entre as que fizeram escala no ano de 1813, os números se aproximam. É importante notar o equilíbrio entre as saídas e entradas, com números bastantes próximos.

Da mesma maneira que nos anos analisados anteriormente, ocorreu em 1818 o predomínio das sumacas e das lanchas. Para as localidades mais distantes, foram utilizados navios e bergantins. Regiões mais próximas foram servidas pelas pequenas embarcações. De um universo de 192 naves, 160 eram de pequeno porte. Este dado aponta para duas características do tipo de comércio realizado em Santos; a primeira, de que se trata de um comércio majoritariamente regional, onde as trocas com as localidades mais próximas davam a tônica da atividade mercantil; a segunda, que os efeitos ou as manufaturas eram atraídas por essas localidades por terem um giro mais rápido, por seu abastecimento ser realizado de maneira constante, sem a necessidade de grandes carregamentos demorados e custosos.[346]

O predomínio do comércio de cabotagem continuou sobre o ultramarino, pois apenas Porto, Figueira e Lisboa mandaram ou receberam naves do porto de Santos, principalmente bergantins, totalizando quinze embarcações. A navegação pela costa novamente predominou, com 175 barcos realizando viagens entre Santos e demais pontos da costa. Esse número chegaria a 177 se forem acrescidas as duas embarcações que realizaram comércio com Montevidéu e Buenos Aires. Aliás, é necessário anotar as extremas variações no movimento de embarcações. Em 1813, a essas duas localidades foram atribuídas 24 embarcações (onze entradas, doze saídas e uma escala). Em 1813, o Rio Grande participou com dez embarcações; em 1818, sua participação se reduziu a uma.

Neste ano de 1818, especificamente, surpreende o caso do Rio de Janeiro. Sua participação no total de embarcações ultrapassou mais da metade do total (56,25%), concentrando grande parte do comércio da vila do porto de Santos. Da mesma forma que em anos anteriores, as entradas superaram as saídas, 57 e 51, respectivamente. Esta tendência pode confirmar a órbita do porto de Santos e mesmo dos demais da América Meridional em relação ao Rio de Janeiro e o desenvolvimento de um mercado consumidor promissor na capitania de São Paulo, abastecendo, inclusive, as capitanias de Goiás e Mato Grosso.

Todas as outras localidades reduziram o número de embarcações, à exceção da Bahia, que manteve os mesmos níveis do período anterior.

---

[346] Um problema constante nos relatos dos contemporâneos, mormente as autoridades, era a ausência de produtos em quantidade suficiente para a formação de cargas destinadas à metrópole, numa situação que demandava meses para se resolver. É o que se depreende das correspondências dos capitães-generais. A impressão que se obtém, é que havia uma ausência de efeitos disponíveis para exportação, contudo, é possível supor que o comércio regional, de cabotagem, possuía uma força gravitacional maior, o que fazia com que os comerciantes e produtores preferissem o despacho rápido de seus gêneros para localidades mais próximas. Teremos a oportunidade de nos aprofundarmos nessa questão mais adiante.

O último ano para o qual temos dados é o de 1821.Os dados estão presentes na Tabela 28.

Tabela 28 – Embarcações entradas e saídas do porto da vila de Santos no ano de 1821[347]

	Entrada				**Saída**				
	Navios	**Bergantins**	**Sumacas**	**Lanchas**	**Navios**	**Bergantins**	**Sumacas**	**Lanchas**	**Total por localidade**
Porto	2	-	-	-	2	-	-	-	**4**
Lisboa	-	1	-	-	-	1	-	-	**2**
Cabo Verde	-	1	-	-	-	-	-	-	**1**
Assú	-	-	1	-	-	-	-	-	**1**
Pernambuco	-	1	3	1	-	1	3	3	**12**
Bahia	-	3	8	2	-	1	5	2	**21**
Rio de Janeiro	-	8	25	47	-	4	12	37	**133**
Parati	-	-	-	1	-	-	-	-	**1**
São Sebastião	-	-	-	3	-	-	-	3	**6**
Cananéia	-	-	-	-	-	-	1	2	**3**
Iguape	-	-	1	6	-	-	2	9	**18**
Paranaguá	-	-	1	2	-	1	-	4	**8**
Guaratuba	-	-	-	1	-	-	-	1	**2**
Rio de S. Francisco	-	-	-	-	-	-	1	-	**1**
Santa Catarina	-	-	-	9	-	-	-	11	**20**
Laguna	-	-	1	1	-	-	1	1	**4**
Rio Grande	-	-	-	-	-	-	1	10	**11**
Porto Alegre	-	-	1	-	-	-	1	-	**2**
Montevidéu	-	2	2	1	-	1	2	-	**8**
Buenos Aires	-	-	1	-	-	1	-	1	**3**
Moçambique	-	-	-	-	1	-	-	-	**2**
Total por tipo de embarcação	**3**	**16**	**44**	**74**	**3**	**10**	**29**	**84**	
Total por movimentação	**137**				**126**				
Total de embarcações	**263**								

Fonte: DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo*. Vol. IV. São Paulo: Tipographia do Globo, 1943, vol. 4, p. 78.

[347] Na reprodução do mapa na publicação do Arquivo do Estado, o número de embarcações recebidas no porto da vila de Santos era de 138, o que perfazia um total de 264 embarcações (somadas às saídas). Contudo, os dados presentes na seção entradas não correspondia a soma de 138 e sim 137. Para evitar inconsistências, decidimo-nos por apresentar as somatórias de acordo com a quantidade de embarcações apresentadas para cada localidade.

Houve um crescimento no número total de embarcações na ordem de 36,97%, passando de 192 para 263 embarcações. Aumentou-se, também, o número de localidades, de dezoito para 21, retornando aos níveis de 1813. A Europa esteve representada neste ano por seis embarcações relacionadas as localidades de Lisboa e Porto; a África, por Moçambique e Cabo Verde, com três naves. As demais embarcações corresponderam ao comércio de cabotagem.

Nesse sentido, a posição do Rio de Janeiro não só se reafirmou, como ocorreu uma ampliação nas relações com o porto de Santos. Das 108 embarcações de 1818, a então província passou a 133, um aumento de 25,14%; contudo, reduziu-se sua participação no conjunto, de 56,25% para 50,57%. Ocorreram aumentos consideráveis para Iguape, Santa Catarina e Rio Grande. A Bahia manteve sua posição no comércio com Santos, ampliando-se o número de naves, assim como Pernambuco. Montevidéu também experimentou crescimento nas relações com o porto paulista, mas não nos níveis do ano de 1813, quando chegara a dezessete naves. Por outro lado, reduziram-se as relações com a outra parte do Reino Unido, de quinze para seis embarcações, assim como para Paranaguá.

É importante destacar a posição crescente do Rio de Janeiro nas relações comerciais com Santos. Em treze anos, no período de 1808 a 1821, o número de embarcações cresceu duas vezes (216,66%). Se tomarmos em consideração o volume global de embarcações para o mesmo período, o crescimento foi de 27,05%. Comparando esses dados, é possível afirmar que o Rio de Janeiro monopolizou as relações comerciais com Santos, em detrimento de outras localidades e que grande parte do crescimento dos níveis da atividade mercantil santista e, quiçá, paulista, deveu-se a essas relações.

Um dado importante a ser destacado é a regularidade no número de embarcações que podemos considerar de médio e grande porte, em oposição às lanchas e sumacas. Para os anos de 1813, 1818 e 1821, o número de navios e bergantins foram, respectivamente, 33, 32 e 32. Os navios passaram de um, em 1813, para seis, em 1821. Apesar da regularidade do número de bergantins e navios, e mesmo do crescimento da quantidade destes últimos, o predomínio das sumacas e das lanchas tendem a confirmar não somente o caráter regional do comércio realizado por Santos, mas também a posição preponderante do Rio de Janeiro sobre ele.

A análise dos mapas de exportações, ainda que parcial – pois eram poucos os anos que detinham esse tipo de informação – possibilitou-nos uma aproximação das modalidades mercantis em que estava inserido o porto da vila de Santos. Ficou evidente não somente um crescimento das relações comerciais, mas também a tendência cada vez maior do

predomínio do comércio de cabotagem. As relações mercantis ultramarinas ocuparam espaço restrito nos mapas avaliados. É o que podemos avaliar a partir dos dados dispostos na Tabela 29, a qual dimensiona a proporção das embarcações envolvidas no comércio atlântico dentro do conjunto de embarcações entradas e saídas do porto de Santos nos anos apresentados.

Tabela 29 – Participação de embarcações (entradas e saídas) envolvidas no comércio ultramarino do porto de Santos (em valores relativos)

Ano	Índice
1800	0,00
1801	10,52
1808	2,89
1813	2,41
1818	7,81
1821	3,42

Fontes: PROJETO RESGATE BARÃO DO RIO BRANCO. AHU-São Paulo, cx 15, doc. 8; AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, D. 831. PROJETO RESGATE BARÃO DO RIO BRANCO. AHU-São Paulo, cx 15, doc. 8; AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, D. 831. DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo*. Vol. II. São Paulo: Tipographia do Globo, 1942, p. 39. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Mappa das Embarcaççoens que entraraõ, e sahiraõ do Porto de Santos*. Lata C 0242, maço 15, pasta 2, doc. 27a. DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO *Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo*. Vol. III. São Paulo: Tipographia do Globo, 1943, p. 58. DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo*. Vol. IV. São Paulo: Tipographia do Globo, 1943, vol. 4, p. 78.

Para o ano de 1800, as embarcações restringiram-se a localidades da América portuguesa. À exceção do ano de 1801 (10,52%), nenhum outro ano atingiu ou superou a casa dos dez por cento. O ano de 1821, por exemplo, que foi, dentre os anos estudados, o que concentrou a maior quantidade de naves para o comércio ultramarino, teve apenas nove embarcações, três para África e seis para a Portugal.

É possível levantar algumas hipóteses para esses dados. Senão, vejamos.

Para 1801, ano em que ainda predominava o exclusivo comercial de Portugal sobre os seus domínios, é possível supor que o comércio ultramarino, recentemente fomentado, estava, ainda, em vias de se estabilizar na capitania de São Paulo. É possível partir dessa ideia pelos dados expostos nas Tabela 30 e Tabela 31.

Tabela 30 – Embarcações envolvidas no comércio realizado entre Santos e Lisboa (1773-1788)

Ano	Entrada						Saída						Total anual
	Galeras	Navios	Corvetas	Iates	Bergantins	Sumacas	Galeras	Navios	Corvetas	Iates	Bergantins	Sumacas	
1773	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	**2**
1774	-	-	1	1	1	-	-	-	-	1	-	-	**4**
1775	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	**3**
1776	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**2**
1777	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	**2**
1778	1	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**5**
1779	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**2**
1780	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**0**
1781	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**0**
1782	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**2**
1783	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**0**
1784	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**0**
1785	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	**1**
1786	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	**1**
1787	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**0**
1788	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	**1**
Total por tipo de embarcação	**4**	**7**	**5**	**2**	**1**	**1**	**2**	**0**	**1**	**2**	**0**	**0**	
Total por movimentação	**20**						**5**						
Total de embarcações	**25**												

Fonte: AIDAR, Bruno. A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808. 2012. 530 fl. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, p. 180.

Esta tabela, com dados extraídos da tese de doutorado de Bruno Aidar, refere-se ao comércio com o principal porto da metrópole, Lisboa.[348] Ela nos permite obter uma aproximação da movimentação comercial entre as duas praças. O predomínio é das entradas em relação às saídas. Infelizmente, não sabemos apontar a razão desse fato. Pelos dados

[348] AIDAR, Bruno. *A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. 2012. 530 fl. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, p. 180.

expostos, a concentração de entradas se deu entre 1773 e 1779. Por sua vez, nas saídas, as poucas embarcações se referem ao início e ao final do período analisado.[349]

Para o período compreendido entre 1788 e 1808, apresentamos a Tabela, que sintetiza as informações de mapas de embarcação e carga e de alguns trabalhos historiográficos.

[349] É temerário apontar qualquer razão porque as informações são dispersas e de caráter lacunar. Percebemos essas características pela tabela que montamos, a partir de várias fontes, sobre o comércio ultramarino. Todas as fontes, documentais ou historiográficas, apresentaram lacunas umas em relação às outras. Ao mesmo tempo, temos ciência de que os dados apresentados não são absolutos; servem-nos, apenas, para obtermos uma aproximação da posição do porto de Santos e de sua movimentação mercantil.

Tabela 31 – Embarcações entradas e saídas do porto de Santos envolvidas no comércio ultramarino (Lisboa, Porto, Figueira da Foz, Ilha da Madeira, Angola, Benguela e Moçambique (1788-1808)

Ano	Entrada						Saída						Total anual
	Galeras	Navios	Corvetas	Brigues	Bergantins	Sumacas	Galeras	Navios	Corvetas	Brigues	Bergantins	Sumacas	
1788	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	**1**
1789	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	**2**
1790	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	**2**
1791	-	-	-	-	-	-	2	4	-	-	1	-	**7**
1792	-	-	-	-	-	-	2	4	1	-	1	-	**8**
1793	-	-	-	-	-	-	-	2	3	-	1	-	**6**
1794	-	-	-	-	-	-	2	8	-	-	2	2	**14**
1795	-	-	-	-	-	-	1	4	1	-	1	-	**7**
1796	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-	**3**
1797	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-	**3**
1798	-	-	-	-	-	-	1	2	2	-	1	-	**6**
1799	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	3	-	**5**
1800	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	**2**
1801	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	**2**
1802	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	2	-	**4**
1803	-	-	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	**3**
1804	-	-	1	-	-	-	2	1	1	-	-	-	**5**
1805	-	-	-	-	1	-	4	1	-	-	2	-	**8**
1806	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	3	-	**5**
1807	-	-	-	-	-	-	2	1	-	1	4	-	**8**
1808	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	**2**
Total por tipo de embarcação	**1**	**0**	**1**	**0**	**1**	**0**	**22**	**38**	**12**	**1**	**25**	**2**	
Total por movimentação	**3**						**100**						
Total de embarcações	**103**												

Os dados que obtivemos a partir de informações variadas demonstram o inverso do que pudemos observar na Tabela. Das cem embarcações, apenas uma refere-se as entradas. Isto é explicável, na maior parte dos casos, pela ênfase dos documentos administrativos nas embarcações que saíam. Foi comum na correspondência dos governadores da capitania de São Paulo para o Secretário da Marinha e dos Domínios Ultramarinos o envio de mapas de carga das embarcações que saíam do porto da vila de Santos e dirigiam-se à metrópole. Não se pode

descartar, também, que algumas dessas embarcações vinham trazer mercadorias oriundas da metrópole e levar, na volta, efeitos da terra.[350]

Tomando os dados expostos no trabalho de Bruno Aidar, apesar das lacunas naquele tipo de informação – considerando, também, que se trata apenas de ligações entre Santos e Lisboa –, torna-se evidente que o comércio ultramarino perpassava um momento de baixa na década de 1780. A partir do governo de Bernardo José de Lorena e de seus esforços para fomentar aquele tipo de comércio, é perceptível um crescimento da intensidade das relações entre Santos e diversas localidades do ultramar.

[350] É o caso do Bergantim Dezejada Paz, vindo da cidade do Porto no ano de 1804, trazendo mercadorias da Companhia Geral d'Agricultura das Vinhas do Alto D'ouro. O capitão-general António José da Franca e Horta havia contatado a Companhia em fevereiro de 1803 procurando reestabelecer relações com base nos capítulos dezenove e 24 da instituição da companhia, os quais estabeleciam que era sua exclusividade fornecer seus vinhos à capitania de São Paulo. Carta [de 25 de fevereiro de 1803] p.ª a Comp.ª do Alto Douro. Em carta de 6 de julho de 1804 respondiam os membros da Companhia que haviam recebido a missiva do general e estavam remetendo o bergantim Dezejada Paz, com sessenta pipas de vinho e dez pipas de vinho e que continuariam a remeter "todas as porçoens dos referidos gêneros". Resposta [de 06 de julho de 1804] á Carta ao diante Copiada. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*. São Paulo: Editora Unesp/Edições Arquivo do Estado, vol. 94, pp.98-100. Em 1805 saía do porto de Santos o Bergantim Dezejada Paz com destino à Lisboa. Sua carga era de Açúcares fino, redondo, batido e mascavo; Arroz; Café; Goma; Aguardente; Couros de boi; Pontas de boi; Banha; Sebo. A carga foi avaliada em 24:875$000 R. s.

Tabela 32 – Evolução das exportações do porto da vila de Santos para Lisboa (1790-1801) – Em Réis

Ano	Açúcar	Aguardente	Couros	Vaquetas	Arroz	Goma	Algodão	Café	Anil	**Total corrigido**
1790	42:661$080	1:770$000	4:407$200	158$000	875$520	7:540$720	-	179$200	640$000	**58:231$720**
1791	85:447$294	4:968$000	29:456$820	2:322$000	13:255$040	11:518$520	195$000	660$400	1:680$000	**149:503$074**
1792	104:785$100	3:290$000	17:829$000	1:473$500	19:882$100	2:405$500	4:588$800	288$000	1:260$000	**155:802$000**
1793	60:657$510	960$000	9:224$600	169$600	8:742$400	125$400	972$800	38$400	-	**80:890$710**
1794	301:261$520	4:030$000	26:953$920	2:280$000	29:570$400	394$900	35:826$000	1:691$000	4:095$000	**406:102$740**
1795	127:536$160	5:600$000	38:550$600	721$000	17.184$000	802$400	6:391$600	1:353$600	1:040$000	**199:179$360**
1796	21:280$600	525$000	10:372$500	-	1:712$500	-	-	1:167$000	4:352$000	**39:364$600**
1797	17:880$000	1:190$000	2:520$000	490$560	889$600	-	-	244$800	380$000	**23:594$960**
1798	177:676$600	2:834$000	18:208$000	355$000	7:198$750	193$200	14:435$000	1:606$400	2:112$000	**224:618$950**
1799	92:891$760	2:550$000	5:700$000	-	37$800	423$000	-	2:550$400	-	**104:152$960**
1800	38:538$000	575$000	10:926$400	186$000	4:036$800	180$000	4:377$600	1:050$000	-	**59:869$800**
1801	47:881$400		4:732$000	-	79$200	-	-	555$960	-	**53:248$560**

Fonte: AIDAR, Bruno. A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808. 2012. 530 fl. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, p. 180.

Tabela 33 – Exportações da capitania de São Paulo para metrópole (1801-1807) – Em Réis

Gêneros	Medidas	1801		1802		1803		1804		1805		1806		1807	
		Em 2 navios para Lisboa		Em 2 navios para Lisboa		Em 3 navios para Lisboa		Em 4 navios para Lisboa e Porto		Em 4 navios para Lisboa, 2 para o Porto, 1 para Figueira e 1 para Madeira		Em 3 navios para Lisboa e 4 para o Porto		Em 5 navios para Lisboa, 4 para o Porto e 1 para Madeira	
		Total	Valores em Réis	Total	Valores em Réis	Total	Valores em Réis	Total	Valores em Réis	Total	Valores em Réis	Total	Valores em Réis	Total	Valores em Réis
Açúcar	Arrobas	13.359	19:141$200	39.760	60:015$500	39.470	60:171$400	65.533	141:944$000	93.924	196:254$200	59.600	103:227$200	58.210	86:732$900
Aguardente	Pipas	-	-	12	480$000	36	1:440$000	46	2:300$000	53	2.363$800	16	576$000	40	1:400$000
Café	Arrobas	132	396$000	116	230$400	675	1:625$000	1.243	3:725$270	954	3:749$220	1.060	4.240$000	1.270	4:895$850
Arroz	Alqueires	60	79$500	396	537$600	818	2:018$000	9.543	19:000$110	14.694	33:208$440	23.420	39:298$760	25.010	45:618$240
Farinha de Mandioca	Alqueires	-	-	120	84$000	270	189$000	450	270$000	4.330	2:781$700	650	416$000	1.720	1:062$400
Farinha de Trigo	Alqueires	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	594	816$000
Carne-seca	Barris	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	555	3:552$000
Banha	Arrobas	-	-	-	-	-	-	176	281$600	247	350$000	1.510	2:416$200	1.580	2:528$000
Couros	-	297	298$400	480	480$000	5620	8:938$240	8.686	17:372$000	15.277	26:543$790	17.962	33:948$180	30.673	52:389$480
Couros atanados	-	-	-	-	-	50	75$000	600	960$000	-	-	1.000	1:000$000	-	-
Meia sola atanada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	112$000	320	320$000	333	333$000
Couro fino	Peças	-	-	-	-	-	-	-	-	1.133	913$000	269	269$000	200	150$000
Anil	Arrobas	-	-	-	-	-	-	46	1:029$000	9	216$000	155	3:915$300	126	2:319$030
Quina	Arrobas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	706	15:786$160
Goma	Goma	-	-	-	-	-	-	620	508$680	1.134	1:213$380	220	221$400	232	185$600
Salitre	Goma	-	-	-	-	-	-	84	1:680$000	58	1:160$000	24	480$000	32	640$000
Taboado	-	-	280$000	-	128$000	-	100$000	-	351$000	-	557$770	-	300$000	-	1:408$000
Algodão	Arrobas	160	640$000	-	-	13	78$000	10	60$000	44	140$800	20	102$400	-	-
Sebo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	210	268$800	705	1:480$500	1.540	3:141$600
Pontas de chifres	-	-	-	-	-	-	-	2.300	69$000	3.910	181$500	1.730	309$200	24.500	931$090
Gêneros diversos	-	-	400$000	-	600$000	-	1:648$000	-	418$000	-	3:916$160	-	2:940$000	-	5:124$800
Total	-	-	**21:235$100**	-	**66:555$000**	-	**76:282$640**	-	**194:041$140**	-	**273:930$540**	-	**195:460$140**	-	**229:020$060**

Fonte: VON SPIX, Johann Baptist; VON MARTIUS, Carl Friedrich Phillip. Travels in Brazil, in the years 1817-1820. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green, 1824, pp. 36-37.

Em finais de 1807, as relações entre a metrópole e os domínios americanos se desestabilizaram. Em menor medida, isto é perceptível, também, para a capitania de São Paulo. Os eventos ocorridos na Europa e a posterior chegada do rei português ao Brasil causaram a transferência do centro gravitacional político e econômico situado em Lisboa para o Rio de Janeiro. A abertura dos portos extinguiu a exclusividade dos metropolitanos em relação ao mercado luso americano. Em menor medida, este conjunto de eventos interferiu diretamente na quase extinção de embarcações voltadas para o comércio ultramarino no porto de Santos. José Jobson de Andrade Arruda descreve o ano de 1808 da conjuntura econômica brasileira como catástrofe em todo comércio exterior português, um "craque sensacional das importações e das exportações tanto com o estrangeiro quanto com as colônias". Fernando A. Novais afirma que a abertura dos portos e a consequente suspensão do Sistema Colonial "tornou-se irreversível, e está na raiz das tensões de toda ordem que se desencadeiam na Metrópole e na Colônia a partir de então". Jorge Miguel Pedreira, por sua vez, afirma que as invasões das tropas de Napoleão Bonaparte, o fim do sistema colonial e os tratados de 1810 com a Grã-Bretanha "criaram graves problemas ao comércio marítimo português. O movimento mercantil com os domínios ultramarinos esteve praticamente interrompido em 1808 e só começou a se recuperar a partir de 1814".[351]

Entre os mapas de embarcação e carga que localizamos posteriores ao ano de 1808, de 391 embarcações que entraram no porto de Santos, vinte delas eram de localidades do ultramar. Por outro lado, de 202 embarcações saídas do mesmo porto, apenas nove destinaram-se ao comércio ultramarino. Apesar de todos os problemas provenientes do trabalho com os mapas de embarcação e carga e os ofícios que registravam aquelas movimentações, se não permitem fazer qualquer afirmação, ao menos nos apresentam um quadro, ainda que indeciso, de como se comportou o comércio portuário depois de 1808.

Apontamos esses fatos para tentar demonstrar que a partir de 1808 a capitania do Rio de Janeiro se consolidou efetivamente como a principal parceira comercial da capitania de São Paulo. Esta tendência já era possível de ser verificada pelos poucos dados apresentados. Com o fim da obrigatoriedade do fomento ao comércio ultramarino, a proximidade das duas

---

[351] ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, pp. 117-118. NOVAIS, Fernando A. Notas para o estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1696-1808). In: _____. *Aproximações: estudos de história e historiografia*. São Paulo: Cosac Naify, 2005, p. 105. PEDREIRA, Jorge Miguel. Economia e política na explicação da independência do Brasil. In: MALERBA, Jurandir (org.). *A independência brasileira: novas dimensões*. 1ª. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. E-book Kindle. ISBN 978-85-225-1623-0, posição 843-848.

capitanias e o crescimento do mercado consumidor sediado na nova capital do reino, tornou-se quase natural o crescimento das relações mercantis entre as duas localidades.

3.2.PRAÇAS E MERCADORIAS

Uma análise que complementa o que vem sendo apresentado até esse momento é a das mercadorias e praças. A princípio, pensamos em apresentar as mercadorias que entraram e saíram do porto de Santos de forma separada das localidades que as enviavam ou recebiam-nas. No entanto, ao menos no caso de Santos, esta visão não se sustentou, uma vez que as mercadorias e seus destinos estavam intimamente atados. Percebemos, por meio da análise dos dados, regularidades tanto no que foi vendido quanto no que foi comprado. Evidenciou-se, a partir daí, a posição de Santos e das outras localidades com as quais relacionava-se comercialmente.

Corroborando o que já foi exposto, as principais relações do porto de Santos, consequentemente da capitania de São Paulo, eram com portos da América portuguesa. O comércio ultramarino, apesar de seu fomento a partir do governo de Bernardo José de Lorena, possuía uma dimensão menor.

Por meio dos mapas de embarcações que entravam ou saíam do porto de Santos foi possível perceber as localidades que mantinham um comércio mais frequente. A frequência das movimentações para os anos que possuíam dados evidenciou a presença quase absoluta do Rio de Janeiro. Mas não eram desprezíveis as cidades de Lisboa e Porto na metrópole, Montevidéu, na América espanhola, e na América portuguesa, a capitania da Bahia, de Pernambuco, do Rio Grande, Santa Catarina, além de Iguape, Paranaguá na própria capitania de São Paulo.

Nesta seção, apresentaremos o montante das cargas exportadas para diversas praças, incluindo aquelas citadas acima. Além das quantidades, as tabelas apresentarão os respectivos valores. Os anos a que se referem são em maior medida, os mesmos apresentados nos mapas de embarcações. A documentação que utilizaremos são os mapas das cargas exportadas. Contudo, as importações não aparecem nestes dados. Somente por meio dos mapas de carga é que poderemos mostrar as relações entre Santos e as diversas localidades.

O ano de 1799 é o primeiro para o qual possuímos dados. Como já dissemos, foi a partir do governo de António Manoel de Melo Castro e Mendonça e das exigências do Secretário da Marinha e dos Domínios Ultramarinos, Rodrigo de Souza Coutinho, que as

informações a respeito do comércio exportador da capitania passaram a ser uma preocupação mais efetiva.

Tabela 34 – Carga exportada pelo porto da vila de Santos no ano de 1799 – Em Réis[352]

Produto	Medida	Lisboa	Rio de Janeiro	Rio de São Francisco	Rio Grande	Bahia	Ubatuba	São Sebastião	Iguape	Cananéia	Paranaguá	Quantidade Total
Açúcar	Arroba	37.608	92.944	-	1.196	8.992	-	-	40	60	112	**140.952**
Aguardente	Pipa	75	-	-	38	10	-	-	12	24	-	**159**
Algodão em tecido	Vara	-	1.328	2.900	4.446	-	850	150	11.240	4.706	11.437	**37.057**
Anil	Arroba	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**28**
Arroz	Arroba	6.728	6.592	-	336	188	-	-	-	-	-	**13.844**
Azeite de peixe	Pipa	-	40	-	-	-	-	-	2	2	1	**45**
Barbatanas	Arroba	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**200**
Café	Arroba	384	108	-	-	-	-	-	-	-	-	**492**
Cal	Moio	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	**13**
Couros	Cento	38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**38**
Farinha de trigo	Arroba	-	-	-	-	116	-	-	-		-	**116**
Fumo	Arroba	-	-	4	80	-	-	-	44	52	4	**184**
Goma	Arroba	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**200**
Tabuados	Dúzia	13	-	-	-	50	-	-	-	-	-	**63**
Telhas	Cento	-	-	10	-	-	11	4	-	-	-	**25**
Toucinho	Arroba	-	-	8	-	264	-	-	120	136	36	**564**
Total		**100:394$800**	**209:413$600**	**520$000**	**5:818$800**	**19:752$000**	**146$400**	**118$800**	**2:852$000**	**2:339$200**	**2:479$600**	**343:839$200**

Fonte: Castro e Mendonça, António Manoel de Mello. Memória econômico política da capitania de S. Paulo, 1800. São Paulo: Anais do Museu Paulista, tomo XV, p. 244.

[352] O mapa de cargas exportadas que deu origem a esta tabela tinha seus valores apresentados em Cruzados. Fizemos a conversão para Réis a partir do Cruzado de ouro, que no reinado de D. Maria I equivalia a 400 Réis. Temos a percepção de que os valores podem apresentar incorreções, mas partimos sempre de aproximações que não consideram os valores absolutos em si mesmos. A tabela com os valores das moedas obtivemos no sítio do CECULT – Centro de Pesquisa em História Social da Cultura, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de Campinas, SP. Disponível em: <*www.ifch.unicamp.br/cecult/lex/web/uploads/assets/file/Moedas,%201495-1822.doc*.> *Acesso em: 10 set. 2016.*

Nos três anos do período 1799-1801, o de 1799, tanto da perspectiva do montante exportado quanto do número de embarcações, foi o que obteve melhores resultados. Na Tabela 34 estão expostas as quantidades de cada uma das mercadorias, as localidades para as quais foram exportadas e o valor total de cada uma.

Neste ano, foram dez as localidades para onde se dirigiram os gêneros da capitania de São Paulo e, decerto, as manufaturas oriundas do Rio de Janeiro ou da metrópole. A única localidade que representou o comércio ultramarino foi Lisboa; da América portuguesa, ou seja, do comércio de cabotagem, foram as capitanias do Rio de Janeiro, Bahia Santa Catarina e São Pedro do Rio Grande do Sul; da capitania de São Paulo, as localidades que receberam mercadorias de Santos foram Ubatuba, São Sebastião, Iguape, Cananéia e Paranaguá.

A localidade que recebeu o maior valor em mercadorias foi o Rio de Janeiro, seguido por Lisboa e Bahia. Para ambas, o efeito da capitania exportado em maior quantidade e, possivelmente, a que teve maior participação no valor total exportado para cada localidade foi o açúcar. Rio de Janeiro e Lisboa receberam a maior quantidade, 130.552 arrobas; o total exportado deste produto foi de 140.952 arrobas, demonstrando que aquelas três localidades receberam quase a totalidade do produto.

A segunda mercadoria que teve quantidades consideráveis exportadas foi o algodão em tecido. Paranaguá, Iguape, Cananéia e Rio Grande, receberam, respectivamente do maior para o menor, 31.829 varas de um total de 37.057. O arroz, terceiro principal produto em quantidades, foi enviado, principalmente, para Rio de Janeiro e Lisboa; estas duas localidades receberam 13.320 arrobas, quase o total de todo o arroz exportado (13.844 arrobas).

Nesse ano, foram dezesseis os produtos exportados. Da agricultura paulista, além do arroz e açúcar, anil e café. Dos produtos que exigiam beneficiamento, aguardente, azeite de peixe, cal, couros, farinha de trigo, tabuados e telhas.

É necessário ressaltar o peso do açúcar nas exportações paulistas pelo porto de Santos. Duas tendências que perceberemos no decorrer desta seção são o envio de alimentos (culturas de subsistência) para a Bahia e Pernambuco e de produtos manufaturados para as demais vilas portuárias paulistas. Surpreende nos dados expostos as grandes quantidades de açúcar e arroz enviadas ao Rio de Janeiro, superando, para os mesmos produtos, o envio para Lisboa.

Tabela 35 – Carga exportada pelo porto da vila de Santos no ano de 1800 – Em Réis

Produto	Medida	Rio de Janeiro	Bahia	Pernambuco	Rio Grande	Paranaguá	Iguape	São Sebastião	Quantidade Total
Açúcar	Arroba	94.215	10.046	1.673	5.610	349	180	1.358	**113.431**
Aguardente	Pipa	12	-	9	21	1	17	-	**60**
Algodão em rama	Arroba	41	-	-	-	-	133	-	**174**
Algodão em tecido	Vara	400	-	-	18.158	42.133	10.564	-	**71.255**
Anil	Arroba	-	-	-	-	-	-	-	-
Arroz pilado	Arroba	2.580	1.411	903	-	-	-	-	**4.894**
Arroz pilado	Alqueire	290	-	-	-	-	-	-	**290**
Café	Arroba	291	90	-	-	-	-	-	**381**
Carne seca	Arroba	-	-	-	-	-	1.000	-	**1.000**
Cera da terra	Arroba	5	-	-	-	-	-	-	**5**
Chumbo	Arroba	-	-	-	-	4	-	-	**4**
Couros	Moio	1.076	100	113	-	-	72	-	**1.361**
Fazenda seca	Fardo	-	-	-	-	6	-	-	**6**
Feijão	Alqueire	-	100	-	-	-	-	-	**100**
Fumo	Arroba	-	51	359	886	22	45	-	**1.363**
Goma	Arroba	-	-	95	-	-	-	-	**95**
Marmelada	Arroba	1	-	-	-	1	8	-	**10**
Pólvora	Arroba	-	-	-	-	2	-	-	**2**
Sola	Moio	158	-	-	-	-	-	-	**158**
Tabuado	Dúzia	-	7	-	-	-	-	-	**7**
Toucinho	Arroba	-	2.746	100	410	10	40	-	**3.306**
Total		**197:502$267**	**27:911$620**	**5:371$080**	**15:183$440**	**9:273$480**	**3:846$280**	**3:114$900**	**262:203$067**

Fonte: AHU-São Paulo, cx 15, doc. 8; AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, D. 831. Projeto Resgate Barão do Rio Branco.

O ano de 1800 apresentou uma redução da atividade exportadora em relação ao ano anterior. Houve diminuição do valor total exportado, da quantidade dos principais produtos da lavoura paulista e do número de localidades que receberam mercadorias; além disso, esse ano foi marcado pela ausência de relações comerciais com a metrópole. O único aspecto que destoou dessa situação foi a diversificação da pauta exportadora do porto da vila de Santos: ocorreu um aumento de dezesseis para 21 produtos. Os dados estão presentes na Tabela 35.

O maior montante em mercadorias foi dirigido ao Rio de Janeiro. A capitania da Bahia ficou na segunda posição, mantendo sua importância nas relações comerciais do porto de Santos; contudo, seu valor foi oito vezes menor. Na sequência, temos Rio Grande e Paranaguá. Pernambuco aparece pela primeira vez; na ordem dos valores, logo depois de Paranaguá; segue-se Iguape e São Sebastião. Temos, portanto, apenas localidades da América portuguesa.

Quanto aos produtos, o açúcar, como no ano anterior, lidera em quantidade exportada. O Rio de Janeiro foi o maior comprador, seguido, curiosamente, pela Bahia. As quantidades das demais localidades são insignificantes. Em segundo lugar na importância, temos o algodão em tecido; adquirido por Paranaguá, Rio Grande e Iguape. Todo arroz paulista foi comprado por Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco; situação que pode ser considerada normal, uma vez que essas regiões estavam envolvidas na produção de gêneros de exportação, como o açúcar e, por isso, demandavam quantidades maiores de alimentos. Destacaram-se, também, nesse ano, mas em menor medida, toucinho, fumo e couros.

O ano seguinte, 1801, também é marcado por uma baixa geral nos valores. Não encontramos na documentação ou na historiografia qualquer evento ou fato que pudesse impactar o comércio e diminuir o volume das suas remessas ao exterior. Por meio de carta de agosto de 1797 o capitão-general Castro e Mendonça avisava que tomara ciência do aviso de 28 de setembro de 1796 a respeito da necessidade da navegação por meio do instituto do comboio. E assim permaneceu até, aproximadamente, setembro de 1801. Contudo, como essa medida referia-se ao comércio ultramarino, poderia ter algum resultado sobre o mesmo; contudo, é difícil sustentá-la em relação ao comércio de cabotagem.[353]

Os dados referentes ao ano de 1801 encontram-se na Tabela 36.

---

[353] Carta de 12 de agosto de 1797 ao secretário do Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Typographia do Diario Official, 1899, vol. 29, p. 2. [Carta de 21 de junho de 1802] 30/1802. Sobre os navios poderem navegar sem comboy por effeito da paz. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Typographia Aurora, 1898, vol. 30, p. 190.

Tabela 36 – Carga exportada pelo porto da vila de Santos no ano de 1801 – Em Réis

Produto	Medida	Lisboa	Rio de Janeiro	Bahia	Rio Grande	Paranagoa	Iguape	Cananéia	São Sebastião	Guaratuba	Total
Açúcar	Arroba	31.201	32.182	22.925	2.243	490	117	20	9.735	32	**98.945**
Aguardente	Pipa	-	-	-	2	-	8	3	-	-	**13**
Alcatrão	Barril	-	-	-	-	4	-		-		**2**
Algodão	Vara	-	-	1.200	15.116	21.083	7.191	1.000	-	2.300	**47.890**
Aros de pipas	Dúzia	700	-	-	47	-	-	-	-	-	**747**
Arroz	Arroba	66	387	315	-	-	-	-	39	-	**807**
Azeite de peixe	Medida	-	-	-	-	230	240	-	-	-	**470**
Banha	Arroba	-	162	70	-	-	-	-	-	-	**232**
Café	Arroba	226	6	-	-	-	-	-	21	-	**253**
Chapéus de palha	Unidade	-	-	-	-	-	-	-	-	200	**200**
Couros	Unidade	2.355	-	2.000	-	-	-	-	-	-	**4.355**
Fazenda	Fardo	-	-	-	2	20	-	-	-	-	**22**
Ferro	Arroba	-	-	-	-	232	-	-	-	-	**232**
Fumo	Arroba	-	-	-	-	16	112	-	-	20	**148**
Ripas	Dúzia	-	-	-	102	-	-	-	-	-	**102**
Sal	Alqueire	-	-	-	-	-	-	30	-	200	**230**
Sebo	Arroba	-	30	-	-	-	-	-	-	-	**30**
Taboados	Dúzia	-	-	105	-	-	-	-	-	-	**105**
Toucinho	Arroba	-	112	1.720	-	-	24	-	-	-	**1.856**
Vinho	Pipa	-	-	-	5	-	-	-	-	1	**6**
Total		**50:598$700**	**46:651$795**	**42:532$500**	**7:564$360**	**9:720$650**	**2:359$820**	**460$000**	**14:911$975**	**804$660**	**175:604$470**

Fonte: AHU-São Paulo, cx 15, doc. 8; AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, D. 831. Projeto Resgate Barão do Rio Branco.

Pela primeira e única vez, entre os anos para os quais temos dados, Lisboa ultrapassou o Rio de Janeiro nos valores importados. Pela ordem, além de Lisboa e Rio de Janeiro, seguiu-se a capitania da Bahia, São Sebastião, Paranaguá e Rio Grande com valores mais expressivos. As demais localidades tiveram valores pouco significantes no cômputo geral.

Nesse ano de 1801, o comércio da capitania de São Paulo atingiu duas regiões: a mais que no ano anterior: nove localidades, ao todo. Além de Lisboa e das capitanias do Rio de Janeiro, Rio Grande e Bahia, os demais portos do litoral da capitania de São Paulo receberam mercadorias.

Como nos anos anteriores, o açúcar foi o principal produto. Lisboa, Rio de Janeiro e Bahia receberam mais de quatro quintos. Impressiona a quantidade de açúcar recebida por São Sebastião, 9.735 arrobas. Como São Sebastião era exportador, e não importador, o volume desperta atenção. Ramón V. Garcia Fernández, no artigo *Os lavradores de cana de São Sebastião*, afirma, com base em dados da produção, que o volume de açúcar produzido nos anos de 1798-1799 foi o maior. Apesar da queda dos preços no começo do século XIX, a redução no volume da produção foi proporcionalmente maior. Por sua vez, em outras regiões, como Itu, a queda teria sido mais suave. As razões para tal movimento da produção não se tornaram claras ao autor.[354] É possível que isso explique o envio de quantidade considerável para a vila litorânea. Como nos anos anteriores, o algodão em vara foi o segundo produto mais importante da tábua de exportação. Paranaguá, Rio Grande e Iguape concentraram mais de noventa por cento das compras dessa mercadoria. Couros e toucinhos também apresentaram valores consideráveis e seguiam em crescimento, como no ano anterior. Os demais produtos não apresentaram resultados significativos.

Nesse ano, o sortimento de itens exportados subiu para vinte. Destacou-se o surgimento na pauta de exportação de algumas manufaturas, como chapéus de palha, fazendas, aros de pipas, ferro e e vinho; os produtos transformados foram aguardente, azeite de peixe, banha, ripas, sebo, tabuados e toucinho.

Os anos de 1800 e 1801 foram anos de baixa nas exportações, principalmente se comparados ao ano de 1799. Não sabemos indicar a causa. Contudo, é possível supor, a partir de uma correspondência do capitão-general António Manoel de Melo Castro e Mendonça a Rodrigo de Sousa Coutinho, que os sucessos da guerra na Europa, a qual foi aventada pelo governador, tenham influenciado nos resultados do comércio exportador para esses anos.

---

[354] FERNÁNDEZ, Ramón V. García. Os lavradores de cana de São Sebastião. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, Brasil, n. 40, p. 173-190, jan. 1996. ISSN 2316-901X, pp. 176-177. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/72779/76241>. Acesso em: 11 oct. 2014.

Segundo Castro e Mendonça, o conflito ocasionou uma perturbação do comércio no Estado do Brasil, pois

> veio cortar em flor as grandes esperanças que promettião a sua maior prosperidade, pelo numerozo estabelecimento de Engenhos de Assucar que no tempo do meu Governo se havião erigido. Baixa o preço deste novo producto, e perde-se todo o equilibrio de hum ramo de industria tão importante á Nação.[355]

Esses problemas ocasionaram o endividamento dos senhores de engenho que contraíram empréstimos para ampliar a estrutura produtiva dos engenhos. A solução encontrada pelo governador foi utilizar-se da provisão de 26 de abril de 1760, relativa à capitania do Rio de Janeiro – da qual São Paulo fazia parte à época –, para evitar que os credores exercem seus direitos sobre os empréstimos concedidos, assegurando aos senhores de engenho a manutenção de suas posses.[356]

Infelizmente, depois de 1801, somente possuímos dados das cargas exportadas pelo porto de Santos para o ano de 1816. Contudo, apresentaremos duas tabelas (37 e 38) que demonstram o montante do comércio de exportação da capitania de São Paulo para os anos de 1807 e 1813. A partir delas é possível perceber uma grande evolução do comércio da capitania. Além disso, os valores das importações permitem supor a ampliação do seu mercado interno.

---

[355] [Carta de maio de 1801 ao secretário do Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho]. nº 26, Sobre o Commercio e a Agricultura. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Typographia do Diario Official, 1899, vol. 29, pp. 54-55.

[356] Veja-se a esse respeito MONT SERRATH, Pablo Oller. *Dilemas & conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. 2007. 316 fl. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, p. 132.

Tabela 37 – Exportação da capitania de São Paulo no ano de 1807 – Em Réis

Artigos	Medidas	Exportação por mar		Exportação por terra		Exportação Total	
		Total	Valores	Total	Valores	Total	Valores
Açúcar	Arrobas	162.110	228:575$100	21.550	19:520$000	183.660	248:095$100
Aguardente	Pipas	233	7:922$000	57	1:710$000	290	9:632$000
Café	Arrobas	2.184	7:644$000	620	1:860$000	2.804	9:504$000
Arroz	Alqueires	45.927	75:517$770	-	-	45.927	75:517$770
Farinha de Mandioca	Alqueires	7.825	4:538$500	-	-	7.825	4:538$500
Farinha de trigo	Alqueires	2.008	2:610$400	-	-	2.008	2:610$400
Trigo	Alqueires	188	214$320	-	-	188	214$320
Milho	Alqueires	-	-	2.000	800$000	2.000	800$000
Mate	Alqueires	1.056	369$600	-	-	1.056	369$600
Toucinho	Arrobas	4.395	4:614$750	24.500	24:500$000	28.895	29:114$750
Banha	Arrobas	1.820	2:912$000	-	-	1.820	2:912$000
Bezerro	-	-	-	6.200	24:800$000	6.200	24:800$000
Porcos	-	-	-	2.100	6:720$000	2.100	6:720$000
Aves	-	-	-	12.300	1:476$000	13.300	1:476$000
Couros de boi	-	6.600	9:900$000	-	-	6.600	9:900$000
Atanados meia-sola	-	593	519$700	-	-	593	519$700
Couros finos	Peças	200	150$000	-	-	200	150$500
Anil	Arrobas	126	2:318$400	-	-	126	2:318$400
Goma	Arrobas	232	185$000	-	-	232	185$000
Salitre	Arrobas	32	640$000	-	-	32	640$000
Tabaco	Arrobas	666	1:065$600	10.710	10:712$000	11.376	11:777$600
Cordas e cabos	Peças	10.680	4:165$200	-	-	10.680	4:165$200
Taboado	Peças	-	9:010$980	-	-	-	9:010$980
Algodão em panos	Peças	256	3:584$000	704	10:164$000	960	13:748$000
Algodão em fio	Arrobas	240	1:702$000	-	-	240	1:702$000
Óleo de baleia	Pipas	76	5:836$800	-	-	76	5:836$800
Barbatana	Peças	2.850	-	-	-	2.850	-
Mulas	Cabeças	-	-	390	3:315$000	390	3:315$000
Cavalos	Cabeças	-	-	1.010	7:070$000	1.010	7:070$000
Gêneros diversos	-	-	7:691$300	-	1:775$000	-	9:466$300
Total	**-**	**-**	**381:687$420**	**-**	**114:422$000**	**-**	**496:109$420**

Para Lisboa foi exportado em 5 navios o valor de 63:298$000.
Para a cidade do Porto foi exportado em 5 navios o valor de 75:313$410.
Para a ilha da Madeira foi exportado em 1 navio o valor de 13:513$600.
Para o Rio de Janeiro foi exportado em 45 vasos o valor de 87:066$600.
Para a Bahia foi exportado em 4 vasos o valor de 12:067$450.
Para Pernambuco foi exportado em 6 vasos o valor de 9:360$890.
Para o Rio Grande foi exportado em 19 vasos o valor de 117:197$170.
Para o Rio de São Francisco foi exportado em 5 vasos o valor de 2:577$420.
Para Parati foi exportado em 2 vasos o valor de 519$900.
Para ilha Grande foi exportado em 2 vasos o valor de 283$400.
Para Santa Catarina foi exportado em 1 vaso o valor de 388$710.
Por terra foi enviado para o Rio de Janeiro o valor de 103:776$000.
Por terra foi enviado para Minas Gerais o valor de 2:685$000.
Por terra foi enviado para o Rio Grande o valor de 5:086$000.
Por terra foi enviado para Goiás o valor de 2:875$000.

Fonte: VON SPIX, Johann Baptist; VON MARTIUS, Carl Friedrich Phillip. Travels in Brazil, in the years 1817-1820. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green, 1824, p. 35.

Tabela 38 – Comércio da capitania de São Paulo no ano de 1813 – Em Réis

Exportação		Importação	
Artigo	**Quantidade**	**Artigo**	**Quantidade**
Açúcar	578.657 arrobas	Vinho	3.445 pipas
Aguardente	1.214 pipas	Aguardente portuguesa	52½ pipas
Óleo de baleia	180 pipas	Vinagre	27 pipas
Farinha de trigo	6.044 arrobas	Azeite	5 pipas
Milho	23.758 alqueires	Cerveja	1.957 garrafas
Feijão	6.739 alqueires	Louças	1.113 fardos
Arroz	38.518 alqueires	Chapéus	200 baús
Toucinho	19.990 arrobas	Pólvora	44 arrobas
Conserva	142 arrobas	Chumbo	353 quintais
Queijo	344 dúzias	Ferro	1.080 quintais
Mate	963 alqueires	Aço	130 arrobas
Tabaco	7.018 arrobas	Cobre	549 arrobas
Café	9.225 arrobas	Artigos de ferro	158 baús
Anil	3 arrobas	Cerâmica e vidro	379 baús
Couros	1.074	Escravos	656
Cal	18 moios	Sal	37.669 alqueires
Goma	24 alqueires	Bacalhau	149 quintais
Algodão em rama	1.224 arrobas	Azeitonas	54 barris
Algodão em panos	66 peças	Presuntos	3 arrobas
Algodão em panos listrados	4.634 peças	Peixe	185 arrobas
Cordas de imbé	40	Carne seca	4.447 arrobas
Porcos	11.263 cabeças	Manteiga	412 arrobas
Bois	1.402 cabeças	Chá	74 arrobas
Couros	4:604$060 Réis	Sebo	53 arrobas
Gêneros diversos	1:006$300 Réis	Cera	858 arrobas
		Drogas e especiarias	7:612$980 Réis
		Gêneros diversos	23:946$120
Que se exportou para		Que se importou de	
Lisboa	2:635$200	Porto	53:270$900
Porto	49:907$600	Rio de Janeiro	646:584$928
Rio de Janeiro	536:006$600	Bahia	24:362$560
Bahia	13:042$880	Pernambuco	15:500$800
Pernambuco	5:085$000	Rio Grande	6:604$800
Rio Grande	34:420$880	Cabo Verde	9:033$600
Rio da Prata	25:844$680	Cotinguiba	6:876$760
		Rio da Prata	3:870$680
Total exportação	**666:942$840**	**Total importação**	**766:105$028**

Fonte: VON SPIX, Johann Baptist; VON MARTIUS, Carl Friedrich Phillip. Travels in Brazil, in the years 1817-1820. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green, 1824, p. 38.

As tabelas presentes no trabalho de Spix e Martius são muito importantes porque apresentam valores globais; por outro lado, não é possível identificar a posição de Santos. Outro aspecto a ser considerado é o fato de trazerem dados não somente para a exportação, mas também para a importação; permitem apresentar um quadro do comércio da capitania antes da transferência da sede da monarquia portuguesa para o Rio de Janeiro, do fim do exclusivo comercial e dos tratados de 1810 com a Grã-Bretanha; por fim, possibilitam o estabelecimento de um comparativo entre os dois anos, intermediados por aqueles eventos.

Vejamos, em primeiro lugar, a exportação. No intervalo entre os dois marcos seu valor total quase dobrou. Possivelmente, esse movimento foi puxado pelo montante de açúcar exportado: em 1807 foram 183.660 arrobas, enquanto em 1813 foram 578.657 arrobas. Um aumento de mais de duzentos por cento. Se observarmos os dados da tabela de 1813, perceberemos que, diferentemente de 1807, ela se refere apenas ao comércio realizado por meio de navegação. Portanto, é possível que os valores tenham sido muito maiores.

Dentre os produtos principais, apenas toucinhos, couros e arroz reduziram a sua participação no ano de 1813. Os demais gêneros de importância do comércio foram remetidos em maiores quantidades

Esses dados permitem supor um crescimento constante e estável da atividade econômica da capitania. Se compararmos os dados de 1799 – que foi o melhor ano até então analisado – com os de 1813 perceberemos que os valores dobraram. Nesse sentido, os valores de 1807 estiveram próximos ao de 1799, talvez confirmando este como excepcional ou, também demonstrando, até aquele momento (1807) os limites econômicos da capitania de São Paulo no tocante à exportação.

Em relação à importação, a tabela referente ao ano de 1807 não possui dados desta natureza. Para efeitos de comparação, é necessário remeter ao valor das importações do ano de 1801, presente nos mapas de exportação. Naquele ano, o montante da importação foi de 101:948$263. No ano de 1813, esse valor aumentou mais de sete vezes. Escravos, louças, chapéus, cerveja, cerâmica, sal, vidros, bacalhaus, azeitonas e presuntos foram alguns dos produtos exportados.

Se os eventos do ano de 1808 tiveram grande impacto no desenvolvimento ulterior do comércio da capitania de São Paulo, não pode ser negligenciado o fato palpável da evolução de sua produção agrícola, pois sem ela, não haveria a possibilidade de integração nos termos que vimos acima. O que se pode extrair das duas tabelas precedentes é uma vinculação cada vez maior da capitania ao mercado regional e isto só não se estende ao comércio

ultramarino por conta da conjuntura de guerra na Europa e pela presença centralizadora do porto do Rio de Janeiro em relação às partes meridionais do Brasil.[357]

Apesar de as tabelas referentes às exportações de 1807 e ao comércio de 1813 não apresentarem a participação dos diversos portos da capitania, é possível supor que a maior parte de seus montantes (cifras de 381:687$420 Réis e 666:942$840 Réis, respectivamente) sejam atribuíveis ao porto de Santos. Na visão dos contemporâneos, era Santos o principal porto marítimo da capitania. Posicionando São Paulo em 1814, na posse de D. Francisco de Assis Mascarenhas, o Conde de Palma, do governo da capitania, Manoel da Cunha Azeredo Coutinho Sousa Chichorro, secretário de governo, afirma que Santos é o "principal porto de mar". Hércules Florence, escrevendo suas memórias em 1825, afirmava que era Santos o porto "mais importante de toda a província e o entreposto exclusivo do comércio de importação e exportação que busca a parte setentrional de São Paulo". Era da mesma opinião o chefe da expedição da qual participava Florence, o Barão de Langsdorff, acrescentando que era apropriado para grandes embarcações.[358] É o que também se pode depreender da Tabela 39, relativa ao ano de 1801 e que apresenta o desempenho dos principais portos da capitania.

---

[357] José Jobson Andrade Arruda afirma que a posição do Rio de Janeiro era preponderante tanto na importação quanto na exportação. ARRUDA, José Jobson de Andrade. Op. cit., pp. 133-134.

[358] CHICHORRO, Manoel da Cunha de Azeredo Sousa. Memoria em que se mostra o estado economico, militar e politico da capitania geral de S. Paulo, quando do seu governo tomou posse a 8 de Dezembro de 1814 o Illm. e Exm. Sr. D. Francisco de Assis Mascarenhas, Conde de Palma do conselho de S. A. Real e do de sua Real Fazenda com notas historicas e additamento, pelos quaes se mostra em esboço o estado da mesma capitania no governo do sobredito Exm. Sr. Conde por Manoel da Cunha Azeredo Coutinho Sousa Chichorro. Rio de Janeiro: *Revista trimensal do Instituto Historico Geographico e Ethnographico do Brasil*. Tomo (36), 2º trimestre de 1873 p. 197-268. p. 226. FLORENCE, Hercules. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*. Vol. 93. Brasília: Edições do Senado Federal, 2007, p. 2. SILVA, Danuzio Gil Bernardino da (org.). *Os diários de Langsdorff*. Vol. 2. Campinas e Rio de Janeiro: Associação Internacional de Estudos Langsdorff/Fiocruz, 1997, p. 9.

Tabela 39 – Comparativo da importação e exportação da capitania de São Paulo no ano de 1801 – Em Réis

Localidade	Valor dos gêneros importados	Localidade	Valor dos gêneros exportados
Santos	101:948$263	Santos	175:604$470
São Sebastião	-	São Sebastião	27:352$080
Ubatuba	4:603$505	Ubatuba	9:520$420
Paranaguá	14:957$720	Paranaguá	9:981$370
Cananéia	5:470$600	Cananéia	525$120
Iguape	10:529$000	Iguape	5:654$000
Guaratuba	3:210$000	Guaratuba	353$720
Antonina	5:894$800	Antonina	6:946$800
Parati	41:886$693	Parati	53:056$600
Parati [registro]	85:686$434	Parati [registro]	52:792$870
Porto do Meira [registro]	587$900	Porto do Meira [registro]	12:501$920
[Ilegível]	3:682$360	[Ilegível]	908$700
Mogi-Guaçu para Minas [registro]	2:187$800	Mogi-Guaçu para Minas [registro]	69:131$010
Mogi-Guaçu para Goiás [registro]	1:943$850	Mogi-Guaçu para Goiás [registro]	124:813$140
Guarda da Extrema	7:360$480	Guarda da Extrema	9:768$280
Coritiba [registro]	118:786$120	Coritiba [registro]	18:264$690
Lages	851:660	Fortaleza [registro]	12:990$660
		Porto Feliz	24:377$520
Total das importações	**409:587$243**	**Total das exportações**	**614:543$435**

Fonte: Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco - Coleção Mendes Gouveia, Cx. 50, Doc. 3914.

Na modalidade importações, Santos perdeu somente para o registro de Curitiba, provavelmente, em virtude do grande número de animais provenientes do extremo sul da colônia. Mas, se consideramos apenas os portos de mar, a vantagem de Santos foi marcante: como não há resultados para São Sebastião, Paranaguá ocupou a segunda posição, com um valor seis vezes menor. Na exportação, Santos possuiu o maior valor entre todas as localidades, marítimas ou terrestres. Em relação às marítimas, seu valor é seis vezes maior que o de São Sebastião, detentora da segunda posição. Em relação às terrestres, sua posição foi um pouco superior à do registro de Mogi-Guaçú, que ia para Goiás. Sabendo que muitos itens recebidos por Goiás vinham de Santos, é provável que parte considerável do montante do registro de Mogi-Guaçú tivesse origem no porto de Santos.

Os dados apresentados permitem-nos dimensionar a posição e a importância do porto de Santos no comércio exportador da capitania.

Em 1816, houve um recuo no montante das exportações. Apesar disso, as linhas que se esboçaram nos últimos anos permaneceram. Os dados estão presentes na Tabela 40.

Tabela 40 – Carga exportada pelo porto da vila de Santos no ano de 1816 – Em Réis

Produto	Medida	Porto	Lisboa	Pernambuco	Bahia	Rio de Janeiro	São Sebastião	Iguape	Paranaguá	Rio de São Francisco	Santa Catarina	Rio Grande	Buenos Aires	Total
Açúcar	Arroba	12.791	10.610	-	-	121.823	-	333	1.002	303	430	7.271	14.514	**169.077**
Aguardente	Pipa	2	12	-	-	-	-	8	-	-	-	100	5	**127**
Alcatrão	Barril	-	-	-	-	-	-	1	20	-	-	-	-	**21**
Arroz	Saca	18.013	126	1.133	319	3	-	-	-	-	-	-	230	**19.824**
Azeite	Barril	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	-	**12**
Azeite de peixe	Pipa	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**10**
Banha	Arroba	2.084 ½	172	109	55	300	-	-	-	-	-	-	-	**2.720 ½**
Breu	Barril	-	-	-	-	-	-	2	15					**17**
Café	Arroba	58 ½	68	277	-	4	-	-	-	-	-	72	132	**611 ½**
Cal	Moio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9		**9**
Carne de porco	Arroba	-	-	200	-	40	-	-	-	-	-	-	-	**240**
Casca de mangue	Quintal	-	-	-	-	2.100								**2.100**
Cocos de comer	Unidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.000			**2.000**
Couros em cabelo	Unidade	5.840	2.028	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**7.868**
Enxadas	Unidade	-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-	**50**
Farinha de mandioca	Alqueire	-	-	800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**800**
Farinha de trigo	Arroba	-	-	1.400	-	50	-	30	-	-	200	-	-	**1.680**
Fazenda	Fardo	-	-	-	-	-	-	1	-	20	-	-	-	**21**
Feijão	Alqueire	-	-	872	88	-	-	-	-	-	-	-	-	**960**
Ferragens	Barrica	-	-	-	-	-	-	-	10	2	-	-	-	**12**
Fio de algodão	Arroba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15		**15**
Fumo	Arroba	-	-	-	-	-	-	-	-	147	10	430	440	**1.027**
Fumo de Serra acima	Arroba	-	-	2.212	774	-	-	-	-	-	-	-	-	**2.986**
Gamela	Dúzia	-	-	-	-	60							40	**100**
Lenha	Acha	-	-	-	-	18.000	-	-	-	-	-	-	-	**18.000**
Louça	Gigo	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	**2**
Marmelada	Caixeta	-	-	800	440	-	-	-	-	200	260	400	-	**2.100**
Panos de algodão	Vara	-	-	-	-	-	-	12.950	21.820	6.073	750	4.988	364	**46.945**
Piche	Barril	-	-	-	-	-	-	-	20	-	-	-	-	**20**
Pontas de boi	Unidade	2.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**2.000**
Presunto	Arroba	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	-	**12**
Queijos	Unidade	-	-	-	-	-	-	400	-	950	1.800	200	400	**3.750**
Queijos de Minas	Unidade	-	-	3.700	7.400	-	-	-	-	-	-	-	-	**11.100**
Ripas	Dúzia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50	-	**50**
Sal	Alqueire	-	-	-	-	-	504	408	-	10	-	-	-	**922**
Sebo	Arroba	-	90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**90**
Taboados	Dúzia	-	-	79 ½	-	-	-	-	-	-	-	-	42	**121 ½**
Talhas de louça da Bahia	Unidade	-	-	-	-	-	-	-	-	58	-	-	-	**58**
Telhas	Milheiro	-	-	-	-	-	-	-	-	1				**1**
Toucinho	Arroba	-	-	4.834	1.664	310	-	60	-	146	-	536	680	**8.230**
Velas de sebo	Dúzia	-	-	1.866	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.866**
Vinagre	Pipa	-	-	-	-	1		1		½				**2 ½**
Vinho da Figueira	Pipa	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	**11**
Vinho de Companhia	Pipa	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	**4**
Vinho de Lisboa	Pipa	-	-	-	-	-	-	2 ½	-	1	-	-	-	**2 ½**
Total		**56:003$900**	**35:893$000**	**27:741$000**	**7:564$360**	**274:808$000**	**504$000**	**4:227$100**	**6:336$000**	**3:695$450**	**1:745$700**	**25:032$800**	**38:820$600**	**477:101$850**

Fonte: Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. São Paulo: Tipographia do Globo, 1943, pp. 71-77.

A capitania do Rio de Janeiro, nesse ano, recebeu o maior valor em mercadoria, equivalente a mais de 57% do total exportado por Santos. A localidade que se posicionou em segundo lugar foi a cidade do Porto, com menos de um quinto do valor do Rio de Janeiro.[359] Buenos Aires, Lisboa, e Pernambuco preencheram as posições seguintes. Surpreende, nesse ano, a posição da Bahia, bem atrás das demais localidades, inclusive da capitania de Pernambuco, sobre a qual sempre esteve à frente.

O açúcar permaneceu na liderança entre os produtos; mais de dois terços foram enviados para o Rio de Janeiro. Buenos Aires, Porto, Lisboa e Rio Grande receberam quase todo o restante. O algodão em panos, também, continuou como importante produto da pauta de exportação paulista, com quase 47.000 varas exportadas, sendo que mais de dois terços foram absorvidos, como em anos anteriores, por Paranaguá e Iguape. O mesmo pode ser dito em relação à posição do arroz, o qual foi absorvido na maior parte pela cidade do Porto. Aliás, é importante sumarizar os produtos obtidos pelas duas cidades portuguesas, o que demonstra um interesse específico: além do açúcar e do arroz, efeitos sempre obtidos pelas naves portuguesas, banha, café, couros em cabelo, pontas de boi e tabuados foram outros produtos enviados para Portugal.

Esse ano de 1816 foi marcado por um aumento expressivo do sortimento de mercadorias saídas do porto de Santos: foram 45 tipos de mercadorias. Encontraram-se nessa pauta desde os produtos básicos da lavoura paulista a uma variedade de manufaturas, como fazendas, enxadas, ferragens, telhas, louças da Bahia, velas de sebo, além de azeite, vinagre, vinho da Figueira, vinho da Companhia (decerto, da Companhia do Alto Douro) e de Lisboa.

Teremos a oportunidade de abordar esse assunto mais adiante, mas é importante ressaltar as relações consistentes entre Santos e as vilas de Iguape e Paranaguá. Por outro lado, São Sebastião tinha resultados inexpressivos na pauta de exportação do porto de Santos; a razão pode ser encontrada na proximidade geográfica com o porto do Rio de Janeiro, em torno do

---

[359] Jorge Miguel Pedreira afirma que, entre 1814 e 1818, Portugal logrou uma significativa recuperação na sua participação no comércio brasileiro. “Sob esse novo regime mercantil e nas condições prevalecentes no comércio internacional, os portos portugueses não podiam continuar servindo de entreposto obrigatório à circulação de artigos europeus para o Brasil e de artigos brasileiros para a Europa. Contudo, quando se restabeleceram os antigos canais de comercialização, os comerciantes portugueses conseguiram aumentar sua participação no comércio brasileiro e a cota-parte dos comerciantes britânicos reduziu-se de forma correspondente. Entre 1814 e 1818, verificou-se mesmo uma significativa recuperação. Mais uma vez, as remessas de produtos portugueses revelaram um comportamento mais positivo do que o comércio de entreposto. Em 1818, as saídas de artigos manufatu rados nacionais estavam apenas 10% abaixo das de 1805 e eram consideravelmente superiores às de 1806. Esse ano foi, porém, excepcionalmente positivo para o setor industrial, pois, entre 1815 e 1818, as exportações não foram além de 56,5% dos valores médios de 1796-1806. De fato, a evolução mais favorável do comércio de produtos nacionais deveu-se especialmente à saída de vinhos, em particular de vinho do Porto (quase o dobro do volume e o triplo do valor da época anterior à guerra)”. PEDREIRA, Jorge Miguel. Op. cit., pos. 859-864.

qual orbitava. Nesse sentido, o comércio de cabotagem predominou através do envio de embarcações para dez localidade; o comércio ultramarino foi representado por duas localidades.

Em 1818, o valor das cargas exportadas pelo porto de Santos aumentou em quase dois terços em relação a 1816. Se comparados aos dados de onze anos antes (1807), o valor das exportações mais que dobrou.

Tabela 41 – Carga exportada pelo porto da vila de Santos no ano de 1818 – Em Réis

Produto	Medida	Porto	Lisboa	Maranhão	Pernambuco	Bahia	Rio de Janeiro	São Sebastião	Iguape	Paranaguá	Rio de São Francisco	Santa Catarina	Rio Grande	Porto Alegre	Buenos Aires	Total
Açúcar	Arroba	47.751	12.776	-	812	-	219.333	-	409	2.019	568	208	2.815	1.809	5.975	**294.475**
Aguardente	Pipa	103	8	-	-	-	1	-	13	-	-	6	9	2	6	**148**
Algodão em rama	Arroba	-	-	-	-	-	127	-	-	-	104	-	-	-	-	**231**
Amendoim	Alqueire	-	-	-	-	-	48	-	-	-	-	-	-	-	-	**48**
Arroz	Saca	3.516	374	10	3	-	115	-	-	-	-	-	3	31	97	**4.149**
Azeite de mamona	Barril	-	-	-	-	-	33	-	-	-	-	-	-	-	-	**33**
Banha	Arroba	10.450	-	14	118	1.096	139	-	-	-	-	-	-	-	-	**11.817**
Café	Arroba	332	55	-	-	-	103	-	-	-	-	-	11	-	-	**501**
Cal	Moio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91	-	-	**91**
Carne de porco	Arroba	-	-	60	1.192	1.980	-	-	-	-	50	-	-	-	-	**3.282**
Casca de mangue	Quintal	-	-	-	-	-	2.800	-	-	-	-	-	-	-	-	**2.800**
Cera da terra	Arroba	-	-	-	-	10	28	-	-	-	-	-	-	-	-	**38**
Charque	Arroba	-	-	-	-	-	-	-	70	-	-	-	-	-	-	**70**
Couros em cabelo	Unidade	577	864	-	-	-	347	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.788**
Farinha de mandioca	Alqueire	24	-	810	2.376	404	-	-	-	-	-	-	189	276	-	**4.079**
Feijão	Alqueire	-	-	99	477	827	-	-	51	-	-	-	-	-	-	**1.454**
Fio de algodão	Arroba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	**13**
Fumo de Minas	Arroba	-	-	115	228	558	-	-	14	341	17	-	423	62	6	**1.764**
Gamela	Dúzia	-	-	-	80	-	146	-	-	-	-	-	-	-	-	**226**
Lenha	Acha	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.000	**4.000**
Marmelada	Caixeta	-	-	-	420	1.384	-	-	-	120	-	-	-	-	180	**2.104**
Milho	Alqueire	-	-	-	180	150	-	-	-		-	-	-	-	-	**330**
Panos de algodão	Vara	-	-	-	-	-	-	-	23.911	17.481	3.029	-	5.186	300	-	**49.907**
Pederneira	Caixões	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	**6**
Peixe grosso	Arroba	-	-	-	-	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**28**
Ilegível	Tora						44									**44**
Pontas de boi	Unidade	1.080	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.080**
Queijos de Minas	Unidade	-	-	-	-	23.863	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**23.863**
Queijos da terra	Unidade	-	-	4.200	13.576	-	-	-	-	100	-	1.100	-	-	-	**18.976**
Ripas	Dúzia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	-	-	**24**
Taboados	Dúzia	-	-	-	13	-	9	-	-	-	-	-	-	19	2	**43**
Tijolos	Unidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.000	-	-	-	-	**2.000**
Toucinho	Arroba	163	-	3.190	4.037	16.621	88	83	183	482	479	466	588	160	-	**26.540**
Velas de sebo	Dúzia	-	-	-	-	38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**38**
Vigas	Unidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	99	-	-	**99**
Total		**159:757$400**	**31:643$200**	**5:745$800**	**14:044$320**	**30:421$560**	**480:739$700**	**99$600**	**5:313$540**	**8:269$940**	**3:047$960**	**1:469$600**	**10:502$840**	**5:303$300**	**14:994$700**	**771:353$460**

Fonte: Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. São Paulo: Tipographia do Globo, 1943, pp. 51-57.

Apesar da redução do número de itens da pauta, o ano de 1818 foi marcado pelo aumento da quantidade de localidades: de doze para catorze. Novamente, a capitania do Rio de Janeiro predominou nos montantes por localidades. Ocorreu um aumento de aproximadamente 5% em relação a 1816. A cidade do Porto manteve a segunda posição com os valores recebidos triplicados em relação ao dado anterior; bem distante da terceira colocada, Lisboa, com menos de um quinto em relação àquela. A capitania da Bahia vem na sequência, retornando à posição de destaque que mantinha antes de 1816 na pauta de exportação de Santos. Buenos Aires, Pernambuco e Rio Grande fecham o grupo das localidades com movimentação considerável; a capitania do Maranhão apareceu pela primeira vez.

Mais uma vez o açúcar liderou entre os produtos exportados, sendo que o Rio de Janeiro absorveu, aproximadamente, 75% do total; os panos de algodão mantiveram sua posição, seguidos, em quantidade, pelo Toucinho, pelos queijos da terra e pelos queijos de Minas; a banha foi remetida em quantidade considerável; o destaque negativo ficou para o arroz que reduziu sua participação a um quinto do valor de 1816, captado quase na totalidade pela cidade do Porto.

Porto e Lisboa mantiveram, em linhas gerais, a preferência pelos mesmos produtos: açúcar, arroz, banha, café, couros em cabelo, pontas de boi e toucinho. As importações da Bahia e de Pernambuco concentraram-se nos alimentos, como banha, carne de porco, farinha de mandioca, feijão, marmelada, milho, peixe grosso, queijos de Minas e toucinho; decerto, pela necessidade de abastecimento de uma vasta população concentrada nos trabalhos das grandes plantações. O Rio de Janeiro variou nas aquisições, incluindo na mesma pauta produtos de exportação e de consumo: além do açúcar, algodão em rama, amendoim, arroz, café, banha, casca de mangue, couros em cabelo e toucinho. Buenos Aires adquiriu açúcar e lenha em grande quantidade. Iguape e Paranaguá obtiveram açúcar, fumo, muitos panos de algodão (mais de dois terços do total), e toucinho.

Tabela 42 – Carga exportada pelo porto da vila de Santos no ano de 1819 – Em Réis

Produto	Medida	Porto	Lisboa	Ilha Terceira	Pernambuco	São Mateus	Bahia	Caravelas	Rio de Janeiro	São Sebastião	Iguape	Paranaguá	Rio de São Francisco	Laguna	Santa Catarina	Rio Grande	Porto Alegre	Montevidéu	Total
Açúcar	Arroba	24.210	16.316	772	918	39	200	41	318.612	-	831	878	311	277	4.699	10.690	1.768	4.738	**385.300**
Aguardente	Pipa	13	185	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	2	-	10	**221**
Algodão em rama	Arroba	15	320	-	-	-	112	-	120	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**120**
Arroz	Saca	1.808	943	-	125	-	270	-	270	-	-	-	-	-	-	-	-	40	**3.456**
Azeite de peixe	Pipa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	**1**
Banha	Arroba	3.395	699	-	159	-	787	-	93	-	-	-	-	-	65	-	-	-	**5.198**
Café	Arroba	46	141	-	-	-	40	-	532	-	-	-	-	-	-	-	-	21	**780**
Carne de porco	Arroba	-	-	-	552	-	2.424	-	80	740	-	-	34	-	164	736	-	80	**4.810**
Casca de mangue	Quintal	-	-	-	-	-	-	-	700	-	-	-	-	-	-	350	-	-	**1.050**
Couros em cabelo	Unidade	-	1.241	-	-	-	-	-	150	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.391**
Farinha de mandioca	Alqueire	-	-	-	2.400	-	1.540	-	250	-	-	-	-	-	-	120	-	-	**4.310**
Feijão	Alqueire	-	-	-	-	-	480	-	-	-	38	-	-	-	-	37	-	-	**555**
Fumo de Minas	Arroba	-	-	-	124	-	611	-	-	-	104	49	14	15	162	436	-	206	**1.721**
Gamela	Dúzia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	160	-	-	**160**
Goma	Arroba	15	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**35**
Marmelada	Caixeta	-	-	-	-	-	2.225	-	-	-	72	300	50	-	-	-	-	-	**2.647**
Milho	Alqueire	-	-	-	-	-	-	-	206	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**206**
Panos de algodão	Vara	-	-	-	-	-	16.518	-	-	-	18.578	6.700	514	5.411	4.554	-	-	-	**35.757**
Queijos da terra	Unidade	-	-	-	1.400	-	18.924	-	-	-	332	-	50	400	1.170	-	-	-	**22.276**
Ripas	Dúzia	-	-	-	-	-	-	-	70	-	-	-	-	-	-	250	270	-	**520**
Taboados	Dúzia	-	-	-	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**31**
Toucinho	Arroba	-	-	-	3.997	25	17.881	-	563	522	117	87	149	290	629	253	-	1.271	**25.784**
Total		**64:619$000**	**55:601$600**	**1:698$400**	**12:705$600**	**120$800**	**40:890$020**	**90$200**	**633:366$400**	**1:618$800**	**5:253$140**	**2:787$200**	**966$820**	**1:762$430**	**12:570$420**	**24:867$600**	**3:839$200**	**12:515$800**	**875:273$430**

Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo. Mappa da importação e exportação do Porto de Santos no anno de 1819. Lata C 0321, maço 79, pasta 1, doc. 170.

O ano de 1819 seguiu tendências esboçadas em anos anteriores, mas é peculiar por dois aspectos: o descolamento total do Rio de Janeiro em relação a outras localidades que mantinha intercâmbio com Santos, ou seja, sua posição, que já era de destaque, se desgarrou completamente das outras localidades, representando, dessa forma, um mercado crucial para a capitania de São Paulo; e o valor expressivo das exportações, superando em muito os anos anteriores.

Apesar de não aumentar seu percentual de participação em relação ao ano anterior, o Rio de Janeiro elevou sua importância relativa, pois o valor total das exportações do porto de Santos pulverizou-se em mais localidades; dezessete, ao todo. Em relação à cidade do Porto, segunda maior participação nas exportações, seu valor foi quase dez vezes maior. Lisboa continuou com a terceira posição, seguida pelas capitanias da Bahia e do Rio Grande do Sul. Pernambuco, Santa Catarina e Montevidéu são as localidades que tiveram importações acima de 10:000$000 Réis; nove localidades, mais da metade, importaram montantes menores que aquele valor.

O sortimento da pauta reduziu-se de 35 para 22. Sem dúvida, o grosso do montante da exportação desse ano pode ser atribuído ao açúcar. Na sua tendência constante de aumento, participou com 385.300 arrobas. Aguardente, carne de porco, café, feijão e marmelada também tiveram suas quantidades elevadas. Os demais produtos sofreram redução na exportação: Destaque para o arroz, em constante queda, e para os panos de algodão.

O comércio ultramarino foi representado nesse ano por Lisboa, Porto e Ilha Terceira. O comércio de cabotagem o foi por catorze localidades, todas do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves.

Os principais gêneros da terra paulista permaneceram na pauta, contudo, como já afirmamos, diminuíram sua presença ante o açúcar. É importante anotar que as manufaturas praticamente desapareceram. Nesse sentido, alguns movimentos podem ser percebidos. Quase todo açúcar disponível em Santos foi comprado pelo Rio de Janeiro, daí, sua posição preponderante e o volume de compras do Rio de Janeiro frente às demais localidades; o açúcar começava a desbancar os outros produtos de exportação da lavoura paulista; se não diminuir o seu espaço, reduzir sua importância na pauta de exportações e, nesse sentido, sofreram os alimentos, pois possuíam um mercado mais restrito. Por outro lado, as relações entre *serra acima* e *marinha* mostravam-se mais fortes a cada ano. Apesar da redução do número de panos de algodão exportados, permanecia esse manufaturado como o principal, comprado majoritariamente por Paranaguá e Iguape. O algodão em natura nunca teve um desempenho

excepcional. Porto e Lisboa, apesar de não comprarem toucinho neste ano, mantém a preferência sobre os mesmos produtos dos anos anteriores.

Tabela 43 – Carga exportada pelo porto da vila de Santos no ano de 1821 – Em Réis

Produto	Medida	Porto	Lisboa	Pernambuco	Bahia	Rio de Janeiro	Iguape	Cananéia	Paranaguá	Guaratuba	Santa Catarina	Laguna	Rio Grande	Porto Alegre	Montevidéu	Buenos Aires	Moçambique	Total
Açúcar	Arroba	30.707	9.422	-	-	179.738	215	112	1.456	8	3.769	300	3.852	4.304	12.516	8.006	1.180	**255.585**
Aguardente	Pipa	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	19	10	-	-	8	**46**
Algodão em rama	Arroba	-	-	-	-	216	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**216**
Arroz	Saca	2.140	470	140	-	172	-	-	-	-	-	-	60	68	-	-	-	**3.050**
Banha	Arroba	1.157	66	258	338	916	-	-	20	-	27	-	-	-	-	-	-	**2.782**
Café	Arroba	115	-	10	150	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66	-	-	**341**
Carne de porco	Arroba	-	-	815	966	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.781**
Casca de mangue	Quintal	-	-	-	-	2.100	-	-	-	-	-	-	-	420	-	-	-	**2.520**
Cera da terra	Arroba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	-	-	-	**20**
Couros em cabelo	Unidade	1.918	764	-	-	2.480	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**5.162**
Farinha de mandioca	Alqueire	-	-	-	140	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**140**
Feijão	Alqueire	-	-	782	1.011	156	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.949**
Fio de algodão	Arroba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	**10**
Fumo de Minas	Arroba	-	-	742	1.771	615	40	-	71	-	96	30	72	163	-	20	-	**3.620**
Gamela	Unidade	-	-	-	-	1.518	-	-	-	-	-	-	480	-	-	-	-	**1998**
Lenha	Acha	-	-	22.000	-	4.000	-	-	-	-	-	-	3.000	-	-	-	-	**29.000**
Marmelada	Caixeta	-	-	197	60	-	-	-	109	-	-	-	-	-	-	-	-	**366**
Panos de algodão	Vara	-	-	-	-	4.000	14.100	7.700	1.350	-	1.000	-	-	4.300	-	-	-	**28.450**
Pederneira	Caixote	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**7**
Peixe miúdo	Milheiro	-	-	52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**52**
Pontas de boi	Unidade	2.480	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**2.480**
Queijos da terra	Unidade	-	-	4.875	30.000	2.700	-	-	300	-	750	-	-	-	-	-	-	**38.625**
Taboados	Dúzia	-	-	59	5.604	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**5663**
Toucinho	Arroba	-	-	8.086	-	1.600	110	72	203	20	803	164	294	58	225	452	-	**12.087**
Velas de sebo	Dúzia	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	**100**
Total		**80:730$500**	**22:166$200**	**20:646$400**	**22:662$200**	**348:556$000**	**3:312$500**	**1:526$400**	**3:657$000**	**48$800**	**8:376$500**	**862$400**	**9:683$400**	**10:592$400**	**24:585$000**	**17:595$800**	**3:178$000**	**577:879$500**

Fonte: Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. São Paulo: Tipographia do Globo, 1943, pp. 69-75.

Os dados apresentados na Tabela 43 demonstram uma redução drástica nas exportações do porto de Santos. Uma diminuição significativa em relação ao ano de 1819, e mesmo em relação a 1818, sendo que este teve um comportamento que pode ser considerado normal. Grande parte da explicação para esse fato ancora-se na redução de quase metade das importações do Rio de Janeiro (44,97%), queda puxada pela diminuição da compra de açúcar (43,59%). Também reduziram suas importações Lisboa, Bahia, Rio Grande, Santa Catarina, Iguape, entre as localidades mais expressivas; Porto, Pernambuco, Montevidéu e Paranaguá aumentaram seus valores.

Entre os produtos, como já dissemos, o açúcar reduziu sua cota-parte. Mas não somente ele: aguardente, arroz, banha, café, carne de porco, farinha de mandioca, marmelada, toucinhos e panos de algodão. Portanto, apesar do peso considerável do açúcar, o ano de 1821pode ser classificado como ruim para o comércio exportador marítimo.

O sortimento dos produtos manteve o nível de 1819, contudo, o número de localidades reduziu-se. O comércio ultramarino permaneceu com três localidades, entrando Moçambique no lugar da Ilha Terceira. Ao comércio cabotagem do Reino do Brasil, acrescentaram-se exportações para Buenos Aires. A posição das localidades alterou-se em relação a 1819: na sequência, Rio de Janeiro, Porto, Montevidéu, Bahia, Lisboa, Pernambuco, Buenos Aires e Porto Alegre. Os portos lusitanos mantiveram suas preferências inalteradas em relação aos produtos. Montevidéu e Buenos Aires compraram mais açúcar paulista. O Rio de Janeiro, além do açúcar, adquiriu alimentos, assim como a Bahia e Pernambuco.

Estas foram as linhas gerais do comércio do porto de Santos com outras localidades. Em virtude da ausência de uma documentação serial, o objetivo foi propor uma análise qualitativa, em outras palavras, uma visão impressionista sobre o movimento do comércio marítimo de exportação da capitania de São Paulo. Perceber os principais consumidores dos produtos paulistas e sua respectiva importância nas relações comerciais com o porto de Santos.

3.3.OS NEGOCIANTES DA VILA DO PORTO DE SANTOS[360]

[360] Utilizamos a denominação negociante por ser a melhor adequada para a época estudada. Como demonstramos acima, na Tabela, a maior parte dos indivíduos detentores dos maiores níveis de riqueza foram arrolados, no tocante à ocupação, como “vive de seu negocio de mercador”. Segundo o dicionário da língua portuguesa, de Rafael Bluteau, o verbete negociante refere-se àquele que vive de comércio, comerciante, tratante. Por sua vez, o verbete negócio refere-se a “commercio, trato mercantil, trafego. Qualquer coisa da vida, de que nos póde resultar lucro,

É importante considerar os agentes envolvidos nesse processo: os negociantes. Sendo Santos uma vila voltada para seu porto desde os primórdios, é evidente que a atividade mercantil sempre teve alguma importância na sua vida econômica.

Como Santos era parte da capitania de São Paulo, naturalmente a pobreza que foi atribuída à capitania foi estendida ao seu principal porto marítimo. Nesse sentido, como seu porto entabulava poucas relações com o exterior, principalmente com a metrópole, deduzia-se dessa premissa que a região era pobre e que não estava suficientemente integrada ao mercado atlântico. Necessariamente, seriam poucos os negociantes dignos dessa denominação. É famosa a forma como o governador Bernardo José Maria de Lorena e Silveira referiu-se aos homens de comércio estabelecidos em Santos. Respondendo a várias inquirições do Secretário da Marinha e Domínios Ultramarino, Rodrigo de Sousa Coutinho, Lorena apontou que era possível carregar até doze navios por ano,[361] mas para fazê-lo,

> Tem sido necessarias muitas Providencias para evitar a sahida dos efeitos de Comercio com a Europa, para o Rio de Janeiro (havendo aqui Navios a Carga de bom conceito) pelo costume em que estavão os Negociantes de S. Paulo, de merecerem este nome, do que o de Caixeiros dos do Rio.[362]

Essa visão pessimista do governador em relação aos negociantes de Santos talvez estivesse estabelecida nos seguintes fatos: o reduzido comércio da capitania de São Paulo realizado com a metrópole e a capacidade de atração do porto do Rio de Janeiro, pois, como discutimos acima, era o maior da América portuguesa meridional, tinha relações bem

---

proveito, ou perda, e que tratamos, ou procuramos conseguir". BLUTEAU, Rafael; SILVA, Antonio Moraes. *Diccionario da Lingua Portugueza*. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, t. 1, pp. 112-113.

[361] Salvo erro nosso no inventário e arrolamento das embarcações, tinha razão o capitão-general Lorena quando fez essa afirmação, apesar do ceticismo de Castro e Mendonça, comentado por Sérgio Buarque de Holanda. HOLANDA, Sérgio Buarque de. São Paulo. Op. cit., pp. 418-419. Na conhecida representação de Diogo de Toledo Lara Ordonhes, escrita entre 1796 e 1797, seu autor corroborava a afirmação de Lorena "que prezentem.te podem em cada anno carregar no Porto de Santos para Portugal doze Navios de Assucar, de arroz excellente, de café da melhor qualid.e. e de outros generos". [Representação de Diogo de Toledo Lara Ordonhes]. DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Gráfica Canton Ltda., 1967, vol. 89, p. 143.

[362] [Carta de 28 de junho de 1797] P.a o Secretario d' Estado. p. 208. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Duprat & Comp., 1924, vol. 45, p. 208. Segundo o Dicionário da língua portuguesa, do Padre Rafael Bluteau, caixeiro seria aquele "que escritura os livros de commercio, vende, recebe, paga", aquele "que faz caxas". Nesse sentido, um dos significados de "caxa" [sic], no comércio, seria aquele que recebe, e recolhe todo o dinheiro [...] da negociação de huma náo, companhia". BLUTEAU, Rafael; SILVA, Antonio Moraes. Op. cit., vol. 1, p. 250. De forma apropriada, o termo caixeiro estaria muito próximo de preposto, ou seja, "pessoa encarregada pelo proprietário de administrar uma firma". Dicionário Aulete Digital. Disponível em: <http://www.aulete.com.br/preposto> . Acesso em: 16 out. 2016.

estabelecidas com Lisboa e exercia grande força de atração sobre os efeitos produzidos na capitania de São Paulo, parte dos quais saía pelo porto de Santos.

Tivemos a oportunidade de comentar, acima, que essa visão dos capitães-generais sobre as coisas da colônia, mais especificamente, da capitania de São Paulo, podia ressentir-se, justamente, de um olhar europeu, condicionado pela vivência na metrópole, a qual era dotada de outras formas de existência. Realizadas as comparações, tendiam a julgar a colônia e a capitania a partir daquela visão e o quadro não era animador.

Além disso, era comum comentários desabonadores sobre a situação encontrada, referente a uma administração antecessora, de forma a que ficassem evidentes os méritos do administrador de então.[363]

Senão, vejamos. O capitão-general António Manoel de Melo Castro e Mendonça na sua *Memória econômico-política da capitania de São Paulo*, de 1800, comentando a respeito do comércio direto entre a capitania e Lisboa em relação ao comércio de cabotagem com outras capitanias, dizia que quem poderia melhor julgar suas forças mercantis seriam os próprios negociantes e dos riscos que poderiam correr em negócios de "giro maior" e mais "dilatado". Exemplificando a situação, cita uma opinião do Marquês de Lavradio, vice-rei do Brasil entre 1769 e 1778:

> Quando o Marquez de Lavradio entregou o governo do Rio ao seu sucessor, fez lhe ver que a maior parte dos chamados Negociantes não erão senão huns novos Comissários, mas estes logo que se acharão em circunstancias de girarem hum Capital avultado não regeitando o lucro, que sem risco lhes provinha de suas consignaçoens, se forão abalançando ao Commercio por sua conta de forma, que hoje são uns grandes, e ricos Negociantes.

A mesma posição, ou seja, encontrara o Marquês de Lavradio uma situação pouco favorável ao comércio, principalmente o de longa distância, muito em razão da pequenez dos negociantes da praça.

De imediato não queremos negar a possibilidade de que esses negociantes da praça de Santos fossem de fato "caixeiros" ou "novos comissários". Mas existem elementos que podem construir um perfil menos desabonador a respeito desse grupo profissional da vila de Santos.

O censo de 1765, o qual tivemos a oportunidade de comentar, apresentou a riqueza possuída por alguns habitantes da capitania. No caso da vila de Santos, verificamos, por

---

[363] Sobre essa questão e outras conexas veja-se MONT SERRAT, Pablo Oller. Op. cit., p. 211 et. seqs.

meio da Tabela 1, que 21 dentre 37 chefes de domicílio tinham como ocupação o comércio, o que equivalia a 43,24%, mais de dois quintos do total, enquanto aqueles envolvidos na agricultura não ultrapassavam a cifra de 16,21%. Estes homens que foram arrolados na tabela declararam renda acima de 1:000$000 Réis, sendo que do primeiro ao oitavo a renda variou de 16:000$000 a 4:000$000. Dentre esses oito homens, sete eram comerciantes e um não declarou ocupação, apesar de constar a informação de que era Sargento-mor de infantaria.

Em carta de 9 de julho de 1767, respondendo a uma solicitação do Morgado de Mateus, João Ferreira de Oliveira, administrador do contrato do sal da vila de Santos e o negociante mais próspero da vila, informava que não poderia segurar um navio que estava ancorado no porto da vila para carregar efeitos da capitania porque seu tamanho era grande e só para lastro precisaria de 600 caixas de açúcar e que pela necessidade de aguardar os efeitos que seriam enviados, este prazo se estenderia demais e ainda assim não preencheria todo o lastro do navio. Isto causaria prejuízo aos seus donos e que por conta disso, a partir de então, ninguém mandaria navios carregados de sal para a vila. Além disso, nem João Ferreira de Oliveira, para quem o navio teria vindo consignado, nem o capitão do navio tinham ordens para comprar carga, mas somente frete. Toda essa situação era ocasionada pela falta de informações em Lisboa a respeito da existência de efeitos na capitania para serem comercializados. Havendo tal notícia em Lisboa, logo os donos dos navios mandarão ordem para carregá-los.[364]

Nas *Considerações sobre o estado econômico da Capitania*, datada de 2 de fevereiro de 1768 e dirigida ao Conde de Oeiras, o Morgado de Mateus alegava que havia realizado diligências para que a embarcação referida anteriormente fizesse carga no porto de Santos, contudo seus esforços foram vãos por não haver ordem dos donos para que assim fosse feito. Querendo remover os obstáculos presentes, o governador procurou fazer "huma sociedade de homens de negocio que comprassem entre si os effeitos da terra, e os carregassem para o Reyno". Para tanto, tentou persuadir os lavradores de *serra acima*, os comerciantes de São Paulo e de Santos para que fizessem uma sociedade comercial. Apesar de dizer que os comerciantes de Santos aceitaram mediante condições que achava impraticáveis e cujo valor arrecadado por eles 8:200$000 Réis, era uma "pouquidade", o que segundo o Morgado Mateus representava "perfeitamente os poucos cabedaes com que a terra se acha", quando fez as

[364] Copia dos Cap.os principaes da carta do Sarg.to mór João Frr.a de Olivr.a, a q.m veyo remetida a carga do dito Navio [datada de 9 de julho de 1767]. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Typographia Aurora, vol. 23, 1896, pp. 387-388.

mesmas diligências em São Paulo encontrou oposições ao negócio e poucos aceitaram participar da empresa.[365]

João Ferreira de Oliveira em um dos capítulos de outra carta enviada ao mesmo Morgado de Mateus afirmava que no porto de Santos não havia trapiches como em outros portos, mas não faltavam "armazens de aluguel, e sogeitos fidedignos para venderem os taes effeitos", mas que para isso ocorresse era necessário que os lavradores de *serra acima* enviassem ao porto os efeitos das suas lavouras "que a sahida hé certa" e se o navio que ali se encontrava achasse "effeitos com que pudesse ao menos pudesse se allastrar, pois aSim evitava comprar, como está comprando, cada lancha de pedra a 800 r.^{s} para haver de allastrar", e assim compraria menos carga na Bahia.[366] Tentava demonstrar ao governador o administrador do contrato do sal que o fato de os navios da metrópole que traziam sal para o porto não levavam carga da capitania simplesmente pela ausência de efeitos que estivessem a disposição dos navios.

Mais interessante é o que se segue na mesma missiva: nela constava a relação dos negociantes da vila que haviam subscrito a proposta de criação de uma companhia idealizada pelo capitão-general e suas condições para que se realizasse o negócio, as mesmas que o governador achava impraticáveis: 1ª fundar uma casa moeda em Santos; 2ª reformar o Caminho do Mar à custa da Real Fazenda ou na forma em que concordarem as câmaras da capitania; 3ª não virem mercadorias da Europa de outros portos sem a permissão dos caixas da sociedade; 4ª isenção de contratos e pensões sobre as mercadorias, à exceção dos direitos que são pagos de costume; 5ª que os sócios se ajustem entre si desfaçam os negócios quando desejarem; 6ª que na sociedade não se deveria vender por "miúdo", mas por atacado; 7ª para se efetivar tal sociedade e tudo que consta na última condição era necessário tempo conveniente a fim de se associarem os interessados, elegerem os caixas, cultivarem-se os efeitos da terra e reunirem o dinheiro para realizar o empreendimento.[367]

Dizia o mesmo João Ferreira de Oliveira que a quantia era limitada para "tão grande intento", contudo, como não devia presumir que os comerciantes de São Paulo não deixariam de entrar para a negociação "com muito mais avultada quantia, em razão de ser aquella cidade populoza onde ha sogeitos com possibilidades suficientes para o poderem fazer sem detrimento", além de outras vilas da comarca, viria a formar fundo avultado para dar início

---

[365] Considerações sobre o estado econômico da Capitania [Carta de 2 de fevereiro de 1768]. Ibidem, pp. 382-386
[366] Copia dos Cap.^{os} principaes da carta do Sarg.^{to} mór João Frr.^{a} de Olivr.^{a}, a q.m veyo remetida a carga do dito Navio [datada de 9 de julho de 1767]. Ibidem, pp. 388-389.
[367] Ibidem, pp. 389-390.

às atividades; depois, nos anos seguintes, aumentaria o fundo por meio das quantias que cada um investiria.[368]

Tabela 44 – Lista de negociantes e respectivas subscrições para a constituição de uma companhia de comércio na capitania de São Paulo no ano de 1765 – Valores em Réis

Nome	Valor
João Ferreira de Oliveira (Sargento-mor)	1:200$000
Manoel Angelo Figueira (Sargento-mor)	200$000
Bonifácio José de Andrada e Silva (Capitão)	800$000
João Correia de Oliveira (Capitão)	800$000
Antonio Jozé de de Carvalho (Tenente)	800$000
Carlos Ferreira Gomes	400$000
Domingos Pereira Viegas	400$000
Sebastiam de Alvarenga Braga	400$000
Pedro Machado de Carvalho	400$000
Manoel Freitas Matos*	200$000
Manoel de Souza Pereira*	600$000
Francisco de Carvalho Guimarães	400$000
Silvestre de Cerqueira Lima*	200$000
João Francisco Gomes*	200$000
Jozé Anastacio de Oliveira*	400$000
Caetano Francisco Santiago*	200$000
Ignacio Francisco Lustoza*	200$000
Antonio Gonzalves Ribas	400$000
TOTAL	**8:200$000**

Fonte: ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo. São Paulo: Typographia Aurora, vol. 23, 1896, p. 391-392.

Na Tabela 44, que construímos a partir da subscrição encabeçada por João Ferrreira de Oliveira, os nomes sinalizados com asteriscos referem-se a indivíduos que não

[368] Ibidem, pp. 392-393.

estão presentes na Tabela 1, realizada a partir do censo de 1765 e que englobava os habitantes com renda superior a 1:000$000 Réis. Não sabemos indicar a razão pela qual assinaram uma subscrição para criação de uma companhia de comércio e dois anos antes não constavam entre os mais bem situados economicamente na vila. Se não tinham muitas posses e não faziam parte de um tráfico de maiores proporções, por que entrariam numa companhia que, na forma como foi idealizada, não seria pequena? A cláusula sexta das condições estabelecia justamente a proibição de comercializar mercadorias a retalho, pois o objetivo era fazê-lo por atacado. Nada nos leva a descartar a possibilidade de que sejam pequenos negociantes; desses sete homens, cinco contribuíram com 200$000 Réis, e dois com 400$000 e 600$000, respectivamente.[369]

Infelizmente, não se sabe ao certo se a companhia efetivamente se constituiu.[370] Heloísa Liberalli Bellotto acrescenta que apesar das recusas, o Morgado de Mateus procurava atrair "homens afazendados". Em julho de 1767, chegaram alguns navios a Santos e o Morgado de Mateus comunicava a João Ferreira Oliveira que esses deveriam voltar carregados a Portugal e para isso era necessário que se apressasse para juntar as mercadorias que seriam enviadas. A autora ressalta o otimismo do governador em relação à produção da capitania diante do desânimo do comerciante pela pouca quantidade de efeitos.[371]

A partir dessas e de outras informações é possível, ao menos, problematizar o tamanho e a capacidade do grupo profissional mercantil da vila de Santos. Não é o caso de superestimá-lo nem reduzi-lo à insignificância. Maria Thereza Schorer Petrone, a partir das queixas da Câmara de Ubatuba pinta um quadro sombrio, mas que não deixa de ter elementos contraditórios quando diz que apesar das medidas do capitão-general Lorena e de "certo desenvolvimento notado no comércio de Santos, êsse pôrto [sic] continuou bem atrasado". Toma como base a correspondência da Câmara de Ubatuba ao governador Castro e Mendonça, produzida em 1798 na qual diz que o porto de Santos

> 'so tem meia duzia de comerciantes q para comprar qualquer efeito se mancunão com outros, afim de comprar os mesmos efeitos p^{r} menos de seu valor e por muito menos do que estão correndo na Cide do Rio de Janeiro, e em outraz p^{s} e dipois repartem os dos efeitos, fazendo por semilhante

[369] Para se ter uma ideia a respeito do alcance desses valores, cf. nota de rodapé 305. Para o montante de 8:200$000 da subscrição, por volta dessa época um carregamento de 390 moios de sal, ou 5.000 alqueires a $880 Réis recebido no porto de Santos pelo mesmo João Ferreira de Oliveira valia 4:400$000. Ibidem, pp. 386-387.
[370] SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org.). *História de São Paulo colonial*. São Paulo: Editora UNESP, 2009. E-book Kindle. ISBN 978-85-393-0440-0 <Recurso eletrônico: ePUB Kindle>. Posição 3323.
[371] BELLOTTO, Heloísa Liberalli. Op. cit., pp. 192-195.

> fundam[tos] o lugar de ponveiros e atravessadores, e poriço estão todos comprometidos nas penas do monopólio'.[372]

O tenente comandante de Ubatuba, citado pela autora informava que em Santos não havia dinheiro e compradores para os produtos da lavoura de Ubatuba, mormente o açúcar. Eram os comerciantes do Rio de Janeiro que compravam em Santos os produtos pagando as comissões aos comerciantes santistas.

Outro episódio, citado por Maria Thereza Schorer Petrone, foi o da reclamação dos produtores de aguardente de São Sebastião e Ubatuba que reclamaram dos comerciantes da praça de Santos,

> 'onde se negocia com conhecido munipolio, por haver meya duzia de negociantes que para comprar este ou aquelle genero se colojão hum com outros que finalmente se hum comete por um genero sessenta mil réis, o outro lhe promete cincoenta e seis, e os mais em deminuição a este respeito'.[373]

O pároco de São Sebastião, na década seguinte, informava que existiam em Santos, "três monopolistas que comprovam os produtos muito mais baratos.[374] Já a Câmara de Ubatuba sugeria que os comerciantes fossem até a vila buscar os efeitos quando deles tivessem necessidades.[375]

Nesse sentido, Maria Thereza Schorer Petrone termina por aceitar essa caracterização das autoridades das vilas de São Sebastião e Ubatuba quando arremata dizendo que "o comércio de Santos, apesar do progresso da agricultura de 'serra acima', continuava atrasado e na mão de poucos negociantes".[376]

Ora, como dissemos, é preciso matizar esses relatos. Sabemos que entre o final do século XVIII e o começo do século XIX estabeleceu-se uma disputa entre as três vilas em relação ao comércio do açúcar mediada pelas decisões dos capitães-generais do período, ora controlando a saída dos efeitos das vilas, ora autorizando sua livre comercialização. E não deixam de ser exagerados ao dizerem que somente haviam três monopolistas. A documentação demonstra haver mais pessoas envolvidas no comércio exportador na vila e que dispunham de cabedais suficientes para realizar transações de vulto.

---

[372] PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo*: expansão e declínio (1765-1851). São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968, p. 146.

[373] Ibidem, p. 148.
[374] Ibidem, p. 149.
[375] Ibidem, pp. 148-149.
[376] Ibidem, loc. cit.

Segundo Ricardo Felipe di Carlo, no seu ótimo apêndice metodológico e estatístico, em 1798 eram 58 os negociantes arrolados na lista nominativa daquele ano numa população livre de 1.907 pessoas; em 1817, data próxima ao final do período de nosso estudo, eram 2.963 negociantes numa população de 3.357 almas. A tendência, portanto, mesmo em se tratando de uma vila eminentemente comercial, é a de o corpo mercantil ser pequeno em relação à população livre total. Se tomarmos seus dados a respeito da posse de escravos, os quais utilizamos numa abordagem mais geral em relação às ocupações, observando os detentores de escravaria dentro do agrupamento profissional, teremos, para o ano de 1798, 39 domicílios com escravos e dezenove sem escravos; em 1817, eram 66 com cativos e 31 sem cativos. Os comerciantes detentores de cativos em 1798 eram 67,24%; em 1817, a proporção era de 68,04%; ou seja, em ambos os anos, a quantidade de comerciantes possuidores de escravos ultrapassou os dois terços em relação ao agrupamento como um todo. São dados que não devem ser negligenciados.[377]

Se na época da restauração da capitania os negociantes da vila de Santos demonstraram força – principalmente em relação aos negociantes de São Paulo, que se recusaram a participar da empreitada – ao tentarem formar uma companhia de comércio cuja atividade ligasse o porto à metrópole, os homens envolvidos na lide mercantil entre o fim do século XVIII e o início do XIX apresentavam, aparentemente, melhores condições e uma inserção maior nos negócios, posição diversa daquela apresentada pelas câmaras do litoral norte.

Pela documentação haurida, não parecia, portanto, haver apenas três monopolistas, como dizia o Pároco de São Sebastião, ou meia dúzia negociantes. Em 13 de janeiro de 1803, os negociantes da vila de Santos ou, em outras palavras, "Corpo do Comercio da Vila de Santos, Capitania de S. Paulo", dirigia-se ao Príncipe-Regente D. João uma representação solicitando que fossem isentos da contribuição denominada "literária", a qual havia sido estabelecida pelo governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manoel de Melo Castro Mendonça para fazer frente ao pagamento de novos funcionários tais como cirurgiões, contadores, hidráulicos etc. Segundo os autores, a vila já era sobrecarregada por muitos impostos, como se demonstrava em anexo, e, portanto, seus habitantes poderiam tornar-se isentos daquela nova contribuição. O documento apenas pelo seu conteúdo é por si só interessante, muito mais pelos nomes daqueles que o subscreveram. Na argumentação que

[377] DI CARLO, Ricardo Felipe. *Exportar e abastecer: comércio e população em Santos, 1775-1836*. 2011. 317 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, pp. 264-267.

elaboraram para ser atendidos, os negociantes da vila, como tantos outros colonos, afirmaram que

> pellas circunstancias em que se acha esta Capitania se faz digna da graça que Suplica.Vem esta Capitania, *cujo Comercio, e Agricultura ainda se achaõ nas faixas*, pois que só deve o tempo do Governo do Excelentisimo Bernardo Joze de Lorena he que verdadeiramente se pode dizer teve huma e outra seo principio, como se mostra do Nº de Navios que deste Porto sahiaõ anualmente para essa Capital, e dos bem poucos, ou nenhuns que antriomente seguiaõ a mesma derrota, o que palpavelmente se deixa ver do documento Nº 6º; e portanto a justo titulo exige guma proteção mais particular, animando aos Agricultores, e aliviando ao Comercio, e que couza mais oposta a este fim do que sobre carregar as produçoens? [grifo nosso][378]

Que coisa mais oposta ao desenvolvimento da agricultura e do comércio do que sobrecarregar as produções com tributos? Uma argumentação poderosa. Mas muito mais que isso, foi a própria reunião dos negociantes da vila e a sistematização das ideias constantes na representação, inclusive, requerendo à Câmara e a Alfândega da vila certidões que informassem, respectivamente, os impostos que a vila pagava, que os gêneros pagavam impostos quando exportados para portos da própria capitania e para portos fora dela, além da informação de que antes do governo de Bernardo José de Lorena apenas três navios haviam saído da vila em direção à Lisboa.[379] Assinavam a documentação:

01- João da Costa;
02- Bento Thomaz Vianna;
03- António Jozé Vieira de Carvalho;
04- Jozé Carvalho da Silva;
05- João Xavier da Costa Aguiar;
06- Jozé António Vieira Carvalho;
07- Luiz Pereira Machado;
08- Antonio do Rego Baldaia;
09- Manoel Jozé Pereira Machado;
10- Vicente Ferreira de Morais;
11- António Rodrigues Serrano;
12- Caetano António Pereira Barros;

[378] PROJETO RESGATE DE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA BARÃO DO RIO BRANCO. Caixa 19; Doc. 937; AHU-C. U.: Santos, 13 de janeiro de 1803; AHU_ACL_CU_023, Cx. 19, D. 937. [AHU-São Paulo, cx. 18, doc. 1].
[379] Ibidem.

13- Januario Joze da Silva;

14- Francisco Eugenio de Andrade;

15- Domingos Alves Lisboa;

16- Luiz Antonio de Silva Guimarães;

17- Manoel Joze Pereira Machado;

18- Antonio Roiz Serrano;

19- Jozé Romão de Abreu;

20- Domingos Alves Lisboa;

21- Luiz Ant. da Fonceca Guim.es;

22- Salvador de Oliv.a Bitancourte;

23- Joze Fernandez Martinz;

24- João Nunes de Freitas.

Destoa esta lista das informações provenientes de São Sebastião e Ubatuba. Seria pouco provável que a maior parte desses homens fossem simples taverneiros. Decerto, lidavam, ao menos, com venda a retalho de secos e molhados. Contudo, consideramos apenas uma hipótese, pelo fato de subscreverem a representação junto a figuras de proa envolvidas no comércio realizado no porto de Santos.

O primeiro nome da lista, João da Costa constava no maço de população de 1817 como administrador do contrato das baleias; possuía 37 escravos.[380]

Bento Thomaz Vianna, por sua vez, surgiu nos documentos relativos à vila de Santos numa correspondência escrita pelo Secretário da Marinha e Domínios Ultramarinos, Martinho de Melo e Castro, na qual informava que o navio de Jacinto Fernandes Bandeira, negociante metropolitano, dirigir-se-ia a Santos e nele embarcaria Bento Thomaz Vianna, seu caixeiro, o qual estabelecer-se-ia naquela localidade.[381] Já em julho de 1792, receberia 480 arrobas da vila de Mogi-Mirim, as quais o próprio Lorena ordenara que se aprontassem os

---

[380] DI CARLO, Ricardo Felipe. Op. cit., p. 224.

[381] Carta de Martinho de Mello Castro [de 6 de junho de 1790] accusando a recepção de outras de Bernardo Jozé de Lorena. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Typographia Aurora, 1898, vol. 25, p. 104. Pelas correspondências hauridas dos Documentos Interessantes, fica implícito que Bento Thomaz Vianna tem boas relações com o capitão-general Bernardo José de Lorena. Pelo encaminhamento do caixeiro de Jacinto Fernandes Bandeira realizado por Martinho de Melo Castro, ao invés de sugerir uma ligação estreita do governador com os negociantes de Santos como fora aventado pela historiografia, entendemos que a relação do governador era com o negociante metropolitano, provavelmente pelas ligações que tinha na Corte. Em 1792 arrematou o contrato de dízimos da capitania. Em diversas oportunidades enviou seus navios ao porto de Santos, o Santos Mártires Triunfo do Mar, a corveta Senhor dos Passos e Santo Antônio, inclusive comprando quatrocentos escravos em Benguela e remetendo-os à capitania de São Paulo. Recebeu o título de Barão de Porto Covo da Bandeira em 1805, o qual é considerado o primeiro baronato financeiro criado em Portugal.

cavalos necessários e que isso fosse feito com urgência.[382] No fim do mesmo ano, possuía na vila de Itu 11.320 arrobas de açúcar, mas até aquele momento havia recebido apenas "cento e tantas arrobas". A relação havia sido remetida ao governador; ele ordenara que "sem perda de tempo" fosse enviado a Santos todo açúcar mencionado na relação.[383]

Durante uma crise de abastecimento de alimentos no ano de 1793, foi proibida a saída de farinha da vila de Paranaguá. Deveriam ser reservados três mil alqueires de farinha para a tropa e para o povo da praça e vila de Santos, além da quantidade necessária para a própria Paranaguá e demais vilas da costa; o que sobrasse seria permitido que se carregasse, primeiro, duas sumacas que estavam atracadas no porto da vila, uma da Bahia e outra de Bento Thomaz Vianna.[384]

Na década seguinte, quando da renovação do contrato da arrecadação dos dízimos da capitania no ano de 1801, era Bento Thomaz Vianna administrador do contrato como representante de Jacinto Fernandes Bandeira, seu arrematante. Ocupava, também, a função de capitão-mor da vila de São Vicente.[385] Demostrava, por esse percurso, que se tornara bem-sucedido na sua atividade comercial.

No governo do capitão-general Franca e Horta, o ainda capitão-mor foi indicado pelo próprio governador para, junto ao Coronel de Milícias Luís António de Souza, ao Tenente-coronel Caetano José da Silva e ao Tenente-coronel José Antônio Vieira de Carvalho, ser um dos administradores das ligações com a Companhia do Alto Douro, da cidade do Porto. A escolha se baseou no fato de serem os citados "pessoas mais abonadas, e inteligentes" e que "parecem muito suficientes p.ª desempenhar essa Commissaõ, tanto pela sua proibid.ᵉ, Como em razaõ de seu estabelecimento". Bento Thomaz Vianna e José António Vieira de Carvalho foram os escolhidos pela companhia para desempenharam aquela função.[386]

Para além dos contatos com o interior, como pudemos verificar, Bento Thomaz Vianna possuía relações em outras vilas do litoral e ampliava seus negócios. Em carta de julho

---

[382] [Carta de 6 de julho de 1792] P.ª o Sar.ᵗᵒ Mor Manuel Roiz' Ar.ª Bellem, Mogimirim, do Secretr.º Jose Romão Jeunot. Idem, *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo, Duprat & Comp., 1924, vol. 46, p. 171.

[383] [Carta de 6 de dezembro de 1792] P.ª o Cap.ᵐ Mór da V.ª de Itú, Do Secretr.º [José Romão Jeunot]. Ibidem, p. 187.

[384] [Carta de 15 de abril de 1793] P.ª o Sarg.ᵗᵒ Mor de Parnaguá, Francisco Jozé Monteiro. Ibidem, pp. 203-204.

[385] [Carta de 23 de janeiro de 1801] Para o m.ᵐᵒ Cap.ᵐ Mór [Bento Thomaz Vianna, da vila de São Vicente]; Requerimento e despacho sobre a rematação dos Dizimos desta Cap.ᵐᵃ em ramos separados [de Bento Thomaz Vianna em 27 de abril de 1801]. DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*. São Paulo: 1963, vol. 87, pp. 237-239, 240-242.

[386] Carta [de 25 de fevereiro 1802] p.a a Comp.a do Alto Douro. (pp. 99-100). Resposta [de 6 de julho de 1804] á Carta ao diante Copiada, ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, Op. cit. pp. 99-100.

de 1800, o então governador, Castro e Mendonça, advertia o capitão-mor da vila de Cananéia para que as pessoas que estavam construindo uma lancha na vila não fossem distraídas de seus trabalhos. Sua ordem tinha como base um requerimento do capitão-mor Bento Thomaz Vianna.[387] O capitão-mor tornava-se mais que um simples caixeiro do conhecido Jacinto Fernandes Bandeira e tinha sua própria embarcação para ampliar seus negócios. É o que se depreende da *Relaçaõ das pesoas existentes neste Porto proprietarios de Embarcaçoens [ilegível] mais os seus destinos q. por ordem do Illmo. Ex.mo Sr. Me foi pedido em data de 10 de Agosto de 1809*. Bento Thomaz Vianna aparece na lista como capitão-mor, proprietário do penque *Santa Anna* cuja lotação era de quatro mil arrobas e, naquele momento, localizava-se no porto do Rio de Janeiro.[388]

José António Vieira de Carvalho foi outro comerciante que teve seu nome citado na documentação. No documento precedente, a relação dos proprietários de embarcações, José Antonio Vieira de Carvalho era proprietário de um bergantim nominado *Golfinho*, com capacidade para dez mil arrobas, o qual estava ancorado no porto do Rio de Janeiro, da mesma forma que Bento Thomaz Vianna.

Da mesma forma que Bento Thomaz Vianna, José António Vieira de Carvalho era uma das "pessoas abonadas e inteligentes" indicadas à Companhia do Alto Douro, da cidade do Porto, pelo capitão Franca e Horta. E tinha razão o governador quando o indicou, pois pelas evidências obtidas, é possível apontar o Tenente-Coronel Vieira de Carvalho como um dos homens mais bem posicionados na vila de Santos.

Segundo Ricardo Felipe di Carlo, baseado em Manuel de Azevedo Marques, José António Vieira de Carvalho era filho do Sargento-mor das Ordenanças reformado António José de Carvalho,[389] o qual aparece naquela lista encabeçada pelo administrador do contrato do sal, João Ferreira de Oliveira, contribuindo para a constituição da sociedade mercantil de 1767 com 800$000 Réis. Além disso, o mesmo António José de Carvalho consta na lista nominativa de 1765 com riqueza de 6:000$000, como familiar do Santo Ofício e vivendo de sua "loge de mercador".[390] Nessa lista, não constava seu filho, pois segundo dados apurados por Ricardo Felipe di Carlo, possuía 28 anos em 1798.

---

[387] [Carta de 3 de julho de 1800] P.ª o Cap.m Mor da V.ª de Cananéa] [Do Secretr.º]. DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Op. cit., p. 209.
[388] Relaçaõ das pesoas existentes neste Porto proprietarios de Embarcaçoens [ilegível] mais os seus destinos q. por ordem do Illmo. Ex.mo Sr. Me foi pedido em data de 10 de Agosto de 1809. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C0248; Maço 18 Pasta 2; Doc. 106 B.
[389] DI CARLO, Ricardo Felipe. Op. cit., p. 224.
[390] ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Maço de população da vila de Santos do ano de 1765. Rolo 001.

No ano de 1801, se oferecera ao capitão-general António Manoel de Melo Castro e Mendonça para "construir e armar de Seis Pessas montadas, e reparar do mais q. necessario for" a Fortaleza do Itapema, de localização fronteira à vila de Santos. O governador agradeceu e pediu para permutar a oferta da construção pelos reparos no Forte de São Luís, na Bertioga, do qual José António Vieira de Carvalho assumiria a função de comandante, da mesma forma que já o era do Forte de São João.[391] Esta postura de oferecimento e os termos da oferta em si dão uma ideia do poder econômico do negociante santista.

Em 1798, José António Vieira de Carvalho, segundo Ricardo Felipe di Carlo, era Tenente-coronel agregado, possuía um plantel de 6 escravos e vivia de "negócio de fazenda" que mandava e trazia do Rio de Janeiro. Em 1802 foi recenseado como português, possuidor de uma escravaria com 53 cativos, a qual, segundo Ricardo Felipe di Carlo, poderia ter sido aumentada pelo espólio do pai recém-falecido; ocupava-se no "'negócio de fazenda e os escravos em vários ofícios'"[392]. Em 1817, já era Coronel e governador do Itapema; possuía 47 escravos e, apesar de o maço de população daquele ano não informar sua ocupação, as fontes obtidas e cruzadas pelo autor indicam que era proprietário de "'uma importante casa comercial que fazia transações de alta escala com o estrangeiro em navios de sua propriedade'"; atuava na comercialização de açúcar, café, fumo e participava no tráfico de escravos; possuía uma galera, dois bergantins e três sumacas. Além disso, possuía dois lotes de terra nas imediações da vila: Bracaiáquara, extensa, mas sem cultura, e a Ilha dos Padres, menor em extensão, mas que abrigava gado vacum manejado por quatro escravos.[393]

Em 1806, estava envolvido com Manoel Theotonio Rodrigo de Carvalho na possível administração de uma companhia que estava se formando para explorar uma negociação na costa da África, a qual, possivelmente, se tratava de tráfico de cativos. Havia divergências em relação à comissão a ser cobrada, pois os administradores queriam seis por cento enquanto os acionistas desejam que os negócios se realizem por quatro por cento. Participavam da organização dessa companhia negociantes da cidade de São Paulo e da vila de Santos. Pelo teor da correspondência, as duas localidades detinham o mesmo número de

---

[391] DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*. São Paulo: 1963, vol. 87, pp. 236-237.
[392] MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo apud DI CARLO, Ricardo Felipe. Op. cit., p. 225.
[393] DI CARLO, Ricardo Felipe. Op. cit., pp. 224-226. É considerado pelo autor como um dos grandes escravistas de Santos.

acionistas, e se os da vila de Santos concordassem em dar os seis por cento, os de São Paulo anuiriam a decisão.[394]

Dois meses depois, em setembro, estava o então Tenente-coronel envolvido em outra negociação de vulto: a arrematação dos cruzados do sal. Dois grupos se formaram, o primeiro, liderado por José Vaz de Carvalho, José António Vieira de Carvalho e Caetano José da Silva; o segundo, composto pelo Coronel Luís António de Souza e seu cunhado, João Xavier da Costa Aguiar. José Vaz de Carvalho, José António Vieira de Carvalho, Caetano José da Silva e João Xavier da Costa Aguiar eram negociantes da praça de Santos. O Coronel Luís António de Souza, apesar de residir em São Paulo, tinha negócios em Santos. Segundo missiva do governador Franca e Horta para Luiz de Vasconcelos e Souza, José Vaz de Carvalho era o "homem que tem trazido as Rendas maiores q. aqui há", enquanto José António Vieira de Carvalho era o "mais bem estabelecido em bens de raiz". Caetano José da Silva, por sua vez, havia trazido e ainda traria "grandes rendas", das quais dava conta exata e era um dos melhores servidores da Coroa. João Xavier da Costa Aguiar era um dos "Negociantes sólidos" da vila de Santos, enquanto seu cunhado o Coronel Luís António de Souza possuía a maior "caza de Negocio" da capitania.[395]

Negócios de fazenda para o Rio de Janeiro, onde em 1809 encontrava-se um seu bergantim, várias embarcações que serviam a sua casa em negócios de alta escala com o estrangeiro, formação de companhia para explorar negócios na costa de Angola e exploração de contratos de arrematação foram as atividades nas quais encontramos José António Vieira de Carvalho. Demonstra que sua base estava na atividade mercantil e que elas possuíam estreita relação entre si. Além disso, tal como Bento Thomaz Vianna, credenciava-se perante as autoridades da capitania pelos seus esforços e realizações.

Foi o caso de Caetano José da Silva. Apesar de não subscrever a representação endereçada ao príncipe-regente e cuja razão não atinamos, em 1809 era proprietário do penque de invocação São Caetano, de capacidade para cinco mil arrobas, ancorado no porto do Rio

---

[394] [Carta de 15 de julho de 1806] VIII – Pa. o Brigadeiro Commde. de Stos. [Negociações para comercio com Angola] [Manoel Mexia Leite]; [Carta de 15 de julho de 1806] IX - Pa. José Antonio Va. de Carvo. e Manoel Theotonio Rodrigo de Carvo. [Negociações para comercio com a Costa da Africa, Angola] (pp. 11-12). ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo. São Paulo: Edição do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo, 1937, vol. 57, pp. 10-12.

[395] [Carta] 9 [Para o] Exmo Sr Luiz de Vaz.^{cos} e Sz.^{a}; S. Paulo de 9br.^{o} de 1806. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*. São Paulo: Editora Unesp/Edições Arquivo do Estado, vol. 94, pp.241-242.

Grande. No ano seguinte, 1810, o então Tenente-coronel de milícias tinha 68 anos, possuía catorze escravos e era arrolado na lista nominativa daquele ano como negociante.[396]

Diferentemente de Bento Thomaz Vianna que apresenta certo protagonismo nos anos do governo do capitão-general Lorena, do qual parece um representante no corpo de comércio, Caetano José da Silva destacou-se durante a administração do capitão-general Franca e Horta. E, da mesma forma que Vianna, Caetano apresentou-se na correspondência como um agente que envidou esforços para que o comércio fluísse de acordo com a visão do governador. Quando do processo de arrematação do contrato do sal no ano de 1806, o qual comentamos quando nos referimos a António José Vieira de Carvalho, Caetano José da Silva foi descrito pelo governador como um homem que "supposto tenha trazido, e traga ainda grandes Rendas, de todas tem dado exacta conta, e hé hum dos milhores servidores deste Estado".[397]

Da mesma maneira que contribuía para as determinações do capitão José António da Franca e Horta, dele também recebia favores. É o que se pode depreender de uma carta do secretário de governo ao Capitão-mor de Sorocaba na qual lhe recomenda uma receita de fazenda do negociante santista:

> O Tene. Coronel Caetano Jozé da S.ª manda nesta ocazião huma Receita de Fazenda, entregue a dois Caixeiros seus p.a a disporem nessa V.a, e dezejando S. Ex.ª todo o bom exito nas expeculaçoens deste Negociante, que tanto fomenta e anima o comercio de Santos, me Ordena recomende a V. M.; certificando-lhe que será muito do seu agrado q. o auxilie, e favoneie em tudo o que da sua pessoa e cargo depender.[398]

Transcrevemos a correspondência na sua totalidade para lhe realçar dois aspectos: o primeiro é a alegação do secretário de governo, informando que o interessado "tanto fomenta e anima o comercio de Santos", condição que segue a linha de raciocínio da missiva anterior; o segundo é que Caetano José da Silva estava longe de ser caixeiro, como alegou Bernardo José de Lorena, ou, de forma implícita, o Tenente comandante de Ubatuba, pois, ao contrário, possuía seus próprios caixeiros.

Em outra carta, também do secretário de governo, nesse caso para o Capitão-mor da vila de Itu a respeito de desinteligências que estavam ocorrendo entre produtores e

---

[396] ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Maço de população da vila de Santos do ano de 1810. Rolo 002.
[397] [Carta] 9 [Para o] Ex.mo S.r Luiz de Vaz.cos e Sz.ª; S. Paulo de 9br.º de 1806. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*. São Paulo: Editora Unesp/Edições Arquivo do Estado, vol. 94, pp.241-242.
[398] [Carta] CCXXII [de 17 de outubro de 1803] P.ª o Capitão Mor de Sorocaba [recomendando-lhe uma receita de fazenda] Do Secretr.º. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Edição do Instituto Histórico Geográfico de S. Paulo, 1937, vol. 55, p. 184.

negociantes a respeito da safra de açúcar – das quais poderiam derivar monopólios e desigualdades onde alguns negociantes atravessariam os melhores açúcares enquanto outros ficariam com os de qualidade inferior, causando, dessa forma, desordem no corpo de negociantes – Caetano José da Silva foi descrito como um dos que se destacavam entre os negociantes "pelo muito q. da sua parte anima as Correspondencias Mercantins do Porto de Santos". Nesse sentido, seria "muito do agrado de S. Ex.a, [Capitão-general Franca e Horta] q. elle Seja atendido nas Suas Compras em razão de achar prontificando algumas Estivas de navios".[399]

Esse prestígio do Tenente-coronel Caetano José da Silva, oriundo daquela função, não tomou forma no período de governo de Franca e Horta. Em carta de 26 agosto de 1798, remetida ao então governador Castro e Mendonça, Caetano José da Silva informava que o bergantim Voador viera para carregar com destino à Lisboa, mas não se efetivou o objetivo, uma vez que o navio veio por seus donos com frete estipulado em $800 a arroba, na proporção de dez tostões, valor estabelecido na Bahia, e não foi possível a Caetano José da Silva conciliar os carregadores com o valor determinado para o frete, "húns porque achaõ caro, outros pornão terem ordem dos donos dos Effeitos que tem em seu poder p.ª enviarem ao R.º de Janr.º". Decidiu, então, com o capitão do bergantim embarcar a carga que tinha pronta dos donos e carregar a frete para o Rio de Janeiro a fim de evitar maior prejuízo. Mostrando desenvoltura e tomando decisões, o Tenente-coronel apontava que o desencontro entre os interesses dos donos dos navios, que os poderiam mandar para Santos, e a ausência de melhores valores de fretes no porto da vila ocasionava que "todos fogem deaqui os mandar porterem melhores fretes, emais perto nos Outros Portos, como Cor.el Luiz Antonio de Souza memostrou por hua Carta de seus Socios do Rio, respeito ao Nav.º Canna Verde q. após tempo aqui carregou".[400]

Além da posição adquirida em relação às autoridades da capitania, na sua atividade mercantil lidou com gêneros variados. Em 2 de abril de 1803, o secretário de governo informava ao Capitão-mor de Ubatuba que o capitão-general ordenara que vigiasse o descaminho do anil manufaturado naquela vila para o Rio de Janeiro e que a mercadoria deveria ser remetida para a vila de Santos "onde alem dos Negociantes existentes há outros vindos nos

[399] [Carta] CLXVIII [de 4 de agosto de 1803] Para o Capmor Vicente da Costa Taques Goes e Aranha [sobre a venda da safra de açucar, os atravessadores e a exportação para a Europa], Do Secretr.º. Ibidem, pp. 141-142.
[400] Carta de 26 de agosto de 1798, de Caetano Joze da Silva para o governador da capitania. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C0248; Maço 18 Pasta 2; Doc. 31.

Navios chegados proximamte. de Lisboa, q. o hão de comprar, e pagar pelo seu justo preço" e para essa transação estaria Caetano José da Silva munido de ordens do próprio governador.[401]

Em outra oportunidade, foram couros provenientes de uma galera espanhola arribada em São Sebastião. Ao que parece, seriam quatro ou cinco mil couros. Parte havia sido baldeada para uma sumaca, 1.900 deles foram guardados na Armação de São Sebastião A galera deveria receber os devidos consertos e todo o couro que não pudesse ser carregado deveria ser remetido à vila de Santos para Caetano José da Silva que já estava encarregado de fornecer os valores necessários para o conserto da galera espanhola. Os couros recebidos seriam enviados para Lisboa.[402]

Caetano José da Silva, pelo trânsito entre autoridades da capitania, parece demonstrar recursos suficientes que o qualificavam aos olhos delas; como as autoridades coloniais viam o comércio como agente principal no processo de transformação da capitania e sua integração à metrópole, uma pessoa dotada daquelas condições gozava de consideração e posição. Não surpreende o fato do seu nome ter sido um daqueles apresentados pelo capitão-general José António da Franca e Horta aos membros da Companhia do Alto Douro para o estabelecimento de relações entre a sociedade e a capitania.

Ricardo Felipe di Carlo aponta como outro grande escravista da vila de Santos no final do século XVIII e início do XIX o negociante Luiz Pereira Machado.[403] Esse negociante foi um dos que assinaram a representação enviada ao Príncipe-Regente requerendo a suspensão da contribuição literária. Apesar de não constar na lista dos negociantes que possuíam embarcações, Luiz Pereira Machado era um dos principais da vila. De certa maneira, foi herdeiro de João Ferreira de Oliveira, administrador do contrato do sal ao casar-se com uma de suas filhas. Segundo Ricardo Felipe di Carlo, em 1775, Luiz Pereira Machado era agregado no fogo de João Ferreira de Oliveira. Em 1798 constava como chefe de um domicílio em que viviam o proprietário, a esposa, três filhas, um sobrinho, um caixeiro, quatro agregados e o

---

[401] [Carta] CCLVI [de 2 de dezembro de 1803] P.a o Capm. Mór de Ubatuba [sobre o contrabando de anil] [Jozé Roiz Vellozo], Do Secret.º. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Edição do Instituto Histórico Geográfico de S. Paulo, 1937, vol. 55, pp. 210-211.

[402] [Carta] XXIII [de 22 de agosto de 1804] Para o Capitão Mor da V.ª de S. Sebm. [sobre o mesmo assunto] [Manoel Lopes da Ressurreição]; [Carta] LXXX [de 31 de outubro de 1804] P.ª o Capmor. de S. Sebastião [sobre a fiscalização a que precisa ficar sujeita uma galera espanhola arribada no porto] [Manoel Lopes da Ressurreição]. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Edição do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo, 1937, vol. 56, pp. 29-30, 87-88.

[403] DI CARLO, Ricardo Felipe. Op. cit., p. 227.

segundo maior conjunto de escravos da vila, sessenta cativos. Nesse ano, era o administrador do contrato de sal.[404]

Mas não lidava somente com o sal o herdeiro dos negócios de João Ferreira de Oliveira. Em janeiro de 1790, José Romão Jeunot, secretário de governo de Bernardo José Maria de Lorena Silveira, escrevia ao capitão-mor da vila Itu, Vicente da Costa Taques Goes e Aranha transmitindo ordens de seu superior para que aprontasse duzentos sacos para acondicionamento do açúcar pertencente a Luiz Pereira Machado, o qual seria recebido pelo ajudante João de Castro do Canto Mello e conduzido a Santos.[405]

Em 1802, esse português de nascimento, com o fim do contrato do sal, foi recenseado como negociante de fazenda seca, além de estar envolvido na agricultura, cujo produto obtido foram duas pipas de aguardente de cana e quarenta arrobas de café.[406]

Interessante é a sua trajetória, dissonante da dos demais negociantes santistas. Em 1817, segundo Ricardo Felipe di Carlo, foi recenseado com 73 anos, como lavrador; possuía, então, 71 cativos, o maior plantel da vila, e de sua propriedade Piassaguera, de "'três milbraças de testada, e duas legoas de fundo, the o cume da Serra'" obteve "substancial produção, sobretudo, de aguardente". Quando do seu falecimento, em 1825, Luiz Pereira Machado possuía 62 escravos não avaliados, 18:033$750 Réis em bens, mais 4:376$256 a receber de devedores. Um de seus devedores era seu enteado, o Dr. José Antônio Pimenta Bueno, futuro Marquês de São Vicente.[407] Havia se retirado do comércio e passado a dedicar seu capital e seu plantel de escravos à agricultura.

Manoel de Alvarenga Braga, em posição contrária a Luiz Pereira Machado, manteve-se no comércio durante toda sua vida. Dele retirou grandes vantagens. Seu pai, Sebastião de Alvarenga Braga, foi recenseado em 1765 com riqueza estimada em 4:800$000, obtida, provavelmente, através de seu negócio de mercador; também assinou a subscrição para a formação da companhia de comércio da capitania, em 1767.[408]

Provavelmente, Manoel de Alvarenga Braga deu continuidade aos negócios do pai; foi recenseado em 1798 como mulato, Capitão dos Úteis; possuía 28 escravos e era negociante. Em 1802, com um plantel de 24 escravos, foi listado como comerciante de açúcar, além de ter seus escravos trabalhando na lavoura.

---

[404] Ibidem, loc. cit.
[405] [Carta de 22 de janeiro de 1790] P.ª o Cap.am Mor de Itú [Vicente da Costa Taques Goes e Aranha] do Secrtr.º [José Romão Jeunot]. ARCHIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo, Duprat & Comp., 1924, vol. 46, p. 59.
[406] DI CARLO, Ricardo Felipe. Op. cit., pp. 227.
[407] Ibidem, p. 228.
[408] Cf. Tabelas 1 e 27.

Segundo Ricardo Felipe di Carlo, a partir dos dados do censo de 1817, percebe[-se] um enriquecimento muito substancial verificado através do aumento do plantel de escravos"; possuía, nesse ano, 47; além disso, residia no seu domicílio duas filhas, três agregados e duas escravas de agregados; a profissão arrolada foi a de negociante; além disso, produziu, nas suas três pequenas propriedades, setenta alqueires de arroz, 190 alqueires de farinha e três arrobas de café.[409]

Como bem observou Ricardo Felipe di Carlo, ocorreu uma evolução no montante da sua riqueza. Isso é verificável pelo aumento do plantel de escravos. Possivelmente, seu envolvimento no negócio do açúcar tenha lhe trazido ganhos. Esse dado é deveras interessante, pois demonstra a ampliação da mercantilização da praça de Santos e o consequente enriquecimento daqueles envolvidos na produção e comercialização do produto. Não é inútil lembrar que uma das localidades que apresentava maiores níveis de riqueza em 1765 era a vila de Itu, uma das pioneiras no plantio da cana e na manufatura do açúcar. Esses dois dados, aparentemente dispersos, demonstram a lucratividade do empreendimento, mas acima de tudo, o evolver econômico daquelas localidades nele envolvidas.

Manoel de Alvarenga Braga parecia se um negociante bem-sucedido. Além do açúcar, expandiu seu negócio para outras áreas. Segundo Ricardo Felipe di Carlo, Manoel de Alvarenga Braga possuía duas lanchas, uma sumaca e um bergantim.[410] Na *Relaçaõ das pesoas existentes neste Porto proprietarios de Embarcaçoens [ilegível] mais os seus destinos q. por ordem do Illmo. Ex.mo Sr. Me foi pedido em data de 10 de Agosto de 1809*, Manoel de Alvarenga Braga é listado como proprietário do penque *Jezus Maria Joze*, com capacidade para quatro mil arrobas, ancorado no porto do Rio de Janeiro.[411] Transitou na arrematação da cobrança de tributos, como a contribuição literária de São Sebastião, traficou escravos para Santos, quando, no ano de 1815, obteve 99 deles no Rio de Janeiro.[412]

Por fim, é importante citar dois negociantes da praça de Santos que tinham relações familiares extremamente importantes: os irmãos Francisco Xavier da Costa Aguiar e João Xavier da Costa Aguiar.

---

[409] Ibidem, pp. 231-232.
[410] Ibidem, p. 232.
[411] Relaçaõ das pesoas existentes neste Porto proprietarios de Embarcaçoens [ilegível] mais os seus destinos q. por ordem do Illmo. Ex.mo Sr. Me foi pedido em data de 10 de Agosto de 1809. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C0248; Maço 18 Pasta 2; Doc. 106 B.
[412] DI CARLO, Ricardo Felipe. Op. cit., p. 232.

Francisco Xavier da Costa Aguiar, no início do século XIX, era Capitão-mor da vila de Santos; no censo de 1810, foi arrolado como Comandante do Forte de Nossa Senhora do Monteserrate; era negociante e possuía oito escravos; tinha 58 anos de idade e era casado com Bárbara Joaquina Ribeiro de Andrada, filha do negociante Bonifácio José de Andrada e irmã de José Bonifácio de Andrada e Silva, António Carlos Ribeiro de Andrada Machado e Silva e Martim Francisco Ribeiro de Andrada.[413]

Tratava-se de negociante e pessoa pública importante na vila de Santos. Recebia correspondências dos governadores da capitania não somente pelo cargo de Capitão-mor, mas também pela sua ocupação. É interessante mencionar uma carta enviada pelo Secretário de governo do Capitão-General Bernardo José Maria de Lorena e Silveira ao Comandante da Praça de Santos, Manoel Joze da Graça, na qual ordena que Francisco Xavier da Costa Aguiar e mais dois indivíduos que não subscreveram "o papel sobre a contribuição do novo Cam[inh]o" deveriam comparecer à presença do governador.[414] Em outra oportunidade, a mando do Capitão-General António José da Franca e Horta, o Capitão-mor de Conceição de Itanhaém, Antonio Gonçavez Neves, deveria providenciar, junto a um terceiro, um carregamento de cinquenta dúzias de tabuado para soalho, de madeiras como guanandi, canela vermelha e canela branca. Seu propósito estava relacionado a uma expedição destinada a Moçambique a fim de trazer escravos para a capitania. O interessado na negociação, o Capitão-mor Francisco Xavier da Costa Aguiar, seria o comprador e faria a remessa dos custos da negociação àquele que vendesse o material.[415]

O nome de Francisco Xavier da Costa Aguiar novamente surgiu em outro documento, desta feita, num requerimento do ano de 1801, onde solicitava por parte do Príncipe -Regente que se viu envolvido numa negociação, na qual fora ludibriado. Arrematara em hasta pública uma galera denominada Vênus Triunfante, tornada, depois, Carlota Divertida, a qual era de seu sócio, João António Gomes Camacho. No entanto, este último dirigiu-se para o reino e não assinou a escritura, transmitindo a propriedade. Processou o devedor "sob pena de

---

[413] Para as várias funções e cargos ocupados por Francisco Xavier da Costa Aguiar, cf. nota 85 do capítulo primeiro desta dissertação.

[414] Esse caminho, cogitado no governo de Bernardo José Maria de Lorena e Silveira seria alternativo ao Caminho do Mar e visava a facilitar, principalmente, a travessia entre a ilha de São Vicente e o continente. [Carta de 10 de maio de 1797] P.ª o Comand.ᵉ da Praça de Santos, Do Secretr.º [Jose Romão Jeunot]. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação official de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo, Duprat & Comp., 1924, vol. 46, p. 364.

[415] [Carta] CCXCII [de 18 de agosto de 1805] Para o Capmor .da Conceição[Antonio Gl'z Neves], Sobre as providências necessarias ao desembarque de escravos vindos de Moçambique. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Edição do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo, 1937, vol. 56, pp. 29-30, 87-88.

arrematação da galera em praça pública", contudo, a situação não se resolveu. Não lhe restou alternativa a não ser pedir ao Príncipe-Regente que avisasse qualquer juiz com o fim de proceder o embargo da embarcação. Não sabemos se Francisco Xavier da Costa Aguiar teve sua petição atendida. Contudo, o mais importante é ressaltar a compra do navio, o que denota, além do poder econômico, uma necessidade de despachar seus produtos para outros portos e adquirir independência em relação aos fretes e aos prazos para despachar mercadorias.

Por fim, João Xavier da Costa Aguiar, seu irmão, também era bem relacionado. Era cunhado do Coronel Luís António de Souza, que tinha casa comercial na vila de Santos. Em 1806, ambos formaram sociedade para arrematarem os cruzados do sal da capitania, em oposição à sociedade formada por José Vaz de Carvalho e José António Vieira de Carvalho. Segundo missiva do governador José António da Franca e Horta que dá a notícia da formação das sociedades, Luís António de Souza tinha a maior "caza de Negocio q. há nesta Capitania, possuindo muitos Engenhos de Assucar com hum avultado N.o de Escravatura", enquanto João Xavier da Costa Aguiar era "hum dos Negociantes sólidos da Villa de Santos".[416]

Segundo Ricardo Felipe di Carlo, João Xavier manteve relação estreita com o irmão ao cuidar dos negócios na ausência dele e através de "mútua colaboração financeira".[417]

Em 1798, fora recenseado como capitão de milícias, vivendo de negócios e comissões. No ano de 1802 administrava o correio da vila.[418] Para o ano de 1822, possuía quinze escravos e era agregado Comandante de Milícias. Como negociante, era correspondente comercial de seu sogro, Antônio Paes de Barros, senhor de engenho.[419]

Constavam como negociantes de açúcar no ano de 1802, João Baptista da Silva Passos, Manuel Pereira Braga, o Coronel Luís António de Souza, José Carvalho da Silva e João Antonio Freitas Guimaraens.[420] Desses, apenas João Baptista da Silva Passos e o Coronel Luís António de Souza não subscreveram aquela representação contra o subsídio literário. Este último não o fez, decerto porque residia em São Paulo, apesar de ter seus negócios em Santos.

É importante citar a presença, naquela relação dos negociantes da vila de Santos que possuíam embarcações, de Izidoro Nicolau de Brito. Apesar de ser um nome desconhecido para nós em toda a documentação que compulsamos, não parecia ser desprezível sua condição

---

[416] [Carta] 9 [Para o] Exmo Sr Luiz de Vaz.^{cos} e Sz.^{a}; S. Paulo de 9br.^{o} de 1806. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*. São Paulo: Editora Unesp/Edições Arquivo do Estado, vol. 94, pp.241-242.
[417] DI CARLO, Ricardo Felipe. Op. cit. p. 237.
[418] Ibidem loc. cit.
[419] ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Maço de população da vila de Santos do ano de 1822. Rolo 003.
[420] Ibidem, p. 84.

econômica. Possuía seis embarcações: a corveta Vitória, o bergantim Delfina, as sumacas Casqueiro, Penedo, [ilegível] e Marimbondo. Três delas estavam em Santa Catarina, as outras conduziram tropas a diferentes destinos.[421] No censo de 1810, estava domiciliado à Rua do Peixe; era solteiro, tinha 46 anos de idade e sua profissão era negociante. Possuía apenas três escravos e residia com seus agentes.[422]

Não tivemos a pretensão de tratar de todos os negociantes da vila de Santos. Infelizmente, para a maioria, não temos informações e dados mais precisos. O objetivo parcial que tínhamos em conta era tentar apresentar uma visão diversa daquela apresentada pela obra de Maria Thereza Schorer Petrone, apoiada nos relatos de autoridades das vilas de São Sebastião e Ubatuba,[423] e, ao mesmo tempo, distanciar-se das alegações que apresentam o corpo do comércio da vila de Santos como produto da centralização das exportações da capitania naquele porto, decisões tomadas pelos Capitães-Generais Bernardo José Maria de Lorena e Silveira e António José da Franca e Horta. É perceptível, pela documentação apresentada e tomando em consideração alguns dados da década de 1760 e dos primeiros anos do século XIX, que os negociantes da vila de Santos estiveram além da simples monopolização das exportações da capitania naquele porto.[424] A primeira década do século XIX e as respectivas posições dos vários indivíduos permitem-nos chegar a essa hipótese. Se o paradigmático ano de 1808 não marcou o início do corpo comerciante da vila de Santos, é possível indicar que deve tê-lo conduzido a outro patamar.

3.4. CONSOLIDAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Para apresentarmos um quadro sobre a consolidação do porto da vila de Santos como principal da capitania de São Paulo, utilizaremos dados obtidos a partir de informações presentes nos mapas de exportação do porto da vila de Santos. Da mesma forma que os mapas de embarcação e os mapas de carga, apresentam lacunas e referem-se a poucos anos do século

---

[421] Relaçaõ das pesoas existentes neste Porto proprietarios de Embarcaçoens [ilegível] mais os seus destinos q. por ordem do Illmo. Ex.mo Sr. Me foi pedido em data de 10 de Agosto de 1809. ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C0248; Maço 18 Pasta 2; Doc. 106 B.

[422] ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Maço de população da vila de Santos do ano de 1810. Rolo 002.

[423] PETRONE, Maria Thereza Schorer. Op. cit. pp. 142-149.

[424] Ideia já aventada por Renato de Mattos na sua Dissertação de Mestrado. MATTOS, Renato de. *Política, Administração e Negócios: A capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788 – 1808)*. 2009. 220 fl. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, pp. 169-171.

XIX. Demonstramos, em momento anterior, a dificuldade em obter dados anteriores ao biênio1798-99.

Os mapas de exportação, na forma como os utilizaremos aqui, nos permitirá perceber se houve evolução no comércio exportador da capitania e, ao mesmo tempo, se ocorreu uma consolidação do porto da vila de Santos como principal porto da capitania de São Paulo, abrindo-se para a possibilidade de uma intermitência nos valores comercializados.

O primeiro ano para o qual obtivemos informações foi o de 1801, apresentadas no trabalho de Ricardo Felipe di Carlo. Os dados são apresentados para as duas modalidades de intercâmbio: exportação e importação. A exportação para esse ano está nos dados da Tabela 45 e a importação na Tabela 46.

Tabela 45 – Exportações do porto da vila de Santos no ano de 1801 – Valores em Réis

Localidade	Valores	%
Bahia	42:532$500	24,2%
Cananéia	$460000	0,3%
Demais localidades	10:732$577	6,1%
Guaratuba	$6660	0,0%
Iguape	2:051$000	1,2%
Lisboa	56:800$000	32,3%
Paranaguá	8:790$660	5,0%
Rio de Janeiro	46:651$798	26,6%
Rio Grande	7:564$300	4,3%
São Sebastião	$14975	0,0%
Total	**175:694$470**	**100,0%**

Fonte: DI CARLO, Ricardo Felipe. Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836. Dissertação de mestrado. São Paulo: FFLCH/USP, 2007, p. 252.

Tabela 46 – Importações do porto da vila de Santos no ano de 1801 – Valores em Réis

Localidade	Valores	%
São Sebastião	$466568	0,5%
Iguape	$230500	0,2%
Paranaguá	$423000	0,4%
Ubatuba	$445020	0,4%
São Francisco do Sul	$460000	0,4%
Angra dos Reis	$440000	0,4%
Demais	99:483$175	97,6%
Total	**101:948$263**	**100,0%**

Fonte: DI CARLO, Ricardo Felipe. Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836. Dissertação de mestrado. São Paulo: FFLCH/USP, 2007, p. 252.

O primeiro ponto a ser observado é a superioridade das exportações em relação às importações, aproximando-se do dobro do valor. Nas exportações, temos a presença de Lisboa como única localidade ultramarina. As demais referem-se ao comércio de cabotagem. Para esse ano, infelizmente, o montante da importação foi escamoteado na rubrica "Demais", impossibilitando uma percepção mais clara das localidades das quais a vila de Santos mais importou. Suspeitamos que a composição dessa rubrica tenha, ao menos, a presença do Rio de Janeiro e de Lisboa.

No tocante à exportação, se comparada ao ano anterior, houve uma redução no valor total. Do ponto de vista do comércio em geral, ainda são valores tímidos, mas que se adequam ao ritmo econômico da capitania como um todo. A lavoura exportadora ainda se estabilizava e os efeitos benéficos do novo Caminho do Mar ainda se faziam sentir.

Por outro lado, para 1816, ano subsequente para os quais possuímos dados, comparadas às de 1801, exportação e importação cresceram, respectivamente, 171,5% e 666,3%. O crescimento foi exponencial porque não temos dados de anos mais próximos, e por isso, deve ser relativizado. Além disso, do ponto de vista histórico e conjuntural, trata-se de outra época, marcada pela inflexão do ano de 1808. Mas, afastando-se da absolutização dos dados, e olhando-os por uma perspectiva qualitativa, trata-se, sem dúvida, de um crescimento substancial. Os dados estão presentes nas Tabelas 47 e 48.

Tabela 47 – Exportações do porto da vila de Santos no ano de 1816 – Valores em Réis

Localidade	Valores	%
Lisboa	35:893$000	7,5
Bahia	6:521$400	1,4
Rio de Janeiro	274:808$000	57,6
Iguape	6:336$000	1,3
Rio Grande	25:032$800	5,3
São Sebastião	$504000	0,1
Porto	56:003$900	11,7
Pernambuco	27:741$000	5,8
Santa Catarina	1:745$700	0,4
Buenos Aires	38:820$600	8,1
Rio de São Francisco	3:695$450	0,8
Total	**477:101$850**	**100**

Fonte: DI CARLO, Ricardo Felipe. Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836. Dissertação de mestrado. São Paulo: FFLCH/USP, 2007, p. 252.

Tabela 48 – Importações do porto da vila de Santos no ano de 1816 – Valores em Réis

Localidade	Valores	%
São Sebastião	3:445$200	0,4
Iguape	14:629$600	1,9
Paranaguá	3:292$600	0,4
Ubatuba	2:299$000	0,3
Santa Catarina	$680000	0,1
Pernambuco	36:861$775	4,7
Bahia	29:678$020	3,8
Rio de Janeiro	561:794$610	71,9
Vila Bela	$454800	0,1
Porto	38:070$120	4,9
Lisboa	29:988$460	3,8
Buenos Aires	12:401$000	1,6
Parati	$125000	0,0
São Francisco	6:335$0000	0,8
Rio Grande	$584400	0,1
Contiguiba	1:563$250	0,2
Figueira	39:040$000	5,0
Total	**781:242$835**	**100**

Fonte: DI CARLO, Ricardo Felipe. Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836. Dissertação de mestrado. São Paulo: FFLCH/USP, 2007, p. 253.

As importações ultrapassaram em muito as exportações. O valor destas foi equivalente a, aproximadamente, 60% do montante das primeiras. Para os anos seguintes, para os quais possuímos dados, apenas em 1818 a exportação é maior que a importação. É pertinente notar o papel do Rio de Janeiro nas duas modalidades: mais da metade das exportações e mais de dois terços das importações do porto de Santos. São valores consideráveis e demonstram a presença, naquele momento, mais que secular do centro gravitacional do Rio de Janeiro em relação a Santos, ou, em outras palavras, da economia do Rio de Janeiro em relação à economia paulista. É possível inferir que parte do desequilíbrio entre exportação e importação tenha sido provocada, justamente, pela posição do Rio de Janeiro na tábua de comércio de Santo, pois a importação do Rio de Janeiro foi mais que o dobro da exportação.[425]

Para a outra parte do Reino Unido, foram enviados produtos equivalentes a um quinto. Em relação à importação, os resultados das demais localidades são insignificantes.

Em 1818, continuou a escalada dos valores movimentados em Santos, ressaltando apenas a pequena redução das importações em relação a 1816. Exportação e importação mantiveram uma relação de equilíbrio, decerto porque esse equilíbrio também pode ser verificado nos valores da capitania do Rio de Janeiro, novamente maior importadora e exportadora na tábua de comércio de Santos. É o que se depreende das Tabelas 49 e 50.

[425] Maximiliano Mac Menz informa que o ano de 1818 apresentou superávit em razão de uma grande safra de açúcar. MENZ, Maximiliano M. Centro e periferias coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818). *Revista de História*, Brasil, n. 154, p. 251-266, june 2006. ISSN 2316-9141. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/19028/21091>. Acesso em: 25 oct. 2014, p. 258.

Tabela 49 – Exportações do porto da vila de Santos no ano de 1818 – Valores em Réis

Localidade	Valores	%
Porto	159:757$400	20,7%
Lisboa	31:643$200	4,1%
Maranhão	5:745$800	0,7%
Pernambuco	14:044$320	1,8%
Bahia	30:421$560	3,9%
Rio de Janeiro	480:739$700	62,3%
São Sebastião	99$600	0,0%
Iguape	5:313$540	0,7%
Paranaguá	8:269$940	1,1%
Rio de São Francisco	3:047$960	0,4%
Santa Catarina	1:469$600	0,2%
Rio Grande	10:502$840	1,4%
Porto Alegre	5:303$300	0,7%
Buenos Aires	14:944$700	1,9%
Total	**771:353$460**	100,0%

Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. São Paulo: Tipographia do Globo, 1943, p. 57.

Tabela 50 – Importações do porto da vila de Santos no ano de 1818 – Valores em Réis

Localidade	Valores	%
Porto	96:211$240	12,7%
Figueira	22:092$000	2,9%
Lisboa	41:701$100	5,5%
Pernambuco	4:473$000	0,6%
Bahia	58:658$540	7,7%
Espírito Santo	529$600	0,1%
Rio de Janeiro	510:135$280	67,2%
Ubatuba	972$000	0,1%
Vila Bela	1:755$000	0,2%
São Sebastião	13$885700	1,8%
Iguape	2:131$500	0,3%
Paranaguá	4:710$800	0,6%
Rio de São Francisco	1:489$000	0,2%
Santa Catarina	421$200	0,1%
Total	**759:165$960**	100,0%

Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. III. São Paulo: Tipographia do Globo, 1943, p. 51.

É importante frisar, nas exportações, o montante da cidade do Porto, com mais de um quinto do total. Nas importações, seu valor se mostrou substancial se comparado ao das demais localidades. Tanto na exportação quanto na importação, os valores das outras localidades não são significativos.

Em 1819, o crescimento da exportação e da importação, tomando como base o ano anterior, são semelhantes: 13,47% e 17,53%, respectivamente. Os valores estão presentes nas Tabelas 51 e 52.

Tabela 51 – Exportações do porto da vila de Santos no ano de 1819 – Valores em Réis

Localidade	Valores	
Porto	64:619$000	7,4%
Lisboa	55:601$600	6,4%
Ilha Terceira	1:698$400	0,2%
Pernambuco	12:705$600	1,5%
São Matheus	120$800	0,0%
Bahia	40:890$020	4,7%
Caravelas	90$200	0,0%
Rio de Janeiro	633:366$400	72,4%
São Sebastião	1:618$800	0,2%
Iguape	5:253$140	0,6%
Paranaguá	2:787$200	0,3%
Rio de São Francisco	966$820	0,1%
Laguna	1:762$430	0,2%
Santa Catarina	12:570$420	1,4%
Rio Grande	24:867$600	2,8%
Porto Alegre	3:839$200	0,4%
Montevidéu	12:515$800	1,4%
Total	**875:273$430**	100,0%

Fonte: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Mappa da importação e exportação do Porto de Santos no anno de 1819. Lata C 0321, maço 79, pasta 1, doc. 170.

Tabela 52 – Importações do porto da vila de Santos no ano de 1819 – Valores em Réis

Localidade	Valores	
Porto	42:583$500	4,8%
Lisboa	24:871$880	2,8%
Cabo Verde	4:755$600	0,5%
Pernambuco	18:526$200	2,1%
Bahia	53:521$980	6,0%
Espírito Santo	1:424$400	0,2%
Rio de Janeiro	713:788$970	80,0%
Parati	156$000	0,0%
Ubatuba	1:627$000	0,2%
Vila Bela	2:139$600	0,2%
São Sebastião	8:659$500	1,0%
Iguape	957$800	0,1%
Paranaguá	568$600	0,1%
Rio de São Francisco	10:011$800	1,1%
Laguna	1:512$400	0,2%
Santa Catarina	6:394$000	0,7%
Montevidéu	777$600	0,1%
Total	**892:276$830**	**100%**

Fonte: ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Mappa da importação e exportação do Porto de Santos no anno de 1819. Lata C 0321, maço 79, pasta 1, doc. 170.

O peso nos valores totais de ambas as modalidades continua sendo do Rio de Janeiro. Nesse ano em particular atinge os maiores percentuais, 72,4% para a exportação e 80,0% para a importação. A cidade do Porto, Lisboa e a capitania da Bahia foram as localidades que se destacaram nas duas modalidades, contudo, seus valores foram valores pequenos se comparados ao espaço ocupado pelo Rio de Janeiro na tábua de comércio do porto de Santos. Apesar da diversificação das localidades, o comércio realizado com elas foi de pouca monta.

Para o último ano, 1821, temos uma disparidade de valores. Um quadro de queda das exportações e aumento substancial das importações, como se pode verificar nas Tabelas 53 e 54.

Tabela 53 – Exportações do porto da vila de Santos no ano de 1821 – Valores em Réis

Localidade	Valores	%
Bahia	22:662$200	3,9
Buenos Aires	17:595$800	3,0
Cananéia	1:562$400	0,3
Guaratuba	$48800	0,0
Iguape	3:312$500	0,6
Laguna	$862400	0,1
Lisboa	22:166$200	3,8
Moçambique	2:878$000	0,5
Montevidéu	24:585$000	4,3
Paranaguá	3:657$000	0,6
Pernambuco	20:646$400	3,6
Porto	80:730$500	14,0
Porto Alegre	10:592$400	1,8
Rio de Janeiro	348:556$000	60,3
Rio Grande	9:683$400	1,7
Santa Catarina	8:376$500	1,4
Total	**577:879$500**	**100**

Fonte: DI CARLO, Ricardo Felipe. Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836. Dissertação de mestrado. São Paulo: FFLCH/USP, 2007, p. 252.

Tabela 54 – Importações do porto da vila de Santos no ano de 1821 – Valores em Réis

Localidade	Valores	%
Assú	2:655$000	0,2
Bahia	77:599$700	6,5
Buenos Aires	6:665$660	0,6
Cabo Verde	4:000$000	0,3
Guaratuba	800$000	0,1
Iguape	13:274$000	1,1
Laguna	1:262$000	0,1
Lisboa	30:273$100	2,5
Moçambique	47:800$000	4,0
Montevidéu	3:274$000	0,3
Paranaguá	3:838$800	0,3
Pernambuco	10:557$200	0,9
Porto	90:256$710	7,6
Rio de Janeiro	883:634$840	74,0
Santa Catarina	6:764$000	0,6
São Sebastião	7:924$800	0,7
Ubatuba	1:956$000	0,2
Vila Bela	2:261$200	0,2
Total	**1.194:797$010**	**100**

Fonte: DI CARLO, Ricardo Felipe. Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836. Dissertação de mestrado. São Paulo: FFLCH/USP, 2007, p. 253.

A exportação reduziu-se em relação ao ano anterior em 33,97%, enquanto a importação cresceu 33,90%. Impressiona não somente os valores em relação aos anteriores, mas também os percentuais muito parecidos. O Rio de Janeiro reduz sua participação nas exportações de 72,4% para 60,3%. Mas os valores relativos por si só conduzem ao erro. Se tomarmos os montantes, temos uma redução de 633:366$400 Réis em 1819 para 348:556$000 Réis, queda de 44,96%. Contudo, na importação, a situação é inversa. Apesar da queda nos valores relativos, de 80% para 74%, o montante importado foi maior, o que gerou uma alta de 23,79% relativo ao valor de 1819.

Na exportação, destacou-se além do Rio de Janeiro o porto do Rio Grande, para qual Santos enviou 14% do montante das exportações; na importação, a cidade do Porto, com 7,6% do valor total das importações.

Apesar de não termos informações para explicar a queda tão brusca de 1819 para 1821, pudemos perceber que ela esteve ancorada na diminuição das compras do Rio de Janeiro em relação a Santos. Por outro lado, manteve-se a tendência de crescimento do valor das importações do porto de Santos.

É possível aduzir que excetuando momentos excepcionais, o porto de Santos mantinha uma relação de equilíbrio entre exportação e importação, sempre pendendo para essa última. Possivelmente, esses momentos excepcionais estavam relacionados aos movimentos das relações entre Santos e Rio de Janeiro, como tivemos oportunidade de perceber, pois grande parte do montante dos valores das duas modalidades estava atada àquelas conexões. E essas oscilações estavam relacionadas ao montante de açúcar que Santos enviava para aquela localidade. Se tomarmos os anos de 1816 e 1821, onde os déficits foram maiores, Santos exportou para o Rio de Janeiro 121.823 e 179.738 arrobas, respectivamente; se analisarmos 1818 e 1819, que foram bons anos da perspectiva geral do comércio do porto de Santos, teremos o envio para o Rio de Janeiro de 219.333 e 318.612 arrobas de açúcar, respectivamente, demonstrando que, ao menos, parte desse déficit estava relacionado aos montantes de açúcar enviados.

A situação não se tornava pior da perspectiva do comércio em geral porque Santos obtinha valores de outras praças através do envio do açúcar e de outras mercadorias, o que permitia certa compensação nos valores.

Se os dados apresentados mostram uma inegável evolução, não somente do porto de Santos, mas da capitania de São Paulo, tanto do ponto de vista da atividade comercial quanto da agricultura, por outro lado apresentam uma capitania em processo gradual de enriquecimento; pois se todas as mercadorias e gêneros obtidos não eram consumidos dentro das suas fronteiras, certamente parte deles era enviada para as capitanias adjacentes, demonstrando vigor não somente por meio do comércio marítimo, mas também através do terrestre que ligava capitanias como Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Santa Catarina, Rio Grande e o próprio Rio de Janeiro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O que podemos obter como aproximação em relação ao que foi apresentado, é que a vila de Santos entre o final do século XVII e o século XVIII transformou-se muito pouco. Mudou, com o decorrer do tempo, a própria posição da vila em relação à sua função e também à jurisdição a qual estava subordinada; nisto, acompanhou as diversas configurações da capitania de São Paulo e de seu território. Ora pertenceu ao Rio de Janeiro, ora pertenceu a São Paulo, ora foi quase "capital" quando esta se tornou comarca do Rio de Janeiro e se estabeleceu a jurisdição do governador da praça de Santos.

No momento das descobertas auríferas nos territórios que depois seriam Minas Gerais, Santos era o porto que fazia contato entre as minas e o Rio de Janeiro, pois era a partir dele que se enviava parte dos quintos para o principal porto meridional. Naqueles primeiros anos, antes da abertura do caminho que ligou as minas diretamente ao Rio de Janeiro, a vila de Santos aparentemente se beneficiou do trânsito do ouro pelo seu porto. Depois daquele evento, parece que a vila retomou sua normalidade pois, pelo que se depreende das informações obtidas em alguns documentos, a movimentação marítima e comercial resumiu-se ao comércio ordinário de cabotagem com várias regiões da América portuguesa e ao recebimento de manufaturas para o abastecimento do interior da capitania.

Entre o fim da década de 1710, logo após a abertura do caminho de Garcia Pais e 1765, quando foi restaurada a autonomia da capitania reconhecemos que existe um hiato historiográfico que necessita ser preenchido. Em vez de reafirmar a tese da decadência de São Paulo e, por consequência, a do porto de Santos, preferimos equacionar os termos do problema. Como já aventamos, existe uma historiografia realizada nos últimos anos que mostra um dinamismo mercantil da cidade de São Paulo entre o final do século XVII e as primeiras décadas do século XVIII, processo que seria constante e que traria elementos para refutar a tese decadentista a respeito da capitania. A base desse processo seria o abastecimento do mercado regional, ou seja, a própria capitania, a região das minas – nas quais se incluem Mato Grosso e Goiás – e o Rio de Janeiro. Por que os efeitos deste mesmo processo não poderiam ser estendidos ao porto de Santos? É preciso matizar que se não havia um comércio direto e pujante com a metrópole isto se daria em virtude de duas razões, ambas inter-relacionadas e que não negam uma a outra, a saber: a inexistência da produção de algum gênero de exportação em evidência no mercado internacional e que estimulasse o estabelecimento de relações diretas entre a metrópole e esta região da colônia; e o poder galvanizador do porto do Rio de Janeiro

em relação ao comércio de São Paulo e que fazia o porto de Santos gravitar ao seu redor. Quando se alteraram as condições gerais da produção e do comércio da capitania entre o final do século XVIII e início do XIX, São Paulo passou a dispor de gêneros exportáveis demandados pelo mercado internacional e no qual Portugal agia como intermediário da exportação da produção colonial para a Europa. Contudo, o intercâmbio ultramarino era baixo – não obstante os diversos esforços das autoridades coloniais para promove-lo – e o Rio de Janeiro não perdeu a ascendência sobre aquele comércio, como as informações obtidas a partir dos mapas de exportação puderam indicar. Pela própria situação privilegiada em relação ao comércio com Portugal, o Rio de Janeiro atuava como intermediário entre a produção paulista e o mercado europeu, da mesma forma que intermediava a produção das fábricas portuguesas com o seu mercado consumidor na capitania de São Paulo. Portanto, não se alterou uma tendência que já se desenhava pelo menos desde o final do século XVII em relação comércio marítimo de São Paulo, mesmo que tenham surgido iniciativas da Coroa para fomentar o comércio ultramarino.

Quando a capitania foi restaurada, mudou-se o seu *status* perante a Coroa portuguesa. Com todos os incentivos advindos daquela nova condição, onde o desenvolvimento da agricultura e do comércio estavam umbilicalmente ligados ao crescimento populacional e às necessidades de defesa das partes meridionais da América portuguesa ante as investidas das potências inimigas, a capitania de São Paulo e o porto de Santos adquiriram uma nova configuração com o consequente processo de desenvolvimento. Essa modificação da posição da capitania de São Paulo e, consequentemente, do porto da vila de Santos, pôde ocorrer em razão da existência de terras férteis no interior da capitania, excelentes, naquela conjuntura, para a produção de açúcar, o qual se aclimatou muito bem. Apesar de o açúcar ter sido o produto predominante, as terras de *serra acima* produziram uma variedade de efeitos, entre os quais se destacaram os alimentos, ou gêneros de subsistência, extremamente requisitados numa época de crescimento populacional. Esta condição estava em consonância com as linhas gerais das contradições e da evolução da crise do Antigo Sistema Colonial.

A cidade de São Paulo, apesar de não estar voltada para a agricultura, tinha nos seus arrabaldes uma produção agrícola que não pode ser desconsiderada. Mas sua posição primeva e privilegiada, como ponto de partida e chegada de um sem-número de caminhos, além da existência de uma corporação de negociantes com capitais suficientes para investir nas esferas da produção e da circulação, foi fundamental para que realizasse e concentrasse as relações entre o litoral e o interior, auferindo, seu corpo negociante, as vantagens daí advindas.

Santos, na *marinha*, beneficiou-se das condições privilegiadas de seu porto e da existência, também, de negociantes com recursos suficientes para fazer funcionar um intercâmbio com várias regiões, como a própria América portuguesa, a América espanhola e o Ultramar. Apesar da presença ofuscante do porto do Rio de Janeiro e do seu mercado consumidor em expansão, não pode ser desconsiderada a força da praça e porto da vila de Santos na viabilização do comércio da capitania.

Apesar das dificuldades, todas essas partes, até então estanques, encontraram no Caminho do Mar, o eixo necessário para a realização de suas potencialidades. Não se pode negar que o caminho reformado teve papel decisivo para fazer crescer a produção das terras agricultáveis do interior e, consequentemente, o volume de comércio realizado no porto de Santos.

Isto ficou mais patente, não obstante a inexistência de dados sobre a exportação do período anterior à construção do Caminho do Mar, entre os últimos anos do século XVIII e as duas primeiras décadas do século XIX. Além das informações a respeito da exportação e importação, as diversas memórias e relatos e a correspondência administrativa demonstraram uma inequívoca evolução da agricultura paulista e o consequente aumento dos fluxos comerciais, centralizados em grande parte no porto de Santos. Na vila de Santos, a materialização desses estímulos ocorreu na sua população, a qual sofreu aumento em todos os contingentes, livres e escravos; na diversificação das atividades econômicas, apesar da preponderância de ocupações de caráter urbano; e no aumento e enriquecimento dos homens envolvidos na sua principal atividade, o comércio portuário.

No âmbito do comércio exportador mesmo, cresceram os volumes comercializados: quantidade e variedade de gêneros ampliaram-se a cada ano; os valores obtidos nas mercadorias seguiram a mesma tendência, comprovando que Santos, de apenas mais um entre os vários portos da capitania, passou à condição de principal. Da mesma maneira que as embarcações quando em mar aberto se aproveitam das correntes marítimas e dos ventos favoráveis, o porto de Santos, pelo seu potencial e pela conjuntura favorável, suspendeu sua âncora, largou suas velas e, a todo pano, pôs-se a velejar para sua derrota, ou seja, tornar-se a via marítima da capitania de São Paulo.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES MANUSCRITAS

ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO

MAÇOS DE POPULAÇÃO
Maço de população da vila de Santos referente ao ano de 1795.

Maço de população da vila de Santos referente ao ano de 1802.

Maço de população da vila de Santos referente ao ano de 1810.

Maço de população da vila de Santos referente ao ano de 1822.

FUNDO CAPITANIA DOS PORTOS, ALFÂNDEGA E PROVEDORIA DA REAL FAZENDA (1722-1891) – LATAS C0242 e C0248.
Lata C0242; Maço 15; Pasta 3; Doc. 106. Lista dos negociantes desta cidade que comprão açûcares.

Lata C0242; Maço 15; Pasta 3; Doc. 11. Ofício de 29 de junho de 1791 do Juiz de fora de São Paulo de Benguela Antonio da Silva Lisboa informando sobre o envio de 429 escravos para o porto de Santos e assuntos conexos.

Lata C0242; Maço 15; Pasta 3; Doc. 11. Lista da Avença dos Escravos q' vaõ carregados na Curveta Snr. dos Passos, Cap.m Sebastiaõ Joze de Vasconc.os, q' deste porto partte p.a o de Santos.

Lata C0242; Maço 15; Pasta 3; Doc. 29. Ofício de 22 de julho de 1814 do Juiz da alfândega de Santos, João de Souza Pereira Bueno ao governador interino da capitania.

Lata C0248; Maço 18 Pasta 2; Doc. 31.[img. 25]; Carta de 26 de [ilegível] de 1798, de Caetano Joze da Silva para o governador da capitania.

Lata C0248; Maço 18 Pasta 2; Doc. 90.[img. 118]; Carta de 27 de setembro de 1808, do governador da Praça de Santos, Balthazar Jozé da Silva Caetano Joze da Silva para os governadores interinos da capitania.

Lata C0248; Maço 18 Pasta 2; Doc. 106 B.[img. 133]; Relaçaõ das pesoas existentes neste Porto proprietarios de Embarcaçoens [ilegível] mais os seus destinos q. por ordem do Illmo. Ex.mo Sr. Me foi pedido em data de 10 de Agosto de 1809

PROJETO RESGATE DE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA BARÃO DO RIO

COLEÇÃO SÃO PAULO
Caixa 39; Doc. 3205; Conselho Ultramarino – Brasil – São Paulo; 12 de julho de 1788

Carta (Cópia da) da Junta da Fazenda Real de São Paulo para (D. Maria I), dizendo que os rendimentos da Real Fazenda não chegam para as despesas da capitania...

Caixa 39; Doc. 3209; C. U.; São Paulo 2 de agosto de 1788;
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 Melo 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 Antônio Apolinário da Silveira.

Caixa 39; Doc. 3255; AHU-C. U.; São Paulo, 3 de setembro de 1789;
Mapa da carga transportada da vila de Santos para Lisboa pelo navio Santos Mártires Triunfo do Mar, de que é capitão Antônio Luis da Piedade, em 1789. (Santos). (ant. a 1789 Setembro 3).

Caixa 39; Doc. 3256; AHU-C. U.; São Paulo, 6 de setembro de 1789;
Carta do (juiz de fora da vila de Santos), José António 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...

Caixa 11; Doc. 532; AHU-C. U.: São Paulo, 17 de março de 1788; AHU_ACL_CU_023, Cx. 11, D. 532.
Ofício do juiz de fora da praça de Santos, José Antonio Apolinario da Silveira, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro sobre a ordem que mandou para que a galera Santa Rita continuasse 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 pela Fazenda Real.

Caixa 11; Doc. 566; AHU-C. U.: São Paulo, 15 de fevereiro de 1792; AHU_ACL_CU_011, Cx. 11, D. 566.
Assento que se fez em Junta de 23 de Junho de 1789, sobre o dinheiro que se achava no Cofre dos defuntos, iauzentes da Villa de Santos, pertencente á herança de Pedro Machado, para ser aplicado por imprestimo á factura do caminho que vai desta Cidade para a dita Villa.

Caixa 13; Doc. 661; AHU-C. U.: São Paulo, 27 de outubro de 1796; AHU_ACL_CU_023, Cx. 13, D. 661.
Aviso (cópia) do [secretário de estado da Marinha e Ultrmar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho ao governardor e capitão general da capitania de São Paulo, Martinho de Melo Castro e Mendonça, ordenando que adote as mesmas medidas tomadas pelo ex-governador e capitão general da capitania de São Paulo, conde de Sarzedas, Bernardo José Maria da Silveira e Lorena.

Caixa 13; Doc. 649; AHU-C. U.: São Paulo, 2 de setembro de 1796 [ant.]; AHU_ACL_CU_023, Cx. 13, D. 649.
Requerimento de Antonio dos Santos Amaral, João Gonçalves dos Santos, capitão Manuel Antonio Pereira Lima e do capitão Manuel Gonçalves Guimmarães, à rainha [D. Maria I], solicitando ordens para não se fazerem escala no porto de Santos.

Caixa 15; Doc. 722; AHU-C. U.: São Paulo, 2 de setembro de 1796 [ant.]; AHU_ACL_CU_023, Cx. 15, D. 722.

Ofício do governado e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Souza Coutinho sobre a capacidade dos negociantes do comércio para exercerem os postos milicianos.

Caixa 15; Doc. 746; AHU-C. U.: Lisboa, 4 de setembro de 1800; AHU_ACL_CU_023, Cx. 15, D. 746.
Carta Régia do príncipe regente D. João aos oficiais da câmara da cidade de São Paulo, ordenando a nomeação de Bernadim Freire de Andrade para o governo da capitania de São Paulo.

Caixa 16; Doc. 809; AHU-C. U.: São Paulo, 18 de janeiro de 1801; AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, D. 809.
Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Souza Coutinho, comunicando a expedição da ordem que proíbe o desembarque de fazendas que chegaram, por contrabando, do porto de Lisboa.

Caixa 16; Doc. 813; AHU-C. U.: São Paulo, 21 de janeiro de 1801; AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, D. 813.
Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça ao [secretário de Estado da Marinha e ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, comunicando que, nos portos desta capitania, não tem chegado contrabando de navios estrangeiros ou nacionais, e que está pronto para efetuar quaisquer diligência a fim de fazer a devida arrecadação à Junta da Real Fazenda.

Caixa 17; Doc. 842; AHU-C. U.: São Sebastião, 18 de abril de 1801; AHU_ACL_CU_023, Cx. 17, D. 842.
Carta dos oficiais da Câmara da vila de São Sebastião ao príncipe regente [D. João], solicitando a permanência de Antônio Manule de Melo Castro e Mendonça no cargo de governado e capitão general da capitania de São Paulo.

Caixa 19; Doc. 947; AHU-C. U.: São Paulo, 19 de fevereiro de 1803; AHU_ACL_CU_023, Cx. 1, D. 947 [AHU-São Paulo, cx. 18, doc. 6].
Anexo: edital para o comércio entre negociantes de São Paulo e de Lisboa, ofício (cópia), ofício.

Caixa 18; Doc. 937; AHU-C. U.: Santos, 13 de janeiro de 1803; AHU_ACL_CU_023, Cx. 19, D. 937. [AHU-São Paulo, cx. 18, doc. 1].
Representação dos comerciantes da vila de Santos ao príncipe regente [D. João], solicitanto que fossem isentos da contribuição denominada “literária”, que havia sido estabelecida por, governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manoel de Melo Castro Mendonça para fazer frente ao pagamento de novos funcionários tais como cirurugiões, contadores, hidráulicos etc. A vila de Santos já era sobrecarregada por muitos impostos, como se demonstrava em anexo, e, portanto, seus habitantes poderiam ser isentos deste novo imposto.

Caixa 20; Doc. 980; AHU-C. U.: São Paulo, 26 de junho de 1803; AHU_ACL_CU_023, Cx. 20, D. 980. [AHU-São Paulo, cx. 20, doc. 6].
Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao [secretario 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 Pernmabuco.

Caixa 23; Doc. 1051; AHU-C. U.: Paço, 27 de junho de 1804; AHU_ACL_CU_023, Cx. 23, D. 1051. [AHU-São Paulo, cx. 25, doc. 3].
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.

Caixa 29; Doc. 1281; AHU-C. U.: São Paulo, 15 de dezembro de 1806; AHU_ACL_CU_023, Cx. 29, D. 1281. [AHU-São Paulo, cx. 29, doc. 1281].
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.
"Em Provizão de 16 de Dezembro de 1805 aqui junta por Copia foi V. A. R. Servido

Caixa 30; Doc. 1322; AHU-C. U.: São Paulo, 8 de junho de 1807; AHU_ACL_CU_023, Cx. 30, D. 1322. [AHU-São Paulo, cx. 28, doc. 27].
Documentos Letra A (Cópia)

COLEÇÃO MENDES GOUVEIA
Caixa 40; Doc. 3289; AHU-C. U.: Palácio de Nossa Senhora da Ajuda, 6 de junho de 1790.
Ofício (Minuta do) do (ministro e seretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos), Martinho de Melo e Castro para o governador e capitão-general da capitania de São Paulo, Bernardo José (Maria de Lorena (e Silveira), no qual diz que o capitão do navio pertencente a Jacinto Fernandes Bandeira, Antônio Luis da Piedade, deve ser obrigado, por todos os modos a voltar ao Reino com o comando do navio e a não ficar em Santos, como parece ser sua intenção.

Caixa 39; Doc. 3205; AHU-C. U.: São Paulo, 16 de julho de 1788.
Documento nº 1 – Carta do governador da capitania de São Paulo, Bernardo José Maria de Lorena e Silveira para a Rainha, de 12 de julho de 1788.

Caixa 50; Doc. 3898; AHU-C. U.: São Paulo, ca. 1801.
Requerimento do capitão-mor da praça de Santos, Francisco Xavier da Costa Aguiar, ao (Príncipe Regente D. João) comunicando ter arrematado em hasta pública, na mesma vila, a galera Venus Triunfante, hoje Carlota Divertida, em nome de seu sócio João António Gomes Camacho.

Caixa 55; Doc. 4165; AHU-C. U.: Paço, 27 de junho de 1804.
Avizo do (ministro e secretário de Estado, dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos), visconde de Anadia, (João Rodrigues de Sá e Melo Soto-Maior) para o barão de Mossâmedes, (José de Almeida Vasconcelos Soveral e Carvalho) dizendo que o Príncipe Regente (D. João) manda remeter ao Conselho Ultramarino o oficio escrito, em 19 de Fevereiro de 1803, pelo governador e capitão general da capitania de São Paulo, (António José da Franca e Horta) que lhe foi remetido <<em Avizo do Sr. Luiz de Vasconcellos e Souza>>.

Caixa 58; Doc. 4371; AHU-C. U.: Lisboa, 8 de julho de 1805.

Consulta do Conselho Ultramarino sobre a carta do ouvidor de Paranaguá (Parnaguá) relativa à Ordem do governador e capitão-general da capitania de São Paulo (António José da Franca e Horta) expedida em 22 de Junho de 1803 proibindo a exportação dos gêneros entre portos da capitania, sendo apenas levados para o Reino, diretamente ou com escala por Santos.

FONTES IMPRESSAS

ABREU, Manoel Cardoso de. Divertimento admiravel para os historiadores observarem as machinas do mundo reconnhecidas nos sertões da navegação das minas de Cuyabá e Matto Grosso. Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo, vol. VI, 1900-1901. São Paulo, 1902, pp. 253-293.

AGUIAR, Francisco Xavier da Costa. Memoria que mostra a orígem da vílla de Santos e seu estado presente. Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo, vol. XI, 1906. São Paulo: Typographia do Diario Official, 1907, pp. 386-389.

BEYER, Gustavo. Ligeiras notas de viagem do Rio de Janeiro á Capitania de São Paulo, no Brasil no verão de 1813, com algumas notícias sobre a cidade da Bahia e a ilha Tristão da Cunha, entre o Cabo e o Brasil e que foi pouco ocupada. Trad. Sueca. Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo, vol. XII. São Paulo: Typographia do Diario Official, 1908, pp. 275-311.

CASTRO E MENDONÇA, António Manoel de Mello. Memória Econômico-Política da Capitania de São Paulo, 1800. in Anais do Museu Paulista, TOMO XV, SÃO PAULO 1961.

CHICHORRO, Manoel da Cunha Azeredo Coutinho Sousa. Memoria em que se mostra o estado economico, militar e politico da capitania geral de S. Paulo, quando do seu governo tomou posse a 8 de dezembro de 1814 o Illm. e Exm. Sr. D. Francisco de Assis Mascarenhas, Conde de Palma do Conselho de S. A. Real e do de sua Real Fazenda com notas historicas e additamento, pelos quaes se mostra em esboço o estado da mesma capitania no governo do sobredito Exm. Sr. Conde por Manoel da Cunha Azeredo Coutinho Sousa Chichorro. Rio de Janeiro: Revista Trimensal do Instituto Historico Geographico e Ethnographico do Brasil. Tomo XXXVI, 2º trimestre de 1873 pp. 197-268.

CLETO, Marcelino Pereira. Dissertação a respeito da capitania de S. Paulo, sua decadencia e modo de restabelecel-a, escripta por Marcellino Pereira Cleto em 25 de outubro de 1782. in: Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro. vol. XXI. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1900.

D'ALINCOURT, Luís. Memória sobre a viagem do porto de Santos á cidade de Cuiabá. Edições do Senado Federal, vol. 69. Brasília: Senado Federal, 2006.

FLORENCE, Hercules. Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829. Trad. bras. Edições do Senado Federal, vol. 93. Brasília: Senado Federal, 2007.

MAWE, John. Travels in the interior of Brazil, particulary in the gold and diamond districts of that country by authority of the Prince Regent of Portugal. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown, Paternoster-Row, 1812.

PEREIRA. João Manso. Copia de huma carta sobre a nitreira artificial, estabelecida na Villa de Santos, da capitania de S. Paulo, dirigida a esta corte por João Manso Pereira, e publicada de ordem de s. Alteza Real o Principe Regente Nosso Senhor, por Fr. José Mariano Velloso. Lisboa, Officina da Casa Litreraria do Arco do Cego, 1800.

SILVA, Danuzio Gil Bernardino da (org.). Os diários de Langsdorff. vol. 2. Trad. Bras. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff/Fiocruz, 1997.

ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO

DOCUMENTOS INTERESSANTES

DOCUMENTOS INTERESSANTES, vol. XXV – PATENTES, PROVISÕES E ORDENS RÉGIAS (1786-1796).
1- Alvará regio de 5 de janeiro de 1785 mandando destruir todas as fábricas existentes no Brazil (p. 70).

2- Officio de 5 de janeiro de 1785, de Martinho de Mello Castro para Luiz de Vasconcellos e Souza, vice-rei do Brazil, sobre o objecto deste Alvará (p. 72).

3- Alvará de 16 de janeiro de 1788 sobre a pesca de balêas (p. 103).

4- Carta de Martinho de Mello Castro, de 6 de junho de 1790, accusando a recepção de outras de Bernardo Jozé de Lorena (p. 104).

5- Carta regia de 27 de agosto de 1792 sobre o Contrato dos Dizimos (p. 118).

6- Carta regia de 27 de agosto de 1792 sobre o contracto das Passagens do Cubatão (p. 119).

7- Copia da carta dada pelo Provedor Sebastião Tinoco, datada de 21 de agosto de 1792 (p. 126).

8- Off.o do Secretario de Estado sobre a remoção dos impostos sobre o sal e o ferro (p. 133).

9- Do secretario de estado sobre o carregamento de um bergantin (p. 151).

10- Petição de q’ faz menção a Ordem supra (p. 152).

11- Provizão da Real Junta do Commercio sobre o pessoal do mesmo bergantim (p. 152).

12- Officio do mesmo S.r Rodrigo de Souza Coutinho exigindo relatórios annuaes com completas informaçoens sobre a Capitania (p. 162).

13- Do mesmo agradecendo os bons serviços do Governad.or de S. Paulo e consultando sobre varias medidas a adoptar (p. 165).

DOCUMENTOS INTERESSANTES, vol. XLV – CORRESPONDÊNCIA RECEBIDA E EXPEDIDA PELO GOVERNADOR DA CAPITANIA DE SÃO PAULO [BERNARDO JOSÉ MARIA DE LORENA E SILVEIRA] (1788-1797).

14- Carta de 16 de outubro de 1788 a Martinho de Mello e Castro (p. 18).

15- Carta de 30 de julho de 1789 a Martinho de Mello e Castro (p. 31).

16- Carta de 3 de setembro de 1789 a Martinho de Mello e Castro (pp. 34-36).

17- Carta de 29 de janeiro de 1790 a Martinho de Mello e Castro (p. 43).

18- Carta de 4 de fevereiro de 1790 a Martinho de Mello e Castro (pp. 45-46).

19- Carta de 4 de fevereiro de 1790 a Martinho de Mello e Castro (p. 46).

20- Carta de 20 de maio de 1790 a Martinho de Mello e Castro (pp. 49-50).

21- Carta de 20 de maio de 1790 a Martinho de Mello e Castro (p. 50).

22- Carta de 10 de setembro de 1790 a Martinho de Mello e Castro (p. 52-53).

23- Carta de 22 de março de 1790 a Martinho de Mello e Castro (p. 57).

24- Carta de 15 de abril de 1791 a Martinho de Mello e Castro (p. 59).

25- Carta de 15 de abril de 1791 a Martinho de Mello e Castro (p. 60).

26- Carta de 31 de outubro de 1791 a Martinho de Mello e Castro (p. 64).

27- Carta de 15 de fevereiro de 1792 a Martinho de Mello e Castro (pp. 70-71).

28- Carta de 15 de fevereiro de 1792 a Martinho de Mello e Castro (p. 71).

29- Carta de 14 de junho de 1792 a Martinho de Mello e Castro (p. 74).

30- Carta de 3 de junho de 1792 à Rainha D. Maria I (pp. 75-76).

31- Carta de 9 de maio de 1791, do Tribunal da Mesa da Consciência e Ordens ao governador de São Paulo, Bernardo José Maria de Lorena e Silveira (pp. 76-78).

32- Carta de 31 de julho de 1792 a Martinho de Mello e Castro (p. 79).

33- Carta de 30 de setembro de 1792 a Martinho de Mello e Castro (p. 80).

34- Carta de 1º de dezembro de 1792 à Mesa da Consciência e Ordens (p. 81).

35- Carta de 6 de março de 1793 a Martinho de Mello e Castro (p. 85).

36- Carta de 16 de junho de 1793 a Martinho de Mello e Castro (p. 96).

37- Carta de 15 de fevereiro de 1794 à Mesa da Consciência e Ordens (p. 99).

38- Carta de 16 de fevereiro de 1794 a Martinho de Mello e Castro (p. 99).

39- Carta de 22 de maio de 1794 a Martinho de Mello e Castro (p. 100).

40- Carta de 24 de maio de 1794 a Martinho de Mello e Castro (p. 101).

41- Carta de 8 de julho de 1794 a Martinho de Mello e Castro (p. 103).

42- Carta de 21 de setembro de 1794 a Martinho de Mello e Castro (pp. 104-105).

43- Carta de 2 de fevereiro de 1795 a Martinho de Mello e Castro (p. 114).

44- Carta de 2 de julho de 1795 a Luiz Pinto de Souza (p. 126).

45- Carta de 20 de abril de 1796 a Luiz Pinto de Souza (pp. 129-130).

46- Carta de 9 de agosto de 1788 a Martinho de Mello e Castro (p. 178).

47- Carta de 21 de maio de 1796 a Luiz Pinto de Souza (p. 189).

48- Carta de 12 de julho de 1796 à Rainha (p. 190).

49- Carta de 12 de setembro de 1796 a Luiz Pinto de Souza (p. 192).

50- Carta de 28 de junho de 1797 a Rodrigo de Souza Coutinho (pp. 201-204).

50- Carta de 21 de abril de 1789, do Vice-rei Luiz de Vasconcellos e Souza (p. 222).
Informa que enviou pela sumaca São Jozé e Nossa Senhora do Carmo o cabra Joaquim Jozé (escravo que estava foragido).

51- Carta de 10 de outubro de 1791 do Vice-rei Conde de Rezende (p. 270).

52- Carta de 6 de dezembro de 1792 do Vice-rei Conde de Rezende (p. 275).

53- Carta de 12 de setembro de 1794 ao Vice-rei Conde de Rezende (pp. 285-286).

54- Carta de 4 de dezembro de 1794 do Vice-rei Conde de Rezende (p. 286).

55- Carta de 30 de dezembro de 1794 ao Vice-rei Conde de Rezende (pp. 286-287).

56- Carta de 12 de Janeiro de 1795 do Vice-rei Conde de Rezende (pp. 291-292).

57- Carta de 16 de abril de 1795 ai Vice-rei Conde de Rezende (pp. 292-293).

58- Carta de 24 de novembro de 1795 do Vice-rei Conde de Rezende (pp. 293-294).

59- Carta de 5 de janeiro de 1796 do Vice-rei Conde de Rezende (p. 301).

60- Carta de 22 de setembro de 1790 da Câmara da cidade de São Paulo (p. 343).

61- Carta de 23 de abril de 1791 da vila de Itú (p. 347).

62- Carta de 6 de outubro de 1792 da Câmara da vila de Itú (pp. 351-352).

63- Carta de 17 de abril de 1793 da Câmara da cidade de São Paulo (pp. 355-356).

64- Requerimento apenso à carta acima (pp. 356-358).

DOCUMENTOS INTERESSANTES, vol. XLVI – OFÍCIOS DO GENERAL BERNARDO JOSÉ DE LORENA AOS DIVERSOS FUNCIONÁRIOS DA CAPITANIA (1788-1795).
65- Carta de 10 de setembro de 1788 ao Capitão-mor Jozé Carneiro dos Santos (p. 22).

66- Carta de 12 de março de 1789 ao Sargento-mor Francisco Aranha Barreto, da vila de Santos (p. 31).

67- Carta de 15 de março de 1789 ao Capitão-mor Vicente da Costa Taques Goes e Aranha, da vila de Itú (p. 32).

68- Carta de 20 de março de 1789 ao Capitão-mor Vicente da Costa Taques Goes e Aranha, da vila de Itú (pp. 34-35).

69- Carta de 7 de abril de 1789 ao Juiz de fora Jozé Antonio Apolinário da Silveira, da vila de Santos (pp.38-39).

70- Carta de 1 de junho de 1789 ao Capitão-mor Manoel Jozé de Faria Lima , da vila de Ubatuba (p. 39).

71- Carta de 8 de junho de 1789 ao capitão-mor da vila de Jundiaí, Antonio Jorge de Godoys (p. 39).

72- Carta de 16 de setembro de 1789 ao Desembargador Ouvidor da Comarca (p. 44).

73- Carta de 15 de outubro de 1789 do Secretário de governo José Romão Jeunot ao Desembargador Ouvidor Francisco Leandro de Toledo Rondon (Rendon) (p. 46).

74- Carta de 16 de dezembro de 1789 ao Juiz de fora da vila de Santos, José Apolinário da Silveira (pp. 53-54).

75- Carta de 1 janeiro de 1790 do Secretário de Governo José Romão Jeunot à Câmara da vila de Ubatuba (p. 56).

76- Carta de 4 de janeiro de 1790 do Secretário de Governo José Romão Jeunot ao

77- Carta de 22 de janeiro de 1790 do Secretário de Governo José Romão Jeunot ao Capitão-mor da vila de Itu, Vicente da Costa Taques Goes e Aranha (p. 60).

78- Carta de 26 de fevereiro de 1790 aos capitães-mores (pp. 67-68).

79- Carta de 9 de abril de 1790 ao Capitão-mor da vila de São Sebastião, Manuel Lopes da Ressurreição (pp. 70-71).

80- Portaria p.a o Cap.am Mor de Guaratingueta não consentir passarem Tropas, e Boyadas pelo Cam.o novo do Certão p.a o Rio de Janr.o (27/09/1790).

81- Carta de 22 de dezembro de 1790 para a Câmara da vila de Paranaguá (pp. 101-102).

82- Carta de 26 de janeiro de 1791 ao Capitão-mor de Paranaguá, José Carneiro dos Santos (p. 105-106).

83- Carta de 5 de abril de 1791 ao Juiz de fora da vila de Santos, Sebastião Luiz Tinoco da Silva (p. 113).

84- Carta de 17 de julho de 1791 do Secretário de Governo, José Romão Jeunot, ao Sargento-mor comandante da praça de Santos, Francisco Aranha Barreto (p. 123).

85- Carta de 1 de agosto de 1791 à Câmara da cidade de São Paulo (p. 125).

86- Copia do que faz menção a carta supra p.a o Cap.m Mor da V.a de Atibaya 9p. 126).

87- Carta de 12 de agosto de 1791 ao Juiz de fora da vila de Santos, Sebastião Luis Tinoco da Silva (pp. 127-128).

88- Carta de 22 de agosto de 1791 ao Capitão-mor da vila de Itu, Vicente da Costa Taques Goes e Aranha (pp. 130-131).

89- Carta de 21 de setembro de 1791 do secretário de governo José Romão Jeunot ao Capitão-mor da vila de São Sebastião, João José da Silva Costa (p. 145).
Havendo cinquenta caixas de açúcar para serem embarcadas, deve o capitão aprontá-las para serem enviadas por meio do navio Santos Mártires, bem como informar o seu estado.

90- Carta de 22 de setembro de 1791 ao Juiz de fora da vila de Santos, Sebastião Luis Tinoco da Silva (pp. 145-146).

91- Carta de 3 de janeiro de 1792 ao Juiz de fora da vila de Santos, Sebastião Luiz Tinoco da Silva (p. 149).

92- Carta de 21 de janeiro de 1792 do secretário de governo, José Romão Jeunot, ao capitão-mor da vila de Itu, Vicente da Costa Taques e Aranha (p. 151).

93- Portr.a p.a o Cap.m Mór da V.a de Itú – Sobre a condução dos assucares p.a a V.a de Santos (pp. 151-152).

94- Carta de 10 de março de 1792 ao capitão-mor da vila de Parnaguá, José Carneiro dos Santos (pp. 157-158).

95- Carta de 24 de março de 1792 ao juiz de fora da vila de Santos, Sebastião Luis Tinoco da Silva (p. 160).

96- Carta de 6 de julho de 1792 do secretário de governo, José Romão Jeunot ao sargento-mor da vila de Mogimirim, Manuel Roiz Ar.a Bellem (p. 171).

97- Carta de 1 de agosto de 1792 ao Juiz de fora da vila de Santos, Sebastião Luis Tinoco da Silva (pp. 174-175).

98- Carta de 25 de agosto de 1792 ao juiz de fora da vila de Santos, Sebastião Luis Tinoco da Silva (p. 177).

99- Carta de 18 de setembro de 1792 do secretário de governo, José Romão Jeunot, ao capitão-mor da vila de Ubatuba, José de Faria Lima (p. 180).

100- Carta de 6 de setembro de 1792 do secretário de governo, José Romão Jeunot, ao tenente Manuel Leite Garcia, destacado na vila de Ubatuba (p. 183).

101- Carta de 3 de dezembro de 1792 ao alferes Joaquim José da Costa da vila de Sebastião (p. 186).

102- Carta de 3 de dezembro de 1792 ao tenente Manuel Leite Garcia, da vila de Ubatuba (pp. 186-187).

103- Carta de 6 de dezembro de 1792 do secretário de governo, José Romão Jeunot, ao capitão-mor da vila de Itu, Vicente da Costa Taques Goes e Aranha (p. 187).

104- Carta de 30 de janeiro de 1793 do secretário de governo ao sargento-mor Francisco Jo´se Monteiro (?) (p. 196).

105- Carta de 10 de abril de 1793 do secretário de governo cão capitão-mor da vila de Cananéia, Leandro de Freitas Sobral (pp. 202-203).

106- Carta de 15 de abril de 1793 ao sargento-mor da vila de Parnguá, Francisco Jozé Monteiro (pp. 203-204).

107- Carta de 16 de abril de 1793 do secretário de governo ao alferes da vila de São Sebastião, Joaquim Jozé da Costa (p. 205).

108- Cartas de 16 de abril de 1793 do secretário de governo ao capitão-mor de Cananéia Leandro de Freitas Sobral e ao sargento-mor de Iguape Antonio da Silva Vianna (p. 205).

109- Carta de 18 de abril de 1793 ao sargento-mor comandante da praça de Santos, Francisco Aranha Barreto (p. 206).

110- Carta de 10 de junho de 1793 do secretário de governo ao sargento-mor comandante da vila de Parnaguá, Francisco Jozé Monteiro (p. 212).

111- Carta de 15 de junho de 1793 ao sargento-mor comandante da vila de Parnaguá, Francisco Joze Monteiro (p. 215).

112- Carta de 14 de julho de 1793 ao sargento-mor da vila de Santos, Joze Pedro Galvão de Moura Lacerda (p. 222)

113- Carta de 14 de agosto de 1793 do secretário de governo ao sargento-mor de Parnaguá, Francisco Joze Monteiro (p. 222).

114- Carta de 23 de setembro de 1793 do Secretário de governo, José Romão Jeunot, ao Comandante da Praça de Santos, Jozé Pedro Galvão de Moura e Lacerda (p. 230).

115- Carta de 23 de setembro de 1793 do Secretário de governo, José Romão Jeunot, ao Sargento-mor comandante de Parnaguá, Francisco Jozé Monteiro (p. 231).

116- Carta de 14 de dezembro de 1793 do secretário de governo ao sargento-mor de Parnaguá, Francisco Jozé Monteiro (p. 243).

117- Carta de 30 de março de 1794 do secretário de governo ao sargento-mor de Parnaguá, Francisco Jozé Monteiro (p. 256).

118- Carta de 11 de julho de 1794 ao Juiz de fora da vila de Santos, Sebastião Luiz Tinoco da Silva (p. 264).

119- Carta de 3 de setembro de 1794 do secretário de governo ao sargento-mor comandante da Praça de Santos, Jozé Pedro Galvão de Moura Lacerda (p. 270).

120- Carta de 19 de setembro de 1794 do secretário de governo ao sargento-mor comandante da Praça de Santos, Jozé Pedro Galvão de Moura Lacerda (p. 271).

121- Carta de 21 de janeiro de 1795 do secretário de governo ao sargento-mor comandante de Parnaguá, Francisco José Monteiro (p. 285).

122- Carta de 19 de fevereiro de 1795 ao sargento-mor e comandante da Praça de Santos, Jozé Pedro Galvão de Moura Lacerda (p. 289).

123- Carta de 23 de fevereiro de 1795 do secretário de governo ao sargento-mor da vila de Paranaguá, Francisco Joze Meonteiro (p. 290).

124- Carta de 20 de março de 1795 ao ouvidor geral de Paranaguá, Manuel Lopes Branco e Silva (p. 291).

125- Carta de 27 de maio de 1795 ao sargento-mor da vila de Parnaguá, Francisco Jozé Monteiro (pp. 297-298).

126- Carta de 2 de dezembro de 1795 a todos os capitães-mores (p. 316).

127- Carta de 14 de janeiro de 1796 ao juiz de fora da vila de Santos, Sebastião Luiz Tinoco da Silva (p. 320).

128- Carta de 29 de fevereiro de 1796 a Luiz Pereira Machado (Contratador do sal) (p. 327).

129- Carta de 18 de maio de 1796 do secretário de governo ao comandante da Praça de Santos, sargento-mor Jozé Pedro Galvão de Moura e Lacerda (p. 337)

130- Carta de 3 de outubro de 1796 ao Administrador do Contrato do Sal na vila de Santos, Luiz Pereyra Machado (p. 340).

131- Carta de 11 de março de 1797 ao sargento-mor comandante da Praça de Santos Manoel Jozé da Graça (p. 355).

132- Carta de 6 de abril de 1797 ao sargento-mor engenheiro João da Costa Ferreira (p. 358).

133- Carta de 24 de abril de 1797 ao juiz de fora da vila de Santos Sebastião Luiz Tinoco da Silva (p. 361).

134- Carta de 24 de abril de 1797 ao sargento-mor comandante da Praça de Santos, Manoel Joze da Graça (p. 362).

135- Carta de 4 de maio de 1797 ao juiz de fora da vila de Santos, Sebastião Luiz Tinoco da Silva (p. 362).

136- Carta de 4 de maio de 1797 ao sargento-mor comandante da praça de Santos, Manoel Joze da Graça (p. 363).

137- Carta de 10 de maio de 1797 ao comandante da Praça de Santos, sargento-mor Manoel Joze da Graça (p. 364).

DOCUMENTOS INTERESSANTES, vol. XXIX – CORRESPONDÊNCIA DO CAPITÃO-GENERAL ANTÓNIO MANOEL DE MELO CASTRO E MENDONÇA (1797-1800).
138- Carta de 12 de agosto de 1797 ao secretário do Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho (p. 2).

139- Carta de 14 de agosto de 1797 ao Seecretário do Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho (p. 3).

140- Carta de 17 de agosto de 1797 ao antecedente (p. 4).

141- Carta de 19 de agosto de 1797 ao antecedente (p. 5).

142- Carta de 19 de agosto de 1797 ao antecedente (P.a o mesmo) (p.12).

143- Carta de 20 de outubro de 1797 ao secretário de Estado (nº 19) (p. 17).

144- Carta de 18 de setembro de 1797 [P.a o Secretr.o d'Estado, sobre remetter a Copia do Officio da Junta] (pp. 34-35).

145- Carta de 22 de setembro de 1797 ["P.a o Secrtr.o d'Estado"] (pp. 44-46).

146- Carta de 30 de janeiro de 1798 [nº 34] ["P.a o d.o Secretario d'Estado"] (p. 49).

147- Carta de 7 de fevereiro de 1798 [nº 38] ["Para o mesmo {Secretário}] (p. 54).

148- Carta de 26 de fevereiro de 1798 [nº 39] ["Para o mesmo"] (p. 54).

149- Carta de 31 de março de 1798 [nº 40] ["Para o Secretr.o d'Estado] (pp. 54-55).

150- Carta de 20 de abril de 1798 [nº 46] ["Para o mesmo] (p. 55).

151- Carta de 25 de abril de 1798 [nº 44] ["Para o sobredito"] (pp. 56-59).

152- Carta de 5 de janeiro de 1799 [nº 59] ["P.a o d.o Secretr.o sobre se não obrigarem

153- Carta de 18 de janeiro de 1799 [nº 62] ["Para o dito sobre não deixar passar Escravos para os Dominios Hespanhoes"] (pp. 99-100)

154- Carta de 12 de janeiro de 1799 [nº63] ["Para o mesmo sobre vigiar com a maior attenção as Arribadas dos Navios Estrangeiros"] (pp. 100-101).

154- Carta de 13 de janeiro de 1799 [nº 64] ["P.a o Sobredito Secretr.o d'Estado sobre a remessa de Farinha de Páu"] (p. 101)

155- "Memoria sobre a communicação da Villa de Santos com a cidade de S. Paulo, assim por mar como pelo caminho projectado por Terra, e sobre o principal comercio que há, com a Europa, e os Portos d'América por esta via" [nº 70] (p. 112).

156- Carta de 4 de abril de 1799 [nº 72] ["Para o secretario de Estado"] (p. 123).

157- Carta de 15 de abril de 1799 [nº 76] ["P.a o referido Secretr.o d'Estado, sobre a Fragata Franceza q.' se preparava no Porto de Passages"] (pp. 125-126)

158- ["Provisão do Conselho Ultr.o sobre o requerimento da Camara da Villa de S. Seb.am"] de 27 de setembro de 1798 (pp. 130-132).

159- Resposta do governador, capitão-general António Manuel de Mello Castro e Mendonça à provisão de 27 de setembro de 1798 (pp. 130-134).

160- Carta de 15 de abril de 1799 [nº 78] ["P.a o dito secretr.o d'Estado sobre ter facilitado o Comercio interior da Capitania"] (pp. 135-136).

161- Carta de 16 de dezembro de 1799 [nº 86] ["Para o Secretario de Estado, sobre a carga dp navio Santo Antonio e S. Boaventura"] (p. 136).

162- Carta de 16 de dezembro de 1799 [nº 87] ["P.a o Ministro Secretr.o d'Estado"] (pp. 135-137).

163- Carta de 14 de janeiro de 1800 [nº 13/1800] ["P.a o Secretr.o d'Estado sobre a Farinha de Páu"] (p. 156).

164- Carta de 16 de janeiro de 1800 [14/1800] ["P.a o mesmo acuzando a recepção do Off.o de 7 de Fervr.o de 1799 e alguns folhetos sobre a cultura do Canhamo"] (pp. 156-157).

165- Carta de 17 de janeiro de 1800 [nº 17/1800] ["P.a o sobredicto, participando o q.' obrou sobre a representação do Negociante Manoel Antonio Pereira Lima"] (pp. 158-159).

166- Carta de 18 de janeiro de 1800 [18/1800] ["P.a o Secretr.o d'Estado sobre ter facilitado a construção de pequenas Embarcações"] (p. 159).

167- Carta de 23 de janeiro de 1800 [nº 23/1800] ["P.a o mesmo, informando com o seu parecer a representação do D.or Dez.or Diogo de Toledo Lara"] (pp. 163-165).

168- Carta de 28 de janeiro de 1800 [nº 30/1800] ["P.a o Secretr.o d'Estado sobre a Ordem q.' teve p.a de acordo com os Governadores de Mato Grosso, e Goyaz procurasse estabelecer recovagens"] (pp. 173-175).

169- Carta de 9 de setembro de 1800 [nº 67/1800] ["Para o sobred.o Secretr.o d'Estado a resp.to de estatistica da população, sesmarias, navegação do rio Tieté, e outros serviços publicos da Capitania"] (pp. 223-228).

DOCUMENTOS INTERESSANTES, vol. XXX – CORRESPONDÊNCIA DO CAPITÃO-GENERAL ANTÓNIO MANOEL DE MELO CASTRO E MENDONÇA (1800-1802).
170- Carta de 18 de janeiro de 1801 [nº 14] [Sobre contrabandos vindos de Lisboa] (p. 36).

171- Carta de 19 de janeiro de 1801 [17/1801] [Sobre não embaraçar a viagem do navio Snr.' dos Passos] (p. 38).

172- Carta de 21 de janeiro de 1801 [18/1801] [Sobre a entrada de contrabandos] (pp. 38-39).

173- Carta de 4 de fevereiro de 1801 [23/1801] [Sobre a carga do navio Santissimo Sacramento] (pp. 48-49).

174- Carta de 25 de fevereiro de 1801 [24/1801] [Sobre a população e movim.to marítimo da Capitania] (pp. 49-51).

175- Carta de 2 de maio de 1801 [nº 26] [Sobre o Commercio e a Agricultura] (pp. 54-55).

176- Carta de 1º de junho de 1801 [nº30/1801] [Informação sobre a representação do Intendente da Marinha de Santos] (pp. 70-72).

177- [Copia da Carta do Intend.e da Marinha] de 15 de dezembro de 1799 (p. 73).

178- Carta de [nº 32/1801] [Sobre a prorogação do Contracto dos Dizimos] (pp. 76-78).

179- Carta de 13 de outubro de 1801 [nº 40/1801] [Manifesto da carga do Bergantim GRÃO PENEDO] (pp. 115-116).

180- Carta de 15 de dezembro de 1801 [nº 43/1801] [Sobre a Fabricação de Farinha de Mandioca] (p. 122).

181- Carta de 8 de fevereiro de 1802 [6/1802] [Sobre manifestos de navios sahidos de Santos p.a Lisboa] (p. 152).

182- Carta de 13 de março de 1802 [12/1802] [Sobre o manifesto do navio CARMO LEÃO] (p. 156).

183- Carta de 13 de março de 1802 [13/1802] [Sobre o manifesto do navio VOADOR] (p. 157).

184- Carta de 22 de abril de 1802 [20/1802] [Sobre o manifesto do navio "S. Caetano"] (pp. 162-163).

185- Carta de 22 de abril de 1802 [22/1802] [Sobre o recenseam.to da população da Capitania, e seu commercio] (pp. 164-165).

186- Carta de 21 de maio de 1802 [26/1802] [Sobre o commercio de contrabando] (p. 192).

187- Carta de 21 de junho de 1802 [30/1802] [Sobre os navios poderem navegar sem comby por effeito da paz] (p. 190).

DOCUMENTOS INTERESSANTES, Vol. LXXXVII – OFÍCIOS DO CAPITÃO-GENERAL ANTÓNIO MANOEL DE MELO CASTRO E MENDONÇA (1797-1801).
188- Carta de 13 de julho de 1797 [P.a o Sarg.to Mor Comd.e da Praça de Santos] (pp. 6-7).

189- Carta de 13 de julho de 1797 [P.a o D.or Juiz de Fora de Santos] (p. 7).

190- Carta de 9 de agosto de 1797 [Do Secretr.o] de governo Luis Antonio Neves de Carvalho [P.a o Cap.am Mor da V.a de S. Sebastião] (p. 13).

191- Carta de 25 de setembro de 1797 [Do Secretr.o] [P.a o Cap.m Mor da Cananêa] (p. 22).

192- Carta de 11 de outubro de 1797 [P.a o D.or Juiz de Fora da V.a de Santos] Sebastião Luis Tinoco da Silva (p. 30).

193- Carta de 11 de outubro de 1797 [Do Secretr.o] [P.a o Sarg.to Mor Commd.e de Parnagoá] Francisco Jozé Monteiro (p. 31).

194- Carta de 18 de outubro de 1797 [P.a o mesmo] Tenente-coronel Candido Xavier de Almeyda e Souza, em São Sebastião (p. 32).

195- Carta de [P.a o Commd.e da Praça de Santos] [Do m.mo} Secretário de governo, Luiz Antonio Neves de Carvalho (pp. 35-36).

196- Carta de 14 de setembro de 1797 [Do Secretr.o] Luiz Antonio Neves de Carvalho [P.a o Coronel Joze Arouche de Tolledo] (pp. 40-41).

197- Carta de 29 de novembro de 1797 [Para o Ten.e Coronel Candido Xavier de Almeida e Souza na V.a de S. Sebastião] (p. 43).

198- Carta de 11 de dezembro de 1797 [Do m.mo] secretário de governo Luiz Antonio Neves de Carvalho, [P.a o Cap.m mor da V.a de Ytú, Vicente da Costa Taques Gois e Ar.a] (p. 46).

199- Carta de 7 de fevereiro de 1798 [P.a o Juiz de Fora da V.a de Santos] Sebastião Luiz Tinoco da Silva (p. 58).

200- Carta de 7 de fevereiro de 1798 [P.a o Tem.e Cor.el Candido X.er de Almd.a e Souza] (p. 58).

201- Carta de 28 de abril de 1798 [P.a o Capitão Mór da V.a de Ytú] Vicente da Costa Taques Goes e Aranha (p. 78).

202- Carta de 8 de junho de 1798 [P.a o Tent.e Coronel Candido Xavier de Almeida e Souza] (pp. 81-82).

203- Carta de 5 de julho de 1798 [P.a o Sargento M. Comd.e da Praça de Santos] Manoel José da Graça (p. 84).

204- Carta de 22 de julho de 1798 [p.a o Cap.m Mor de Iguape] Jozé Antonio Penixe [Do Secretr.o] Luiz Antonio Neves de Carvalho (pp. 90-91).

205- Carta de 24 de julho de 1798 [P.a o S. Mór Comd.e da v.a de Santos] Manoel Jozé da Graça [Do Secretr.o] Luiz Antonio Neves de Carvalho (p. 91).

206- Carta de 14 de agosto de 1798 [P.a o Juiz de Fora da V.a de Santos] Sebastiam Luiz Tinoco da Silva (p. 115).

207- Carta de 29 de setembro de 1798 [P.a o Cap.m Comd.e de S. Sebastiam] Fernando Gomes Per.a da Silva (p. 118).

208- Carta de 28 de setembro de 1798 [P.a o Juiz de Fóra da V.a de Santos] Sebastiam Luiz Tinoco da Silva (p. 118).

208- Carta de 26 de outubro de 1798 [P.a o D.or Juiz de Fóra da V.a de S.tos] Sebastião Luis Tinoco da Silva (p. 123).

209- Carta de 22 de novembro de 1798 [P.a o Cap.m Fern.do Gom.s Per.a da S.a] [Do Secretr.o] Luis Antonio Neves de Carvalho (p. 130).

210- Carta de 20 de dezembro de 1798 [P.a o Cap.m Mór de Cananea] Alexandre de Souza Guimaraens [Do Secretr.o] (p.)

211- Carta de 16 de fevereiro de 1799 [P.a o Sarg.to Mór de Garatuba] Luis Antonio Neves de Carvalho [Do Secretr.o] (pp. 146-147)

212- Carta de 20 de fevereiro de 1799 [P.a o Sarg.to Mór Comd.e de Santos] Manoel Jozé da Graça [Do Secretr.o] (p. 147)

213- Carta de 21 de fevereiro de 1799 [P.a o Cap.m Mór da V.a de Iguape] Joze Antonio Peniche [Do Secretr.o] (p. 148).

214- Carta de 30 de maio de 1799 [P.a o D.or Juis de Fóra de S.tos] Sebastião Luis Tinoco da Silva (p. 161).

215- Carta de 23 de setembro de 1799 [Para o mesmo] Sargento-mor Comandante da Praça de Santos Manoel Joze da Graça (p. 173).

216- Carta de 3 de fevereiro de 1800 [Para o Juiz de Fóra da Villa de Santos] (p. 179).

217- Carta de 12 de fevereiro de 1800 [P.a a Camr.a de Ubatuba] (p. 182).

218- Carta de 20 de março de 1800 [P.a o D.r Juiz de Fóra da V.a de S.tos (pp. 185-186)

219- Carta de 3 de julho de 1800 [P.a o Cap.m Mor da V.a de Cananéa] [Do Secretr.o] (p. 209).

220- Carta de 7 de janeiro de 1801 [P.a o D.or Juiz de Fora de Santos] (pp. 231-232)

221- Carta de 14 de janeiro de 1801 [P.a o Tem.e Cor.el Joze Antonio Vir.a de Carvalho] (pp. 235-236)

222- [Carta] de ... fevereiro de 1801 [p.a o Cap.m Mor B.to Thomas Vianna], da vila de São Vicente (pp. 237-238)

223- Carta de 23 de janeiro de 1801 [Para o m.mo Cap.m Mór] Bento Thomaz Vianna, da vila de São Vicente (pp. 238-239).

224- [Requerimento e despacho sobre a rematação dos Dizimos desta Cap.nia em ramos separados] de Bento Thomaz Vianna em 27 de abril de 1801 (pp. 240-242).

225- [Despacho], em 27 de abril de 1801, do governador António Manuel de Melo e Castro Mendonça (pp. 241-242).

226- [Carta] de 27 de maio de 1801 [p.a o D.or Juiz de Dora da V.a de S.tos] Luiz Joaquim Duque Estrada Furtado de Mendonça (pp. 248-249).

227- Carta de 27 de maio de 1801 [P.a Intend.te da Marinha de S.tos] Joaquim Manoel do Coutto (p. 249).

228- Carta de [P.a o m.mo] Intendente da Marinha do Porto Joaquim Manoel do Coutto (p. 249-250).

DOCUMENTOS INTERESSANTES, Vol. LXXXIX – CORRESPONDÊNCIA DO ENTÃO GOVERNADOR E CAPITÃO GENERAL DE SÃO PAULO, ANTÓNIO MANOEL DE MELO CASTRO (1797-1802).

229- Carta de 28 de setembro de 1796 [Do dito] Secretário de Estado, Rodrigo de Souza Coutinho (pp. 16-17)

230- Carta de 24 de julho de 1797 [Do referido Secretário d'Estado sobre procurar aumentar nesta Capitania o uso, e consumo de todas as Producçoens, naturaes e o mais abaixo que se declara] (pp. 46-47)

231- Carta de 2 de janeiro de 1798 [Do m.mo Secretario] (p. 47).

232- Carta de 20 de setembro de 1798 [Do dito Secretr.oo sobre recomendar toda a vigilancia nas arribadas dos Navios Estrangeiros etc.] (p. 65).

233- Carta de 1 de outubro de 1798 [R 59] [Do mesmo sobre varias providencias dos Governos] (pp. 68-70).

234- Carta de [Do mesmo Secretr.o d'Estado sobre participar haver subido á Real Prezença de S. Mag.e as cartas de Officio, q' decorrem de N.o 7 athé N.o 37 etc. etc.] (pp. 97-102).

235- Representação de 3 de fevereiro de 1798 da vila de S. Sebastião à Rainha [Copia] (pp. 105-107).

236- Sem início e sem título (Representação de Diogo de Toledo Lara Ordonhes) (pp. 140/142-143)

237- Carta de 15 de abril de 1799 [Do Secretr.o d'Estado, ampliando o poderem sahir os navios sem Comboy] (p. 147).

238- Carta de 28 de janeiro de 1799 [Carta do Secretr.o d'Estado sobre o Gen.al não impedir por modo algum o Livre Commercio, e Exportação da Farinha de Pao etc.] (p. 154).

239- Carta de 9 de maio de 1799 [Do mesmo Secretr.o d'Estado sobre o General informar interpondo o seu Parecer, a resp.to dos objetos abaixo declarados] (pp. 156-157).

240- [Carta] de 4 de setembro de 1799 [do Secretr.o d'Estado sobre differentes objectos q' abaixo de declarão] [N.o 25] (pp. 190-194).

241- Carta de 10 de maio de 1800 [Do M.mo Secretr.o d'Estado sobre recomendar ao Gen.al a maior vigilancia do Dezembarque dos Pacotes, etc.] [N.o 17] (p. 208).

242- Carta de [Do Secretr.o d'Estado sobre Recomendar ao Gen.al toda a Vigilancia a Resp.to dos Contrabandos etc.] [N.o 25] (pp. 217-218).

243- Carta de março de 1815, do Conde de Palma [P.a Thezoureiro do Subsidio Voluntario do Com.o de Santos] (pp. 279-280).

DOCUMENTOS INTERESSANTES, Vol. XLIV – DIVERSOS.
244- MEMORIA apresentada ao Governador de S. Paulo Antonio José da Franca e Horta pelo seu antecessor Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, a 28 de dezembro de 1802 (pp. 129-146.

DOCUMENTOS INTERESSANTES, Vol. XV – DIVERSOS [HOMENAGENS, TERMOS E ELEVAÇÃO DE VILA].
245- Relatorio do Capitão-General Bernardo José de Lorena (pp. 124-126).

DOCUMENTOS INTERESSANTES, vol. LV – CORRESPONDÊNCIA OFICIAL DO CAPITÃO-GENERAL ANTÓNIO JOSÉ DA FRANCA E HORTA (1802-1804).

246- Carta [VI] de 26 de dezembro de 1802 [Aos Commandes. de Santos, S. Sebastião, Ubatuba, Cananea, e Parnagoa: da Marinha (sobre o contrabando nas costas brasileiras)] (pp. 14-15).

247- Carta [X] de 7 de janeiro de 1803 [Para o Juiz da Alfandega da V.a de Santos (sobre o contrabando nas costas brasileiras)], [Do General] (p. 17).

248- Carta [Do S.] Luiz Antonio Neves de Carvalho[XXVII] de 10 de fevereiro de 1803 [Ao Capm. Mor Commde. interino da V.a de Ubatuba, p.a inviar a Copia de huma ordem, e a Relação do q. pagão as Embarcaçoens] (pp. 29-30).

249- Carta [XXVIII] [Do S.] de 10 de fevereiro de 1803 [Ao S. Mor Commde. da V.a de Santos para inviar huma Relação do que pagão as Embarcaçoens que entrão naquele Porto] (p. 30).

250- Carta [XXIX] [Do S.] de 10 de fevereiro de 1803 [Ao Capm. Mor de S. Sebam. para inviar huma Relação do q. costumão pagar as Embarcaçoens] (pp. 30-31).

251- Carta [XXXV] [Do S.] de 12 de fevereiro de 1803 [P.a O Capm. Mor da V.a de S. Sebastião {sobre o abastecimento do navio "Pensamento Ligeiro"}] (p. 34).

252- Carta [XLV] de 14 de março de 1803 [Para Manoel da Cunha Gamito Ajudante de Milicias, e Comde. da V.a de Parnagoá [enviando instruções relativas ao comércio de farinha em virtude da escassez do genero]] (pp. 40-42).

253- [XLIX] [Carta Circular p.a os Capes. Mores, e Comdes. da Capitania [encarregando os capitães mores da outorga de passaportes, em beneficio do comercio da Capitania] [Do Secretr.o] (pp. 44-45).

254- Carta [LXXXIX] de 1º de maio de 1803 [P.a o Juis da Alfandg.a da V.a de Santos [sobre as medidas a serem tomadas contra a fraude aduaneira] (pp. 80-81).

255- Carta [CIV] de 14 de junho de 1803 [Do Secretr.o] [Carta p.a o Capmor da V.a de Cananea Alexe. de Souza Guimaraens [sobre a policia das embarcações e o possivel contrabando (pp. 91-92).

256- Carta [CXXIV] de 22 de junho de 1803, [Para as Camaras da Marinha [enviando instruções sobre o comercio exterior e de cabotagem] (pp. 105-107).

257- Carta [CLXVIII] de 4 de agosto de 1803 [Para o Capmor Vicente da Costa Taques Goes e Aranha [sobre a venda da safra de açucar, os atravessadores e a exportação para a Europa], [Do Secretr.o] (pp. 141-142).

258- Carta [CCIX] de 28 de agosto de 1803 [Para o Capm. Bento Pupo de Gouvea, em Iguape [intimando José Antonio Peniche a comparecer á sua presença e ordenando a abertura de um inquérito sobre a exportação efetuada pela vila] (pp. 172-173).

259- Carta [CCXII] de 26 de setembro de 1803 [Para a Camr.a da V.a de Parnaguá [sobre o comercio exterior da Capitania] (pp. 174-176).

260- Carta [CCXVIII] de 6 de outubro de 1803 [Para a Camra. de S. Sebastião [sobre o comercio exterior da Capitania] (pp. 181-182).

261- Carta [CCXIX] de 6 de outubro de 1803 [P.a o Capmor. da V.a de S. Sebastião [Idem, idem] [Do Secretr.] (pp. 182-183).

262- Carta [CCXXII] de 17 de outubro de 1803 [P.a o Capitão Mor de Sorocaba [recomendando-lhe uma receita de fazenda] [Do Secretr.o] (p. 184).

263- Carta [CCXLV] de 24 de setembro de 1803 [P.a o Comde. da V.a de Parnaguá [sobre as medidas de precaução a serem tomadas em relação a um navio inglez] [Do Secret.o] (pp. 200-201).

264- Carta [CCXLVII] de 26 de setembro de 1803 [P.a a Camara de Garatuba [autorizando o comercio de cabotagem] [Do Secret.o] (pp. 202-203).

265- Carta [CCXLVIII] de 26 de setembro de 1803 [P.a a Camr.a da V.a de S. Luis de Praitinga [sobre o comercio exterior e a decadência de S. Paulo] (pp. 203-204).

266-Carta [CCXLIX] de 28 de setembro de 1803 [P.a a Camara da V.a de Taubaté [Idem, idem] (p. 205).

267- Carta [CCLVI] de 2 de dezembro de 1803 [P.a o Capm. Mór de Ubatuba [sobre o contrabando de anil] Jozé Roiz Vellozo [Do Secret.o] (pp. 210-211).

268- Carta [CCLXIX] de 31 de dezembro de 1803 [Para a Camara de S. Sebastião [sobre a conclusão da estrada de Jacareí] (pp. 219-220).

269- Carta [CCLXXXIV] de 18 de janeiro de 1804 [Para o Cap.mor da V.a de Ubatuba [sobre a exportação de generos para outras Capitanias] Jozé Rodrigues Velozo [Do Secretario] (pp. 229-230).

270- Carta [CCCX] de 20 de fevereiro de 1804 [Carta p.a os Cap. mores de Iguape, Cananea e Comde. de Paranaguá [proibindo a exportação de arroz] (pp. 250-251).

271- Carta [CCCLXVII] [P.a o Capmor. da V.a de S. Sebam. [com instruções sobre a carga e descarga de uma galera ingleza] Manoel Lopes da Ressurreição (pp. 290-291).

272- Despacho [CCCLXXVI] [Copia do Despacho proferido n'hum Requerimento feito por D. Gabriel Antonio de Castro, em que pedia faculdade p.a descarregar huma Embarcação, Estrangeira, e dispor quanta parte da sua carga fosse preciza para as despezas do concerto que precizava fazer] (p. 296).

273- Carta [CCCLXXVIII] de 4 de junho de 1804 [P.a o Juiz da Alfandega da V.a de Santos [sobre as precauções a serem observadas com os navios estrangeiros para evitar-se o contrabando] João de Souza Pereira Bueno (pp. 297-298).

274- Carta [CCCLXXXIX] de 13 de junho de 1804 [Ao Juiz da Alfandega da Praça de Stos. [sobre as precauções a serem observadas com as embarcações estrangeiras para evitar-se o contrabando] João de Souza Pereira Bueno (pp. 305-306).

275- Carta [CCCXCII] de 16 de junho de 1804 [Ao Cap. mor da Villa de Ubatuba [sobre a exportação do açucar e do arroz] Jozé Rodrigues Vellozo [Do Secretr.o] (p. 309).

276- Carta [CCCXCIV] de 18 de junho de 1804 [P.a o Ouvor. de Parnaguá [sobre a exportação de generos para Lisboa e as medidas que se fazem necessarias] (pp. 311-310).

277- Carta [CCCXCV] de 19 de junho de 1804 [P.a o Brigadr.o Comde. da V.a de Stos. [sobre a arribada de uma galera americana no porto de Santos e as precauções a serem observadas para evitar-se o contrabando] Manoel Mexia Leite (pp. 310-312).

DOCUMENTOS INTERESSANTES, vol. LVI – CORRESPONDÊNCIA OFICIAL DO CAPITÃO-GENERAL ANTÓNIO JOSÉ DA FRANCA E HORTA (1804-1806).
278- Carta [VI] de 6 de julho de 1804 [P.a o Juiz da Alfandega de Stos. cuja devera ser regda neste as fls. 90 [sobre o comercio do sal] João de Souza Pereira Bueno (p. 10).

279- Carta [VII] de 17 de julho de 1804 [P.a o Ajude. Comde. de Parnaguá [sobre a permissão do transporte de farinha] Manoel da Cunha Gamito [Do Secretr.o] (pp. 10-11).

280- Carta [XXII] de 22 de agosto de 1804 [P.a o Juiz da Alfandega da V.a de Santos [sobre a arribada de uma galera espanhola] João Pereira de Souza Bueno (pp. 28-29).

281- Carta [XXIII] de 22 de agosto de 1804 [Para o Capitão Mor da V.a de S. Sebm. [sobre o mesmo assunto] Manoel Lopes da Ressurreição (pp. 29-30).

282- Carta [XXVI] de 26 de agosto de 1804 [Ao Juiz da Alfandega da V.a de Santos [sobre as medidas a serem tomadas com a galera espanhola arribada em S. Sebastião] João Pereira de Souza Bueno (pp. 32-33).

283- Carta [XXVII] de 25 de agosto de 1804 [P.a o Ajude. Comde. de Parnagua [sobre o comercio do arros] Manoel da Cunha Gamito (pp. 33-34).

284- Carta [LXXII] de 11 de outubro de 1804 [P.a o Capmor da V.a de S. Sebm. [louvando-lhe as medidas tomadas para com uma galera espanhola arribada no porto e proibindo a saída da mesma para o Rio de Janeiro antes dos necessarios concertos] Manoel Lopes da Ressurreição (pp. 61-62).

285- Carta [LXXX] de 31 de outubro de 1804 [P.a o Capmor. de S. Sebastião [sobre a fiscalização a que precisa ficar sujeita uma galera espanhola arribada no porto] Manoel Lopes da Ressurreição (pp. 87-88).

286- Carta [CXVII] [P.a os Cirurgs. e Professores desta Cide. e os da Va. de Santos [sobre as inconveniencias da quarentena para o comercio dos escravos e a possibilidade de medidas menos rigorosas que conciliem os interesses dos negociantes com os da saude do povo] (pp. 119-120).

287- Carta [CLI] de 19 de janeiro de 1805 [P.a o C. Mr. Mr. de Antonina [sobre as providencias a serem tomadas com os navios com carga para o Reino] Francisco Roiz Ferreira (pp. 139-140).

288- Carta [CLIII] de 19 de janeiro de 1805 [Para o Sarg. Mr. Comde. de Parnaguá [sobre o comercio do arroz e outros generos, as medidas que se impõem para a observancia das ordens reais e as queixas que têm as mesmas provocado] Joaquim Jozé Pinto de Moraes Leme (pp. 140-143).

289- Carta [CLIV] de 23 de janeiro de 1805 [P.a os Juizes e Camaras abaixo declaradas [sobre o concerto das estradas em vista da condução do açucar e outros generos para Santos] (Parnaíba, Itú, Sorocaba, Porto Feliz, Jundiaí e São Carlos) (pp. 143-144).

290- Carta [CLXIV] de 2 de fevereiro de 1805 [P.a o Brigadr.o Comde. de Santos [sobre o comercio do açucar e do sal e as precauções a que devem sujeitar-se] Manoel Mexia Leite (pp. 149-150).

291- Carta [CLXXVI] de 12 de fevereiro de 1805 [Para Jozé Roiz' Velozo Capmor. de Ubatuba [sobre a apreensão de generos de embarque proibido]] (p. 155).

292- Carta [CLXXVIII] de 12 de fevereiro de 1805 [P.a Joaqm. Je. Pto. Comde de Paranagoá [esclarecendo ordem relativa ao embarque de determinados generos]] (pp. 156-157).

293- Carta [CLXXXIX] de 6 de março de 1805 [P.a os Juises Ordros. da Cide Santos, S. Carlos, Ytú [sobre as contribuições voluntarias para a conservação das estradas]] (pp. 168-169).

294- Carta de 20 de março de 1805 [CC] [P.a o Capm. Mor da V.a de Iguape [ordenando verificar o destino de uma sumaca que transporta quantidade excessiva de açucar]] José Antonio Peniche, do secretário de governo (p. 176).

295 – Carta de 26 de março de 1805 [CCIV] [Para o juis da Alfandega de Santos [sobre a autorização que deu de livre embarque na sumaca Pipina]] João de Souza Pereira Bueno (p. 178).

296- Carta de 30 de março de 1805 [CCIX] [Para o Comde. da Praça de Santos [sobre a exportação do açucar] Manoel Mexia Leite (p. 182).

297- Carta de 21 de março de 1805 [CCXXXVIII] [P.a o Brigadr.o Comde. de Stos. [sobre a exportação do excesso da safra de açucar] Manoel Mexia Leite (p. 207).

298- Carta de 23 demaio de 1805 [CCXL] [P.a o Capmor. da V.a de Iguape [sobre as providencias a serem tomadas com o naufragio de uma galera]] Jozé Antonio Peniche (pp. 208-209).

299- Carta de 18 de agosto de 1805 [CCXCII] [P.a o Capmor. da Conceição [sobre as providencias necessarias ao desembarque de escravos vindos de Moçambique]] Antonio Gonçalvez Neves (p. 245).

300- Carta de 5 de outubro de 1805 [CCCXIV] [P.a o Comde. de Parnaguá [sobre o embarque de generos para o Rio Grande]] Manoel da Cunha Gamito, do secretário de governo (p. 259).

301- Carta de 22 de outubro de 1805 [CCCXXII] [P.a varias pessoas da Capitania [sobre a organização de uma sociedade anonima para comerciar em escravos]] (pp. 264-265).

302- Carta de 22 de fevereiro de 1806 [CCCXCIV] [P.a o Coronel Jozé Arouche [sobre o embargo de uma embarcação espanhola]] (p. 315).

DOCUMENTOS INTERESSANTES, vol. LVII – CORRESPONDÊNCIA OFICIAL DO CAPITÃO-GENERAL ANTÓNIO JOSÉ DA FRANCA E HORTA (1806-1810).
303- (Carta de 15 de julho de 1806) VIII – Pa. o Brigadeiro Commde. de Stos. [Negociações para comercio com Angola] (Manoel Mexia Leite (pp. 10-11).

304- (Carta de 15 de julho de 1806) IX - Pa. José Antonio Va. de Carvo. e Manoel Theotonio Rodrrigo de Carvo. [Negociações para comercio com a Costa da Africa, Angola] (pp. 11-12).

305- (Cartas de 23 de agosto de 1806 para o capitão-mor de Iguape e o comandante de Paranaguá) XXXII e XXXIII – (Carta de 26 de agosto de 1806 para os comandantes de S. Sebastião, Vila Bela da Princesa e Ubatuba) – XXXV – Sobre a exportação de gêneros (pp. 30-32).

306- (Carta de 1º de outubro de 1806) LXVII – Pa. o Capm. Govor. de S. Sebm. [Construção de estrada e fomento do comercio do assucar] (Do secretário) (pp. 56-57).

307- (Carta de 25 de outubro de 1806) LXXXVI – Pa. os Negociantes da Praça de Stos. e da Cide. de S. Paulo [Instalação de Caixas de Agua em Santos] (pp. 68-69).

308- (Carta de 8 de novembro de 1806) LXXXIX – P.a o Sargo. Mor Engenheiro [Construção de um torreão na ilha da Moela] Engenheiro João da Costa Ferreira (p. 71).

309- (Carta de 11 de novembro de 1806) XCIV – Pa. o Capm. Govor. de S. Sebm. [Construção de caminho] (Silvestre Ferreira da Silva) (pp. 73-75).

310-Carta CXIX, de 23 de setembro de 1806, e carta CXX, de 28 de setembro de 1806, para o Juiz de fora da vila de Santos, Antonio Carlos Ribeiro de Andrada, a respeito de inquérito baseado em denúncia da Câmara de Paranaguá contra o governador (pp. 92-94).

311- (Carta de 28 de fevereiro de 1807) Pa. o Ouvor. de Parnaguá. [Sobre aplicação dos dinheiros publicos e contrabando de generos] Antonio RObeiro de Carvalho (pp. 120-121).

311- (Carta de 5 de junho de 1807) CLXXXVIII – Pa. os Commdes. das Vas. da Marinha. [Instruções sobre a exportação pelos portos da Capitania] (pp. 145-146).

312- (Carta de 5 de junho de 1807) CLXXXIX – Pa. o Juiz da Alfandega de Stos. [sobre a exportação livre pelos portos da capitania e arrecadação dos reais direitos] João de Sousa Pereira Bueno (pp. 146-147).

313- (Carta de 23 de julho de 1807) CCXVI – Pa. o Cap.mor da Villa Bella da Princeza [sobre o comercio com o exterior e o contrabando verificado] Julião de Moura Negrão (pp. 165-167).

314- (Carta de 20 de julho de 1807) CCXI – Para o Commde. da Villa de Santos [sobre o policiamento das embarcações] Manoel Mexia Leite (pp. 161-612).

315- (Carta de 20 de agosto de 1807) CXXIV – Circular aos Comdtes. da Marinha [sobre a cobrança dos direitos aduaneiros] (pp. 174-175).

316- (Carta de 27 de outubro de 1807) CCLIX – Pa. o Cap. mor da Va. Bella da Princeza [sobre a policia das embarcações] Julião de Moura Negrão (pp. 199-200).

317- (Carta de 10 de dezembro de 1807) CCLXXV – Para o Juiz da Alfandega da Va. de Stos. João de Souza Bueno [sobre vistoria no bergantim inglez Maria] (pp. 212-213).

318- (Carta de 17 de dezembro de 1807) CCLXXX – Para João de Souza Bueno Juiz da Alfandega da Villa de Santos [sobre a vistoria ao bergantim inglez Maria] (p. 216).

319- (Carta de 23 de abril de 1808) CCCLXVI – Pa. o Brigadro. Manoel Mexia Leite [sobre a estadia no porto de uma embarcação ingleza] (p. 279).

320- (Carta de 23 de abril de 1808) CCCLXVII – Pa. o Juiz da Alfandega da Va. de Santos [sobre o contrabando que se diz estar fazendo a mesma embarcação] João Pereira de Souza Bueno (p. 280).

321- (Carta de 9 de outubro de 1808) CCCXCIII – Para o Tene. Corel. Francisco Jozé da Silva [recomendando-lhe tratamento privilegiado ás embarcações inglezas] (p. 298).

322- (Carta de 26 de janeiro de 1809) XCIX – Pa. o Tente. Corel. com o Govo. de Santos. [ordenando-lhe rigorosa visita ás embarcações que trazem escravos para verificação do numero de pagens] (pp. 76-77).

323- (Carta de 25 de abril de 1809) CLXXXVIII – Para o Juiz de Fora da Va. de Stos. [sobre o estado sanitario da localidade] (p. 135).

DOCUMENTOS INTERESSANTES, vol. LVIX - CORRESPONDÊNCIA OFICIAL DO CAPITÃO-GENERAL ANTÓNIO JOSÉ DA FRANCA E HORTA (1810-1811).
324- (Carta de 5 de julho de 1810) XX- Ao Intende. da Mara. e Juis da Alfandega da Villa de Santos [sonre as obras do cáis do porto e o aproveitamento dos indios nos trabalhos].

325- (carta de 27 de julho de 1810) XXXVIII – Pa. o Capmor. Govor. da Va. Bella da Princeza. Circular pa. a Marinha [sobre o contrabando nas costas brasileiras] (pp. 34-35).

326- (Carta de 4 de novembro de 1810) CXXXVII – Para o Coronel Engenheiro João da Costa Ferreira [sobre o chafariz da vila de Santos]. (pp. 107-108).

327- (Carta de 7 de janeiro de 1811) CXCI – Carta Circular para a Marinha [sobre o embargo de um navio inglez e a prisão do capitão]. (p. 145).

328- (Carta de 19 de fevereiro de 1811) CCXX – Para o Alferes Francisco Miz Bunilha [sobre os concertos nos ranchos da estrada de Santos]. (p. 166).

329- (13 de janeiro de 1803) Carta ao Ex.mo Snr. D. Rodrigo de Souza Coutinho (p. 10).

330- (Carta de 18 de fevereiro de 1803) nº 7 – Para o mesmo Ex.mo D. Rodrigo. (pp. 16-17).

331- Carta para Sua Alteza Real; Santos a 11 de Mayo de 1803 (p. 43).

332- Carta de 27 de abril de 1805 – Pelo que pertence a Meu Antecessor; Para o Conselho Ultramarino respondendo á Provizaõ de 31,, de Agosto de 1804 sobre o requerimento de Fran.co Lopez do Nascimento. (pp. 90-93).

333- Carta escripta á Comp.a do Alto Douro; S.m Paulo, a 20,, de Dezembro de 1804; Snr.es Provedor e Deputados da Comp.a Geral d'Agricultura das Vinhas do Alto Douro (pp. 98-99).

334- Resposta á Carta ao diante Copiada; Porto em Junta de 6 de Julho de 1804; (p. 99).

335- Carta p.a a Comp.a do Alto Douro; S. Paulo, 25 de Fevereiro de 1803; (pp. 99-100).

336- S. Paulo, 13 de Agosto de 1803 – [Carta] Para o Ex.mo Snr. Anadia (pp. 108-110).

337- [Carta] S. Paulo 3,, de Dezembro de 1803; Para o mesmo [Visconde de Anadia] (pp. 113-114).

338- [Carta] Para o Ex.mo Snr. Visconde de Anadia – S. Paulo 25 de Fevereiro de 1805 (p. 143).

339- [Carta] Para o Ex.mo Snr. Visconde de Anadia; S. Paulo 8 de Março de 1805 (pp. 144-145).

340- [Carta] Para o Ex.mo Snr. D. Rodrigo; S. Paulo 3 Julho de 1803 (pp. 191-196).

341- [Carta] Para o Ex.mo Snr. Luiz de Vaz.cos S. Paulo 2,, de Junho de 1804; (pp. 205-209).

342- [Carta] Para o Ex.mo Snr. Luiz de Vaz.cos e Souza; S.m Paulo 3 de Junho de 1804 (p. 210).

343- [Carta] Para o Ex.mo Snr. Luiz de Vaz.cos; S. Paulo 26 de Outubro de 1804; (pp. 218-221).

344- [Carta] Para o Ex.mo Snr. Luiz de Vasconcellos; S. Paulo 3 de Mayo de 1805; (pp. 230-231).

345- [Carta] Para o Ex.mo Snr. Luiz de Vazconcellos; S. Paulo a 29 de Mayo de 1805; (p. 232).

346- [Carta] Para o Ex.mo Snr. Luiz de Vaz.cos; S.m Paulo 30,, de Mayo de 1805 (p. 233).

347- [Carta] Para o Ex.mo Snr. Luiz de Vasconcellos e Souza; S.m Paulo 1º,, de Março de 1806; (pp. 237-238).

348- [Carta] Para o Ex.mo Snr. Luiz de Vaz.cos e Sz.a; S. Paulo de 9br.o de 1806; (pp. 241-242).

349- S. Paulo 5 de Março de 1807 = Ill.mo e Ex.mo Snr. Luiz de Vasconcellos e Souza (pp. 243-244).

BOLETIM Nº 1 DO DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO, 1942. [TRANSCRIÇÃO DAS LATAS C0227 e C0242 – CAPITANIA DOS PORTOS, ALFÂNDEGA E PROVEDORIA DA REAL FAZENDA]
Mapas de exportação e de produção da vila de Santos.

BOLETIM Nº 2 DO DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO, 1942. [TRANSCRIÇÃO DAS LATAS C0227 e C0242 – CAPITANIA DOS PORTOS, ALFÂNDEGA E PROVEDORIA DA REAL FAZENDA]
Mapas de exportação do porto da vila de Santos e outros documentos.

BOLETIM Nº 3 DO DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO, 1943. [TRANSCRIÇÃO DAS LATAS C0227 e C0242 – CAPITANIA DOS PORTOS, ALFÂNDEGA E PROVEDORIA DA REAL FAZENDA]
Mapas de exportação do porto da vila de Santos e outros documentos.

BIBLIOGRAFIA

ANDRADE, Wilma Therezinha Fernandes de. Santos, o Porto do Ouro. in: *LEOPOLDIANUM: Revista de estudos e comunicações da Universidade Católica de Santos*. Santos: Editora Universitária Leopoldianum, Ano 36. Janeiro-abril de 2010, nº 98, p. 83-97.

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. *Santos, o porto do café*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1969.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. Comércio Colonial e Exclusivo Metropolitano. In: TamásSzmrecsányi. (Org.). *História econômica do período colonial*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, v. I, p. 217-223, 2002.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. Decadência ou crise do Império Luso-Brasileiro: o novo padrão de colonização do século XVII. *Revista da USP*, São Paulo, n. 50, p. 66-79, 2000.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. Col. Ensaios, nº 67. São Paulo: Editora Ática, 1980.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. O Elo Perdido: a economia brasileira entre 1780 e 1830. In: *RESGATE – Revista Interdisciplinar de Cultura*. Campinas, v. 1, n. 7, p. 97-100, 2010.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *São Paulo no século XVIII*. Vol. I. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo/Poiesis, 2011.

BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. Arrolando os habitantes no passado: as listas nominativas sob um olhar crítico. *Locus: revista de história.* v. 14, nº 1. P. 113-132. Juiz de Fora, 2008.

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

BLAJ, Ilana. A trama das tensões: o processo de mercantilização da São Paulo colonial (1681-1721). *RESGATE – Revista Interdisciplinar de Cultura*. Campinas, v. 1, n. 7, p. 143-150, 1997.

BLAJ, Ilana. *A trama das tensões*: o processo de mercantilização de São Paulo (1681-1721*)*. São Paulo: Humanitas, 2002.

CANABRAVA, Alice Piffer. Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765-1767. In: _____. História econômica: estudos e pesquisas. São Paulo: Hucitec/UNESP/ABPHE, 2005.

COSTA, Bruno Aidar. *A vereda dos tratos*: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808. 2012. 530 fl. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

DI CARLO, Ricardo Felipe. *Exportar e abastecer*: comércio e população em Santos, 1775-1836. 2011. 317 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo.

ELLIS, Myriam. São Paulo, de capitania à província. Pontos de partida para uma História político-administrativa da Capitania de São Paulo. In: *Revista de História*. São Paulo. vol. 52, nº 103, tomo 1, p. 147-191, 1975. Disponível em: <http://revhistoria.usp.br/images/stories/revistas/103v1/a09v103n1op.pdf>. Acesso em: 12 dezembro 2014.

FERLINI, Vera Lucia Amaral. Uma capitania dos novos tempos: economia, sociedade e política na São Paulo restaurada (1765-1822). Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material, [S.l.], v. 17, n. 2, p. 237-250, dec. 2009. ISSN 1982-0267. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/5521/7051>. Acesso em: 18 sep. 2016.

FERNÁNDEZ, Ramón V. García. Os lavradores de cana de São Sebastião. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, Brasil, n. 40, p. 173-190, jan. 1996. ISSN 2316-901X, pp. 176-177. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/72779/76241>. Acesso em: 11 oct. 2014.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. História - Movimentos da População em São Paulo no século XVIII. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, Brasil, n. 1, p. 55-111, dec. 1966. ISSN 2316-901X. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/45622>. Acesso em: 06 aug. 2016..

HOLANDA, Sérgio Buarque de. São Paulo. In _____ (org.) *História geral da civilização brasileira*. 8ª ed. Tomo II, Vol. 2º. São Paulo Difel, 2004.

LUNA, Francisco Vidal. *São Paulo no século XVIII*. Vol. II. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo/Poiesis, 2011.

LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2006.

LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci Del Nero da. A estrada e o desenvolvimento econômico: a Estrada São Paulo Santos. Anais do IX Simpósio Nacional da Associação dos Professores Universitários de História – Tema: O homem e a técnica, São Paulo, vol. II, ANPUH, 1979.

MARCÍLIO, Maria Luiza. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista (1770-1836)*. São Paulo: EDUSP/Hucitec, 2000.

MARCÍLIO, Maria Luiza. *A cidade de São Paulo: povoamento e população, 1750-1850*. 2ª ed. São Paulo: EDUSP, 2014.

MATTOS, Renato de. *Política, Administração e Negócios:* a capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788 – 1808). 2009. 220 fl. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo

MEDICCI, Ana Paula. De capitania à província: o lugar de São Paulo nos projetos do Império, 1782-1822. *Associação Nacional de História – ANPUH - Anais XVIII – Simpósio nacional de História*. Londrina, 2005.

MEDICCI, Ana Paula. Expansão mercantil em São Paulo: ‘decadência’ e ‘vadiagem’ nos discursos de memorialistas, viajantes e autoridades públicas, 1782-1822. *Almanack* braziliense. nº. 1, págs. 94-102. Maio de 2005.

MENDES, Denise. *Calçada do Lorena: um novo caminho para a capitania de São Paulo no século XVIII*. [ca] 1994. Disponível em: <http://www.historianet.com.br/conteudo/default.aspx?codigo=606>. Acesso em: 01 out. 2016.

MENZ, Maximiliano Mac. Centro e Periferias Coloniais: o comércio do Rio de Janeiro com Santos e Rio Grande (1802-1818). In: *Revista de Historia (USP)*. São Paulo. v. 154, p. 251-266, 2006.

MONT SERRATH, Pablo Oller. *Dilemas & conflitos na São Paulo restaurada*: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802). 2007. 316 fl. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

MOURA, Denise. Entre o atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808-1822). *Tempo* (Niterói. Online), v. 17, p. 95-116, 2013. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/site/wp-content/uploads/2013/06/v17n34a09.pdf>. Acesso em: 15 set, 2014.

MOURA, Denise Aparecida Soares de. Subsistemas de comércio costeiros e internalização de interesses na dissolução do Império Colonial português (Santos, 1788-1822). In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, vol. 30, nº 59. pp. 215-235, 2010. Disponível em: <www.scielo.br/pdf/rbh/v30n59/v30n59a11.pdf>. Acesso em: 24 jun, 2013.

NOVAIS, Fernando A. Notas para o estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1808). In: _____. *Aproximações*: estudos de história e historiografia. São Paulo: Cosac Naify, 2005.
NOVAIS, Fernando A. O Brasil nos quadros do Antigo Sistema Colonial. in: MOTA, Carlos Guilherme. *Brasil em perspectiva*. São Paulo: Difel, 1969.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 9ª ed. São Paulo: Hucitec, 2011.

PEDREIRA, Jorge Miguel. Economia e política na explicação da independência do Brasil. In: MALERBA, Jurandir (org.). *A independência brasileira: novas dimensões*. 1ª. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. E-book Kindle. ISBN 978-85-225-1623-0.

PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968.

PORCHAT, Edith. *Informações históricas sobre São Paulo no século de sua fundação*. São Paulo: Iluminuras, 1993.

PRADO JÚNIOR, Caio. Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo. In: _____. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-403-8

PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-403-8.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*: colônia. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. e-book Kindle. ISBN 978-85-8086-258-4.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Círculo do Livro, s. d.

PRADO JÚNIOR. Caio. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da Cidade de São Paulo. In: _____. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-403-8.

SAMPAIO, Theodoro. São Paulo no século XIX. *Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo*. São Paulo, vol. 6, p. 159-209, 1900-1901.

SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos*. São Paulo: Empreza Graphica da "Revista dos Tribunaes", vol. I, 1937.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org.). *História de São Paulo colonial*. São Paulo: Editora UNESP, 2009. E-book Kindle. ISBN 978-85-393-0440-0 <Recurso eletrônico: ePUB Kindle>.

SIMONSEN, Roberto. História Econômica do Brasil (1500-1820). 4ª ed. Brasília: Senado Federal, 2004.

SOUSA, Alberto. *Os Andradas*. São Paulo: Typographia Piratininga, vol. I, 1922.

TOLEDO, Benedito Lima de. Arquitetura - O Caminho do Mar. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, Brasil, n. 1, p. 37-54, dec. 1966. ISSN 2316-901X. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/45621/49220>. Acesso em: 02 out.. 2016

VARGAS, Milton. A Baixada Santista. Suas bases físicas. *Revista USP*, São Paulo, nº 41, p. 18-27, março/maio 1999. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/28434/30292>. Acesso em 26, out. 2015.

WENDELL, Guilherme. Caminhos antigos na serra de Santos. In: ANDRADE, Wilma Therezinha Fernandes de. *Antologia Cubatense*. Cubatão: Prefeitura Municipal de Cubatão, 1975. Disponível em: < http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0102z12.htm>. Acesso em: 15, set. 2016.